

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 1.
Уральский
автомобильный
1941-1945**



А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 1. Уральский
автомобильный 1941-1945**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 1. Уральский автомобильный 1941-1945 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Книга была написана и издана к 50-летию УралАЗа (1941-1991 гг.) с названием «Завод у подножия Ильмен». С ноября 1941 года по решению Государственного Комитета Обороны (ГКО) на Урале было организовано автотракторное и литейное производство. И сразу же в южноуральский город Миасс потянулись эшелоны с оборудованием Московского автозавода. Оно монтировалось прямо «с колес», под открытым небом в лютые морозы. Уже в марте 1942 года начал работать первый цех нового завода, а в апреле были собраны первые коробки передач и двигатели. Задание ГКО было выполнено. Но страна нуждалась в автомобилях. 8 июля 1944 года с конвейера сошел первый уральский автомобиль «ЗИС-5В». Родина высоко оценила героический труд миассцев в годы Великой Отечественной войны. За 50 лет заводом были освоены многие виды самой современной большегрузной автомобильной техники различного назначения. Обо всем этом подробно рассказано в большом юбилейном издании.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 1. Уральский автомобильный 1941-1945

ВВЕДЕНИЕ

Трудовая летопись Уральского орденов Октябрьской революции и Трудового Красного Знамени Автомобильного завода имени 60-летия Союза ССР включает в себя разделы издания 1991 года «Завод у подножия Ильмен»:

**МИАССКИЙ ВАРИАНТ
РОЖДЕНИЕ АВТОЗАВОДА
ПЕРЕХОД НА МИРНЫЕ РЕЛЬСЫ
НА ТРУДОВОМ ПОДЪЕМЕ
НА НОВЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ
ЧЕСТЬ ЗАВОДСКОЙ МАРКИ
ОБНОВЛЕНИЕ ЗАВОДА
ПОБЕДНАЯ ПЯТИЛЕТКА «УРАЛОВ»
ГОЛОВНОЙ В ОБЪЕДИНЕНИИ «УРАЛАЗ»
ПОСТУПЬ ВОСЬМИДЕСЯТЫХ
ПЕРЕСТРОЙКА
ПРИОРИТЕТ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ
РУБЕЖИ**

В общественную редакционную коллегию издания А. В. Манина-Уральца входили Ю. И. Горожанинов (председатель), В. Г. Буланкин, В. С. Кадылкин, К. И. Силантьев.

Первый том из 5 томов книги об УралАЗе включает в себя этап становления и развития завода с 1941 по 1945 годы.

ОТ АВТОРА (1991 г.)

«Знать свой завод, знать его историю, заботиться об устройстве и украшении его... такова почетная обязанность каждого работника завода». Эти строки из заводской многотиражки «Мотор» от 15 апреля 1944 года могли бы послужить эпиграфом к книге об Уральском автомобильном. Конечно, сегодня во времена бурных перемен на политической арене, во взглядах людей на прошлое мало просто знать, мало просто заботиться об устройстве и украшении завода, сегодня нужно еще анализировать, давать объективную оценку труда его работников. Ломаются представления «хорошего» и «плохого», но они не изменили предназначение этой книги. Однако цель любой книги — будить в сердцах людей доброе и человеческое, воспитывающее уважение к труду. Этого — и по высшему счету — было немало за пятидесятилетнюю историю Уральского автомобильного завода. Внешне история его складывается из сплошных инициатив и ударных вахт в честь съездов и юбилеев. Но за всеми этими порицаемыми ныне кампаниями стоит добросовестный труд их участников. Они назывались героями труда, и без всякой на тяжкий героический труд во имя Родины они заслужили право так называться.

За многолетнюю историю УралАЗа десятки тысяч людей прошли трудовую школу в стенах его. Многих уже нет, очень многих. Все они отдали частицу себя общему делу, и никто не вправе расчленять историю на временные куски с тем, чтобы любоваться одними и не замечать других. Как предупреждение от повторения ошибок настигло нас понимание, что история —

совсем неплохая — была и до Октября; и невозможно, конечно, согласиться, что история Отечества пошла с Апреля восемьдесят пятого. Мол, до того все было никудышно, никчемно.

В данное, второе, издание книги об Уральском автомобильном автор внес немало воспоминаний его ветеранов. Они говорят о том, как в самые трудные годы невыносимо жилось им, их товарищам, о тех, кто погибал от непосильного труда за станком, или, «отпахав» смену и выйдя за заводские ворота, валился наземь от истощения. Страшные для памяти строки, но так было. И как можно умолчать о них — героях и жертвах во имя победы. Настрадались наши ветераны. Разве они не заслуживают уважения. Но вот сегодня, в пору переоценку всех и вся ценностей, забываются их заслуги. Более того, даже шельмуются. Человечно ли это? Оглянитесь, как все-таки сделано ими много. Ветераны должны быть уверены, что их трудовой подвиг не забывается и не будет забыт.

Среди сотен хорошо известных на заводе имен нелегко выделить наиболее значительные, да и не ставилась цель произвести это деление — на главных и не главных. Выбор героев книги определялся их приметностью в конкретных событиях заводской истории, отзывами о них товарищей по работе, с которыми встречался автор. И да простят мне заводчане, что далеко не все они упоминаются в книге. По сравнению с первым изданием, ее объем возрос вдвое, но все же недостаточен для этого.

При работе над книгой использовались материалы музея истории и трудовой славы автозавода, а также заводских журналистов и рабкоров. Использованы также документы Центрального государственного архива народного хозяйства, Государственного архива Челябинской области (ГАЧО), партийные документы кабинета политпросвещения предприятия, периодическая печать.

Своими воспоминаниями с автором поделились ветераны УралАЗа: С. М. Алексеев, И. Г. Алехин, С. Л. Антонов, В. Н. Артемов, Н. П. Безлепкин, Н. М. Белков, Д. С. Бляхман, Л. И. Бреднева, А. А. Брюгеман, В. Г. Буланкин, В. И. Бурлаков, А. М. Васильев, И. Е. Волков, Б. А. Выдрин, З. Х. Ганеев, М. Д. Гойхман, Л. В. Голлых, П. Г. Гужавин, В. М. Густоев, Л. И. Делятицкий, С. Н. Домникова, Г. П. Егорова, А. П. Екимов, А. В. Ефремов, Ф. В. Ефремов, Н. Ф. Жаров, Е. Н. Желонкин, И. Ф. Жмаев, Ю. В. Жуков, Т. А. Ильинкова, В. Н. Ильичев, А. Г. Кардаш, В. И. Карноухова, С. В. Карташов, С. В. Квасков, А.А. Кесаева, В. М. Коган, Д. Ф. Колесов, А. А. Корбалев, И. Ф. Королев, Г. Д. Коростин, С. С. Кочкин, В. И. Лаврова, Д. В. Ляковский, М. Я. Лохтачев, В.А. Макаров, В. Г. Макаров, П. И. Мангилев, И. А. Маслов, М. С. Мирошниченко, Я. Я. Могилат, Г. Г. Надешкин, Н. А. Назарова, Н. А. Новоселова, Б. Ф. Никитин, П. П. Павлов, М. К. Петрушина, А. И. Пихтовников, Л. Л. Ползиков, О. Б. Попов, С. Д. Прохоров, Е. Н. Пушкарева, А. Н. Резнодежин, Р. А. Рассомахина, Ф. С. Рогожников, А. А. Романченко, Б.В. Рычков, В. Г. Сапрыкин, З. С. Скиндер, Ю. К. Скрыгин, М. А. Старостина, Д. И. Стрелкин, А. М. Сударикова, Н. И. Тарелкин, В. В. Трубеев, Г. Д. Тютев, В. Г. Федорищев, А. Ф. Хлебников, А. А. Храмцов, И. С. Храновский, Ф. П. Хромов, Б. П. Худяков, А. Л. Шевелев, В. Д. Шепель, Н. П. Шибанов, И. К. Школьников, А. К. Яковлев и другие. Всем им автор выражает свою признательность и благодарность.

УРАЛЬСКОМУ АВТОЗАВОДУ — 50 ЛЕТ

(Вступительное слово от общественной редакционной коллегии книги, 1991г.)

С ноября 1941 года по решению Государственного Комитета Оборона (ГКО) на Урала было организовано автотранспортное и литейное производство. И сразу же в Миасс потянулись эшелоны с оборудованием Московского автозавода. Оно монтировалось прямо «с колес», под открытым небом в лютые морозы, - корпуса возводились вокруг него одновременно с монтажом. Уже в марте 1942 года начал работать первый цех нового завода, а в апреле были собраны первые коробки передач и двигатели. Задание ГКО было выполнено. Но страна нуждалась в

автомобилях и, начиная с марта 1943 года, моторный завод перестраивается в автомобильный. 8 июля 1944 года с конвейера сошел первый уральский автомобиль «ЗИС-5В». Этот день стал днем рождения завода.

В послевоенные годы совершенствуется конструкция уральского автомобиля, создаются новые модели: «ЗИС-21», «ЗИС-50», «УралЗИС-352», «УралЗИС-355». В 1958 году освоен выпуск двухосного грузового автомобиля «Урал-355М», который успешно использовался при освоении целины Урала, Сибири и Казахстана. Для освоения пустынь Средней Азии, районов Сибири и Крайнего Севера потребовались специальные, мощные автомобили-вездеходы и в 1961 году из ворот завода выходят первые большегрузные, трехосные автомобили высокой проходимости «Урал-375».

В 1969 году «Урал-375Д», демонстрировавшийся на международной Лейпцигской ярмарке, был награжден золотой медалью и дипломом I степени. В 1972 году этому автомобилю была присвоена высшая категория качества, а в 1975 году — государственный Знак качества — символ технического совершенства в то время.

В 1977 году на Уральском автозаводе было налажено производство новой модели «Урал-4320» с дизельным восьмицилиндровым двигателем. Этому автомобилю также присвоен Знак качества.

В настоящее время УралАЗ выпускает автомобили «Урал-4320-01», «Урал-5557» и их модификации, снегоболотоходный транспортер «Урал-5920», а также новый четырехосный автомобиль-тягач — «Урал-5323». Автомобиль-тягач «Урал-4320-01» высокой проходимости (6х6) грузоподъемностью пять тонн — базовая модель семейства «Уралов», предназначен для перевозки грузов, людей и буксирования прицепов по любым видам дорог и бездорожью, в различных климатических условиях. На базе автомобиля «Урал-4320-01» созданы различные модификации. В их числе «Урал-4320-01» грузоподъемностью семь тонн с деревянной платформой предназначен для транспортировки различных грузов по всем «видам дорог и «Урал-4420» («Урал-44202») — седельный тягач, может буксировать полуприцепы общей массой 15 тысяч (18 500) 200 килограммов.

Все узлы и агрегаты автомобилей марки «Урал» надежны в эксплуатации, доступны для контроля и проведения операций по техническому обслуживанию, а многие из них практически не требуют ухода в процессе эксплуатации.

Автомобили семейства «Урал» выпускаются в различном исполнении. Для работы в условиях Крайнего Севера — с утепленной кабиной, мощным отоплением и надежным предпусковым подогревателем. На «зимниках» Сибири успешно используются автомобили на широкопрофильных шинах. Благодаря надежной герметизации узлов и агрегатов автомобиля «Урал-4320-01» способны преодолевать болотистые участки и водные преграды глубиной до 1,7 метра. Автомобили уверенно преодолевают крутые подъемы до 31 градуса. Они успешно эксплуатируются в горах и в бездорожье.

На самых тяжелых участках водителю помогает мощная лебедка, установленная на автомобиле. Автомобили «Урал» приспособлены для эксплуатации в пустынях, а также в условиях тропического климата. Хорошей проходимости автомобиля «Урал-4320-01» способствуют шины увеличенного размера с централизованным регулированием давления воздуха.

Особенно эффективно использование автомобилей-тягачей «Урал» с прицепом и полуприцепом в составе автопоезда. На базе автомобилей «Урал» изготавливаются автокраны, топливозаправщики, трубовозы, лесовозы, панелевозы, на шасси монтируются кузова-фургоны для перевозки людей, специальные установки.

Автомобиль-самосвал «Урал-5557» высокой проходимости грузоподъемностью семь тонн предназначен для перевозки сельскохозяйственных и сыпучих строительных грузов по всем видам дорог и в полевых условиях. Эта модель имеет широкопрофильные шины с регулируемым давлением воздуха из кабины водителя. Платформа с двухсторонней боковой раз-

грузкой, с автоматическим открыванием боковых бортов (закрываются с помощью гидроцилиндров), с автоматическим открыванием и закрыванием надставных бортов. Разгрузка управляется водителем из кабины.

На шасси автомобиля возможна установка различных кузовов и оборудования весом до 8645 килограммов. Широкий диапазон скоростей обеспечивает синхронное движение автомобиля с различной сельскохозяйственной техникой, что немаловажно в работах на полях.

Для выполнения транспортных работ в заболоченной местности и на снежной целине создан гусеничный транспортер «Урал-5920» грузоподъемностью восемь тонн. Транспортер преодолевает водные преграды глубиной до 1,8 метра, он успешно используется нефтяниками Сибири и хозяйствах Крайнего Севера.

На заводе ведется постоянная работа по созданию новых перспективных моделей автомобилей, таких как тягач вышкой проходимости «Урал-5323» с четырьмя ведущими мостами, шинами увеличенного размера с централизованным регулированием давления воздуха. Автомобиль оснащен мощным дизельным двигателем с турбонаддувом, мощностью 190 кВт, имеет грузоподъемность девять тонн, буксирует прицепы весом до 12 тонн. Новой моделью является тягач-лесовоз «Урал-43204-01», предназначенный для перевозки в составе автопоезда с прицепом-ропуском «ГКБ-9851-01» хлыстов (бревен) длиной от 17 до 23 метров по дорогам без твердого покрытия с заходом на временные дороги. Может тянуть белее 10 тонн. Лесовоз имеет широкопрофильные шины с централизованным регулированием давления воздуха. Высокая проходимость, маневренность позволяют успешно эксплуатировать тягач и вывоз» древесины с лесосек.

Заслуженной славой пользуются автомобили с маркой «Урал» в стране и за рубежом. Экспорту автомобилей способствует их высокое качество, надежность в эксплуатации, экономичность, а также гарантированное обеспечение запасными частями и проведение технического обслуживания. Только за последние годы в число покупателей уральских автомобилей вошли фирмы и организации Египта» Ирака, Китая, Ангелы» Эфиопии, Кубы и других стран.

Завод тщательно изучит отзывы и пожелания покупателей; и учитывает их: в производстве очередных партий автомобилей. Одновременно ведется постоянная работа по совершенствованию конструкции выпускаемых автомобилей, создаются принципиально новые модели. Для этих цепей на автозаводе имеется опытно- конструкторская и экспериментальная база. Все новые решения тщательно проверяются на специальных стендах экспериментального цеха» дорожных условиях, а также на автополигоне НАМИ; лаборатории экспериментального цеха оснащены различными стендами, позволяющими провести испытания на вибропрочность, на долговечность на износ, климатические испытания.

На УралАЗе есть свой информационно-вычислительный центр, оснащенный новейшими электронно-вычислительными машинами», позволяющими решать многие: задачи производства» вопросы материально-технического снабжения» учет, и контроль реализованной продукции. Созданы механизированные склады запасных частей, совершенствуется транспортное хозяйство.

Главный конвейер сборки автомобилей — сердце УралАЗа — цех высокой культуры производства. Сюда стекаются все комплектующие агрегаты и узлы и производится сборка 25 различных модификаций уральских маши. На всех основных производственных участках действуют автоматические и комплексно- механизированные линии, автоматы, полуавтоматы, агрегатные станки, станки с числовым программным управлением. Сталелитейный цех — это один из лучших литейных цехов предприятий автомобильной промышленности Советского Союза. В механосборочном производстве стали обычными высокопроизводительные прессы, специальное оборудование, подвесные и напольные транспортеры и сборочные конвейеры.

За полвека Уральский автомобильный завод превратился передовое предприятие машиностроения с высокоразвитой технологией производства, с современным оборудованием и

квалифицированными кадрами автомобилестроителей. На автозаводе ведется непрерывная работа по улучшению качества, совершенствованию конструкции автомобилей, повышению их надежности и долговечности, а также снижению трудоемкости технического обслуживания. Уральские автомобилисты неоднократно награждались дипломами ВДНХ СССР. Уже более миллиона грузовиков выпустили уральские автомобилестроители. УралАЗ носит имя 60-летия СССР, награжден орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени. Более 10 лет завод является головным в объединении «Уральский автомобильный завод».

Одновременно с заводом в долине реки Миасс возле Ильменского хребта возник целый город автомобилестроителей. Выросший а короткие сроки завод коренным образом преобразил облик небольшого уральского города. Поселок автозаводцев стал его новым центром. Здесь сегодня проживает большая часть миассцев, здесь находится административный и культурный центр города. Во Дворце культуры автомобилестроителей работают различные кружки, студии, ансамбли, спортивные секции. В распоряжении физкультурников находится стадион «Трудя, различные спортивные базы и залы. По берегам многочисленных лесных озер расположены санатории, профилактории, базы и дома отдыха, пансионаты, предназначенные для отдыха автозаводцев. Свое здоровье рабочие поправляют в заводской поликлинике. Дети автомобилестроителей отдыхают в пионерских лагерях, расположенных на живописном берегу озера Тургояк.

Большое значение придается подготовке кадров. Завод имеет учебно-производственный комплекс, профессионально-техническое училище, а также автомеханический техникум и отделение технического университета.

Город Миасс расположен на Восточных отрогах Уральского хребта, которые называют «Русской Швейцарией» и «Минералогическим раем». Здесь расположен единственный в мире минералогический заповедник. В Миассе едва ли не больше половины горожан составляют автозаводцы, и УралАЗ дает большую часть его продукции. Потому и называют Миасс городом автомобилестроителей.

ЧАСТЬ 1 МИАССКИЙ ВАРИАНТ

Главы:
МОНТАЖ С КОЛЕС
МОТОРНЫЙ ЗАВОД В СТРОЮ
В ФОНД ОБОРОНЫ.

МОНТАЖ С КОЛЕС

Эшелоны эвакуированных цехов шли на восток, поезда для фронта спешили на запад. Страна собирала силы для отпора врагу. Шел ноябрь 1941 года. Москва находилась на осадном положении.

Государственный Комитет Оборона (ГКО) принял решение об эвакуации крупнейших заводов и фабрик столицы. Цехи Московского ЗИСа эвакуировались в Ульяновск, Челябинск, Шадринск, Троицк, Ирбит.

В Челябинске создается центр, руководивший размещением автомобильной промышленности на новых местах — ГлававтоЗИС — с главным управляющим Иваном Алексеевичем Лихачевым, директором МосЗИСа.

В пяти километрах от строительной площадки № 316 Наркомата боеприпасов, что укротно спряталась в сосновом бору, рядом с поселком старателей Мелентьевка, через станцию Миасс прошел экспрессом железнодорожный состав, тяжело гремя на стыках рельс, делая

тут крутой изгиб в сторону Златоуста. Он грохотал натужно стальными составами, лишь бы не рухнуть под заметенный злющей пургой глубокий белый откос. Случалось здесь и такое в лютую уральскую зиму.

В небольшом степном городке Троицке, где поначалу решили разместить автомоторное производство, уже полным ходом шла разгрузка оборудования, неожиданно возник новый, миасский вариант.

Двадцать первого октября 1941 года И. А. Лихачев назначил исполняющим обязанности директора еще не существующего завода в Миассе Е. Б. Арманда.

В Миасс прибыла группа специалистов во главе с заместителем директора нового завода по строительству Г. З. Шмаглитом, где (как вспоминал позже сам Григорий Захарович) начали обсуждение с секретарем Миасского районного комитета ВКП(б) С. К. Петровым возможностей размещения завода и использования для этого имеющихся помещений и производственных площадей.

К тому времени небольшой город был буквально наводнен предприятиями и организациями, эвакуированными из разных районов страны. Миасс приютил отделение Академии наук СССР, два исследовательских института, два завода, вуз, техникум. Производственные помещения плотно забиты. Людям негде уже размещаться на жительство. Даже в станционном поселке, селах Сыростан, Тургояк домовладельцам пришлось потесниться. На одного человека кое-где приходилось до двух квадратных метров жилой площади.

Группа автозаводцев начала самостоятельную разведку. Поиск вывел их к этой замороженной стройплощадке шарикоподшипникового завода. Запорошенные снегом котлованы, коробка здания без окон и дверей. Стройку окружал сосновый лес. Хотя небольшой, но задел для начала строительства был. Раз хотели здесь строить, значит, есть и ресурсы для завода. Магнитогорск, Челябинск, Златоуст обеспечим энергией, углем, металлом. В Миассе есть лес, вода; наконец, место тут обжитое: неподалеку поселок старателей Мелентьевка, до города двенадцать километров, но можно организовать перевозки.

Осмотрев местность, прикинув варианты, инженеры поехали в Челябинск. Этот вопрос надо было решать и Наркомате, обкоме партии и, главное, получить разрешение Государственного Комитета Обороны.

В конце ноября автозаводцы собрались в Наркомате у С. А. Аكوпова. На другой день нарком сообщил Лихачеву, что ночью звонили из Москвы и просили дать более конкретные предложения по миасскому варианту. И вот Акопов и Лихачев лично с группой инженеров направились в Миасс...

Долго ехали по грунтовым дорогам через Ильменский заповедник меж вековых мачтовых сосен, пока наконец добрались до стройплощадки. Около разведенных костров кучками сидели и грелись люди.

Ничего нового эта поездка дать не могла, сроки поджимали, другого варианта искать поздно, а здесь разве что решить вопрос с жильем...

«Действительно ли все так худо тут с жильем, как докладывали мне?» — думал директор. Все стратегические вопросы уже были обсуждены: завод входит в систему автозаводов в порядке тесной кооперации с ними. Будет получать поковки и детали холодной штамповки из Челябинска, там сложился кузнечнопрессовый завод; карбюраторы, радиаторы, воздухоочистители, бензонасосы, масляные фильтры и другие узлы — с Шадринского завода. Со своей стороны — поставлять стальное и цветно литье, серый и ковкий чугун Ульяновскому и Шадринскому, моторы — Ульяновскому и Московскому автозаводам. Для этого срочно надо построить цехи литейные и механической обработки, термический нормалей, инструментальный. Для завершения производственного процесса — создать два конвейера: сборки коробок скоростей и сборки мостов...

Обо всем этом было доложено в Наркомат.

Тридцатого ноября 1941 года ГКО приняло решение о строительстве Миасского моторного завода. Можно сказать, что с этого времени началось летоисчисление будущего гиганта отечественного автомобилестроения на Урале.

«Как-то утром в кабинет ко мне вошел плотный человек среднего роста, с небольшими черными усами, — вспоминал много лет спустя С. К. Петров.

— Лихачев, — представился вошедший, — начальник автомобильного главка. Решено наладить здесь производство моторов и коробок скоростей... С заводом прибудет много специалистов, квалифицированных рабочих.

— А где мы расселим людей? — невольно вырвалось у меня. — Город маленький. Коммунальных домов всего десятка полтора, да и те заселены эвакуированными сверх всякой нормы.

— Попросим местных жителей потесниться, просто сказал И. А. Лихачев. — Часть людей разместим в окрестных селах, будем строить временные помещения, а потом и постоянное жилье...»

«Первый эшелон в конце ноября 1941 года был отправлен с Московского автозавода в город Миасс под руководством начальника цеха Кирилла Ивановича Баранова. Эшелон готовили к отправке непосредственно на заводе. Для перевозки людей из товарных вагонов оборудовали теплушки, в которых установили нары и печки-буржуйки. В эшелон погрузили оборудование цехов моторного и коробки скоростей... До Ульяновска доехали благополучно, без бомбежек. В Ульяновске пробыли восемь суток. По дороге в Миасс эшелон останавливался на глухих станциях. На них по эвакуационным справкам мы пытались купить хоть какие-нибудь продукты. В конце декабря прибыли и Миасс», — вспоминал рабочий А. Савенков.

В тот декабрьский стылый день покрытый морозной наледью паровоз встал на станции.

Через станцию проходили эшелоны с военной техникой, танками и боеприпасами уральских и сибирских заводов, подтягивались к передовым рубежам свежие дивизии.

«Мы даже и не знали, что есть такой город, — вспоминает Ф. В. Ефремов, связавший свою жизнь автомобилестроением еще в 1938 году.

Мерное впечатление о Миассе — частные дома, никаких больших предприятий. А на месте будущего завода — лес и лишь только одно здание (где сейчас находится электрокарный цех). Жить пришлось в старой части города по улице Чебаркульской. Хозяйками были две сестры. Жили дружно: я для отопления выписывал отходы, а они снабжали меня молоком. Каждый день на печке появлялась отметина — черточка, что означало пол-литра молока. В конце месяца рассчитывался за все сразу. Заботились эти женщины обо мне, словно о сыне родном. За день так устанешь, намерзнешься, ведь все оборудование вручную переносили, а дома ждало тепло. Тепло душевное, оно согревает гораздо больше.

В период строительства приезжал к нам Лихачев. Он постоянно интересовался нуждами работников. И по мере своих сил и возможностей помогал. В связи с этим вспоминается один случай, который произошел еще в Москве, когда я работал на ЗИСе.

Был у нас в цехе один товарищ — Трухин. Семья у кого большая — детей пятеро, жена не работала. Домишко старенький. Одним словом, бедновато жили. Мы посоветовали сходить к Лихачеву. Пришел он как прием к директору, объяснил свое положение, попросил помочь. Лихачев подумал и сказал: «Если мы тебе поможем деньгами, это только на раз. Думаю, что ничего противозаконного не будет, если мы тебе из подшефного совхоза выделим корову». После таких слов Трухин и не слышал, как помощник директора объяснял, что придется денег подождать, пока оформят документы, — слезы сами бежали по щекам».

Таким же заботливым и внимательным был Лихачев и в годы войны. Особенно, когда завод только строился, набирал силу. Тогда ведь многое приходило решать сразу: и доставка оборудования; строительство цехов, и самое главное — размещение людей, обеспеченность всем необходимым.

Такая забота, внимание, людское тепло и помогли всем выстоять в трудное время.

Но тогда было только начало большой войны, прибывшие на Урал зиловцы хорошо понимали, что теперь успех общего дела — выбить врага — зависел и от них: чем быстрее и больше моторов станет получать фронт, тем устойчивей будет «скорость» наступления наших войск.

С пониманием встретили миассцы приехавших. Как ни тесно в домах было, а места нашлось всем. И, не теряя времени, люди сообща брались за любую работу. Делом первостепенной важности как для автозаводцев, так и для служащих станции в эти первые дни была разгрузка оборудования — и чтобы поскорее успеть освободить железнодорожную ветку для пропуска других эшелонов, и чтобы самым скорее начать строительство и монтаж.

Дни выдались на редкость «горячие» — почти 50 градусов ниже нуля показывал спиртовой столбик. В иную пору о какой работе и разговор вести? Но хмуро и решительно, поодиночке или группами, убеждаясь, что легко не будет, стягивались люди к разгрузочной площадке. На 360 метров растянулась она вдоль ветки, проложенной туда. Эшелоны с оборудованием все прибывали. С удивлением и порой даже жалостью смотрели местные жители на москвичей, на их легкие и, как отшучивались легкомысленно те, «семисезонные» пальто, «фартовые» ботинки с тонкими подметками. У кого-то не было даже рукавиц, — казалось, и вовсе он тут не работник.

Однако горожане как могли выручали рабочих.

Приходили сюда, прихватив для нужд тыловинов какую-нибудь лишнюю теплую вещь.

— «Поморозятся совсем, наша зима, видать, им в новинку».

И правда, случалось, кто-то из «легкомысленных» брался за дело оголенными руками. Тем, кто «обжигался» железом, отливали руки теплой водой.

Оборудование прибывало в открытых платформах обледеневшее, зачастую занесенное снегом, частично покрытое ржавчиной. Эшелон за эшелоном подавались на пути, не подготовленные к приему грузов и столь значительных размерах и не располагавшие возможностью оперативной маневренности. Оборудование, материалы, полуфабрикаты разгружались прямыми на землю и в первые дни — вовсе без подъемных механизмов, не было даже талей.

Установи» станки на железные листы или на деревянные катки, «сани», и «впрягаясь» в них партиями от 10 до 40—50 человек, люди растаскивали оборудование к месту установки их в будущих цехах, что были обозначены на расстоянии до 400 метров и более от транспортной ветки.

С первых дней создали ударные бригады, они заключили между собой договора на социалистическое соревнование, принимались повышенные обязательства — все как на производстве. Именно в этом деле проявлялись организаторские способности профсоюзного председателя новостройки Н. Л. Яцика. Сам он входил в одну из таких бригад, которая ежедневно добивалась рекордных выработок. В числе победителей этого соревнования в «боевых листах» появились имена таких ударников, как М. П. Семенов, В. И. Бурмистров, И. Д. Архаров, Б. П. Плешаков, С. А. Пралыгин, С. В. Зуев, И. Н. Молодилов, а также Д. П. Кочин, Б. И. Панков, Н. И. Коловершин.

Когда измученные непосильным трудом люди буквально валились с ног, на их место вставали другие. Поначалу домой никто не уходил, это требовало лишних затрат сил и времени, устраивался на отдых кто где мог. Спальные бараки появились позднее. Через час-другой передышки рабочие вновь заступали на вахту, сменяя товарищей на особо ответственных участках разгрузки.

Свидетелем, очевидцем событий тех лет был известный советский писатель Ф. И. Панферов, который годы войны жил в Миассе. В романе «Борьба за мир» он рассказал о строительстве автотранспортного завода: «А буря бушевала, потешался, кидая в лица людей охапки колючего, словно битое стекло, снега Люди охали, стонали, скрежетали зубами, падали будто побитые морозом птицы, снова вскакивал и снова кидались на станки, еще более охая, стона скрежеща зубами. В этом бушующем буряне, собственно, ничего не было видно, ни людей, ни станков,

ни тем более самодельных из бревен саней. Только иногда из белесой пурги выныривало что-то огромное, черное, облепленное человеческими фигурами, и снова над всем свирепствовала уральская метель. Иногда из метели, покрывая ее завывание, вырывалась песня, но буран своим воем душил песнь, крутил, выл, свистел, потешался над всем».

Действительно, основная часть станков была поставлена в будущие цехи вручную. Их по возможности тут же запускали в работу.

Для многих поначалу казалось сомнительным обслуживать станки в тридцати-сорокаградусные морозы. Но нужда, сильное слово «надо!» заставляли искать оптимальные решения. Многих выручала обычная смекалка.

Токарь М. Я. Белков был известным на Московском автозаводе рационализатором. В заводском музее хранится свидетельство такой его «придумки», не требовавшей оформления в рационализаторском бюро: обмакивал в масло ветошь, клал ее в поршень и, установив на станок, обеспечивал таким образом и свет, и тепло рукам. Немудреные приспособления заметно повышали боевой настрой и, как следствие, производительность труда. Таким методом «освещения» пользовались многие его товарищи. Вскоре появились в необустроенных цехах специальные карбидные лампы (одна из них хранится в заводском музее).

Отработав свое, токари, фрезеровщики, слесари брали в руки лопаты, топоры, носилки — шли помогать строителям или опять же — на разгрузку. Руководителей завода и инженерно-технических работников также можно было видеть на монтаже, наладке станка, на стройке или на разгрузочной площадке — выкладывались они сполна со всеми наравне.

Котлованы на стройплощадке в основном уже вырыли, кое-где даже коробки зданий стояли. Все еще без окон и дверей, правда. Установи их да работай м тепле! Но нет, все еще в разгар стройки горят тут и там костры, собираются кучками возле них рабочие, дышат на озябшие руки, курят, ругают на чем свет стоит нерасторопность, нехватку того, другого...

— «В чем дело, товарищи? — подошел как-то к одной такой группе приехавший из Челябинска И. А. Лихачев.

— Кирпича нет. Цемент не подали.

— Лесоматериалов недостает...»

Претензиям строителей не было конца. Они сетовали не на плохое питание, бытовую неустроенность — это временные трудности, людей волновало одно: идет война, а они зачастую вынуждены сидеть сложа руки. А ведь пройден первый этап — разгрузка. Начался не менее ответственный — подготовка завода к пуску.

За этим и приехал И. А. Лихачев, директор ГлававтоЗИСа. Накануне в Челябинске состоялось совещание представителей Наркомата автомобильной промышленности, где разговор шел о том, как ускорить строительство Миасского моторного завода. И прямо с совещания И. А. Лихачев со специалистами оправился сюда, подобрав опытных инженеров для руководства стройкой, проектирования цехов.

Выяснив общее положение для первых дней стройки, уже на другой день руководители приняли ряд решительных мер с тем, чтобы ни в коей мере не упал заданный темп строительства. Помог Государственный Комитет Обороны — дополнительно выделил необходимые материалы. Способствовала делу и активность самих автозаводцев, особенно испытанных кадровиков. Коммерческий директор П. Д. Храмцов сумел построить работу своих служб так, что на многие участки материалы стали поставляться с заделом на день-два вперед. Это был замечательный организатор. Не помнят автозаводцы случая, чтобы Петр Дмитриевич, взявшись за дело, не обеспечил его обязательного исполнения.

Проектирование велось при острой нехватке квалифицированных проектантов и почти полном отсутствии технической документации. По памяти восстанавливались технологические карты, планировки станков. И надо сказать, с этой задачей успешно справлялся кадровый инженерно-технический персонал завода. На начальников цехов и технологов было воз-

ложено руководство по проектированию и строительству своих цехов. Так, технологическое проектирование литейного цеха ковкого чугуна и томильного цеха возглавили М. А. Коган, Я. Т. Поляков, П. В. Семин, цехов моторного, коробок скоростей, нормалей и термического — К. И. Баранов, Л. Я. Шаргородский, С. Д. Чайков, А. А. Андерс, И. И. Халфин, В. И. Лалыкин; инструментального — А. Л. Кацман, В. Д. Демиденко; модельного — В. И. Салантьев. Все они и были новичками в своем деле, но от каждого требовалось больше, чем в мирное время.

Прибывало пополнение и из других городов. Когда закончился период реэвакуации в Троицке, оттуда в Миасс стало поступать литейное оборудование. Каждому из прибывавших рабочих-литейщиков и ИТР нашлось свое дело.

Кузьме Даниловичу Дурнову — особое: 17 февраля, 1942 года приказом И. А. Лихачева он был назначен директором Миасского автотомоторного завода. Сообщение о его назначении было воспринято знавшими его автозаводцами неоднозначно. Но Лихачев, как известно, умел подбирать нужные кандидатуры...

Сын рабочего-бетонщика, Кузьма Данилович начал трудовую деятельность в 15 лет. Лишь при советской власти смог пойти учиться в вечернюю школу, был слесарем, электромонтером, прорабом монтажных работ. В 1932 году окончил Московский энергетический институт. Несколько лет работал инженером, механиком литейного производства, главным механиком цеха на Московском автозаводе, где был известен как рационализатор и изобретатель.

Здесь, на новом месте, Кузьма Данилович из всех сил старался оправдать оказанное ему доверие. Изобретательный ум помогал ему, несомненно. Однако был он порою излишне горяч. Коммунисты завода помогали советом и, где надо, — делом.

В протоколе № 135 заседания бюро РК ВКП(б) от 23 декабря 1941 года в повестке дня четвертым вопросом было записано: «О парторганизации автотомоторного завода».

Постановили: с прибытием по эвакуации парторганизации автотомоторного завода им. Сталина в составе членов ВКП(б) — 73 человека и кандидатов /в члены партии/ — 25 человек в соответствии с Уставом ВКП(б) (§ 54, 57, 62) организовать временную первичную организацию при автотомоторном заводе им. Сталина с непосредственным подчинением Миасскому РК ВКП(б).

Двадцать восьмое декабря 1941 года коммунисты и кандидаты в члены партии собрались на первое заводское партсобрание. Наверное, волновался назначенный парторгом ЦК ВКП(б) на заводе Иван Титович Федорович.

А ведь не новичком слыл в партийных рядах — до этого был заместителем секретаря: парткома Московского ЗИСа.

Но там все было привычно, обкатано, а здесь за недели пришлось решить такую прорву проблем и столько нажить новых, что голова шла кругом. Все ли успели, как надо, не упустили чего? Эти вопросы всерьез тревожили парторга. Ведь настроение кое у кого далеко не радужное. Кое-кто готовится свалить на своих товарищей всю вину за промахи.

Чего греха таить, многие сомневались, удастся ли коллективу уложиться в график, спущенный сверху. К моменту прибытия первых партий оборудования готовность большинства объектов была, что называется, нулевой. Но это — очевидность и потому в данной, не слишком благоприятной ситуации — не оправдание.

Пока же строительные работы в цехах мотора и коробки скоростей были выполнены лишь на 29 процентов. На иных участках положение еще более критическое. На стройплощадках литейного, ковкого чугуна и стали, инструментального и термического цехов объемы выполненных работ вовсе не превышали 4—5 процентов.

По-деловому, критически проходило собрание. Да, есть серьезные промахи, недочеты в работе коммунистов. Но не стали винить в том автозаводцы членов временного парткома. Ведь они душу вкладывали дело, это видели все — и рабочие, и строители Ивана Титовича Федоровича, например, часто можно было встретить в кругу рабочих. Как инженер-термист,

он умело организовал работу этой службы еще на выгрузке оборудования и потом активно участвовал в наладке механизмов. И теперь сообщая предстояло подумать о том, как обеспечить бесперебойную работу всех звеньев стройки.

Пуск нового завода — этим жили все, этим жил и партийная организация. Она рассматривала все до мелочей. Не только ход строительства новых цехов, но и вопросы жилья, размещения вновь прибывших питания, обеспечения одеждой.

На своем первом партийном собрании для координации всей работы коммунисты избрали партбюро. В него вошли семь человек. Секретарем партбюро, избрали Федоровича, его заместителем — Семина. Именно с этого времени по-настоящему начала свою: жизнь на строящемся заводе партийная организация.

Приказы тех суровых лет были столь же лаконичны, как и фронтовые. И обсуждению не подлежали.

«Под личную ответственность начать монтаж оборудования в цехах «мотор» и «коробка скоростей» не позднее 20 января». Такой приказ Г. З. Шмаглит получил 12 января 1942 года. Через неделю ему надо докладывать о готовности.

В те же сжатые сроки директору завода предписывалось: «Силами начальников цехов немедленно начать просмотр оборудования и необходимый его ремонт».

Неделя сроку! Реально ли за столь короткое время обеспечить качество работ? Но сомнения — мирному времени. А в новых условиях, когда каждый час промедления невидимым огрехом непременно отразится на фронте, никто не имел права на сомнения. Не потому ли темпы строительства завода перечеркивали все представления о нормах и сроках их выполнения? Так, в предельно короткий срок — всего за 21 день — был построен инструментальный цех.

Приблизительно с такой же скоростью возводились некоторые другие важные объекты.

А ведь когда москвичи приехали в Миасс, здесь была лишь площадка для будущего завода. А завод по сути дела существовал на бумаге: в чертежах и записках.

Рабочие, инженеры освоили самые разные специальности. Сами же, без посторонних сил строили и сложный питейный корпус. Помощи ждать неоткуда: сами копали землю, сами бетонировали фундаменты под оборудование, сами же монтировали вагранки, ставили электропечи.

Поистине героический был труд автозаводцев.

Пример настоящей стойкости и самоотверженности показали энергетики автозавода, когда начались работы по подсоединению площадки новостройки к кольцу Уралэнерго. Эти работы проводились по заданию ГКО Наркоматом электростанций.

На подмогу строителям треста «Донбассстрой» пришли автозаводцы. На своей территории они соорудили электроподстанцию и провели со стороны города Карабаша восемнадцатикилометровую линию.

Сквозь леса и снежные сугробы пробирались рабочие, расчищая трассу. Все делалось одновременно: лесорубы рубили вековые сосны; землекопы кострами отогревали промерзшую, крепкую, как камень, землю. Такелажники ставили мачты опор; плотники связывали эти опоры, а вслед за ними шли монтеры с тугими мотками проводов.

Было вынуто три тысячи кубометров мерзлой земли, установлено 144 тяжелые высоковольтные опоры. И все это за несколько дней.

На этой стройке, как нигде, особенно ярко проявилась отличительная черта многих кадровых руководителей завода — смелость инженерных решений, умение взять любое дело под личную ответственность.

Характерен пример А. П. Копылова. Строительство подстанции было пора начинать, а тут заминка из-за отсутствия бетона. Что предпринять? И тогда Алексей Петрович, понимая

важность момента, предложил необычное решение: соорудить фундамент не из бетона, а из железнодорожных шпал. Таковые нашлись, списанные, но, в общем, подходящие.

Расчеты показали, что такой способ не только экономически оправдан, но и фундамент будет надежен. И, возглавив работы на важнейшем участке Алексей Петрович Копылов с группой автозавода обеспечил досрочную сдачу объекта. Электроподстанция была построена предельно быстро — за неделю. Благодаря этому со значительным опережением графика — всего то за 14 дней — полностью осуществил проводку всей высоковольтной линии.

Творческий подход к делу царил на всех участках строительства предприятия. Но сколько ни высоки были темпы работ, однако положение на фронте требовало повседневного ускорения. Для расширения участков строительно-монтажных работ, а также наладки оборудования вновь понадобились свежие рабочие силы. Помощь поступила из Москвы — в начал 1942 года из столицы на новостройку прибыло более 1500 человек, в том числе 374 человека инженерно-технического персонала.

Однако и этих сил оказалось недостаточно. При придирчивом анализе вскоре стало ясно, что обща потребность в людях к этому моменту определялась не менее чем в семь тысяч работников.

Миасский горком партии и исполком широк- развернули пропаганду по мобилизации городского населения для оказания помощи автозаводцам. Люди горячо откликнулись на этот призыв.

Высокую активность в первые дни становления проявляли члены завкома профсоюза, работу которого возглавил Николай Лаврентьевич Яцик. В содружестве с администрацией профсоюзные активисты решали сложные проблемы жилья, питания, снабжения топливом, одеждой, обувью. Подключали к делу и общественность.

К началу 1942 года на предприятии действовали 12 партгрупп, которые уже объединяли около 150 коммунистов. Печатным органом стала рукописная газета «Сталинец», которую редактировал инженер А. И. Левин.

Коммунисты взяли под свой контроль самые насущные проблемы дня. «Работать без отстающих!» — такой лозунг выдвинули они. И, увлекая людей личным примером, смело переходили в отстающие бригады и звенья и за короткое время выводили их из прорыва.

Пока на стройплощадке закладывался фундамент будущих цехов, руководство приняло решение о закладке другого фундамента — знаний. Возможно ли без этого было добиться сколько-нибудь эффективной работы производства, внедрять современные технологические процессы? Конечно же, немисливо. И все хорошо понимали: заводу понадобятся новые грамотные, квалифицированные кадры мастеров и инженеров уже в ближайшие месяцы.

С этой целью в декабре 1941 года в Миассе был открыт автомеханический техникум. Вскоре организовали при нем вечернее отделение.

В техникум пошли способные подростки. Понимая, как трудно втянуться в учебный процесс, заведующий вечерним отделением Д. Ретюнский организовал учебу таким образом, чтобы у студентов всегда была под рукой необходимая методическая литература, если кто-то нуждался в дополнительной помощи преподавателя, сам, не считаясь со временем, занимался с ребятами.

На первых порах завод испытывал особенную нужду в классных специалистах для обслуживания станочного парка. По этой специальности — «холодная обработка металлов резанием» — и начали готовить первую группу студентов техникума. Занятия они чередовали с работой на станках непосредственно в цехах — заводу дорога каждая пара рабочих рук.

И на стройке у ребят были свои учителя-рабочие. Один из них — бригадир строителей Г. П. Лоскутников.

Был он коренным уральцем, и в Миассе о нем шла добрая молва. Еще в начале тридцатых годов ему, семнадцатилетнему пареньку, было доверено возглавить бригаду плотников. Моло-

дой бригадир так поставил дело, что каждый член его бригады ежемесячно перекрывал нормы выработки в полтора, а то и в несколько раз. В тридцатые годы каждый старался ознаменовать свой труд рекордом. Рекорды мирного времени должны стать нормой военного — такую задачу поставил перед собой Лоскутников, взяв на себя опеку над молодыми строителями.

Многие из них прошли школу Григория Петрович и уже спустя короткое время перевыполняли сменные нормы выработки до 230—240 процентов. Такой была средняя производительность этой бригады в те горячие будни стройки.

Известно, что Лоскутников с товарищами задавали тон рабочим и на разгрузочной площадке. Здесь Григорий Петрович организовал ударную бригаду, что оправдывала свое название рекордными показателями в труде.

Писатель Ф. И. Панферов был свидетелем такого эпизода первых дней разгрузки эшелонов: «Коренной уралец, старый рабочий Лоскутников посмотрел в все стороны большого помещения. Всюду, свернувшись калачиком, сберегая тепло, лежали люди. Это были в большинстве москвичи, недавно прибывшие сюда рабочие автомобильного завода. Прибыли он сюда, не успев прихватить теплых вещей. И вот теперь спали, одевшись чем попало. Помня наказ всех, данный еще с вечера, — будить рано утром, хриплым-голосом произнес: «Вставайте! Эй, товарищи!» Никто даже не пошевелился. Тогда Лоскутников, сбросив одеяло, прокричал: «Вставать надо! Станки-то ждут!»

Григорий Лоскутников вместе с товарищем, строителем-стахановцем Петром Абакумовым, стал зачинателем стахановских вахт на строительстве автозаводов

...Присланные на новостройку помощники из местных и эвакуированных из других городов крепко озадачили начальника отдела кадров завода Н. Р. Семина. Как выяснилось, многие из них до этого дня даже и станка-то в глаза не видели.

Одна из таких новичков, Тоня Степанова, четырнадцатилетняя девчушка из Ленинграда, подошла к станку и растерялась — как же работать она будет, если и дотянуться-то до суппорта не может. Закачали головами старшие, а она чуть не заплакала от досады.

Да не большая беда, ребята-станочники выручили симпатичную подружку — соорудили ей помост из ящиков. Работай и вытри слезы... Быстро «повзрослела» за станком Антонина — уже через месяц взрослую норму делала.

— «А у меня отец потомственным золотоискателем был, — как бы извиняясь за свое неумение, сказала тогда другая новенькая, Надя Панфилова. — Я тоже после школы хотела пойти на прииски».

Война поломала судьбы тысяч и тысяч таких вот девчушек. Проводив близких на фронт, Надя вынуждена была оставить школу и вот пришла на завод, чтобы помочь семье, да и взрослым хотелось помочь в разгроме ненавистного врага. Девушка решила стать зуборезчицей.

— «Ничего, Надя, еще какой зуборезчицей будешь! — сказали в отделе кадров. — Мы тебя к нашему асу в ученики определим — есть такая стахановка Плешакова!»

Тепло встретили молодую зуборезчицу в цехе коробок скоростей. Не только К. Г. Плешакова, но и многие другие станочники помогали Надежде овладевать мастерством той нелегкой профессии. Благодаря такой заботе уже через несколько месяцев Надежда Панфилова в совершенстве освоила все технологические операции на своем участке. И не прошло года, как имя вчерашней ученицы было названо в числе победителей заводского социалистического соревнования.

А среди стерженниц в соревновании женских бригад заявила о себе Шура Свиридова. Судьба ее поразительно оказалась похожа на судьбу Надежды Панфиловой: также, не доучившись, пришла на завод.

— «Хочу мстить за отца», — предъявила она главный аргумент, устраиваясь на работу. Выяснилось, накануне девушка получила известие о гибели отца и на другой день, придя в цех, попросила только об одном — поставить ее на самый ответственный участок...

В одно время поступили на завод обе девушки, не имея и представления об автомобильном производстве. Полгода спустя обе уже значились в числе лучших рабочих по профессии.

Также впервые на автозаводе увидела станок и Надюша Волкова, девчушка из Воронежа. Шефствовали над ней в цехе коробки скоростей опытный наладчик Кошонкин и мастер Валяев. И под руководством опытных наставников уже через месяц Надюша успешно выполняла нормы выработки.

Глядя на них, на маленькую Тоню Степанову, сноровисто работавшую на ящиках за станком, и сверстниц и сверстников пионерской еще юности взрослые жалели их очень.

— «Наша сила — в ненависти к врагу, в любви к Родине, это в каждом советском характере. И у взрослых, и у детей», — говорил в те дни на собран комсомольцев директор завода К. Д. Дурнов.

Действительно, молодежь тех военных лет училась мужеству у отцов, воевавших на фронте, и матерей вставших к станкам.

В городе действовало ремесленное училище № 10 один из выпускников его, бригадир С. Балашов вспоминал:

«Нам, мальчишкам, нравилась форма, которую выдали: она напоминала военную. Время было суровое. Соблюдения дисциплины с нас строго требовали. Может быть, сейчас кто-то из молодежи улыбнется, узнав, что и жили мы по-военному. Везде строем ходили: на занятия, с занятий, в столовую, в кино. Маршировали с военными песнями. И даже из общежития мы уходили как солдаты: только по увольнительной. Учились с азартом. Помню, тянуло нас к станкам, механизмам, как хотелось самим все потрогать, скорее научиться самостоятельно ремонтировать станки».

Конечно, приходя на завод, юноши и девушки тянулись прежде всего к своим сверстникам — к комсомольцам, которые, надо сказать, взяли на себя многие организационные вопросы. Но главное, конечно, это их труд во имя разгрома врага.

Комсоргом ЦК ВЛКСМ на заводе был назначен Николай Андросов. С помощью активистов-комсомольцев директор в первые же дни организовал соревнование между бригадами и цехами и приказал передать один из строящихся барачных на жительство передовым комсомольцам.

«В труде, как в бою!» — такой девиз провозгласила молодежь, со временем организуясь в фронтовые комсомольско-молодежные бригады. В феврале 1942 года это патриотическое движение наполнилось новым содержанием: лучшие комсомольцы предприятия предложили соревноваться за право присвоения коллективу-победителю имени одного из героев Великой Отечественной войны.

Среди молодежи завода не должно быть отстающих — постановили комсомольцы. В том, что новички в сжатые сроки осваивали свои специальности, и заслуга взрослых была несомненной, и прежде всего ветеранов, тех, кто прошел школу мастерства еще на Московском автозаводе. Не забывая о своих нормах выработки, многие из них были одновременно и преподавателями технических курсов по обучению токарей, слесарей, фрезеровщиков, электромонтеров, а также термистов и литейщиков. Обучение проводилось в цехах, непосредственно на рабочих местах. Наглядными пособиями являлось оборудование, рабочий инструмент.

С особым вниманием к этому важному делу подходили инструментальщики. Инструмента на заводе не хватало, и новичков здесь было много. Возглавлял одну из таких групп мастер Н. П. Ефимов. С завидной ловкостью и неподражаемым мастерством Николай Петрович показывал обработку деталей на токарном, фрезерном, сверлильном, шлифовальном станках.

— «Так она, без лишней писанины, быстрее дойдет наша рабочая наука», — говорил он с неизменной улыбкой. И потому охотно тянулись к нему на участке ребята. А научившись работать, брака не допускали.

Все вопросы, касающиеся подготовки кадров в инструментальном, славящемся передовиками, решались под строгим контролем заместителя начальника цеха Николая Павловича Шибанова. В этой работе ему способствовали станочники: И. Д. Архаров, Н. П. Козлов, П. П. Потапов, Н.И. Коловершин, М. П. Семенов — все передовики производства, ударный костяк цеха, каждый из них за короткое время подготовил несколько хороших учеников.

В начале 1942 года по железнодорожной ветке от завода до станции Миасс пустили мотовоз с несколькими вагонами. За сутки он успевал сделать шесть рейсов. В какой-то степени это облегчило участь живших вдали от завода работников, но в корне проблему не решало.

Со временем администрация выделила для этого десять автомашин. Водители день и ночь не расставались с баранкой, однако сразу стало ясно, что даже при всем желании шофера он может сделать за сутки лишь половину того, что требовалось.

Когда же в связи с нехваткой бензина машины перевели на газогенераторы, вдвое уменьшилась и; мощность, вновь пришлось ходить пешком. Автомобили нередко застревали посреди дороги зимой — в сугробах, в распутицу — в глубокой грязи.

Для многих автозаводцев выход был в том, что целыми неделями дневали и ночевали они на заводе. Люди спали на столах, стульях, а то и прямо на пол' в канцеляриях, клубе, школе, кто где мог устроиться. Писатель В. Гравишкис оставил свидетельство об этой обстановке:

«Когда из установленных станков получалась прямая и ровная линия, похожая на выстроившихся для парада солдат, люди поднимали головы и смотрели сквозь пролеты незакрытой кровли на серое уральское небо. Там брезжил рассвет, свистела в сплетениях ферм холодная пурга. Люди думали — идти ли сегодня домой или прикорнуть на пару часов где-нибудь в цехе.

Квартиры многих из них находились в 5—20 километрах от завода. Автомашин не могли пробираться сквозь двухметровые сугробы. Нужно было идти пешком, по пояс увязая в сыпучем снегу, сгибаясь под порывами злого ветра, метущего снежную пыль с неподвижно застывших гор. Некоторые уходили домой, чтобы провести семью. Другие оставались, устраиваясь ночевать где-нибудь в цехе. Но через 10—12 часов и те и другие снова были на местах, чтобы вновь начать свой напряженный титанический труд».

Знатный новатор автозавода Виктор Дмитриевич Шепель представил интересные воспоминания:

«Неважно обстояло дело с питанием. Норма продуктов по карточкам была, конечно же, вовсе недостаточной, чтобы прожить на нее без побочной поддержки; особенно страдали те семьи, где росли малыши. Автозаводцы за «лишний» кусок жертвовали последним дорогим — и памятной наследной бижутерией, у кого была, и обручальными кольцами, у кого сохранились, но и то все кончилось, и голод все пристальней заглядывал в глаза. Да и по карточкам отоваривали не всегда надежно, бывали перебои в снабжении магазинов. И в единственной столовой не набалуешься: на первое — вода, заправленная мукой, или «баланда», что приправлялась двумя-тремя небольшими картофелинками с чайной ложкой жира; второе и третье блюда — жидкая мука с чайной ложкой жира, или «затируха», да иногда стакан подслащенного чая. Но надо сказать, что эта столовка на первых порах очень выручила людей, грешно жаловаться.

Зарплата оставалась мизерной, к тому же из нее вычитали у бессемейного шесть процентов за бездетность (прямо хоть женись!), да на месяц-полтора даем, далее — профсоюзы берут, и фактически на руках чуть больше половины, за те деньги на рынке не дадут даже килограмма сливочного масла. Но с едой ладно, привыкли пояса затягивать, а надо было позаботиться о внешнем своем облике: негоже это рационализатору-москвичу нищенствовать. Одежда и обувь совсем распозлились, а заменить оставалось нечем. И тогда на новостройке кто-то подал предложение изготавливать обувь из текстиля на деревянной толстой подошве, как сейчас сказали бы — на платформе, но, конечно, ничего общего с нормальной обувью она не имела. И москвичи — люд столичный, привыкший нос высоко держать, — поначалу стеснялись, я тоже долго жмурился.

— «А что особенного! — сказал мне приятель Семен (мы жили с ним вместе), показывая обновку — новенькие портянки, стянутые тесьмой в деревянных колодках. — Ведь жители востока ходят на таких деревяшках, и нам можно, бери и спасибо скажи!»

Ходить в этом с непривычки было трудно, но к чему от нужды не привыкнешь. Гораздо позже появились люди в ватных штанах с телогрейками, тем счастливым мы прямо завидовали.

Все осознавали исключительно сложную хозяйственную обстановку в стране, не забывали, что на фронтах нашим товарищам, защищавшим Родину, приходится во много крат труднее, поэтому мы, кто и не был ничем осчастливлен, не роптали на тяжелую долю свою на Урале. И к тому же... умирали люди не только на фронте, но и здесь, в тылу. На моих глазах рабочий, отоварившись в столовой хлебом карточкам за три дня вперед, сразу с жадность съел более половины буханки и, выйдя на улицу при сходе со ступенек упал и скончался, как мы понял от заворота кишок. Приехавший из нашей техчасти технолог Кузьмин, у которого было трое детей и же чтобы сохранить семью, страдавшую от недоедания за счет лишения себя минимума необходимого питания все уносил домой. Жили они в Сыростане. Однажды, спеша после смены к семье с продуктом, он упал на лесной тропинке в снег и умер истощения. Приехал с нами на Урал и начальник бюро технического контроля (БТК) Рубановский, тоже с женой и двумя детьми. Сам он был человек худощавый, как сейчас помню, выше среднего роста, таким я знал его до того времени. Как-то в конце сорок второго я увидел на стройплощадке Рубановского и едва признал: голова его сделалась как огромный шар, лицо одутловато распухло. Я-то не сообразив, в чем дело, остановил его и брякнул: «Где ж это ты так успел поправиться?» — «Безбелковая болезнь от истощения, ведь, кроме себя, надо подумать о детишках, чтобы они выжили», — вот что ответил он мне. Его семья выжила. В начале пятидесятых он перевелся на работу на Минский автозавод и продолжал трудиться в своей должности — начальником БТК литейных цехов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.