

А.В. Манин-Уралец

**ДАДИМ СТРАНЕ НОВЫЙ
МОЩНЫЙ АВТОМОБИЛЬ!**

**Подвиг заводов
Том 2.
Уральский
автомобильный
1945-1955**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 2. Уральский
автомобильный 1945-1955**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 2. Уральский автомобильный 1945-1955 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

После Победы в Великой Отечественной войне страна переходит на мирные рельсы. Перед Уральским автомобильным заводом (пока еще УралЗИСом – заводом имени Сталина) ставится задача нарастить выпуск миасских автомобилей «ЗИС-5В» с последующей модернизацией автотехники и ее узлов и агрегатов, изготавливаемых в Миассе. Возникший во время эвакуации в старом городе золотодобытчиков новый район Автозавод обещает в недалеком будущем превратить Миасс в крупный современный мегаполис, согласно требованиям долгосрочных мирных программ. С начала 1950-х годов коллектив начинает подготовку к переходу на выпуск новых модернизированных автомобилей, начиная от газогенераторного УралЗИС-352 – прообраза будущих популярных во всей стране карбюраторных «УралЗИС-355» и их модификаций.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 2. Уральский автомобильный 1945-1955

ЧАСТЬ 3

ПЕРЕХОД НА МИРНЫЕ РЕЛЬСЫ

Главы:

**ПЕРВАЯ ПОСЛЕВОЕННАЯ
БОЛЬШОЙ МИАСС СТРОИТСЯ
ДОГОНЯЯ ВРЕМЯ.**

ПЕРВАЯ ПОСЛЕВОЕННАЯ

Страна возвращалась к мирной жизни. Коллектив завода в едином хозяйственном промышленном комплексе разрабатывал свою программу на первую послевоенную пятилетку. Темпы роста поражал воображение. Если суточный выпуск автомашин в 1944 году принять за 100 процентов, то к ноябрю 1945 он должен был составить 200, в 1946 — 560, в 1947 — 680, в 1948 — 900 и в последнем году пяти летки — 1250 процентов.

Для успешного решения этой задачи требовалась надежная материально-техническая база. Средства на это выделялись немалые. Первая послевоенная пятилетка предусматривала вложение в промышленное и жилищное строительство свыше 500 миллионов рублей. Уральскому заводу за пятилетие предстояло установить и смонтировать тысячи новых станков, по железнодорожной ветке в иные дни подходило к заводу до 380 вагонов разнообразных грузов. Это был огромный вклад в развитие завода.

Одним из главных направлений, по которому развивалась деятельность коллектива в этот период, стала механизация работ и сокращение доли ручного труда за счет эффективного использования средств механизации и главным образом — применения изготовленных собственными силами станков, технологических линий, инструмента.

Комплексной программой, разработанной на первую послевоенную пятилетку, предусматривалось смонтировать и сдать в эксплуатацию блочный конвейер в третьем литейном, конвейер для сборки задних мостов, шнековую моечную машину, формовочный станок повышенной мощности и обеспечить ввод многих других видов оборудования и технологических линий. Конструкторы, проектанты и технологи уже полным ходом вели подготовительные работы.

За счет внедрения в производство новой техники, передовых методов труда, прогрессивной обработки деталей, а также повышения культуры производства и подготовки новых кадров рост производительности труда на предприятии к концу пятилетки должен был составить не менее 70 процентов.

Каждому — от руководителя до рядового труженика — было совершенно очевидно, что такой темп роста производства, намеченный комплексной программой, возможен лишь при активном участии и творческом содружестве специалистов всех звеньев и служб завода. Иными словами, требовалось укрепление коллективизма, постоянная взаимовыручка.

Разработка оргтехплана началась с привлечения и специальные комиссии коллективов рабочих, инженеров, техников, служащих. Вскоре из передовых цехов — литейного №1, термического, шасси, кузовного — начали поступать конкретные предложения. В термическом цехе только рабочие подали 27 предложений с экономическим эффектом 225 тысяч рублей в

год; в кузовном — 80, дающих до 10 тысяч рублей годовой экономии; третий литейный взялся внедрить во втором полугодии 177 предложений с экономическим эффектом 418 тысяч рублей.

Многие из этих новинок были внедрены досрочно. Благодаря им автозаводцы значительно ускорили выполнение ответственных заказов правительства. Получив огромные дотации, коллектив должен был отдавать свои долги выполнением мирной программы.

подавляющая часть автозаводцев продолжала ютиться на частных квартирах старого Миасса. Мириться с этим дальше было нельзя, да и попросту неразумно; всем известна истина: чем лучше отдых, тем производительней труд. На предприятии остро встал вопрос о создании жилищно-строительной конторы с квалифицированным штатом управленческих строительных кадров, снабженцев. Словом, первая послевоенная комплексная программа по улучшению жилищных и социальных условий настраивала коллектив на оптимистический лад. Уже в самое ближайшее время заводской поселок предстояло превратить в большой город с населением в 100 тысяч жителей.

Далеко не каждый верил, что из захолустного поселка может вырасти в несколько лет целый город. Но планы строительства подкреплялись новыми дополнениями к проектам. Началось строительство больницы на 230 коек.

На стройплощадку часто навещался главный врач медсанчасти завода С. Г. Блох. Семен Григорьевич лично контролировал ход работ на объекте, встречался с руководителями стройки, организовывал субботники медицинского персонала.

Надо было спешить, ведь из Москвы уже было завезено дорогостоящее оборудование: переносной рентгеновский аппарат, оборудование для электросветолечения.

Пока строился новый основной корпус заводской больницы, медики, не теряя времени, осваивали прогрессивную лечебную технику в существующих условиях. Поликлинике был выделен двухэтажный дом, в котором разместились четыре отделения: терапевтическое, хирургическое, ушное и глазное.

Планировалось строительство культурных центров. Архитекторы города завязали в проект будущего поселка два новых кинотеатра на 950 мест.

Автозаводцы, стоявшие в очереди на квартиру, готовились к скорому переселению из бараков в новые дома, первые фундаменты которых были заложены вдоль растянувшегося на многие сотни метров проспекта Автозаводцев. Общая жилая площадь составляла 113 тысяч квадратных метров. В возводившемся микрорайоне параллельно велось строительство трех школ, детских учреждений на две тысячи мест, шла разбивка территории под спортивную базу.

Для тех, чья очередь была далеко, завод помог приобрести строительные материалы — за счет индивидуального строительства предусматривалось ввести в 1945 году более полутора тысяч квадратных метров жилья.

Это было только начало осуществления грандиозных замыслов, и люди, воочию убеждаясь, чего можно достигнуть, укрепляя материально-техническую базу родного предприятия, понимали, что гарантия благосостояния заключается прежде всего в их высокопроизводительном и качественном вкладе в общую работу автомобильного предприятия.

За один год, со дня выпуска первых автомашин, I коллектив отправил на фронт и в народное хозяйство 6800 автомобилей и на 47 миллионов рублей запасных частей к ним. К октябрю 1945-го завод должен был выдать уже 10 тысяч машин, а до конца года еще 100 сверх плана.

УралАЗ стал самым крупным заводом в районе. Молодой коллектив имел крепкую материально-техническую базу и, главное, сотни замечательных про- и родственников, составлявших его «золотой» фонд литейщики Громов, Щербаков, Васильева, Овчинников, Акимов, Кондратов показывали образцы высокой культуры труда.

Многостаночники моторных цехов Карташов, Помаскин, Тропникова, Володин, Маргулин, Антипочева, Лебедева, Панкин, Смирягин выполняли сложные операции по обработке

деталей мотора. Инструментальщики Широков, Агейкин, Семенюк, Голубев, Архаров, Борисов, Леонов, Козлов, Семенков, Юшин являлись застрельщиками соревнования по профессиям. Высокочастотники Рыскин и Шепеляковский освоили передовые методы электроники. Литейщики Коган, Калик, внедрившие безгоршковый обжиг, также служили широкой известностью. Изобретатели Лалыкин, Греков, Шепель, Орлов, Рывкин, Демиденко, Бобров, Гончаров, Отвиновский смело решали вопросы усовершенствования техники, изыскивали новые возможности улучшения качества автомобиля.

Вся работа коллектива, отдельных передовиков, заявивших о себе громкими делами, была частью комплекса мероприятий, направленных на укрепление молодого завода.

Каждый день ударной вахты называл десятки новых имен победителей социалистического соревнования. Досрочно и с высоким качеством выполняли заказы на юбилейной вахте ставшие известными стахановцы М.Я. Белков, З. Г. Копылова, Алексей Акимов, Ася Федосеева и многие другие, кто неудержимо шел вперед путем творчества в своем нелегком рабочем строю.

26 октября 1946 года на главном конвейере был собран десяти тысячный грузовик. На митинге, посвященном этому событию, исполняющий в то время обязанности директора завода Александр Константинович Воробей (главный инженер завода с 1944 по 1948 год), подводя итоги юбилейной вахты, отметил:

«Своим высокопроизводительным трудом автозаводцы убедительно доказали, что им по плечу самые высокие задачи».

Труд многих из них отмечен заслуженными наградами. 17 ноября 1945 года в кинотеатре «Энергия» 500 лучшим автозаводцам в торжественно обстановке были вручены медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»

Трудовые вахты продолжались. Очередная — в честь послевоенных выборов в Верховный Совет СССР.

Высокие обязательства по бесперебойному обеспечению станочников необходимыми заготовками взяли кузнецы инструментального цеха Давыдкин, Зотов, Руднев, Юшин, Чуйкин, Звездин. «Художниками» называли товарищи этих ударников Стахановского труда — столь высоким было их мастерство.

Так, Федор Михайлович Зотов со своей бригадой, работая на тяжелом молоте, обрабатывал сталь-быстрорез — материал чрезвычайно «чуткий и капризный». Однако, как ни капризен был металл, а изделия из него у кузнецов получались всегда высокоточными. Немного времени требовалось контролеру ОТК, ибо принимались детали умельцев, как правило с первого предъявления.

В бригаде Федора Михайловича не знали случаев простоя, здесь каждый в трудную минуту подменял товарища. При умелой организации труда, находчивости каждого члена коллектива и добросовестном отношении к делу бригада выполняла нормы на 800 и более процентов.

Так, творчески подошел к делу Николай Потапович Давыдкин, работающий кузнецом 18 лет. Он создал ряд хитроумных специальных приспособлений, за счет чего довел свою выработку сначала до 539 процентов, а в одну из стахановских вахт добился рекордной выработки — 1175 процентов. Но и на этом не успокоился мастер и на следующий день достиг невиданного успеха — норму выполнил на 1225 процентов.

Многие отличались, соревнуясь за лучшие показатели в труде. Один из них — Василий Семенович Розов. Опытный модельщик, он со своими товарищами, приехавшими из Москвы, положил начало развитию дерево-модельного дела в Миассе. В те дни средняя его норма выработки составляла 400—450 процентов. А в декабре он довел производственное задание до 611 процентов. И ненадолго снизил темп в работе, когда наступили будни.

Опытные модельщики Коровкин, Пылов немало сделали для обучения молодых рабочих как завода, так и других предприятий города.

Вопросы качества подготовки рабочих ставились все серьезнее. Настала пора повышения квалификации и старых работников. В 1946 году обучились: на курсах техминимума — 290 человек; сдали на высший разряд — 433, на курсах целевого назначения — 759, профессиям — 115, в стахановских школах — 20.

С новым размахом на заводе развернулось движение многостаночников. Более 600 человек освоили работу на нескольких станках своего участка, им увеличили оклады. Надо было поддерживать трудоспособность коллектива. В феврале 1946 года в заводской комитет комсомола пришла телеграмма, в которой сообщалось, что решением ЦК ВЛКСМ и наркома среднего машиностроения комсомольско-молодежной бригаде Владимира Кабанова (отделение «картер» в цехе коробок скоростей) присуждено второе место во Всесоюзном соревновании молодежных бригад с вручением второй премии. Комсомольцы заслужили эту награду ударным трудом. Все рабочие в полете В. Кабанова могли работать на 15—20 операциях.

В дни стахановской вахты перекрывала нормы в три и более раз комсомольско-молодежная бригада С. Д. Шерстнева. По итогам 1945 года этот коллектив занял третье место во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Высок был творческий настрой людей в первые послевоенные месяцы. Рабочие смены во многих бригадах все чаще начинались с обсуждения газет. Уральские автозаводцы с интересом следили за работой первой сессии Верховного Совета СССР. Страна залечивала раны, намечала рубежи на первую послевоенную пятилетку. В течение пяти лет объем валовой продукции промышленности должен был превысить довоенный уровень на 48 процентов. Если бы не было позади ужасной войны!..

В сентябре начальник литейного цеха серого чугуна П. В. Семин, анализируя работу, обратил внимание на тревожный симптом: в нескольких бригадах возростал процент брака.

Что, бить новую тревогу? Но разговоры об этом и так ведутся почти на каждом собрании, внедряются различные мероприятия по улучшению качества работы. Видно, разговоры разговорами, а нужно принимать нестандартные меры. Может, пора начать премировать не только за количество, а и за качество?

— «Предлагаю объявить на всех участках декадник качества», — сообщил он свое решение, собрав помощников.

Петр Васильевич Семин — человек уважаемый известным всему коллективу. Талантливый руководитель, воспитатель, чуткий товарищ — таким его знал на Московском автозаводе, где он в 1924 году начал работать учеником формовщика, таким его видел и на руководящем посту в Миассе. В дни строительства ему часто доверяли наиболее трудные участки работы, и, где не тянули другие, он всегда успешно справлялся с задачей. Петр Васильевич вел в то время большую работу в составе парткома завода, был в числе вожakov цеховых коммунистов. Предложение начальника цеха поддержал секретарь парторганизации Н. Зайцев. Во всех отделениях вывесили плакаты, призывающие улучшить качество литья, а также и таблицы стоимости каждой детали, чтобы каждый наглядно мог убедиться, какова цена его брака в стоимостном выражении. Всем объявили: за брак — рублем, за качество — рублем поощрять.

Назначили срок декадника. Серьезно готовились к нему рабочие, мастера. Детально проанализировали итоги предыдущего месяца. В августе фактически брак составлял по цеху 8 процентов. И когда Н. Зайцев вывесил показатели работы отдельных участков в период декадника, все увидели: результаты хорошие, они даже превзошли ожидания. Так, из 80 коробок скоростей забракована только одна. А бывало, что десяток и больше... Особенно отличились бригады блочников Шипустина и Луцаха. На обрубке блоков у них не было зафиксировано ни одного случая брака.

70 сентября на своем заседании партком завода предложил парторганизациям всех цехов обобщить УМЛП литейщиков и начать соревнование за повышение качества продукции и снижение брака.

Инициаторы долго еще шли в авангарде этого нового движения.

Большие задачи стояли в эту пору перед уральскими автомобилестроителями. К концу первой послевоенной пятилетки выпуск грузовиков «ЗИС-5В» должен был достичь 25 тысяч. О грузовике «ЗИС-5», выпускаемом на заводе, говорили особенно много. Были предложения прекратить выпуск этих машин — явно устарела конструкция.

— «Да, у «ЗИС-5» есть ряд слабых мест, нуждающихся в улучшении, — подтверждал главный инженер завода А. А. Андерс. — Вот в этом направлении, пока не будет получено новое задание, мы и должны вести поиск».

В конце апреля 1946 года на заводе собрали первый газогенераторный автомобиль «ЗИС-21» грузоподъемностью 2,5 тонны; с двигателем мощностью в 45 лошадиных сил машины развивали скорость до 48 километров в час.

Немало творческой энергии в их создание вложил начальник бюро газогенераторных автомобилей И. С. Смирнов, был он и инициативный инженер, и умелый организатор. Под его началом сплоченно работал коллектив из конструкторов и экспериментаторов. Работали энтузиасты своего дела П. П. Орион, Н. И. Великов, С. В. Квасков и другие инженеры и рабочие.

С выпуском этих машин дело, надо сказать, шло тяжело. Так, в поисках листовой стали для бункеров снабженцам цеха пришлось исколесить районы области. А в то время, в условиях бездорожья, порой и до Челябинска машины добирались несколько суток.

Нередко лихорадило работу из-за сбоя работы поставщиков. На Шадринском агрегатном и Челябинском кузнечнопрессовом заводах производилось и то время до 80 процентов ответственных деталей для миасского автомобиля. Изделия, как правило, поступали оттуда мелкими партиями, были случаи, что и терялись в пути следования до Миасса. Поэтому многие детали изготавливали сами, на заводе. В цехах были распределены заказы на обработку 30 наименований деталей для автомашины «ЗИС-21».

В ответственный период налаживания производств газогенераторных автомобилей немалый вклад вносили в выполнение этой задачи начальник межзаводской кооперации Н. В. Потопов и секретарь партийной организации цеха главный конвейер К. Елисеев а также начальник бюро технической документации Б. А. Флеров и многие другие специалисты.

Через месяц после выпуска первого газогенераторного автомобиля был налажен ритмичный выпуск машин. В мае их собиралось уже по четыре-пять в день.

Для станции испытания моторов, где агрегаты проходили испытательный цикл на газовом топливе, да и для работы газогенераторных машин требовались только сухие чурки. Для их сушки приходилось сжигать в печах кубометры дров. Это было, конечно, очень расточительно. Главный энергетик Л. М. Махлин вместе с начальником печного цеха Дмитриевым решили добиться значительной экономии, леса, используя отходящие газы котельных установок для сушки чурок. По разработанному ими проекту производительность такой печи должна была повыситься на 50 процентов — не 10 как прежде, а; 15 кубов сухих чурок в сутки.

Инженеры А. С. Краковчинский, Н. В. Родионов и Н. В. Колбасов выполнили проект в чертежах. Вскоре сушильные шахтно-вертикальные печи (в Шадринске построили печь для сушки чурок горизонтального типа) были изготовлены. Они работали по принципу непрерывного действия с выгрузкой готовой сухой чурки через нижнюю дверку, со стороны подачи горячих газов, и загрузкой сырых чурок сверху, через люк бункера. Сушка в ней осуществлялась нагнетанием горячих топочных отходящих газов, засасываемых вентилятором из боровов отопительных систем.

Эта печь была пущена в 1946 году. Производительность ее оказалась выше спроектированной: печь могла давать сухих чурок до 20 кубов в сутки, то есть в два раза больше прежнего! Годовой экономический эффект составил 200 тысяч рублей.

В апреле 1946 года на завод пришло сообщение, что решением ВЦСПС и Министерства автомобильной промышленности коллективу Уральского автозавода передается на вечное хранение Красное знамя ВЦСПС и Наркомсредмаша. «Поздравляю коллектив завода, который одиннадцать раз завоевывал это знамя», — писал министр. В письме он подчеркнул, что эта награда обязывает автозаводцев в кратчайший срок наладить равномерный выпуск автомобилей «ЗИС-5», «ЗИС-21», моторов «МФ».

В ответ на высокую награду многие автозаводцы пересмотрели ранее принятые обязательства, по большому счету заявили о себе стахановцы. Так, громко прозвучало имя стахановца Е. А. Агейкина, который установил новый рекорд на своем участке, применив воздушное охлаждение при шлифовке стаканов для протирки блоков цилиндров мотора; за 7 часов 30 минут он отшлифовал 12 стаканов, тогда как на шлифовку только одного стакана полагалось по норме 6 часов. Выработка составила 900 процентов.

Рекордных выработок все чаще добивались и вчерашние фронтовики. Приближалась первая годовщина Победы советского народа в войне над фашистской Германией. Заводская многотиражка рассказывала о вчерашних воинах. Стало всем известно имя артиллериста Н. Ф. Жарова, единственного в городе полного кавалера солдатского ордена Славы, участника Парада Победы.

Из кадров кинохроники люди, пережившие войну, до мельчайших подробностей помнили Парад Победы — как шли, четко печатая шаг, солдаты по брусчатке Красной площади, как бросали знамена с фашистской свастикой к подножию Мавзолея. Об этом событии Николай Федорович рассказывал сам с охотой. Но не очень охотно возвращался к воспоминаниям о войне, только автозаводцам было интересно узнать, за что именно он удостоен орденов Славы — этих знаков высшей солдатской доблести.

Николай, восемнадцатилетний парень, добровольцем ушедший на фронт, попал в самое пекло войны — на Орловско-Курскую дугу. В первом, очень жестоко бою, одну за другой отражал с товарищами по расчету атаки фашистов. В том же году, в разгар боя за Белгород молодого добровольца ранило голову. Но, истекающий кровью, оставить позиции он отказался и продолжал вести огонь до конца боя, пока враг не отступил. За этот бой артиллерист Н. Ф. Жаров был удостоен ордена Славы 111 степени.

Второй орден получил он за бои в Румынии. В одном из них 15 раз атаковали фашисты позиции артиллеристов, однако боевой расчет, в котором сражался, Жаров, не отступил, выкатил орудие на прямую на водку; в том бою они уничтожили много вражески точек и живой силы противника.

В Германии, уже в марте 1945 года, за форсирование реки Одер и расширение плацдарма многие воины были отмечены боевыми наградами, артиллериста Н. Ф. Жарова наградили орденом Славы I степени.

И вот теперь вчерашний фронтовик Н. Ф. Жаров успешно штурмовал производственные высоты. Вскоре на заводе Николая Федоровича признали как одного из лучших рабочих по профессии.

Отличился на вахте в честь первой годовщины Победы и фронтовик А. И. Бормотов. На фронте бригада, в которой он воевал, была «прорывной» — в дни наступления ее всегда бросали на самые сложные участки. Многих боевых наград был удостоен Александр Иванович Бормотов.

Сменив солдатскую гимнастерку на робу, Александр Иванович стал автозаводцем. «Прорывная» — так на участке сборки руля называли бригаду, которую возглавил вчерашний фронтовик. В трудную минуту она всегда приходила на помощь соседним участкам.

В числе лучших по профессии в этом соревновании бывших воинов Красной Армии также были признаны опытные модельщики А. В. Кузнецов и С. М. Мясников. Сергей Михайлович Мясников служил в авиации, принимал участие в воздушных боях, как стрелок-радист штурмовал Берлин, а его товарищ по труду П. Г. Шапров, заслуживший на фронте два боевых ордена, тоже участник штурма Берлина, в дни вахты неоднократно добивался рекордной выработки.

Однако, несмотря на успехи отдельных бригад и рабочих, штурмовые дни всех цехов предприятия, и целом по заводу положение с выполнением плана к середине 1946 года сложилось критическое. Коллектив автомобилестроителей не справился с программой первого квартала, заметно падала производительность труда, возрастала себестоимость выпускаемой продукции.

Многое можно было объяснить объективными причинами: значительная часть специалистов, эвакуированных в годы войны на Урал, после Победы вернулась в Москву, и на заводе теперь остро ощущалась нехватка опытных кадров.

В августе 1946 года на завод назначили нового директора — Ивана Флегонтовича Синицына. Была за плечами этого энергичного человека большая жизненная школа. Родился И. Ф. Синицын в семье текстильщиков. После окончания школы работал чертежником-конструктором на заводе «Металлист» в городе Вичуга. Учился он тогда в Горьковском автомеханическом техникуме, за год до окончания учебы решением Наркомата его как инициативного инженера направили работать на Сталинградский тракторный, а затем — на Горьковский автомобильный. В 1936 году он получил направление на Горьковский завод «Красная Этна». На этом предприятии И. Ф. Синицын возглавлял отдел технического контроля, был начальником корпуса, главным механиком завода, главным инженером по расширению завода. Там же его назначили директором. Позади уже Горьковский индустриальный институт, накоплен большой опыт производственной и общественной работы. Иван Флегонтович был членом Кировского райкома ВКП(б) в Горьком, а по прибытии в Миасс его избрали членом бюро Миасского горкома. Самоотверженная трудовая деятельность его во имя строительства новой жизни отмечена несколькими орденами и многими медалями. Конечно же, с первых дней появления в Миассе по душе пришелся автозаводцам этот энергичный человек.

Как руководитель предприятия вместе с другими специалистами он искал пути решения возникших проблем.

Особое внимание в той критической ситуации уделялось обобщению опыта лучших производственников. Таких оставалось немало, было по кому равняться новичкам. Например, шлифовщица Ефросинья Гавриловна Толстоброва. За пять месяцев года эта замечательная, известная многим труженица выработала 2764 нормо-часа вместо 1008, предусмотренных плановым заданием. По итогам социалистического соревнования за первое полугодие Ефросинья Гавриловна была признана лучшей рабочей автоматного цеха. В оставшиеся до конца года месяцы, передовая шлифовщица обязалась выполнить еще одну годовую норму.

О досрочном завершении программы 1946 года рапортовала и наладчица цеха шасси № 2 Анна Лялина. За короткое время девушка в совершенстве освоила все станки пролета, где трудилась она, и полностью исключила простой оборудования. Администрация не забывала отметить передовых тружеников, их портреты появлялись в газете.

А коллектив моторного цеха в этот период готовился к досрочному выпуску 75-тысячного уральского автомотора. Вахта мотористов оказалась на редкость нервной из-за отсутствия деталей и материалов; цех лихорадило.

В этой ситуации проявил организаторские способности бывший секретарь заводского комитета ВЛКСМ, ставший начальником цеха сборки и испытания моторов Н. Н. Андросов. Под его личный контроль была взята каждая технологическая операция.

С оперативной сводки о положении дел на участках сборки моторов начинался рабочий день и руководства завода; в течение смены сводка еще дважды поступала от участков к начальнику цеха, и, однако, в те дни Николай Николаевич сам постоянно навещался на участок.

В третьем квартале 1946 года в течение последних дней перед выпуском юбилейного двигателя коллектив выдавал по 70 и более моторов при плане 62 в сутки.

Торжественное это событие произошло 30 сентября 1946 года. Завод рапортовал о выпуске для оборонных и народнохозяйственных нужд 75 тысяч моторов.

Для многих из тех, кто налаживал и обеспечивал выпуск этой продукции в трудные военные годы, работа в цехе стала настоящей школой мастерства.

Лучшие из слесарей, сборщиков, мотористов и ремонтников выросли за время работы до руководителей участков. Среди них — С. Аксенов, Н. Снегирев, В. Суворинов, В. Агеев, Т. Потапов, И. Форис, Р. Гулевинов, А. Ахмедьянов; Иван Шилин стал начальником испытательной станции, Александр Яичников, собиравший первый мотор, — заместителем начальника цеха, Константин Жигалов — заведующим планово-диспетчерским бюро цеха, А. Дейков — механиком цеха.

БОЛЬШОЙ МИАСС СТРОИТСЯ

«Сдать в 1946 году 25 тысяч квадратных метров жилой площади!» — такие наметили для себя задачи на текущий год автозаводцы вместе со строителями. Чтобы слово не разошлось с делом, строительство решили вести скоростными методами. Понятие «скоростное строительство» в первые послевоенные годы имело свой, особенный смысл: нужно было обеспечить людям надежную крышу над головой.

В числе первых скоростные методы применили и своей работе бригада В. М. Панченко и коллектив строителей, возглавляемый начальником участка Е. И. Штицманом. В сжатые сроки в кооперации с заводскими инженерами был разработан специальный технологический маршрут доставки материалов, согласованный со специалистами всех звеньев технологической цепочки. Провели на стройплощадке жилых домов узкоколейную железнодорожную ветку для бесперебойной подачи кирпича, шлакоблоков и бутового камня. Сеть узкоколеек была проложена непосредственно к рабочим местам кладки каменщиков. И результат творческого подхода к делу не замедлил сказаться. Так, на участке Е. И. Штицмана жилой дом возвели в рекордно сжатые сроки всего за 53 дня.

Нередко на пустыре в два-три месяца возникал двухэтажное, а то и трехэтажное здание. Некоторые бригады строителей, занимающиеся возведением жилых домов для автозаводцев, добивались наивысших в отрасли показателей. В три и четыре раза перекрывали сменные нормы коллективы, возглавляемые бригадами Г. Рингом, Рыскиным и орденоносцем Краснощеквым.

Разворачивались работы в лесных хозяйствах. За воду выделили участки лесосеки. Лесные базы предлагалось создать в Нязепетровске, Ункурде, Арсланове и в других районах. По опыту магнитогорцев решили организовать сплав к погрузочным пунктам и подвозку леса по железной дороге. На лесозаготовки ездили рабочие от всех цехов и жили там месяцами. Как бы ни было трудно, а лесом завод они обеспечили.

Уже к середине 1946 года было сдано под ключ более 20 тысяч квадратных метров жилья. К августу 1946 года в заводском поселке проживало свыше 15 тысяч труженников предприятия.

Однако, как ни высоки были темпы работы строителей, но удовлетворить запросы всех нуждающихся в жилье автозаводцев строительным организациям оказалось не под силу. И тогда руководители предприятия вновь решили увеличить объемы строительства жилья за счет возведения его хозяйственным способом. Это должно было добавить еще две тысячи квадратных метров жилой площади.

И все же главные надежды были связаны с серьезными субсидиями крупных государственных средств на решение социально-бытовой программы развития города с учетом расширения самого крупного предприятия города — автомобильного завода.

В ноябре 1945 года постановлением правительства были упразднены особые строительно-монтажные части Наркомстроя, созданные в начале Великой Отечественной войны для строительства объектов оборонного значения. Челябинская особая строительно-монтажная часть № 8 (ОСМЧ-8) получила название — трест «Уралавтострой». За выполнение заданий

Государственного Комитета Обороны по строительству Уральского автомобильного и других заводов о Челябинске трест «Уралавтострой» награжден орденом Ленина.

После отзыва М. А. Прихожана в Москву управляющим треста «Уралавтострой» назначается Семен Исаакович Березовский. В октябре-ноябре 1945 года из Челябинска в Миасс перебазировается строительно-монтажное управление № 3, насчитывавшее более 400 человек. В городе образуется Миасская строительная площадка треста «Уралавтострой». Руководство строительством поручается Дмитрию Емельяновичу Кузьменко, назначенному заместителем управляющего трестом.

Парторг ЦК ВКП(б) А. А. Сенин направляется на партийную работу по восстановлению разрушенных районов Украины. Парторгом на Миасской площадке избирается Игорь Владимирович Русанов. Партийная, профсоюзная и комсомольская организации именуются миасскими организациями треста «Уралавтострой». С 1946 года особое строительно-монтажное управление № 4 было сосредоточено на промышленном строительстве второй очереди Уральского автомобильного завода и стало называться строительным управлением «Промстрой», а жилищное и культурно-бытовое строительство поручено особому строительно-монтажному управлению № 3, переименованному в строительное управление «Жилстрой».

В мае 1946 года в город приезжал автор проекта «Большого Миасса» Рафаил Иосифович Друбецкий, архитектор института «Ленгорпроект». Он ознакомил автозаводцев, строителей и представителей общественности города с генеральным планом строительства. Им предусматривалась застройка площади от автозавода до старой части города с возведением многоэтажных домов с широкими благоустроенными улицами и густой сетью трамвайных линий. Главный проспект центральной части города подлежал застройке многоэтажными домами не повторяющейся архитектуры, что было выполнено лишь от улицы Орловской до улицы Ферсмана.

Строители к тому времени уже приступили к возведению современных капитальных жилых домов с комплексом инженерных сетей и благоустройства. То было начало создания Нового города. Д 1946 года ОСМУ-4 с субподрядными организациям Нармкомстроя возвело первую очередь Уральского автомобильного завода и временное жилье — 23 деревянных брусчатых дома да около сотни каркасно-засыпных бараков с печным отоплением без удобств и благоустройства. Это был Октябрьский поселок, где проживало 12 тысяч строителей и автозаводцев. Строительное управление «Жилстрой» развернуло массовое жилищное строительство поточно-скоростным методом. Суть его состояла в том, что отдельные виды строительных работ выполнялись потоком. Поначалу велись работы по устройству бутовых {из рваного гранитного камня) фундаментов. После ухода каменщиков на следующий дом к работе приступала бригада, которая возводила кирпичные стены и перегородки. Затем приходили плотники, занимавшиеся устройством перекрытий и крыши. Их сменяли кровельщики, сантехники, отделочники и электрики. Таким образом, создавался поток строительства одновременно шести домов. Это ускоряло процессы выполнения каждого вида работ.

Возглавлял Жилстрой начальник управления Владимир Петрович Дядюшкин. Заместитель директора автозавода Николай Иванович Родионов обеспечивал финансирование и контроль за жилищным строительством. Строительство города приняло большой размах. Вот что писала газета «Челябинский рабочий» от 11 июня 1946 года: «Сегодня строители треста «Ура-

лавтострой» уже принялись за осуществление проекта «Большой Миасс». Можно смело сказать, что Миасс не знал такого высокого темпа работ на жилищном и культурно-бытовом строительстве».

Люди, строящие новый город автозаводцев, решили выполнить задание скоростными методами. Строители должны построить и сдать в эксплуатацию 22 тысячи квадратных метров жилья. Поточным методом в течение года 26-й квартал застроен двухэтажными 12-квартирными шлакоблочными благоустроенными домами, в которых поселились в основном рабочие автозавода и Жилстроя. Теперь этот квартал расположен между нынешними улицами Калинина и 8-го Июля, Гвардейской и Тухачевского. Первым сдали дом № 2 по квартальной нумерации (нынешний адрес — Калинина, 14) 6 августа 1946 года.

Одновременно началась застройка проспекта Автозаводцев. Сначала были построены трехэтажные шлакоблочные дома № 11 и 12 — первые дома Большого Миасса. В них поселились в основном руководители автозавода и строительства. На первом этаже дома № 19 в августе 1946 года открылась первая в городе научно-техническая библиотека. Она стала хорошим источником пополнения технических знаний сотен автозаводцев и строителей. Первым библиотекарем работала М. А. Щепина.

Умелыми организаторами зарекомендовали себя Марк Яковлевич Кипервас и Андрей Михайлович Ружевский. В должности старших прорабов они участвовали в застройке проспекта Автозаводцев, сооружении Дворца культуры автомобилестроителей, геологоразведочного техникума, кинотеатра «Урал» и других достопримечательных объектов города. В первом послевоенном году закладывался фундамент Дворца культуры автомобилестроителей. Там протекала безымянная речка-ручей, не пересыхавшая в самые знойные месяцы лета и не замерзавшая в самые лютые морозы. К установленной на пустыре бетономешалке подвозили гравий, песок, цемент. А воду для замешивания бетона брали прямо из ручья. Начинать строительство Дворца один из первостроителей начальник участка Василий Максимович Панченко. После закладки фундамента строительство законсервировали на многие годы, а вокруг его бетонных лент сажали картофель, поле делилось на огороды.

Цикл возведения двухэтажного жилого дома длился 51 день. Наивысшей выработки добивались бригады каменщиков Алексея Андреевича Краснощекова и штукатуров Наташи Фильченко. На сборке деревянных конструкций по-стахановски трудились плотники Александр Егорович Шнайдер, Эмиль Рудольфович Барц и Абрам Абрамович Унрау. Это они впоследствии стали знатными бригадирами комплексных хозрасчетных бригад жилищного и культурно-бытового строительства, почетными ветеранами треста «Уралавтострой». В строительстве двухэтажных домов принимали участие немецкие и венгерские военнопленные.

Поточно-скоростной метод строительства 26-го квартала был экзаменом на зрелость коллектив Жилстроя — нынешнего коллектива домостроительного управления. Именно в то время проявились организаторские способности будущих известных руководителей строек Федора Петровича Жижина Евгения Ильича Штицмана, Ивана Александрович Ильина, на отделочных работах — Николая Александровича Измайлова. Перебазировался с территории автозавода на площадку нынешнего завода ЖБК стройкомбинат, преобразовавшийся в комбинат производственных предприятий. Его возглавил бывший командир 639-го особого строительного батальона Эдуард Петрович Бонакер. Кавалер ордена Ленина, участник боев в Испании, капитан Бонакер всего себя отдавал делу укрепления комбината, его расширению и обеспечению строек материалами и стройдетальями.

На стройку города по будущему проспекту Автозаводцев была проложена узкоколейная железная дорога протяженностью 8,5 километра, по которой возили материалы на 12-тонных четырехосных вагонах, ведомых маленькими паровозиками-«кукушками», полученными в счет репараций из Германии. Составы узкоколейных поездов из платформ водил машинист Петр Редин, бывший боец 639-го строительного батальона. Из бутового камня и песка, достав-

ленных по узкоколейке, мостовщики заложили булыжную шоссейную дорогу от автозавода до станции Миасс. Впервые комбинат производственных предприятий поставлял на строительный поток комплекты деревянных конструкций в сборе, одранкованные перегородки, дверные и оконные блоки, балки и щиты перекрытия.

Без задержек обеспечивали изготовление и сборку деталей столяры Василий Андреевич Орлов, Яков Иванович Столяров, Григорий Васильевич Хитяев, плотники Исаак Иванович Романюк — впоследствии заслуженный строитель РСФСР — и Василий Андреевич Година. Комплектование поставок и организацию изготовления деревянных конструкций обеспечивал Владимир Григорьевич Гурин, прибывший в Миасс с коллективом ОСМУ-3. Владимир Григорьевич, заочно получивший техническое образование, бесценно в течение 37 лет умело руководил деревообрабатывающим производством, комплектованием и поставками деревянных конструкций на стройки города.

Таким было начало у нашего современного города, названного в Ленгорпроекте Большим Миассом. Следовало бы изыскать возможность и увековечить мемориальной доской первый дом Большого Миасса и первый дом (дом №11) главной улицы города — проспекта Автозаводцев.

ДОГОНЯЯ ВРЕМЯ

Накануне праздника 8 Марта в 1948 году в пролете агрегатов появилась женщина в ватной куртке.

— «Где увидеть наладчика Деменева?» — спросила она.

— «Вот он, стоит у сверлильного станка», — ответил паренек.

Женщина без лишних объяснений, встретив наладчика, заявила:

— «Я к вам на работу».

— «Замечательно. Шлифовальный станок стоит», — произнес Деменев.

Улыбка с лица наладчика быстро сошла, когда он узнал, что новая работница Клавдия Редникова имеет специальность бухгалтера и не работала на станке.

— «Что я с вами делать буду, — разочарованно проговорил он. — Вас месяц учить надо, а у меня программа срывается».

— «Дайте мне срок пять дней», — стояла она на своем.

Через полгода Клавдия Редникова работала уже на нескольких станках, ее фотография появилась на Доске почета, ее наградили Почетной грамотой. Вскоре за помощью к ней стали обращаться молодые наладчики. В обеденный перерыв около ее станка часто собирались станочники. Беседовали на отвлеченные темы, затем она стала проводить беседы. Партийная организация поддержала инициативу наладчицы. Она организовала читки газет, рассказывала о статистическом контроле, делилась опытом работы.

Через два года после прихода в цех Клавдия Редникова была избрана депутатом городского Совета депутатов трудящихся.

В день Международного женского праздника — восьмого марта — многие станочницы обнаружили на своих станках букеты цветов. Цехи облетело радостное известие: несколько работниц решением министерства за успехи в труде премированы месячным заработком. Среди них были названы В. И. Тропникова, И. К. Урб, Е. И. Попова, М. Е. Судакова, П. В. Левакина, Л. И. Дейкова, Е. Рудницкая и Н. Панкова.

По-прежнему большую долю тяжелого труда несли на себе женщины. Заслуженно кандидатуру передовой станочницы линии поршневых колец М.И. Зайцевой автозаводцы выдвинули в ЦК профсоюза работников автомобильной промышленности. Мария Исаевна с первых дней пуска завода работала на линии поршневых колец. Нередко добивалась наивысшей производительности, детали выдавала отличного качества. Коллектив участка, где трудилась Мария Исаевна, избрал ее делегатом на конференцию и съезд профсоюза работников автомобильной

промышленности. И вот теперь Зайцевой, представителю Миасского автомобильного завода, предстояло поднимать вопросы, которые касаются всех автомобилестроителей страны, уже как члену ЦК.

Проблем, однако, не убавилось и на самом заводе.

И это уже волновало каждого. Дальше так работать было нельзя. Ведь что получалось: если до войны на сборку автомобиля «ЗИС-5» затрачивалось 15—16 нормо-часов, то теперь на это уходило по 25 и более. Та же самая картина наблюдалась и с обработкой деталей моторов — затраты труда здесь превышали довоенные на 45—50 процентов.

Во многом объяснялось это тем, что старое оборудование за годы войны было почти полностью изношенным. Большинство работающих станков и агрегатов давали продукции в два-три раза меньше, чем в довоенный период.

Перед инженерно-техническим персоналом остро встала задача модернизации станочного оборудования, внедрение передовой технологии. Нелегко поднять престиж инженера, технолога, когда для реализации их смелых задумок нет достаточной материально-технической базы, нового оборудования, однако в цехах предприятия развернулось соревнование за звание лучшего технолога завода. Технолог цеха шасси В. М. Коган внедрил в производство многопозиционное приспособление, благодаря которому значительно ускорился процесс обработки тормозной вилки. Новинка эта позволила также организовать на данной технологической операции многостаночное обслуживание.

Старший технолог цеха «мотор-2» С. М. Портнягин в своей работе особое внимание уделил отстающим рабочим. Организовав для них школу передовых методов труда, Сергей Михайлович в сжатые сроки добился того, что все слушатели стали не только справляться с установленными нормами выработки, но и перекрывали их в среднем на 10—20 процентов.

Подобных примеров творчества ИТР немало. Одна из комнат была оснащена чертежами, плакатами, схемами и другими учебно-наглядными пособиями. Кроме того, организовали выставку по автоделу, термическому и литейному производствам.

По решению Наркомата среднего машиностроения Уральский автозавод в ноябре 1946 года был определен «ведущим заводом по выпуску газогенераторных автомобилей на базе «ЗИС-5». Следовательно, на сборке теперь было два вида основной продукции.

Директор издал приказ, по которому автосборочный цех должен был с 10 июня выпускать ежедневно по 15 таких автомобилей, а моторный — по 29 моторов для газогенераторных машин. Выполнение этой задачи было возложено на начальника главного конвейера Д. В. Ляковского, начальника пролета сборки этих машин В. С. Портнова, контроль за качеством неусыпно осуществлял А. М. Шаргородский — начальник ОТК. Они хорошо сработались вместе, эти три руководителя, каждый из них был энергичен и инициативен.

В марте в отделе технического контроля Анатолий Маркович Шаргородский организовал соревнования под девизом «За честь заводской марки». Сам он рассказывал, что «обсуждение кандидатур» на звание стахановца качества проходило, как правило, бурным. Одними из первых этого звания удостоились Дементьева, Симонова, Выдрин, Приданников, Горяев, Архипов, Гранков, Червонцева, Габидулина.

Поддерживая движение за честь заводской марки, экономисты провели значительную работу по пересмотру устаревших и заниженных норм выработки. Наряду с этим встала задача — резко поднять производительность труда за счет внедрения прогрессивных методов труда. В цехе коробок скоростей пошли по пути модернизации станочного оборудования. Так, технолог С. С. Пейсахович с группой новаторов провел экспериментальную обработку шестерен коробки скоростей по методу «сокращенной технологии». Новшество не только значительно повысило производительность труда, но и улучшило качество шестерен. Выполнив эту работу, группа специалистов взялась за внедрение в производство конструкции нового приспособления для заправки камней при шлифовке пазового овала.

Творчески работали в этом направлении в цехе коробок скоростей технолог А. Ф. Ани-кеев, мастера М. Е. Кабанов, Б. П. Плешаков и другие. В короткий срок здесь были пересмот-рены все нормы, из них 50 процентов в сторону увеличения. Всего внедрили 70 новых, техни-чески обоснованных норм.

Благодаря новому подходу к этой важной для любого станочника проблеме они пересмат-ривали свое отношение к норме выработки, старались увеличить ее, и сотни людей досрочно рапортовали о выполнении своих производственных заданий.

...В разгар смены на рабочее место Дмитрия Семеновича Стрелкина пришла группа това-рищей.

— «С Новым годом тебя, Семеныч!»

— «Это что же, первоапрельская шутка? Поинтересней бы чего...»

День был не совсем обычный — первое апреля 1947 года. Однако товарищи пришли неспроста. Как подсчитал экономист цеха, к этому дню стахановец Дмитрий Стрелкин должен был выполнить годовую норму, и вот специальная группа цехового актива явилась поздравить его с трудовой победой.

— «Погоди, выключай станок. — Кто-то достал листок. В наступившей тишине зачитали ему благодарность, которую объявил директор завода, и вручили премию — месячный зара-боток. — А вот еще ключи тебе от новой квартиры. И это не шутка...» — Буквально до слез был растроган Дмитрий Семенович.

Такой щедрый подарок рабочему-стахановцу был вручен за труд. Всего с начала пяти-летки он уже выполнил три годовых нормы. В ответ на теплую заботу о нем Дмитрий Стрелкин еще пересмотрел свои обязательства. «До конца 1947 года довести свой личный счет до семи годовых норм!» — таков был новый рубеж Д. С. Стрелкина.

Всю жизнь прожил Дмитрий Семенович в квартире дома № 11 26-го квартала заводского поселка (впоследствии Автозаводского района) — той самой квартире, ключи от которой полу-чил первого апреля 1947 года, — в один из самых памятных дней своей жизни.

В условиях старых технологий, износившегося оборудования часто случались срывы в работе целых участков, а бывало, и аварии. Одна из них в конце июля произошла на агрегате светлой закалки — на участке, от работы которого во многом зависел ритм труда всего кол-лектива завода.

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.