

An aerial photograph of the city of Miass, showing a dense residential area with multi-story apartment buildings. In the background, there are green hills and mountains under a clear sky. The text is overlaid on the top and bottom portions of the image.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 72.
Миассский завод
ЖБИ 1939-1974**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 72.
Миасский завод ЖБИ 1939-1974**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 72. Миасский завод ЖБИ 1939-1974 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

В книге раскрывается полувековой путь предприятия строительной индустрии - Миасского завода железобетонных изделий - в одном из самых быстрорастущих промышленных городов Южного Урала — городе Миассе. Без определяющего вклада коллектива МЗЖБИ не решалась ни одна важная задача мощного стройтреста «Уралавтострой», воздвигавшего объекты в городе автомобилестроителей и в других городах Южноуралья. Становление и рост коллектива, укрепление производственной базы, этапы освоения современных видов конструкций для промышленного строительства являются главным мотивом повествования исторической летописи 1945-1995 годов, включившей в себя и предысторию завода, с 1938 года.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 72.

Миасский завод ЖБИ 1939-1974

ВВЕДЕНИЕ

«Меняется общественный строй, меняются взгляды, меняются люди, но всегда человечество создает новое. В современном обществе нет строительства без предприятий строительной индустрии, не может человек созидать без материальной базы. Полувековой тернистый путь Миасского завода железобетонных изделий — тому наглядное доказательство. Маленькая песчинка этот завод, но в бесконечно огромном движении общества он ни на мгновение не остановился в своем развитии с самого рождения. Прекрасные люди его коллектива — вот главная движущая сила этого славного предприятия. Этим людям и посвящается настоящая книга - предварял издание, приуроченное к 50-летию юбилею, директор ЗАО «Миасский завод железобетонных изделий» Н. П. Лузгин.

Было решено отразить в издании полувековой путь предприятия строительной индустрии, как одного из самых быстрорастущих промышленных городов Южного Урала — Миасского завода, ведь без определяющего вклада МЗЖБИ в городе не решалась ни одна важная задача промышленного строительства, осуществляемого мощным стройтрестом «Уралавтострой», воздвигавшим объекты в Миассе и в других городах Южноуралья. Но завод имел и свою яркую предысторию, начавшуюся с 1938 года, и она также отражена в книге, в первой главе. Становление и рост коллектива, укрепление производственной базы, этапы освоения в производстве современных видов конструкций для промышленного строительства являются главным мотивом всего исторического повествования.

Его предваряли стихотворные строки:

«Со всею страну шагая вперед,
Мы в стройках и песнях воспели
Тебя, наш родной и любимый завод
Железобетонных изделий.

Ты утром встань и посмотри, как солнце всходит
И как прекрасен город в утренних лучах,
Как весь народ с утра на труд большой выходит,
Неся заботы на натруженных плечах.
В цеха, как, в дом родной, мы каждый день приходим,
Две трети жизни здесь пройдет у нас с тобой.
Ты посмотри, ведь друг на друга мы походим
Своим стремлением отбросить свой покой.
Своей профессии мы преданные люди:
И жизнь, и сердце ей отдаст любой из нас.
Пусть только солнце над страной ярче будет.
Пусть только лучше будет город наш Миасс».

Книга создавалась по архивным и научно-техническим документам предприятия, материалам отдела кадров, а также сведениям из городского краеведческого музея, музея треста

«Уралавтострой» и городской периодической печати. Большое значение имели воспоминания ветеранов завода и информация от ведущих специалистов предприятия.

ОГЛАВЛЕНИЕ
ВСЕХ РАЗДЕЛОВ
ИСТОРИИ ЗАВОДА:

Обращение директора завода
От автора (А. В. Манин-Уралец)

РАЗДЕЛ 1

ПРОМБАЗА НОВОСТРОЕК

Глава I

На «Миасской площадке»

Глава II

Комбинат производственных предприятий

Глава III

Крупное подразделение треста

Глава IV

К полной заводской готовности

РАЗДЕЛ 2

КОЛЛЕКТИВ МЗЖБИ

Глава V

За серебряным юбилеем

Глава VI

Предприятие высокой культуры

Глава VII

Перекрыта проектная мощность

Глава VIII

По новым направлениям

РАЗДЕЛ 3

БУДНИ И ПЕРСПЕКТИВА

Глава IX

Энтузиазм последних пятилеток

Глава X

Генеральная реконструкция

Глава XI

Путь к самостоятельности

Глава XII

Завод — собственность коллектива

ОТ АВТОРА (А. В. Манин-Уралец)

Крупное предприятие железобетонных изделий в Миассе выросло, по сути, из небольшого цеха, который и цехом-то звали больше для важности. Это был участок по производству раствора и бетона в начале строительства первого у подножия Ильменских гор завода оборонного значения, еще до войны. Позже этот участок, уже в составе стройкомбината, вносил свой посильный вклад в становление на том же месте автозавода, эвакуированного из Москвы.

После победы на основе промышленной базы строительной площадки создается Комбинат производственных предприятий, который впоследствии некоторое время именуется управлением и, в конце концов, называется Законом железобетонных изделий, включающим в себя несколько цехов по производству, главным образом, железобетона, раствора и столярных изделий.

С тех пор, постепенно расширяя ассортимент, на протяжении десятков лет завод ЖБИ является главным предприятием строительной индустрии Миасса, ему стало под силу обеспечивать материалами строительство целых мегаполисов и в других городах. Миллионы кубометров бетона и железобетона, многие тысячи тонн металлоконструкций и арматуры вложены в фундаменты и в стеновые панели, в лестничные марши и колонны; а изделия деревообрабатывающего производства, если подсчитывать их погонные метры, наверное, могли бы вытянуться на сотни тысяч километров. Сегодня все это в виде оконных и дверных блоков, настилов и панелей перекрытий, балок и колонн присутствует в многочисленных домах и зданиях густонаселенных кварталов Миасса и Чебаркуля, Ново-Златоуста и Карабаша, сел и деревень, а также в колхозных и совхозных постройках. А сколько дорог многие годы служат людям, выложенные из бетона и асфальта, изготовленного предприятием МЗЖБИ на протяжении полувека!

Сегодня завод, уже в качестве акционерного общества, продолжает оставаться важнейшим предприятием строительной индустрии со своей производственной мощностью, превосходящей мощность начальных лет в тысячи раз; в первые годы ассортимент выпускаемой продукции составлял десяток наименований, а-сейчас более двух тысяч! Когда завод начал массовый выпуск первых бетонных перемычек весом в двадцать пять килограммов, это было событием, а сегодня перемычка — уже самое легкое изделие выпускающих железобетон цехов, отсюда давным-давно идут на стройки двадцати-- тонные и более тяжелые конструкции промышленных зданий.

Это значит, что завод вносит свой весомый вклад в развитие современного Миасса и он будет продолжаться, пока город имеет свои определенные программы на дальнейший промышленный рост, пока не иссякнет у людей насущная потребность в жилье. Тем более, что коллектив пошел навстречу новым запросам и кроме традиционной продукции готов к выпуску изделий по индивидуальным проектам.

Завод будет жить, потому что, помогая другим строить город, он все это время строил и самого себя. Здесь накапливались опыт и те производительные силы, которые включают в себя навык и мастерство рабочего, глубокую специальную подготовку и, наконец, традиции — все это дает предприятию полное основание считать себя очень важным и нужным, вполне конкурентоспособным в современных условиях рыночной экономики.

Есть что рассказать об этом заметном коллективе Миасса, позади которого пятьдесят лет трудового пути. Ветераны достойны самой, благодарной памяти (более 120 человек награждены правительственными наградами); а, кроме того, знакомство с интересными профессиями, делами любого крупного коллектива — это всегда интересно и поучительно.

Разумеется, в книгу не могли войти все имена тружеников предприятия, даже тех, кто стал в стенах его ветераном, потому что таких очень и очень много - за всю историю завода их сотни. И автор просит тех ветеранов, кто не увидит в книге своей фамилии, отнестись к этому с пониманием. Главное, книга эта — посвящение самоотверженной работе всех, для кого завод был не мимолетной страничкой в биографии, а тем производством, в которое он вложил вместе с своим трудом и часть своей доброй души.

Некоторые из ветеранов и специалистов поделились своими ценными воспоминаниями, и автор за это им очень признателен и благодарен.

С ручных пил, топоров и обыкновенных лопат начиналось рождение в необжитом районе Миасской долины промышленной базы мощного строительства — Комбината производственных предприятий, предшественника завода. Спустя четверть века — здесь уже несколько

десятков промышленных предприятий, и все они почти полностью из продукции, выходящей из цехов комбината, часть которой — «с полной заводской готовностью», очень удобной в строительстве.

Начиная повествование о наиболее значительном предприятии строительной индустрии Миасса, следует отметить, что в этом городе, основанном 220 лет тому назад и от того одновременно старом и молодым, уже с самого зарождения его строили много и1 быстро. Много строили по причине медного, а затем и золотого расцвета этого края. Быстро же оттого, что слава Миасской долины, однажды возвестив свету о своих несметных богатствах — золоте и драгоценных камнях — явила также хлынувшему сюда деловому сословию, работному люду неистощимые запасы и других природных ресурсов, позволявших обживаться здесь скоро, добротню и на века, иными словами, земля эта оказалась богата различными строительными материалами.

Со временем городок «Миасский завод» стал самым известным на юге Урала густонаселенным центром, и съезжавшиеся из Петербурга и Москвы горнозаводские промышленники сразу же возводили для себя каменные особняки. Неистощимые залежи камня шли под фундаменты, оказались отлично пригодными для строительства ровных мостовых, а хорошая глина в обжиговых печах превращалась в кирпич и черепицу. Окружавшие Ильменские горы леса предоставили местным хозяевам возможность широко торговать лесом-кругляком для постройки домов и деловых заведений купцам и разбогатевшим старателям. До сих пор еще можно увидеть немало этих, часто двухэтажных, особнячков в старой части города.

Но с годами росло и число каменных зданий — жилых и промышленных, с мощными лабазами, погребями. Для приготовления строительных бетонов все больше песка используется с побережья реки Миасс и ложков, где этот — тоже качественный — материал оставался после промывки золотоносных пород. Если учесть, что к 1917 году в Миасской долине было добыто, более 73 тонн золота, а в каждом кубометре песка, в каждой тонне руды в среднем его граммы и миллиграммы, то можно представить, что в строительном песке потребности индивидуальных строителей обеспечивались сполна.

Около двухсот каменных домов и трех тысяч деревянных, в основном с добротными надворными постройками, возведено в Миассе к концу XIX века. И город продолжает развиваться.

Обеспечивая свои потребности, Миасс с началом нового века становится поставщиком материалов и для других районов. Добротные лесоматериалы отсюда шли на строительство Челябинского тракторного завода, Магнитки и в некоторые другие довольно отдаленные новостройки периода всеобщей индустриализации.

Наличие богатых запасов песка, кирпичных глин, гравия и песчано-гравийной смеси, а также близость водоемов, достаток леса в районе и, наконец, проводка от Челябинской ГРЭС в тридцатые годы линий высоковольтных передач — все это и предопределило возникновение в Миассе своей промышленной базы предприятий стройиндустрии, бесперебойную работу в системе треста Комбината производственных предприятий.

Сосредоточение строительной базы- на. Урале, в том Числе на Южном, и дальнейшее ее развитие в самом Городе Миассе положило начало постройки здесь еще до войны новых государственных предприятий, из которых главным объектом становится шарикоподшипниковый завод. И это отнюдь не случайно. В марте 1936 года XVIII съезд ВКП(б), утверждая третий план развития Народного хозяйства на 1938—1942 годы, особое внимание обратил на создание мощной промышленной базы на востоке, где в частности предназначалось «создать предприятия-дублеры по ряду отраслей машиностроения, чтобы устранить случайности в снабжении некоторыми промышленными товарами».

Подразумевалась, конечно, и военная продукция.

Не остается без внимания богатая строительными ресурсами Миасская долина. В ней производится геодезическая съемка местности для исследования грунтов. Результаты показали, что они вполне подходящие для размещения здесь — в десяти-двенадцати километрах от города — крупного предприятия союзного значения: речь шла о постройке шарикоподшипникового завода оборонного ведомства. С начала ноября 1938 года на местности у подножия Ильменских гор производятся самые серьезные изыскания для точного определения Миасской стройплощадки, для возведения здесь завода М 316 Наркомата боеприпасов. Проектирование завода велось Свердловским институтом. В то же время в эту довольно глухую пустынную местность проводится линия электропередач в 6 киловольт от подстанции Миасса длиной около десяти километров. На строительной площадке заработали первые механизмы.

В 1939 году тридцать человек работников, приступивших к выполнению своей задачи, вооруженные топорами и пилами, валили лес, будя вековую таежную тишь деловым стуком и звоном. Возводились на этой Площадке скромные домишки, хозяйственные строения и, наконец, деревянные здания цехов, прежде всего лесопильного.

Готовые материалы на стройплощадку не возились, Нее брусья и доски изготавливались вручную с помощью. Продольных пил. На высокие козлы с настилом поднималось бревно, закреплялось там клиньями, и двое — ОДИН распиловщик вверху на настиле, второй пой настилом — обеими руками брались за дело: на концах- Специальной пилы устраивалось по две ручки, чтобы легче было тянуть на себя: не легко поддавалось твердым зубьям, металла смолистое дерево. Труд плотников-распиловщиков был тяжелым, изнурительным. Лишь три-четыре шестиметровых бревна успевала пара работников разделить за смену. Поначалу пилили лес по округе, потом планомерно валили его на Бокайском лесопункте, а как подготовили к сдаче лесопилку, подводы повезли лес в станочные цеха, и заработавшие пилорамы РЛ-55 и «Финка» открыли эру промышленного производства на «Миасской площадке».

От западного склона Ильменских гор грузовики повезли местный горный материал: началась промышленная добыча бутового камня, а ближе к стройплощадке вскрыли большие залежи горного песка. Появляется карьерное хозяйство, подсчеты его запасов говорят о том, что строительного гранита стройке хватит на годы. На передний план работы вместе с плотниками выдвигаются каменщики. Из бутового камня воздвигают ремонтно- механический цех, электромастерскую и кузницу — первые капитальные постройки, вставшие рядом с деревянными зданиями-домами для рабочих, административным зданием барачного типа и конторой управляющего, выполненной искусными мастерами плотниками и резчиками по дереву. Из административного здания-конторы стали управлять стройкой два управления — Управление строительства и Управление заказчика.

С появлением цехов организуется довольно большой коллектив мастеров по механической части. В кузнице изготавливались поковки для механической мастерской, металлические крепления для плотницких работ, гвозди и обода, кроме того, здесь подковывали лошадей, ибо вступил в работу и конный парк в две сотни лошадиных сил. Гужевого транспорт используется на трелевке леса; помогает перевозить всевозможные материалы. Транспортные обозы тянулись на стройплощадку с обоих концов Миасской долины, груженные гравийно-песчаной смесью с берега реки. Этот материал поначалу использовали для устройства дорог, потом начали складывать, заготавливая необходимый запас для будущих бетонных работ. К тому времени возведен центральный склад, где постепенно накапливается запас различных материалов — металла, столярных, резиново-технических изделий, инструмента, инвентаря.

С накоплением заделов, созданием производственных подразделений, службы главного - механика, небольших вспомогательных подцехов явились очевидные предпосылки, начать плановое освоение всех мощностей и начать увеличение производственной программы. Пришла пора широкой застройки: установленного промышленного участка в Миасской долине цехами завода, а неподалеку — кварталов жилых домов. Впрочем, строительство жилья с

самого начала велось в комплексе с основными объектами всей промышленной базы. Первые дома были восьмиквартирными, двухэтажными, строились из деревянных брусьев. С начала и до конца 1939 года хозяйственным способом было построено четыре восьмиквартирных, шесть двенадцатиквартирных домов, два коттеджа.

Из промышленных сооружений возвели бетонный заводик (с арматурным цехом) на две бетономешалки емкостью по 250 литров и другие мелкие стройобъекты — сарай, погреба, конюшни, временный гараж. Имелся на новостройке и свой радиоузел.

С 1 января 1940 года строительство завода № 316 передается генподрядчику — строительно-монтажному тресту «Челябинскпромстрой», который с 3 января переименовывается в Государственный союзный строительно-монтажный трест № 8 (история этой организации берет свое начало от 7 октября 1939 года, а создана на базе строительной организации «Челябстанкострой», возводившей станкостроительный завод имени С. Орджоникидзе, и УКСа Челябинского тракторного завода). К концу 1940 года в Миассе организуется строительное управление № 4, начавшее мобилизацию новых стройбригад, и коллективы строителей с тех пор пополняются прибывшими по оргнабору рабочими из Молдавии, западных областей Украины и других районов Союза.

Прибывшие по оргнабору сто новобранцев включились в работу по строительству завода и объектов поселка. Быстро возрастает нагрузка на бетонный узел и арматурный цех, производство расширяется и сюда направляются новые бригады из людских ресурсов района.

К этому времени с почтением к «Миасской площадке», относились власти Тургояка, Нов-Тагилки Северных Печей, они посылали на объекты необходимых стройке рабочих. В ответ площадка помогала строительными материалами, техникой, порой возводила дома. Началась постройка индивидуальных домов по соседству с некоторыми старыми, поселками. Так, к примеру, возникла Ново-Мелентьевка возле поселка старателей Мелентьевки, где накануне началось освоение уникального, богатейшего по содержанию драгоценных и редкоземельных металлов в руде месторождения союзного значения. На стройплощадку прибывают рабочие бригады из Миасса, город по мере сил снабжает строителей - инструментом и продовольствием. Техник их обеспечивает облцентр.

Стройка располагала двумя десятками современных автомобилей «ГАЗ-А» и «ЗИС-5». Машины непрерывно доставляли камень и инертные материалы для приготовления бетона, который производился во все возрастающих объемах. Ведь его все настойчивей требовали фундаменты и мощные стойки стен под перекрытия будущих корпусов завода. Представители Наркомата боеприпасов требовали бесперебойного ведения работ.

Проблему четкого снабжения, бесперебойной доставки грузов могла решить лишь сеть железных дорог. Вскоре была начата прокладка первой ветки от Южно-Уральской магистрали до объектов стройки. Земляные работы при устройстве основания железнодорожного полотна производились с применением лошадиных грабарок, и все же главную силу составили сотни землекопов. Эти рабочие позже приняли участие в работах по разветвлению путей узкоколейки на всей строительной площадке. В конце 1940 года пущенные от станции Миасс до новостройки мотовозы доставляют первые вагоны с цементом, металлом, шифером уже непосредственно в прирельсовые складские помещения.

Из складов по узким колеям везли цемент на центральный растворный узел или напрямую к цехам, где раствор готовили на малых локальных установках. С центрального же узла готовый бетон повезли на объекты лошадьми в кузовных вагонетках «Коппеля» десятками тонн сразу. На многих объектах кирпич и раствор стали подаваться наверх с помощью электроподъемников.

Все более крупными партиями доставляется кирпич своего производства. Известный ветеран, директор кирпичного завода Н. И. Бочаров, свидетель первых лет новостройки. в воспоминаниях отвечал: «Большое значение для стройки имела организация местного кир-

кичного производства в районе ныне действующего цеха завода ЖБИ. Глина, добывалась, вручную, подвозилась тачками и сваливалась в глиномешалку. Валюшки увлажненной и перемешанной глины на тачках перевозились в деревянные сушильные, сараи, где располагались ручные формовочные станки «Хлопуши». Двум рабочим по норме за смену надо была «отхлопать» и уложить на стеллажи 800 штук кирпичного сырца. Работа изнурительная и тяжелая. Обжигался кирпич дровами в двух напольных печах периодического действия общей емкостью 125 тысяч штук. Первый кирпич обжигал прибывший по оргнабору молодой парень Тимофей Мунтянов. Опыт ему достался от отца, обжигавшего кирпич в Молдавии. Тимофей научил тонкому мастерству обжигальщиков А. М. Соколова, М. А. Мишина и других.

Годы спустя Т. Х. Мунтянов вместе с прибывшей из Белоруссии Христиной Сенокосовой первыми разожгут кольцевую Гофманскую печь действующего кирпичного завода...

Кирпичи никогда не залеживались на складе. Их повсюду ожидали многочисленные бригады каменщиков, иногда часами простаивая без работы из-за нехватки этого вечного бича строек. Зато бетонщикам некогда было смахнуть пот с лица. Им всегда хватало работы; нет бетона — сооружали опалубку, плотничали или вязали арматуру...

Не так много было на стройке столярных бригад, но в доставке на объекты оконных и дверных блоков, половой доски, балок и лаг, рейки и плинтусов проблем не возникало, так как объекты были малочисленны и относительно невелики по размерам.

Наряду со столярным цехом становился главным цех мелких железобетонных изделий, с ямной и туннельной пропарочными камерами, в нем же функционировал и узел товарного бетона. Арматурные каркасы изготавливались пока что на открытом полигоне. Цех выпускал небольшие плоские и ребристые плиты перекрытия, балки; перемычки и другие малогабаритные железобетонные изделия, ими обеспечивалась «Миасская площадка» немногочисленным коллективом в несколько десятков человек под руководством Дмитрия Васильевича Кузьмина.

Небольшая котельная подавала пар для пропаривания изделий цеха, для прогрева инертных материалов и обеспечения теплом цехов строительной базы «Миасской площадки».

К середине 1941 года производственно-строительная база площадки располагала почти всем необходимым, чтобы приступить, наконец, к масштабной работе по возведению главного строительного объекта, ради которого она создавалась. Эта работа начиналась с огромного по тем временам механосборочного корпуса № 2: многопролетного, с наружными кирпичными стенами и внутренними Т-образными двухконсольными железобетонными колоннами. Их готовили непосредственно на месте установки с помощью деревянной опалубки. Арматурные каркасы вязались на полигоне, к месту доставлялись лошадьми и укладывались в опалубку. Вскоре целый ряд мощных колонн крепко встал на фундаменты, уложенные в период лета 1940 и весны 1941 годов.

На этом этапе строительство завода № 316 внезапно прервалось. Началась Великая Отечественная война. Основную массу работников призывают на фронт. Приказом по Наркомстрою Челябинский трест № 8 преобразуется в Восьмую особую строительно-монтажную часть (ОСМЧ-8). В городе Миассе на базе развернутого здесь строительного управления № 4 организуется Особое строительно-монтажное управление № 4 (ОСМУ-4) с подчинением ОСМЧ-8. Работа личного состава этой части приравнивается к несению воинской службы в тыловых частях Красной Армии, и на укрепление ОСМУ-4 направляется несколько строительных батальонов, в том числе созданных как раз в канун войны, неподалеку от западных границ Союза...

Решением Государственного Комитета Обороны на месте строящегося завода № 316 развертывается строительство автомоторного завода на базе цехов Московского автомобильного завода. Затихшая было работа на промышленных базах новостройки принимает характер трудового фронта — работы на износ во имя будущей победы над врагом.

Командиром одного из строительных батальонов (особого 639-го, сформированного в июне сорок первого) в городе Шостке Донецкой области из числа пользовавшихся отсрочкой от

службы в армии) был назначен армейский капитан Эдуард Петрович Бонакер. Боец сражений за республику Испанию в составе Интернациональной бригады, авторитетный человек, который возглавит на «Миасской стройплощадке» Комбинат производственных предприятий после войны. В суровое военное время он приобретал свой опыт организатора и строителя, любил порядок и дисциплину, неусыпно следил за работой своих бойцов на лесопильном участке и в столярном производстве, на бетонном и растворном узлах, на шихтовом дворе и в парокотельной — всюду, где нужны были руки, из стройбатальона; много подопечных армейского капитана трудились и на возведении стен многочисленных корпусов автомоторного завода.

Бетонное хозяйство, арматурное, деревообрабатывающее производства — все, что составило нерушимую основу послевоенного Комбината производственных предприятий, а в дальнейшем завода ЖБИ, получили начало развития именно в 1941—1945 годы. Первые зачатки научного подхода при решении определенных проблем развития местной стройиндустрии тоже. Известно, что из Москвы приезжали научные работники и специалисты в качестве консультантов, в частности с кафедры строительных материалов Московского инженерно-строительного института имени Куйбышева. При их участии на месте утверждались новые и пересматривались старые решения проектов, основой для этого послужила своевременно принятая Наркомстроем «Инструкция по проектированию и строительству промышленных предприятий в условиях военного времени». Она предусматривала новые нормы проектирования, расширяла возможности применения местных материалов и замены одних материалов на другие. В этих нормах были заложены, такие важные технологии, как применение электроподогрева бетона, ведение кирпичной кладки методом замораживания, а также некоторые другие, хотя бы они и отклонялись от общепринятых до войны госстандартов.

В истории завода железобетонных изделий, официально ведущей счет с 1945 года, по праву отдельной страницей ее летописания входит функционирование промышленной базы Миасской строительной площадки до и во время войны. Это справедливо, ведь теперь становится очевидным, что именно в этот период закладывалась как сама база будущего самостоятельного завода, так и научно-технический потенциал, вместе с людскими ресурсами, которые в лице первостроителей завода и нового города изыскивали различные пути в своей работе для выполнения срочных заданий в необычайно тяжелых условиях.

Всюду-очень не хватало специальной строительной техники, единственный на новостройке экскаватор с паровым двигателем направляли на траншеи, залитые водой, или же на участки выемки котлованов с высоким уровнем грунтовых вод. «Инженеры пошли на следующий эксперимент в намокшую землю, в траншею для фундаментов, приказали укладывать сразу сухой бетон, и рискованный этот шаг себя оправдал: изготовленные без опалубки фундаменты выдержали как первоначальные, так и последующие нагрузки».

«Инженерная мысль работала над внедрением новых строительных материалов», сообщалось о новостройке тех лет. Так, на строительную лабораторию возлагались обязанности по разработке оптимальных составов бетона и растворов; изысканию, испытанию и внедрению местных природных строительных материалов, она же контролировала и качество строительных работ. В короткий период специалисты изобрели состав стройматериала из торфозолы и речной гравийно-песчаной смеси, из него начался производство блоков, организованное в цехе железобетонных изделий. Благодаря этим блокам всего за три недели был выстроен один из самых больших цехов автомоторного завода — инструментальный цех.

Заготовители стройматериалов внесли свой вклад и в решение электроэнергетической задачи новостройки на сооружении высоковольтной линии при подсоединении стройплощадки к кольцу Уралэнерго. Правда, закладка фундамента под здание электроподстанции произошла не из бетона, а из железнодорожных шпал, но на трассе, общей протяженностью более 16 километров в гористой местности, занесенной снегом, при жесточайших морозах, были использованы сотни тонн стройматериалов, в том числе арматуры и металлических креплений. А

сколько бетона залито в землю, если для каждой опоры тяжелого типа готовилось четыре котлована глубиной в два-три метра и шириной от трех до четырех метров.

В феврале 1943 года правительство решило на месте построенного автотранспортного завода (дающего кроме моторов также коробки перемены передач) создать автомобильное производство. На строительной площадке в полную силу работало около четырех с половиной тысяч человек. Миасская производственная база ОСМУ-4 на тот период состояла из стройкомбината, лесоучастка, конного парка и других хозяйственных подразделений. На стройкомбинате же действовали бетонный завод, кирпичный завод, деревообрабатывающие цехи, каменный и песчаный карьеры. Хотя заводами все производства называли пока только в промышленной документации.

Укрепление и развитие строительной базы ОСМУ-4 — это становилось наиболее важной заботой руководства стройки. В условиях расширения стройбазы особого внимания потребовал к себе сезонный кирпичный завод, где в сорок третьем году была смонтирована и пущена механизированная линия формовки. Пусконаладочные работы произвел Яков Яковлевич Бирт, ставший вскоре механиком, а со временем — одним из лучших и самых видных работников завода железобетонных изделий. Новая линия формовки позволит выпускать кирпича вдвое больше прежнего: Мощность цеха составляла 600 тысяч штук кирпича в год; обжиг производился в напольных печах (в 1947 году цех этот будет снесен, а на его месте построен растворный узел завода ЖБИ).

Из Шадринска в Миасс одновременно с рабочими агрегатного производства на УралАЗ прибыли работники особой строительной-монтажной части № 70. Среди них Петр Алексеевич Кузин, который приложил много сил в укрепление базы будущего завода железобетонных изделий. Производительность бетонного производства доведена была до 150 кубометров товарного бетона в смену. Из числа передовых коллективов 1943—1944 годов отмечается передовая бригада А. В. Ульянова, задействованная на выпуск товарной арматуры, и бригада А. Хазиахметова, которая в цехе ЖБИ довела выпуск железобетонных плит до 40 штук в смену. Это были плоские и ребристые мелкогабаритные плиты перекрытия.

В начале 1944 года с ростом производственно-строительной базы руководство управления ходатайствует об организации в Миассе самостоятельного треста. Коллектив управления, к апрелю сорок четвертого года состоящий из 2400 человек, с оптимизмом заглядывал в будущее, рассчитывая по окончании строительства автозавода остаться в Миассе для выполнения новых задач. Предпосылки к этому уже имелись.

Действительно, вскоре после пуска автомобильного производства (8 июля 1944 года в Миассе вышел первый уральский грузовик), в газете «Правда» секретарь обкома Н. С. Патоличев, в частности, писал: «...Старый уральский город, по преимуществу город золотоискателей, получает широкую перспективу... В городе надо немедленно строить больше жилья, клубы, кинотеатры, школы, институт, техникумы, соединить город с заводом трамваем и благоустроенным шоссе. Город Миасс город большого будущего...»

Новый центральный район у подножия Ильмен должен был превратиться в поселок автозаводцев, получивший название Октябрьский.

В начале 1945 года началось перебазирование цехов строительного Комбината ОСМУ-4 на площадки, выделенные ему за территорией автозавода. Известные бригады плотников Н. И. Буфал, В. П. Пилипука, Г. И. Панкратова в короткие сроки построили лесопильный и столярный цехи. В деревянном лесопильном цехе на мощном бетонном фундаменте вскоре была смонтирована импортная пилорама «Болиндер», столярку оборудовали более совершенными деревообрабатывающими станками. Участку, руководимому Б. Г. Ахметовым, поручено было строительство кирпичного завода круглогодичного действия с производительностью девять миллионов штук кирпичей в год, шахтной известково-обжигальной печи, а также цеха мелких

железобетонных изделий для производства, главным образом, перемычек, карнизных и парапетных плит.

' Новая строительная база строилась по части генеральной сметы второй очереди автозавода. Все, что было построено, состояло на его балансе, и вот постепенно здания стройцехов, их сооружения, а также передаточные устройства и оборудование автозаводом передаются строительному комбинату Миасской площадки. Это дает возможность в короткие сроки в несколько раз увеличить мощности по производству строительных материалов и деталей для всех новостроек Миасса.

Особым звеном в формировании строительной индустрии Миасса выделяется созданное в первые мирные дни, а именно 15 мая 1945 года на базе стройкомбината новое важнейшее производственное звено — Комбинат производственных предприятий. В начале своего образования он функционировал как самостоятельная единица, объединяя свои силы на небольшой производственной площадке, называемой попросту «Стройдвором»: здесь сосредоточилось в основном деревообрабатывающее производство с целью разделки леса-кругляка и изготовления изделий столярки. Главный объем выпуска стройматериалов приходился на деревообрабатывающий цех (ДОЦ). Но в то же время Комбинат производственных предприятий имел начальную базу кирпичного производства и производства простейших конструкций из железобетона, и это требовало своего внимания.

«Все было организовано по-кустарному, наспех, — рассказывал годы спустя ветеран-первостроитель города заслуженный строитель РСФСР С. В. Михайлов, — многие изделия изготавливались исключительно вручную. Что представлял собой кирпичный завод? Выпускал продукции очень мало и никак не мог удовлетворить запросы строителей. Не было как такового завода железобетонных изделий, хотя имелся цех мелких ЖБИ, который заводом называли постольку, поскольку очень хотел верить в его существование. Ведь растворный узел был примитивный, а качество самого раствора — никуда не годное, с точки зрения современных требований, это также надо прямо сказать. Соответственно и строительная программа была не большой, да что там —, очень маленькой! Все познается, конечно, в сравнении. Тогда строили в основном корпуса Уральского автозавода, деревообрабатывающий цех, ТЭЦ и другое. Для кого-то эти объекты казались гигантами, может быть, и для нас, только сегодня мы смотрим на все по-другому. Но все начинается с чего-то, с какого-то главного шага. В первый послевоенный год исторической вехой становится, во-первых, создание Комбината производственных предприятий и объединение вокруг него всех главных производственных мощностей строительной- промышленной базы, а во-вторых,— объединение в Миассе всех расположенных в нем строительных сил, связанное с переводом треста ОСМЧ № 8 «Урал автострой» из Челябинска в город Миасс».

В самом деле, строивший автозавод челябинский трест, что с 18 января 1946 года именуется Государственный Союзный ордена Ленина Строительно-монтажный трест «Уралавтострой», как раз в эти самые дни переносит центр своей работы из Челябинска в Миасс. Передается Миассу и Отдельное строительно-монтажное управление № 3 (ОСМУ-3), которому поручено строительство жилья и объектов социально-культурного назначения, оно переезжает в Миасс немного ранее — в октябре—ноябре 1945 года в составе более четырехсот человек. Вскоре на базе работавшего в Миассе коллектива ОСМУ-4 и нового строительного контингента ОСМУ-3 создается трест № 41 «Уралавтострой». Сосредоточившись в одном месте, объединяя ресурсы, трест, таким образом, включает в свой состав производственные мощности двух крупнейших управлений, а также Комбинат производственных предприятий, лесозаготовительный участок, гараж, конный двор, отдел технического снабжения, жилищно-коммунальный отдел, отдел рабочего снабжения с подсобным хозяйством.

Организация треста № 41 как крупного стройпредприятия на Миасской строительной площадке явилась необходимым шагом уже по той причине, что разобщенные производствен-

ные мощности по изготовлению необходимых материалов и строительных деталей всегда тяготели к основным пунктам потребления продукции. Развернутая в Миасской долине стройплощадка с ее основными объектами отныне получает надежную основу для дальнейшего роста.

Появилась верная возможность на месте разработать как стратегию, так и организацию труда большого коллектива строителей нового города.

Стройка прежде всего должна быть обеспечена бесперебойным снабжением стройматериалами, причем высокотехнологичными и качественными.

Дело в том, что к этому времени поиски резервов базы стройматериалов являлись важнейшей задачей. После пуска автомобильного завода находившийся в Челябинске трест ослабил внимание к миасским объектам, поставки из Облцентра резко сократились. Собственная же стройбаза «Миасской площадки» не могла обеспечить полный достаток в материалах, особенно в кирпиче, ибо если на жилищное строительство поставлялись шлакоблоки, то на промышленное шел главным образом кирпич. Нужды стройки не обеспечивались этим стройматериалом даже наполовину.

Творческий коллектив лаборатории треста принимает ряд мер по изысканию и наиболее эффективному использованию местных строительных материалов, он ищет пути экономии дефицитных материалов, вносит коррективы в технологию их изготовления, иногда это дает большие практические результаты. В частности, с помощью Ленинградской геологической экспедиции производится дальнейшая поисковая разведка на месторождении «Широкий лог» с целью определения запасов кирпичных глин и горного песка для изготовления бетонов и растворов. Был достигнут запас почти в три тысячи кубометров суглинков, и теперь можно было строить на месте кирпичный завод; а северо-восточнее лесопарка автозаводцев (1,37 гектаров леса под парк было выделено с разрешения облисполкома) началась разработка нового песчаного карьера, здесь должен был встать завод железобетонных изделий. Песок присутствовал и в самом парке. Известно, что в первые годы работы автомоторного завода там выбирался песок для литейного производства, и об этом сегодня говорит старый след в виде котлована, оставшегося не рекультивированным, но давно заросшего кустарниками и деревьями.

КОМБИНАТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Создание в мае 1945 года самостоятельного предприятия строительной индустрии на «Миасской стройплощадке» стало своевременным и важным событием, позволившим с самого начала осваивать большие объемы капиталовложений развивающемуся строительному тресту № 41, которому было поручено строительство УралАЗа и нового жилого массива — автозаводского густонаселенного района.

В первом мирном, 1946, году плановый объем строительно-монтажных работ возростал против 1945 года более чем вдвое. И эти возросшие задачи, расширение сферы деятельности треста, новые требования к строительству и производству материалов подвигали прежде всего

К дальнейшему укреплению Комбината производственных предприятий (КПП).

Новое производственное подразделение Миасса называют еще комбинатом подсобных производств: на «Миасской площадке» он призван был обеспечивать стройку известью, бутовым камнем, щебнем, кирпичом сезонного завода, лесоматериалом и «столяркой», бетоном и железобетонными конструкциями, снабжать новостройки товарной арматурой. Базовой площадкой, объединяющей подсобные производства, становится деревообрабатывающий цех с подразделениями плотницким и столярным, со своей лесопилкой. С деревообрабатывающего производства на объекты бесперебойно поставляются двери и окна, балки перекрытий и плиты перегородок, щиты и бруски наката, полы и торцовая шашка для полов, а также формы

для заливки бетоном и другие изделия «столярки»[^]. В составе комбината имелись каменный карьер с выработкой щебня и песчаный карьер, асфальтовое, сезонное кирпичное и известковое производства; последнее, представленное печью по обжигу извести, располагалось в районе Бокайска. Действовал при комбинате и арматурный участок — он находился на территории автозавода, там же оставался еще и участок по изготовлению железобетона. На первом вязали арматуру для сборных железобетонных конструкций, а участок железобетона изготавливал плиты перекрытия, бордюр, перемычки, консольные балки, плиты балконные, ступени и многое другое.

«После войны, когда мы продолжили профессию строителей, помню, очень впечатляющим шагом железобетонного производства на комбинате стало изготовление бордюров, — рассказывал в одном из своих воспоминаний старейший ветеран завода, видный производственник Владимир Григорьевич Гурин. — Представляете! Только что жить было негде Людям, все резервы на жилье бросили, и вот тебе! — надо, чтобы тротуары и дороги красивыми стали. Мы, бывшие солдаты стройбатальона, радовались и, кажется, начинали верить, что тут будет город!...»

...Родом из Тернопольской области Гурин, когда начиналась война, с Германией, оказался в списке неблагонадежных; до присоединения Западной Украины к Советскому Союзу находилась та область под властью Австро-Венгрии, ставшей теперь враждебной. Гурин уже служил; после трех месяцев войны под самым Киевом во время отступления часть расформировали, и вчерашний боец узла связи оказался в стройбатальоне, направленном в Челябинск, где стал землекопом. Как имеющего гимназическое образование вскоре его отдали в писари к начальнику отряда стройбатальона П. С. Краму. Спустя время бойцов, физически ослабленных из-за плохого питания и трудных условий жизни, стали отправлять со строев в конторы, а тех, кто здоровьем покрепче — на стройки. Турина направили в ДОК к инженеру Жижину, тот поставил новичка мастером, а в сорок третьем, когда пошел на повышение, определил В. Г. Турина на свое место. Так состоялась его карьера, на руководящей должности он проработал всю жизнь.

— Когда мы прибыли в Миасс, осенью сорок пятого года, — рассказывал Владимир Григорьевич, — организм тором трестплощадки, так называлась строительная площадка в Миассе, (а еще называлась «Миасская строй-площадка») являлся Дмитрий Емельянович Кузьменко. В Челябинске этот человек работал главным инженером. В Миассе начальником управления был у него Владимир Петрович Дядюшкин. Потом Кузьменко станет первым управляющим треста «Уралавтострой» в Миассе, а Дядюшкин станет у него главным инженером. Вскоре главный инженер и назначил меня начальником деревообрабатывающего цеха (ДОЦ). Цех вырос из функционировавшего недолгое время, так называемого, стройдвора, где выполнялись, а основное плотницкие работы, ведь почти все строилось на деревянной основе. Потом, когда в районе стройдвора появились новые постройки, новые участки работ, стройдвор стали называть стройкомбинатом. Стройкомбинат вел несколько производств; Лесопильный цех подавал дерево в ДОЦ, на столярный участок. В деревообрабатывающем цехе изготавливались балки перекрытий, щиты перекрытий, щиты перегородок, торцовая шашка — деревянная шестигранная диаметром примерно 20 на 12 сантиметров и толщиной до 10 сантиметров для покрытия полов в заводских цехах. В железобетонном цехе, находившемся на территории автозавода, изготавливали гипсовые плиты перекрытий диаметром приблизительно полметра на два метра; имелась, кажется, там всего одна небольшая пропарочная камера.

Первыми видными мастерами, бригадирами и рабочими являлись бригадир лесопилки Александр Степанович. Петров, ставший вскоре мастером, мастер на стройдворе Иван Данилович Каракозов — он станет заведовать лесоскладом, братья Тараторины — столяр Александр и мастер по дереву Владимир, а также мастер лесопилки Найман, мастер по бетону Хазиахметов, мастер на глиняном карьере Гонавер, мастер на растворяном узле Маслов, мастер камен-

ного карьера Булгаков, мастер кирпичного сезонного завода Алексеев, некоторых называли, порой, «начальниками цехов»; рабочих набирали из ФЗО, было много подростков. Из инженерно-технических работников, которые приглашались на совещания трестовского начальства, запомнились в системе комбината такие руководители, как Бонакер, Вирченко, Юрасов, Хазиахметов...

Комбинатом со дня его основания руководил уже достаточно опытный организатор стройки Эдуард Петрович Бонакер. 1908 года рождения, родом из Куйбышевской области, немец по национальности в начале войны, как сказано, он прибыл в Миасс в звании капитана, здесь в должности командира 639-го отдельного строительного батальона он завоевал авторитет хозяйственника. Затем Эдуард Петрович поработал начальником участка и начальником отдела рабочего снабжения. Вскоре он был назначен директором совхоза «Альменевский», являвшегося подсобным хозяйством ОСМУ-8. Осуществляя руководство комбинатом с мая 1945 года, после нескольких месяцев Бонакер, однако, вынужден будет на время выехать из Миасса, — в конце 1945 года его отзывают в Челябинск. С этого времени вплоть до мая 1947 года занимал директорскую должность на КПП главный инженер комбината Геннадий Силыч Вирченко (впоследствии он заведующий строительным отделом Челябинского строительно-монтажного техникума).

Прежде всего Г. С. Вирченко надо было позаботиться о пополнении производств дополнительными бригадами.

Актом от 29 декабря 1945 года, подписанным помощником начальника ОСМУ-4 В. М. Титовым, директором Комбината производственных предприятий Г. С. Вирченко и начальником отдела кадров треста «Уралавтострой» Г. И. Горюновым была произведена передача и прием новых рабочих из СМУ-3 на комбинат.

Это были пятнадцать рабочих строительного батальона, восемь человек окончивших школу ФЗО трое военных, шестеро мобилизованных — всего более трех десятков работников! Из них вскоре выделяются на производстве своими нормами выработки станочники М. Е. Баргидина, В. Г. Гаврилова, П. М. Данилюк, Л. Н. Пономарева, М. Абрахманова, З. Хажеева; столяры А. С. Бараков, Ш. Гимазетдинов, В. И. Мартынюк, И. Я. Мордвинкин; грузчики И. С. Кацубан, И. Таджитдинов, М.Ф. Федорчук, подрамщик З. Азнабаев; рамщик А. Н. Потируха; разнорабочие У. П. Башаримова и Л. С. Форманюк; подкатчики Н. С. Шукалевич и С. И. Любчин.

Со временем численность рабочих вырастает до нескольких сотен человек. Комбинат находился на хозрасчете с неполным балансом. Управленческий аппарат состоял из двенадцати человек.

Перед коллективом в ряду первоочередных задач стояло обеспечить работниками его производственную базу — кирпичный завод, одновременно закончить строительство деревообделочного цеха, завершить организацию складского хозяйства, а для новых работников поставить несколько благоустроенных общежитий.

План освоения средств комбинатом на первый год определили в семь миллионов рублей, что составляло около четверти всех средств, осваиваемых трестом, следовательно работать предстояло много и в быстром темпе. В первые месяцы на стройки автозавода и Октябрьского поселка коллектив ежедневно поставлял до 70 кубометров бетона и до 20 кубометров лесоматериалов в полуфабрикатах и в готовых изделиях. Но требовалось намного больше.

С утра до позднего вечера в любую погоду от карьеров к бетономешалкам тянулись по железнодорожным узким колеям паровозики с гравием и песчаной смесью, а оттуда на лошадях и машинах развозился по объектам бетон и раствор. От лесных делянок до пилорам, и обратно деловито курсировал» грузовики.

Работа становилась будничной и привычной — работа по выполнению плана. Между тем за каждым-днем труда, очередным достижением и созданием чего-то нового, необходимого

для улучшения всей работы, стояли конкретные люди, их хлопотливые дела. Среди этих людей выделялись свои новаторы, инициаторы и организаторы. Зачастую это были отнюдь не асы-строители, а вчерашние подмастерья, становящиеся предприимчивыми работниками, болеющими душой за общее дело. Один из таких, Александр Егорович Данилин, приехал в Миасс в 1941 году со станции Запасная, что под Магнитогорском. Солдат трудового батальона, он ж сначала в бараке, какое-то время ютился в котельной позже. собрал из отходов деревообрабатывающего производства небольшой домик и зажил в нем. Работал и на судьбу не жаловался, был кочегаром в котельной, которая обслуживала деревообделочный цех и цех железобетонных изделий.

Годы спустя, Александр Егорович вспоминал о работе участка железобетонных изделий: «Внешне цех представлял из себя ветхое деревянное здание. Поначалу за месяц здесь выпускали 120 кубометров железобетона, до двух кубов мозаичных изделий. Потом деревянный корпус цеха сгнил. Построили небольшой заводик там, где позже встал РМЦ. Производительность выпуска продукции увеличилась. Стали выпускать уже до 300 кубов железобетона в месяц. Расширился и ассортимент - продукции...»

К весне 1946 года комбинатом выпускалось до 300 кубометров бетонных и железобетонных изделий, значительную часть которых составляли оконные перемычки и плиты перекрытия. С мая 1945 года было выпущено 10 тысяч квадратных метров оконных блоков, 4 тысячи квадратных метров дверных блоков, 13 тысяч кубометров пиломатериалов, 2500 кубометров щебня, 9 тысяч кубометров песка, 330 тонн арматуры. Работало на у - заводе в 1946 году уже около 170 человек.

Выпуск продукции обеспечивался в три смены, то есть круглосуточно. Все большее число людей направлялось на выпуск железобетона. «Жили мечтой достичь выпуска 1000 кубометров железобетона», — заканчивал рассказ о том времени А. Е. Данилин, который станет одним из самых видных ветеранов производства, пройдя путь от простого рабочего — кочегара котельной до мастера, младшего командира производства; многие специалисты, в том числе выпускники техникумов и даже вузов пройдут школу у Данилина, признаваясь, что многое почерпнули из его опыта. Несколькими медалями отмечен его безупречный труд.

На большом строительстве УралАЗа автозаводского городка с самого начала образования треста все работы на участке отражались на делах других. На Миасской стройплощадке всем известны имена лучших производственников, опыт лучших бригад становился достоянием гласности. Однажды широко прозвучало имя помощника начальника Миасского лесоучастка Дмитриева, который брался- за пилу, желая поддержать порыв настоящих героев лесоповала Чинаньина и Пугачева, решивших поднять нормы не менее чем на 230 процентов, а за ними следом шли Уланов, Хасанов и другие энтузиасты-стахановцы, которых также поддерживали и на Комбинате, так как именно от них зависела поставка хорошего, добротного леса на лесопилку.

Непрерывно работали, все набирая обороты, три лесопильные рамы Комбината производственных предприятий, они гудели днями и ночами, сотрясая воздух Миасской долины. В летние месяцы не умолкали ни на час, а с наступлением холодов, случалось, одна пилорама простаивала, на нее уже не хватало древесины, зимой автомашинам трудно было возить грузы по плохим дорогам. Правда, леса у пилорам всегда было навалено много. Как' в летнюю, так и в зимнюю пору, но рабочие брали только качественные бревна. Требования к качеству Столярных изделий в те годы были очень велики. И работники цеха с большим трудом выполняли две главные задачи: держали на должном уровне марку своих изделий и поставляли их в необходимом для стройки количестве.

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.