А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов
Том 61. Завод Миассэлектроаппарат
1942-1957

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 61. Завод Миассэлектроаппарат 1942-1957

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 61. Завод Миассэлектроаппарат 1942-1957 / А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Завод «Миассэлектроаппарат» в течение всех лет своей деятельности являлся очень значительным и видным предприятием в системе электропромышленности. В своей отрасли он не раз признавался лучшим по научно-техническим достижениям, причём уже с самого начала, ещё в период войны, когда был образован в уральском городе Миассе, выйдя из цехов известного всему миру старейшего московского завода «Динамо». Благодаря чёткой организации, огромному энтузиазму и вере в свои возможности, коллектив на долгие десятилетия заложил прочную базу нового электротехнического завода на Урале, достойно встретив свое 50-летие. Данный период истории завода подробно отражен в книге, а о дальнейших успехах коллектива уже в статусе акционерного общества ОАО «Миассэлектро» говорит дополнительное вступление к книге, изданной спустя многие годы после написания ее юбилейного издания.

© Манин-Уралец А., 2026
© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец
Подвиг заводов Том 61. Завод Миассэлектроаппарат 1942-1957

ВВЕДЕНИЕ

Книга о трудовом пути коллектива «Миассэлектроаппарат» - «Завод № 657 1942-1992 гг.» А. В. Маниным-Уральцем была написана к 50-летию завода, и хотя была издана только спустя четверть века после золотого юбилея, представляет лишь изначально отраженный в ней период истории. Однако в XXI век все же перешагнул и дополнительный фрагмент истории предприятия в виде очень важной краткой информации о более поздних достижениях предприятия, во вступительной части опубликованного издания.

Миассэлектроаппарат, как и многие предприятия Урала, был рождён в суровые годы Великой Отечественной войны. Преодолев все трудности становления и развития, на протяжении десятилетий он выпускал важнейшую для страны продукцию и очень важным остался для нее и в современной эпохе.

В работе над книгой использовались документы завода и страницы рукописных воспоминаний о деятельности славного коллектива, живущего и работающего в одном из районов старого города Миасса, заслуженно и с гордостью носящего среди горожан район «Миассэлектроаппарата», так же, как и другие районы города носят имена «Автозавода», «Строителей», «Машгородка», «ЖБИ», «Талькокомбината» и так далее.

Готовящееся в честь 50-летия завода издание предваряла глава «От автора». И в ней говорилось следующее.

«У каждого завода свой венец. История завода № 657 — «Миасс- ЭлектроАппарат», «Миассэлектро» — это история преодоления трудностей через работника-мученика к венцу относительного благополучия, и относительной его славы. А всего этого у коллектива предприятия не отнять. Новое имя «Миассэлектро» завод носит с 1992 года. Дань моде? Это тоже присутствует здесь, но главное — вместе с более точным определением назначения завода делать электродвигатели для бытовой и специальной техники, в том числе, если надо, и для электронно-вычислительных машин, роботов-манипуляторов, которые в преддверии XXI века завоевывают приоритетное значение в жизни и экономике.

Пятьдесят лет своего предприятия коллектив «Миассэлектро» отметил ещё 14 января 1992 года. За годы своего существования он не раз доказал, что завод является значительным, видным предприятием в электропромышленности России. В отрасли он не раз признавался лучшим по самым разным своим делам, причём уже с самого начала, ещё в период войны, когда был образован в Миассе, выйдя из цехов известного всему миру старейшего московского завода «Динамо». И характерно, что из всех эвакуированных в то время с завода «Динамо» производств - в города Свердловск, Ташкент, Челябинск, - только в Миассе, благодаря чёткой организации, огромному энтузиазму и вере в свои силы коллектива была заложена прочная база нового электротехнического завода на Урале. Хотя в силу разных причин завод несколько раз вынужден был начинать почти всё сначала. Случайно ли мнение, что история «Миассэлектро» — это долгая борьба за существование, утверждение своей биографии? Но зато какими высокими достижениями увенчалась она!

В истории завода — долгие годы реконструкций, годы укрепления производств (а в нём десятки цехов, отделов и служб); годы надежд на установление конкретной специализации, которая вполне определилась только к середине 80-х годов, то есть спустя сорок пять лет после основания предприятия! Да и перестроечные годы внесли немало проблем, в том числе на

какое-то время и чувство неуверенности в завтрашнем дне, сомнение, шаткость положения. Но и это преодолевается, ведь, в конце концов, коллектив взял управление производством в свои руки и стал акционерным обществом в 1993 году.

Несмотря на то, что заводу трудностей хватало во все времена, его очень любили и любят те, кто волей судьбы вложил в него почти всю свою жизнь, а таковых, к счастью для завода, немало. В данном предисловии автор, прежде всего, обязан назвать С.А. Докшина, В.Т. Калединa, Н.Е. Колосова, Н.Е. Ивановского, Ю.Б. Хаета, кого с благодарностью считает соавторами этой книги, написанной большей частью по мотивам воспоминаний — устных и письменных, а некоторые, собранные в своё время этими заводскими историками, настолько ценны, что не будь их — работа потеряла бы очень много. В этом смысле предприятие «Миассэлектро» оказалось прозорливым, когда много лет назад призвало ветеранов нести в заводской музей свои воспоминания. Вот и А.К. Николаев, ветеран, оставил несколько страниц интересных воспоминаний, которые слушали по заводскому радио. Когда-то он хотел писать историю поселка Динамо, но одна знакомая с литфака просмотрела черновики и вынесла, видно, высокомерный приговор. Он сжёг черновики, но кое-что в память потомкам оставил. Спасибо ему!

Спасибо всем и низкий поклон ветеранам. Книга эта посвящается им и тем, кто всегда рядом с ними. Кто всегда с незабываемой историей родного завода, пожалуй, одной из самых ярких и удивительных, отраженных в трудовых летописях, содержащей в себе беспримерный подвиг самоотверженного труда и дружбы молодежи в стенах промышленного предприятия, передавшей поколениям образец любви к малой родине и уважения на всю жизнь к старшему поколению.

ОГЛАВЛЕНИЕ
ВСЕХ РАЗДЕЛОВ
ИСТОРИИ ЗАВОДА:

Значение завода и его продукции.
Часть 1. МОСКВА-УРАЛ.
Часть 2. УТВЕРЖДЕНИЕ ЗАВОДА.
Часть 3. НОВАЯ РАБОТА.
Часть 4. НЕ НАДО СОМНЕВАТЬСЯ!
Часть 5. ВЫДАНО ПРОЕКТНОЕ ЗАДАНИЕ.
Часть 6. В БОЛЬШИЕ КОРПУСА.
Часть 7. ПРОДОЛЖЕНА РЕОРГАНИЗАЦИЯ.
Часть 8. КОМПЛЕКСНЫЕ ПРОГРАММЫ.
Часть 9. ЗАВОД РАПОРТУЕТ.
Часть 10. ДРУГИЕ ОРИЕНТИРЫ.

ЗНАЧЕНИЕ ЗАВОДА И ЕГО ПРОДУКЦИИ
(Вступительное слово дирекции завода)

Завод «Миассэлектро» в системе электротехнической промышленности является сравнительно крупным предприятием, хотя на фоне многочисленных уральских заводов-гигантов, машиностроительных и металлургических, он может показаться мелким, незначительным. Но, как говорится, мал золотник, да дорог. За всю историю существования завода на нём выпускались и выпускаются различные по своему назначению изделия, в том числе и сложные, уникальные, по которым завод являлся единственным в стране изготовителем, и изделия массового производства с выпуском более одного миллиона штук в год.

В истории развития предприятия можно выделить три особо важных периода. В первый, начальный период — с 1941 года и до второй половины 50-х годов — коллектив в основном выпускало продукцию, унаследованную от московского завода «Динамо» имени С.М. Кирова. В то же время осваивался и ряд новых изделий. Особенно быстро развитие происходило с 1947 года, когда завод расширился и стал базой для выпуска сложной спецтехники — для мелкого сложного электроаппаратостроения, получив при этом название «Миасский электро-технический завод «МиассЭлектроАппарат». В этот период выпускались: вращающиеся контактные устройства для танков; кеноны для самолетов; электроустановочные изделия — кнопки, выключатели, клеммные колодки, вилки, розетки; электрооборудование для паровозов — кнопочные пульты управления, штепсельные соединители, штепсельные разъёмы, ответвительные коробки. Эти три группы изделий выпускались для нужд фронта, а после окончания войны — для нужд обороны. Производство их было организовано специалистами «Динамо» с использованием технологии, оборудования и опыта этого предприятия.

Особая страница в истории предприятия и освоения новой продукции была открыта в 1948 году освоением технологии и началом изготовления трубчатых электронагревателей; выпуск их был доведен до нескольких сотен разновидностей для самого широкого диапазона использования в народном хозяйстве, а на их базе — таких изделий, как электропечи, электронагревательные секции, а позже электроплитки.

С конца 50-х годов стартовал второй период развития завода, начальный этап которого можно охарактеризовать, как второе его рождение. В эти годы и в начале 60-х годов коллективу было поручено освоение большого количества изделий для новейшей современной техники: для ракетной техники, пусковых комплексов и тому подобное. За короткий период было освоено производство нескольких типов потенциометрических датчиков, два типа электромашинных преобразователя, два типа специальных реле.

Освоение этих очень важных изделий сопровождалось строительством новых производственных корпусов, вводом нового оборудования, жилья, притоком молодых специалистов и рабочих. Следует отметить, что освоение столь сложных изделий даже для сегодняшнего дня при наличии опытных специалистов оказалось бы делом достаточно трудным. Но в то время молодые специалисты, по сути, вчерашние студенты, компенсируя недостаток производственного опыта самоотверженным своим трудом, с честью справились с возложенной на них задачей. Именно в тот период заводом создаётся высокий технический потенциал для освоения ещё более сложных изделий. Заводу стали доверять как исполнителю, умеющему держать слово. И действительно, «МиассЭлектроАппарат» был уверен в своих силах: по плечу ему оказались и более ответственные правительственные заказы.

Старые изделия (электрооборудование для паровозов, электроустановочные изделия) для высвобождения производственных площадей и мощностей под освоение новых, были переданы на другие заводы. Кроме изделий военной техники в 60-е годы были освоены электродвигатели для пылесосов, центрифуг стиральных машин, сепараторов, генераторы для электроэрозионных станков. Многие из перечисленных изделий выпускались только на заводе «МиассЭлектроАппарат».

В 70-е годы и в первой половине 80-х годов завод специализируется на выпуске коллекторных электродвигателей, в том числе для ЕС ЭВМ, вращающихся контактных устройств, товаров культурно-бытового назначения и новой спецтехники. Коллектив сумел освоить два типа электродвигателей для ЭВМ нового (для того времени) поколения, три типа двигателей с дисковым якорем для станков с ЧПУ и других автоматических систем, несколько двигателей типа БК и ДБ, которые применяются в космических аппаратах и некоторых других системах. По многим видам подобной продукции завод также является единственным в стране изготовителем.

В этот же период были освоены массовые изделия: пылесосные агрегаты с выпуском более 1 миллиона штук, которые применялись и применяются во многих марках отечественных пылесосов; электродвигатели для бытовых кинопроекторов; бытовые электроплитки.

На 80-е годы пришёлся расцвет предприятия. В 1985 году на заводе использовалось уже 68 станков с числовым программным управлением. Уровень механизации в основном производстве достиг 65 процентов.

И, наконец, третий период развития завода, который продолжается и по настоящее время, связан с конверсией. Цехи, выпускающие продукцию для военной техники, перепрофилируются на выпуск гражданской и бытовой продукции. К «МиассЭлектроАппарату», имеющему большой опыт массового производства электродвигателей для бытовой техники, обратилось много заводов, в том числе и приступивших к конверсии, с просьбой обеспечить их двигателями для бытовых приборов. Осваиваются следующие виды продукции: пылесосные агрегаты мощностью 1000 ватт; двигатели для сепараторов; двигатели для надплитных воздухоочистителей; двигатели для кофемо- лок; двигатели для дисковых и цепных электропил; двигатели для электродрелей; двухконтурные агрегаты мощностью 1000 ватт для бытовых уборочных машин; три типа двигателей для вентиляторов; двигатели для вентиляторов автомобилей ВАЗа; водоподогреватели проточной воды и другие виды продукции современного предприятия «Миассэлектро». Последний, не собираясь останавливаться на достигнутом, одновременно прорабатывает возможность освоения, в частности двигателей для электрорубанков и для автоматических стиральных машин. Причём все названные электродвигатели разработаны специалистами самого завода.

Инженеры и конструкторы стараются довести уровень качества продукции предприятия до высших современных стандартов, и о том, что это во многом удаётся, говорит тот факт, что даже в самой сложной экономической ситуации изделия с маркой «Миассэлектро» идут во многие города России и ближнего зарубежья. Так, например, изделие АП-600 покупает у Миасских изготовителей ПО «Электротяжмаш» из Екатеринбурга, завод «Станкомаш» и фирма «АЭРО» из Челябинска, АО «Электромаш» из Ульяновска, ПО «Машиностроительный завод» из Нижнего Новгорода, завод

«Электромашина» из Харькова, Государственный завод «ВЭЛГА» из Вильнюса, авиационный завод из Буйнакска, что в Дагестане. Изделие ДК-52 заказывает завод «Теплоприбор» в Челябинске для изготовления электропрялок (потребителем изделия являлись также ПО «ЛОМО» Санкт-Петербурга, предприятия Новосибирска, Саратова, Тулы). Изделие ДК-9О поступает в Орёл, Казань, Александрию; изделие ДК-9ОС (двигатель сепараторный) идёт в Уральск, что в Казахстане, и в Златоуст. Изделие ЭПТ поступает в представительство базы «Росхозторга», магазины «Товары для дома». Изделие ДБ-70 использует Ожоговый центр Екатеринбурга. Изделие ДК-110 /для электропилы/ использует Высокогорский завод из Нижнего Тагила. Изделие ДАО-73 берёт у миассцев завод трансформаторов в Тольятти, а изделие ДПУ-200 /и 240/ завод фрезерных станков Еревана; изделие ДВ-75 покупают вагоностроительный завод в Тбилиси и электровозостроительный завод в Риге. Изделие «Терморегулятор ЭПТ» используется на заводе радиоаппаратуры в Славгороде и на предприятии ММЗ в городе Миассе...

География распространения продукции завода «Миассэлектро», конечно же, к настоящему времени претерпела свои изменения. И это, в общем-то, естественный процесс в условиях развития рыночных отношений. Также естественно и то, что завод «Миассэлектро», реагируя на меняющиеся запросы потребителей, всё более расширял возможности разнообразить номенклатуру своих изделий.

ОСНОВНАЯ ПРОДУКЦИЯ ЗАВОДА, ВЫПУСКАЕМАЯ К НАЧАЛУ 1996 ГОДА

Воздуховсасывающий агрегат АВ-600, в т. ч. модернизированный, является основным узлом в бытовых пылесосах типа «Урал»,«Электросила», «Циклон», «Аудра», «Вихрь», «Буран» и других. Основными потребителями являются Ниже-Новгородский Машиностроительный завод, екатеринбургский «Уралэлектротяжмаш», харьковский завод «Электромашина», челябинская фирма «Аэро».

Электродвигатель ДК-90, применяемый в кухонных машинах типа «Орлея», «Свияга», «Ира»; в своих модификациях он используется в молочных сепараторах, электрорубанках, электродрелях. Основными потребителями являются челябинский завод «Прибор», ЭТЗ «Свияга» в Казани.

Электродвигатель ДК-52, применяемый в миксерах, кофемолках, кинопроекторах.

Бытовая электрическая одноконфорочная плитка ЭПТ 1/1. Это изделие имеет и хороший дизайн, и стойкое покрытие, плита удобна в эксплуатации.

Бытовая электрическая плитка.

Электродвигатель ДК-110, предназначенный для привода электроинструментов: цепной и дисковой пил, рубанка и так далее. Он имеет двойную изоляцию, выходной конец вала этого изделия выполнен для косозубой передачи.

ТЭН (трубчатые электронагреватели); ТЭНы предназначены для нагрева жидких, газообразных сред, для контактного нагрева, они используются для комплектации промышленных установок, отопления производственных и бытовых помещений, для приготовления пищи, нагрева жиров, слабых растворов кислот и щелочей.

Печь ПЭТ-4, предназначенная для обогрева электроподвижного состава, служебных и производственных помещений.

На предприятии ежегодно осваивается до десяти новых изделий, например, в 1995 году на «Миассэлектро» подготовлен выпуск:

Воздуховсасывающих агрегатов АП-1000 и АП-10002К для пылесосов и бытовых уборочных машин (пылесос для влажной уборки). Увеличенная до 1000 Вт мощность по сравнению с выпускаемым сегодня агрегатом на 600 Вт позволит изготавливать пылесосы на уровне мировых стандартов, а двухконтурное исполнение /2К/ — наладить выпуск агрегатов для влажной уборки помещений.

Электродвигателей коллекторных ДК-64-111, ДК-64-Д, ДК- 64-П для электроинструмента, как шлифомашинка, дрель, перфоратор.

Электродвигателей коллекторных ДК90Р для рубанка «Мастер».

Электродвигателей коллекторных ДПУ117 для автоматических и полуавтоматических стиральных машин.

Электродвигателей бесконтактных ДБ120 для автоматических и полуавтоматические стиральных машин.

Тепловентиляторов ТВ 1,25 3, ТВ 1,8 3 — для проветривания и обогрева бытовых и подсобных помещений.

Электродвигателей асинхронных ДАК-56 для электропрялок и вентиляторов.

Как видно, ассортимент продукции довольно разнообразен. И завод «Миассэлектро» готов модернизировать или разработать и внедрить новые изделия на заказ.

Некоторые изделия даются, несмотря на огромный опыт работы, очень и очень нелегко, но предприятие готово идти вперед через преодоление трудностей к новым своим достижениям. Достижений, к счастью, за свою пятидесятипятилетнюю историю завод накопил так много, что любой современный партнёр «Миассэлектро» может быть уверен в выгодном сотрудничестве с ним. Правда, при одном непременном условии: выгода от такого партнёрства должна быть обоюдной, ведь коллектив «Миассэлектро» сегодняшнего дня — это акционерное общество. (Оно образовано путём приватизации завода, зарегистрировано в городской администрации /постановление №1057-7 от 2 ноября 1992 года/).

С 1993 года завод подключен к межрегиональной и информационной компьютерной сети «Релком», с помощью которой он имеет возможность соединяться с системами электронной почты, к электронным биржевым и научным каналам России и за- рубежных стран, получать интересующую его информацию, как коммерческую, так и любую другую, не только с территории своей страны, но и из любой точки земного шара. Всё это в значительной степени сможет повысить информационную компетентность предприятия на внутреннем и внешнем рынках и найти для него новые, наиболее выгодные связи.

Не может быть движения вперёд без надежды на лучшее завтра. Коллектив «Миассэлектро», разумеется, живёт этими надеждами, хорошо осознавая непреходящее значение своего родного завода, его прекрасные возможности. За годы его существования, его переустройства и обновления основные фонды выросли настолько, что сегодня общая площадь зданий и сооружений составляет 61850 квадратных метров, производственная площадь — 16990 квадратных метров, площадь складских помещений и площадок — 12000 квадратных метров. Средний процент рентабельности предприятия составляет 15 процентов. Численность работающих — 2040 человек. Виды имеющихся на предприятии производств и технологических процессов также не могут не впечатлять.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИМЕЕТ:

производство пластмасс на базе гидропрессов, пневмо- прессов и термопластоавтоматов — всего до 70 единиц оборудования;

пропиточное, окрасочное и гальваническое производство;

инструментальное производство и изготовление специального технологического оборудования с координатношлифовальным, эрозийным, координатно-расточным и прочим оборудованием — всего до 120 единиц;

литейное производство мощностью до 720 тонн цветного литья в год;

штамповочное производство на базе прессавтоматов усилием 80-100 тонн, кривошипных прессов 40, 60, 100 тонн, прессов двойного действия — всего более 50 единиц оборудования;

механическая обработка с применением станков с ЧПУ, агрегатных станков и автоматических линии — 110 единиц;

намоточно-изолировочное производство якорей и статоров электродвигателей малой мощности, всего 40 единиц;

производство трубчатых электронагревателей /ТЭН/.

Таким образом, возможности в освоении новых видов продукции всё увеличиваются, поскольку предприятие «Миассэлектро» заинтересовано в дальнейшей работе и реализации своей продукции и при этом имеет высококвалифицированный рабочий и инженерно-технический персонал, мощную инструментальную базу. Срок освоения новых изделий составляет три- шесть месяцев.

Через город Миасс проходят Южноуральская железная дорога и шоссе Москва-Челябинск. К складским помещениям завода подведён железнодорожный путь от станции «Миасс-1». Как видно, и здесь совсем не плохие условия для работы.

Город Миасс расположен в живописной Золотой долине среди Уральских гор. На его территории расположен знаменитый Ильменский заповедник — единственный минералогический заповедный уголок в мире. В долине лежит великолепная жемчужина Урала и России — озеро Тургояк…

***

ЧАСТЬ I
МОСКВА-УРАЛ

СРОЧНОЕ ЗАДАНИЕ: ДОСТАВИТЬ ОБОРУДОВАНИЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ «ЭЛЕКТРОСИЛЫ».

КНОПКИ И КЕНОНЫ: ГОРЬКИЙ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ПРИНЯТЬ

ПРОИЗВОДСТВО.

ПОЛУЧЕН ПРИКАЗ ЭВАКУАЦИИ «ДИНАМО».

ТРИ ЭШЕЛОНА — ТРИ АДРЕСА.

ЦЕХ ВКУ НА ЧЕЛЯБИНСКОМ ТРАКТОРНОМ.

«ЗАВОДОМ НЕ ТОРГОВАТЬ!»

«ЗА» И «ПРОТИВ» БЫВШЕГО МЕЛЬЗАВОДА.

ДЕМОНТИРОВАТЬ В ПОЛЬЗУ ЭЛЕКТРОПРОМЫШЛЕННИКОВ.

СТАНЦИЯ «МИАСС», 5 ДЕКАБРЯ 1941 ГОДА.

РОЗЫСК ВАГОНОВ НА ДАЛЬНИХ ПУТЯХ.

ПЕРЕВОЗКА И МОНТАЖ ПО УРАЛЬСКОЙ ЗИМЕ.

НА ПОСЁЛКЕ КРУПМЕЛЬНИЦЫ,

В ДЕРЕВЯННЫХ БАРАКАХ ЗЕРНОСКЛАДОВ.

НУЖЕН ТЕС И СВАРНЫЕ ПЕЧИ!

ВОДЯНЫЕ ТУРБИНЫ И ПАРОВАЯ МАШИНА.

ЭЛЕКТРОБАЗА СТРОЯЩЕГОСЯ ЗАВОДА.

ПРОБЛЕМЫ С МАНИЛЬСКИМ КАНАТОМ И УРОВНЕМ ПОЛИКАРПОВСКОГО ПРУДА.

ОРИГИНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ:

ОТ АСИНХРОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ МОЩНЫХ СТАНКОВ.

ПОДГОТОВКА ВЫПУСКА ПРОДУКЦИИ.

Люди всё чаще оглядывались на запад, где окутанный дымкой пожаров войны, недалеко уже от Москвы, отвечал им покрасневшими от слёз и тревоги глазами склонивший голову горизонт. Кто-то уже прощался с домом и спешил занять своё место в вагонах, следующих подальше от беды, другие, и это была почти вся столица, ещё каждый день уходили на работу, часть из них — на завод «Динамо», не смея поверить, что когда-то, возможно, придётся оставить его, что станет Москва полем битвы...

Прошло полтора месяца этой, всех ужаснувшей, внезапной войны. «Внезапной!» — Георгий Николаевич Фридман вынужден был вновь и вновь признаваться себе, что всё-таки он не верил, что она разразится. Правда, подозревать он мог. Но успокаивался, что не думал и не хотел думать прежде об этом не только он, а и все остальные. За других ручаться, правда, не станет, лично он верил вождю. Да ведь из Наркомата электропромышленности ни разу не было ни единой бумаги, ни звонка, где бы хоть намёком каким сообщалось: готовьтесь, мол, всё может быть; если нужно станет, чтобы были готовы уехать... И вот сейчас, в начале августа, когда враг рвался сквозь земли Родины к центру России, мечтая о близкой уже Москве, его, Г.Н. Фридмана, прямо из дому вызвали к Народному комиссару электропромышленности Кабанову. Машина уже ждала у подъезда.

«Отчего вот его? Что за особая причина», — думал он о себе и об обстоятельствах вызова. Но, заходя к наркому и увидев, что не один на один оказался с ним, облегчённо вздохнул; тут уже находился представитель от авиационного ведомства, о чём говорили петлички в его светлом мундире.

Кабанов Григорий Николаевич приподнялся из своего наркомовского кресла, поздоровался. Затем Фридман коротко подал руку и незнакомцу, тот пожал её с вежливым кивком, но сжатые губы над твердым подбородком, казалось, были закрыты на замок.

— По решению Государственного Комитета Обороны, — начал Кабанов, — надлежит эвакуировать из Ленинграда производство самолётного электрооборудования и наладить его в

возможно сжатые сроки в более безопасном месте. Задача ясна? ...Почему вызвали Вас... Вы знаете ленинградские заводы, ваш главный инженер товарищ Каневский это нам подтверждает бумагой... Получите в Главке соответствующее направление и поезжайте на заводы немедленно. Ни минуты нельзя терять. Можете начинать работу. — Они распрощались коротко.

Утром следующего дня Фридман был уже в Ленинграде и переступил порог кабинета директора завода «Электросила» с табличкой на двери «Д-р тов. Измозик». Представился и открыл было рот, чтобы сообщить о цели приезда из Москвы, но Измозик оборвал:

— Знаю, знаю! Но сейчас у меня на вас нет ни минуты времени, — затем добавил небрежно. — Впрочем, делайте сами, что сочтёте необходимым. А я в случае какой нужды — помогу. Извини-те. — Вместе они вышли в комнатку на выход, и Фридман, немало озадаченный, остался один под проницательным взглядом слегка его жалевшей секретарши...

Он лихорадочно приступил к работе. Нужно было уже теперь хотя бы в общих чертах ознакомиться с конструкцией и особенностями технологии изготовления всего этого, эвакуации подлежащего электрооборудования, быстро прибрать к рукам существующую оснастку да не забыть, конечно, увезти с собой и все производственные заделы — это важно! Впрочем, он хорошо разобрался, что тут по чём. Работа у него двигалась быстро. Наконец, осталось, всё это упаковав, заказать вагоны, погрузить и отправить в Москву — всё это тоже срочно, немедленно!..

Часть переданной и подлежащей эвакуации продукции изготавливалась на заводе «Электропульт» и на других, разбросанных по городу, ленинградских заводах, где успел побывать Фридман. Во второй половине августа, за несколько дней до прекращения железнодорожной связи между Ленинградом и Москвой, всё это оборудование, материалы вместе с технической документацией благополучно прибыли в Москву на завод «Динамо». Через несколько дней Фридман узнает о бомбёжке железной дороги и с великим облегчением подумает: «Пронесло! Успели-таки!..»

Организацию производства кнопок и кенонов на «Динамо» поручили ему вместе с должностью начальника 7-го аппаратного спеццеха. Старшим инженером цеха назначили Б.Д. Левитина. В середине октября подготовка производства была в основном закончена. Динамовцы с тревогой вслушивались в сообщения радио, а положение на центральном фронте внушало самые серьёзные опасения, в Москве продолжалась и усиливалась паника. 16 октября 1941 года завод «Динамо» объявили закрытым. Временно или нет, никто уже сказать не мог.

Тридцать человек остались для охраны завода, Фридман оказался в их числе, с замороженным производством кенонов и кнопок. Только в конце октября придёт приказ ГКО о переброске этого производства на Горьковский завод №21. Тем же днём Фридман получил бумагу с подписью главного инженера Л.М. Каневского:

«Директору завода №21. Согласно письму зам. наркома авиационной промышленности тов. Хруничева за №411/39 от 25/Х-41г. командируется в Ваше распоряжение инженер Фридман Георгий Николаевич для налаживания производства «кенонов» на Вашем заводе». Он же назначался и начальником эшелонов»

Поезд к отправке готов был в середине ноября. С оборудованием и коллективом работников (пятьдесят человек) поезд тронулся по направлению в Горький. Годы спустя Георгий Николаевич расскажет:

— Помню, в составе эшелона находились люди, которым суждено было стать активными строителями нового завода в Миассе, такие как Б.Д. Левитин, Б.А. Торопов, Ю.В. Птицын, Кузьмин, супруги Прибс, потомственные рабочие-инструментальщики завода «Динамо» — семья Табаковых. Завхозом эшелона, справлявшимся со своими обязанностями в пути превосходно, являлась у нас избранная самим коллективом товарищ Рушковская, которая впоследствии стала первым диспетчером нового завода. Однако нам не повезло, натерпелись страху. В первый же день «путешествия» в пределах Подмосковья эшелон дважды попадал под бом-

бёжку. Свистели бомбы, сотрясалась земля, наверное, как на войне. Только, на счастье, у нас обошлось без жертв. Потом опять мы услышали особенной силы гул: это вновь приближались немецкие самолёты, видимо, крупной силой. Мы приготовились к самому страшному. Но вдруг неожиданно на бреющем полёте пронеслась над нами невеликая эскадрилья наших дорогих ястребков. Немцы ушли резко в сторону, скрылись. Больше бомбёжки эшелона не возобновлялись. В Горьком на заводе №21 нас не приняли, сославшись на решение ГКО о направлении завода в город Челябинск. Значит — путь далеко на восток...

Исторический документ: выписка из приказа народного комиссара электропромышленности Союза ССР, город Свердловск, 27 ноября 1941 года:

«Во исполнение постановления Госкомитета Обороны от 1-го ноября 1941 г. о восстановлении эвакуированных заводов-поставщиков авиационной промышленности Наркомэлектропром

ПРИКАЗЫВАЕТ:

Первое. Всем начальникам главных управлений обеспечить поставку НАРКОМАВИАПРОМУ продукции с перебазированных заводов в номенклатуре поставок для всех авиационных заводов с 1-го декабря 1941 г.

Второе. Начальнику Главэлектроаппарата т. Бертинову организовать производство самолётной коммутационной аппаратуры на заводе «Динамо» им. С.М. Кирова в гор. Челябинске, начиная с 15-го декабря 1941 г.

Зам. народного комиссара электропромышленности Союза ССР Товстопалов».

Отправленным далеко на восток динамовцам надлежало, таким образом, уже спустя две недели после эвакуации начать выпуск продукции для обороны. Но не лёгкими окажутся эти считанные дни жизни для всего коллектива, нелёгким и не таким скорым будет налаживание производства на новых местах. Ведь, по сути, нигде не ждали этот один из многих московских коллективов, ведь этот коллектив был заводом! А заводу нужны были производственные помещения, электроэнергия, наконец, нужно жильё для работников, которые, к тому же, ехали семьями. Появление нового завода в любом городе могло сулить местным властям только новые трудности и издержки, трату производственных резервов, а они так нужны были здесь самим, чтобы выполнять жёсткие программы Государственного Комитета Обороны.

Вообще, эвакуация завода «Динамо» была драматичной; проходила она в три этапа, то есть в три эшелона.

Первый эшелон с оборудованием, материалами и, разумеется, частью квалифицированных рабочих и инженеров — всего 25-30 вагонов — в сентябре направлялся в город Пермь. Руководителем этого эшелона являлся начальник первого отдела завода М.А. Арапов.

По технологическому же принципу подобран был и тот эшелон, в котором комплектовался станочный парк, прессы, оснастка, материалы, техдокументация, подбирался и соответствующий коллектив. Эшелон был укомплектован оборудованием и работниками в основном для изделий ВКУ-3, выпускавшихся в 1-ом аппаратном цехе. Они могли, в принципе, сразу же приступить к выпуску продукции на нужды фронта в новых условиях рассредоточения. В командировочных удостоверениях каждого инженера и рабочего значился конечный пункт прибытия: город Челябинск, отправка 26 октября.

Москвичи-динамовцы до последнего дня надеялись и с каким чувством горечи и беды покидали родной город! Но здесь стало уже очень опасно. Ещё свежи были в памяти страшные события, когда вражеские бомбардировщики однажды нависли над заводом и сбросили бомбы на здания, некоторые из которых развалились на глазах, оставляя на душе впечатление неисправимой беды, невозможности больше бороться за Москву, за свой завод. «Динамо» уже дважды горел, враг был совсем близко от столицы. Часть железнодорожных и шоссейных дорог была прервана идущими неподалёку боями, разделена фронтами, а оставшиеся железные дороги до предела оказались загружены военными перевозками. Тот, кто успел уехать, мог

считать, что ему повезло; а если в ком и жила мысль остаться до конца, выпускать боеприпасы и умереть, если надо, то ведь и сам завод уже почти умер; организованное на первых порах производство вооружения и боеприпасов оставляло без дела большое количество специализированного оборудования завода, а производство гражданской продукции было прекращено почти полностью.

Нет, умереть — не дело. Надо бороться, чтобы побить врага.

За этим и ехали люди на восток, в глубокий тыл.

Не всем из них было ясно, какая жизнь их ждёт впереди. Неясно было и где. Были получены новые приказы следовать по трём адресам. Местом работы в тылу для нужд фронта определялись: электровозное депо вблизи Свердловска, автобаза Челябинского облисполкома и третий пункт — Челябинский тракторный завод (Кировский завод). Да и тут не до конца всё было продумано, предусмотрено: состояние дел вдалеке от Москвы также оставалось запутанным, как и в самой столице. Ведь враг ещё стоял на подступах едва не к Кремлю. Такое ощущение невольно находило на людей.

Николай Иванович Лупанов, первый председатель завкома оборонного завода в Миассе, вспоминал:

— Наш эшелон был третий по счёту. Первый разгрузился в Молотове, второй в Челябинске на тракторном заводе. Нам тоже предстояло ехать в Челябинск. Поезд шёл на восток северным путем. Ехали всё дальше и дальше, но всегда, когда проезжали какой-нибудь город, появлялась надежда: может быть, остановимся здесь? Например, эшелон двигался из Москвы, минуя такие населённые пункты и города, как Пушкино (здесь эшелон № 2 был атакован фашистскими самолётами), Александров, Ярославль, Данилов, Буй, Котельнич, Киров, Пермь, Кузино, Свердловск и Челябинск.

В Челябинскую область отправлялось 523 единицы оборудования «Динамо» — всего 80 вагонов, в том числе несколько вагонов с лабораторным оборудованием, инструментами, полуфабрикатами и материалами, на сумму пять с половиной миллионов рублей. На Южный Урал приедет 256 работников завода, с семьями. Численность эвакуированных москвичей составит 450 человек (первых было всего 275 человек вместе с детьми).

Однако, до того как люди, наконец-то, возьмутся за дело, им придётся пережить (и это большей частью касалось руководителей эшелонов) ряд очень неприятных моментов: после столь долгой изнуряющей дороги в холодных, еле протапливаемых вагонах, их отказываются принимать, холод и голодание продолжаются. Сколько ещё терпеть! Уже в пути выясняется: Свердловское депо не может разместить тяжёлое оборудование московского «Динамо».

Остаётся Челябинск. Но следом опять глухая, как удар, весть из Челябинска: небольшой гараж автобазы в центре города также ни по своим площадям, ни по планировке для заводского производства вовсе не пригоден, это, во-первых, а, во-вторых, этот гараж не желает отдавать областной исполком. Нелегко было оправиться от этого удара. Обида жгла от того, что сопротивляются местные власти: это значило, что рассчитывать на их срочную помощь и в отношении людей тоже не придётся.

Оставался ещё третий адрес, и, кажется, там дела продвинулись настолько, что не было оснований беспокоиться об этом варианте, хотя бы в отношении налаживания производства. Сюда до прибытия эшелонов ещё в конце октября по договоренности с организациями Наркомата электроаппаратной промышленности были направлены персонал, оборудование с оснасткой и документация специализированного участка, изготовлявшего одно из электрических изделий, но только для танков на Челябинском тракторном заводе.

Дело с выпуском продукции для авиапромышленности с самого начала пошло не в пользу этого ведомства. Первая партия эвакуированных людей, а также оборудования и материалов завода «Динамо» из Москвы прибыла в Челябинск 29 ноября 1941 года. Челябинск оказался не готовым разместить столь большое количество оборудования и рабочих, создать им все необ-

ходимые условия для налаживания в короткий срок процесса производства комплектующей продукции для оборонных заводов. И тогда руководство облисполкома выносит категоричное решение: в Челябинске можно оставить лишь часть оборудования, материалов и полуфабрикатов, а также часть рабочих с тем, чтобы организовать у себя выпуск вращающихся контактных устройств (ВКУ) для оснащения выпускаемых Челябинским тракторным заводом мощных танков. Видимо, на это было получено разрешение из Москвы. На базе оставленных в Челябинске оборудования и работников «Динамо» на ЧТЗ организуется цех ВКУ. Производство возглавили В.А. Моргунов, ставший начальником цеха, Ф.В. Басков — его заместителем (они были и начальниками эшелона) и Н.Г. Трусов, назначенный замом по хозяйственным и бытовым вопросам.

Н.Г. Трусову прежде всего пришлось решать вопрос с расселением людей. Часть определилась в жилфонде ЧТЗ — в рабочем районе, но другая часть работников — главным образом, по частным домам, по две-три семьи в одну комнату. Центр был полностью заселён эвакуированными, и свободные места приходилось выискивать порой очень далеко от ЧТЗ в районе нынешнего медгородка (здесь был частный сектор), что находился километрах в девяти от завода. Городской транспорт ходил с большими интервалами, и работники зачастую не дожидались его, шли пешком. Как правило, автобус подбирал какую-нибудь группу, понимая, что одни спешат на работу, трудную и нужную фронту, другие идут с завода, чтобы поспать хоть несколько часов. Поначалу чужих в Челябинске кое-где принимали не слишком дружелюбно, и руководителям эшелонов пришлось довести до сведения райисполкома, что квартиросъёмщики не желают вселять людей. С некоторыми домохозяевами провели соответствующие беседы, бывало и очень серьёзные, и в течение нескольких дней вопрос с расквартированием был решён окончательно.

Получив право работать на ЧТЗ, динамовцы разгружали оборудование, кое-что сразу же монтировалось в отведённом эвакуационной комиссией на ЧТЗ участке: это была часть площадей электротехнического цеха. Отныне москвичи обязаны были обеспечить своими изделиями выпускаемые южноуральцами-тракторостроителями танки. Восемь дней понадобилось им, чтобы в цех было доставлено всё оборудование с железнодорожных платформ, проведена сеть электропроводки. Цех, наконец, был пущен, он получил название «Цех ВКУ». Инженером цеха был назначен Коршунов, технологом утверждён И.Н. Юрушкин, нормировщиком — Н.Е. Колосов, старшими мастерами механического участка стали В.И. Соколов и Я.В. Николаев, старшим мастером сборки — Н. Клыков и старшим мастером сварочного участка — И.Т. Соболев. Коллектив приступил к выпуску трёх видов вращающихся контактных устройств — ВКУ-104, ВКУ-114 и ВКУ-37.

Цеху требовалось 130 работников, и руководство ЧТЗ, обязанное обеспечивать производство необходимыми кадрами, вынуждено было искать резервы, посылать сюда подростков до шестнадцати лет. Особенно много их пришло на механический участок; времени обучать их не хватало, нередко сам мастер становился то за один станок, то за другой. Он обязан был ликвидировать брешь в комплектации деталями своего участка за счёт других участков. Работа шла в две смены по 12 часов. Поначалу домой ходили не часто — и хозяевам лишние хлопоты от жильцов, и себе больше забот. Надо сохранять силы на завтрашний день. Да и зима, суровая и непривычная для москвичей, не велела высовываться лишний раз на мороз. Поэтому кое-кто нашёл себе место на чердаке столовой, где проходили трубы изолированного паропровода. «Вот

на «печах» паропровода, как на русской печке, и приспособились люди ночевать», — свидетельствовал ветеран.

К концу 1942 — началу 43-го года в цехе ВКУ на ЧТЗ работало уже до 170 человек.

Очень компетентный в те годы специалист, кандидат технических наук Михаил Михайлович Синайский, работавший в Миассе главным инженером завода, позже вспоминал:

«Огромный и отлично организованный тракторный завод, выпускающий танки, принял, расселил и занял работой наших людей, выделил отличное помещение для цеха и помог смонтировать оборудование. Не более чем через месяц после прибытия в Челябинск — в январе 1942 года цех включился в производство танков. В этой трудной работе отличились руководители цеха В.А. Моргунов, И.Т. Соболев, конструкторы Б.Г. Берестов и Е.А. Борозда, мастер С.К. Павлов и многие другие. История вспомнит всё доброе и все огрехи в делах, всё расставит по своим местам. Что же не забыть из тех памятных лет войны, напряжённых, во многом очень тяжких для воспоминаний? Это прежде всего вопрос об утверждении нашего завода на новом месте. Ведь здесь я был и свидетелем, и одним из первых действующих лиц.

Со дня на день должны были прибыть на станцию «Челябинск» другие основные эшелоны с людьми и оборудованием. Где разместить их, чем накормить и занять людей? Где разгрузить и как использовать оборудование? Такие вопросы стояли передо мной, командированным для подготовки встречи своих товарищей по заводу. Обком партии тоже озабочен этим. Инструкторы обкома присоединились ко мне, и мы обшарили весь город, подыскивая маломальски подходящее помещение. Помню посещение и осмотр макаронной фабрики, занятой в то время производством ржаных сухарей для фронта. Здание совсем не подходит! Да и у кого поднимется рука разрушить в дни войны такое производство?..

Один вариант в этих условиях напрашивался настойчивее всех прочих. Он был предложен обкомом, секретарём Н.С. Патоличевым, и поддержан руководством ЧТЗ. В своё хозяйство Челябинский тракторный уже принял несколько эвакуированных заводов, в том числе часть ленинградского имени Кирова, Московского станкостроительного завода и других. Что ж, тракторостроители, становящиеся танкостроителями, были бы не прочь, так сказать, на специализацию в свою пользу динамовских рабочих и их станков. Если надо, руководство завода готово хоть теперь же включить весь этот производственный фонд из Москвы в свою первоочередную оборонную задачу. Тем более, что «за» сам товарищ Обком!..»

Синайский позвонил в Москву на завод.

На заводе «Динамо» в Москве к аппарату подошёл главный инженер Каневский.

— Я слушаю Вас, товарищ Синайский. Что нашли?.. — Из Челябинска Михаил Михайлович Синайский отрывисто, по существу и как можно более деловито объяснял суть происходящих процессов.

В Москве насторожились. Что это?! Ведущий инженер Синайский, которому было поручено найти в Челябинске помещение, вдруг говорит о другом, совсем о другом — так воспринимались его слова в Москве на «Динамо». Невероятно!..

— Послушайте, Вы!.. — зарычал голос из далекой и близкой Москвы, Синайский попробовал снова:

— Лев Моисеич, погодите, тут ведь одобрил Обком...

— Кто нам позволил торговать заводом?! — кричал вне себя от ярости и досады Каневский. — Прекратить! Немедленно прекратить всякие торги! Что, давит обком?.. Сам приеду и поговорю! Он действительно приехал, причём очень скоро и со свойственной этому человеку энергией — за что и назначили главным его — сам принялся искать выход. В Челябинске, в самом деле, искать оказалось практически безнадёжно. Наконец ему предложили какую-то мельницу, в ста километрах от Челябинска.

Л.М. Каневский поехал смотреть это местечко под небольшим городом Миасс. Мельница оказалась расположенной в самом настоящем дремучем уголке, возле леса, на берегу искусственного озерца, служившего водохранилищем для приведения в движение маломощных турбин. Подъездных добрых путей, каких бы хотелось увидеть, тут тоже, очевидно, не наблюдалось. Нет дорог, нет электроснабжения! Зачем тогда всё это?

Разве это достойный для московских цехов вариант?!..

Но теперь, раз они с комиссией здесь, он вынужден был взвешивать все «за» и все «против». Против этого варианта у него, главного инженера московского «Динамо», при одном взгляде на одиноко возвышавшееся над округой здание, на покрытый льдом пруд и голые виды кругом, кипящих слов в подавленной суровой реальностью душе было немало.

«Погоди! Однако, все же, имеется же что-то и среди этого полу-запустенья… Давай-ка опять все прикинь и взвесь!..»

Итак, чем этот вот, так называемый, мельничный завод располагает: 4-х этажное кирпичное здание постройки 1909 года… с площадью в 1200 квадратных метров… с пристроенной к нему котельной с паровой машиной, обслуживавшей когда-то мельзавод. Так… Ещё одноэтажное кирпичное здание… всего семь складских бревенчато-дощатых и каркасно-засыпных строений. Кое-что, конечно, есть… не совсем пустырь. Но негусто, ни с какой стороны негусто!

— Место, как видите, неплохое, на природе… — слышал он, что ему говорил сейчас сопровождавший из обкома товарищ.

— Еще ничего не согласовано…

— Так согласны?!.. Главное ваше слово. А городские здешние власти мы уговорим!.. Не так ли? — Он повернулся, обращаясь уже к представителю миасского райкома ВКП(б), который был прислан к ним в качестве гида и одновременно наблюдателя за тем, куда повернется дело. – Ну, объясните-ка, на что вам эта мельница именно здесь? - Тот пожал было плечами. — Да ведь всё равно едва не стоит закрытой из-за нерентабельности. Ведь, кажется, мы так и поняли вас?

— Да, да, — подтвердил тот, не скрывая, что, если уж за это место готовы бороться, то он от имени пославших его готов согласиться со всем. — Вы все правильно поняли. – И добавил информации: - Оборудование мельницы по распоряжению товарища Петрова будет перенесено на зерновой элеватор. Это у станции Миасс...» — Уполномоченный ссылался на секретаря райкома С.К. Петрова, который, следовательно, уже тоже все решил, хотя это казалось немного странным: что ради нежданных гостей в такое трудное время здесь были готовы принять чуть не в объятия. А впрочем… кто может отказать такому заводу!..

— Вот видите, все уже решено… А мельница, по всему видать, - крепкая. Здание! Из добротного красного кирпича!..

— Но не от того ли мельзавод, владея таким богатством, стал нерентабельным, что тут нет ни доброй дороги, ни, как видится, доброй энергии? — уже спокойней отвечал Каневский, хотя и не мог из-за сложившихся обстоятельств не гасить неуместно лишнего задора посланного с ним секретаря обкома партии Н.С. Патоличева. Что ему этот царский кирпич?! Пусть хоть золотой будет мельница, но лучше бы на первых порах хоть и в сараях, да чтобы рядом была хоть какая-то железнодорожная ветка. Как они представляют в обкоме современный завод, к которому еше нет никакого централизованного электрообеспечения?.. Впрочем, пути назад, видимо, нет и у него: дав согласие съездить сюда и на все посмотреть своими глазами, он ведь заранее подписался: коли уж отдаст ему город Миасс этот заводик в лесу — так надо взять и больше наверх ни с единой жалобой! Все трудно! И у каждого свой трудный и, возможно, один-единственный вариант!

Правда, ещё в облцентре, думая о мельнице, он представлял ее крупной, «обеспечивавшей зерном и крупчаткой весь Миасский район, да и соседей», - как говорили ему. И еще он ждал увидеть рядом хоть какое-то солидное поселение. А тут что? С десяток домов! Чем восполнить недостаток рабочей силы? А где размещать всех прибывающих? Их ведь в сараюшках не разместишь – на дворе стужа!.. Хмуро размышляя об этом, - и это была только часть бури, кипевшей в душе, - он знал, что уже согласится. Он замечал неотрывно направленный на него, и вовсе не исподтишка, а чуть оскорблённый (кажется, ни за что был задет нагоняем) взгляд Синайского:

Вот думает, видно, выражать недовольство попроще, чем решать даже там, на верху, когда не то что в Челябинске, а и в области лишней площади днем с огнем не найти.

«Ладно, пора соглашаться, чтобы, чего доброго, не растерять и цехов! – решил Каневский. — Стоять за Москву, за Родину здесь, так здесь! Расквартируемся вдали от обкома — целее сохраним коллектив, оборудование; сохраним старый костях – сохраним и традиции...»

Мысли эти, уже витавшие в воздухе, плохо успокаивали ведущего инженера Синайского, ответственного за состояние всей ему доверенной технической части. Далеко от центра – значит далеко и от технической помощи, запчастей, техостнастки… Он тоже хмурился и несколько виновато ступая чуть сзади, пока не вмешивался в ход мыслей начальства. Решать в конечном итоге, все же, ему…

Представитель обкома поторопил, но по-доброму, и его аргумент, показалось, стоил своих свеч:

— Лев Моисеевич, надо подумать и о будущем коллектива. Работникам будет полезно на свежем воздухе! А Миасс у нас - здравница...

Каневский повернулся к Синайскому:

— Ваши соображения, выкладывайте-ка их мне все сразу и начистоту!

— Место, конечно, курортное… Но тут мы можем использовать лишь небольшую часть мелких станков, — не стал мешкать Синайский. — Но меня беспокоит тяжёлое оборудование. Пока появятся железнодорожные колеи и мощные краны, оно может простоять на железной дороге у станции и всю войну... — Ему хотелось добавить ещё, что, все же, можно было бы и согласиться с «вариантом ЧТЗ». Сколько изделий для танков можно было бы делать на тракторном уже прямо сейчас. Станки там, конечно, износились бы скоро, но разве все это не послужило бы в пользу Победы? А это каждому служит защитой и оправданием.

Каневского ответ коллеги устроил. О невозможности не справиться с заданием по наладке производства он не проговаривался, и, значит, в свои силы, как и в силы остального инженерного состава завода верил.

— Правильно. Не будем множить пессимистических прогнозов. Я решаю так – едем в райком, будем брать мельницу»…

Секретарь миасского райкома партии С.К. Петров на деле был, показалось, враждебен всему здешнему миру. Город уже наводнили эвакуированные, чего стоил один Московский ЗИС, доставивший сюда моторное производство. И всем подай дополнительно рабочие руки! И вот, опять же, и для новых производственных нужд в помещениях мельницы тоже. Теперь нечего было и сомневаться, что все их заберут динамовцы из Москвы. Однако не за ним было последнее слово, хотя многие думали, что это не так. Во всем безоговорочно согласившись, он тяжко вздохнул.

Один из ветеранов завода свидетельствовал: «В Челябинском Обкоме партии нам сообщили, что для организации завода по решению Обкома отведена мельница в городке Миассе. И вот в сере- дине декабря 1941 года наш эшелон, наконец-то, медленно, будто опять сомневаясь - «примут ли?», - подошёл к станции Миасс.

Мороз. До мельницы отсюда далеко, несколько километров. Люди в вагонах топили «буржуйки», терпеливо ожидая и обогреваясь у них, пока начальство решало: оставить эшелон в Миассе или ему следовать дальше. А руководство города вовсе и не обрадовалось нам, москвичам. Москвичей в городе уже было много, динамовцы стояли в своей очереди. Мельницу отдавать здесь, видимо, не стали и, как пошли слухи, опротестовали решение о её демонтаже: она, видно, работала. Динамовцам пришлось вновь обратиться в Челябинск. Но первый секретарь Обкома Н.С. Патоличев вынес личное решение: все же, демонтировать ее в пользу «Динамо». Добро на строительство филиала московского завода, наконец, оформили и документально. С этих дней эшелоны, направленные со стороны Свердловска в Челябинск, без разгрузки в

облцентре и без заминок переадресовывались к новому месту назначения – далее за сотню километров на запад в город Миасс.

В третьем эшелоне, который был эвакуирован спустя две-три недели после второго, и путь которого также вначале лежал в Челябинск, а затем пролёг до Миасса, было сосредоточено много уникального оборудования, в том числе испытательного: измерительные приборы, ценное сырьё, документация, полуфабрикаты и материалы. Руководителем этого эшелона являлся Григорий Алексеевич Моргунов. Он работал заместителем директора завода «Динамо» в Москве, следовательно, на время разгрузки оборудования и монтажа первых станков не мог не оставаться начальником, которому все подчинялись беспрекословно.

На станцию Миасс прибыли 5 декабря 1941 года. Народ спускался из вагонов и оглядывался: впереди горы, позади горы. Невдалеке барак, чуть поодаль — какая-то будто бы стройка. На склоне дальней горы, кажется, деревушка.

Обстановка зимнего полудикого пейзажа, скрашиваемого компактным, сложенным из желтоватого гранита, зданием вокзала — очень, кстати, красивым, царских времен. Его поначалу увидят не все, а лишь руководство — бригадиры создаваемых спешно разгрузочных бригад, что кинутся на поиски подъёмных механизмов, транспорта к станционному начальству. Остальных же впечатление от увиденного угнетало.

И вот тут... да, где-то тут отныне жить и работать?! Но не столь мрачным покажется всё это немного погодя. Люди увидят: здесь всюду кипит жизнь.

Стройка, видневшаяся со стороны железной дороги у подножья убегающего горного кряжа с негустым смешанным лесом, — это идёт становление в эвакуации моторного завода — филиала МосЗИСа, и это многих обрадует. А деревушка станет их близкой и на многие годы родной Мелентьевкой, где жили будущие их товарищи по работе. За Мелентьевкой оказалась и мельница, и возле неё тоже свой, хоть и крохотный посёлок: и с ним также свяжет многих из них судьба на долгие и долгие годы.

Сам же город Миасс оставался где-то позади, совсем в другой стороне.

Предстояли дни разгрузки оборудования, транспортировки его в помещения каменно-кирпичного четырёхэтажного зданиям, а также в одноэтажную кирпичную постройку с площадью в 280 квадратных метров. Здание котельной с паровой машиной будет приспособлено для отопления помещения. Очищались и восемь подсобных деревянных строений, склады зерна и муки, часть из них по ходу поступления грузов с железной дороги переоборудовалась также под производственные помещения.

Небольшое количество муки, необходимое на первое время становления завода, с разрешения городских властей было остановлено динамовцам. И это, надо сказать, существенно поддержит людей в тот трудный период на новом месте.

Станки начали разгружать частично на подъездных путях автомоторного завода, остальное взяли с запасных путей станции Миасс, от которой до мельницы было не близко — 9 километров! На площадке автозавода — он строился километрах в двух-трех от мельзавода — имелись краны, и это очень помогло динамовцам.

На станции же разгружали вручную. «Автомобильный кран, отправленный из Москвы, сопровождавшие его шофера по пути умудрились сломать и потом не сумели восстановить», — свидетельствуют скупые строчки документа.

Все мужчины, в число которых включили и достигших 16-ти лет ребят, работали грузчиками. Впрочем, юных было не так уж и много; большей частью ладони и спины под грузы подставляли старые рабочие. Прибывшие из Москвы жёны работников, их дети и пожилые люди – все были задействованы в качестве сторожей разбросанного по путям имущества. Оно могло быть заметено снегом.

Существовала опасность быть затерянными даже и самим вагонам с добром завода «Динамо». Н.И. Лупанов оставил такие записи: «Многих вагонов не доставало. Меня и кого-то

ещё, не помню, послали разыскивать потерянные вагоны. Пришлось объездить многие узловые станции: Бердяуш, Красноуфимск, Дружинино, Свердловск и другие.

Метод розыска был таков: приходили в товарную контору, предъявляли документы и просили показать номера вагонов, прибывших на станцию. Обнаружив в бумагах номера своих вагонов, разыскивали их на путях.

Обычно они стояли где-нибудь в тупиках или на запасных путях.

Потом шли к начальнику станции и просили срочно отправить вагоны по назначению, ссылаясь на необходимость быстрее пустить завод и начать выпуск продукции для фронта.

Должен сказать, железнодорожники всегда стремились выполнить нашу просьбу, но не всегда все получалось быстро, станции были забиты составами».

Основная часть работы по разгрузке оборудования пришлась на декабрь 1941-го — январь 1942 года. Некоторые самые тяжёлые станки, как и предвидел ситуацию главный инженер, оставались долгое время на путях, точно бы застывая в платформах. Потом их увезут куда-то, и они так и не послужат заводу. Мелкие станки с инструментом и материалами вывозили на склады мельницы и денно, и нощно, однако и это тоже оказалось делом не скорым. Да и тоже не обошедшимся без потерь: зимние дороги ухабились глубокими ледяными и жёсткими, как чугун, колеями, машины на всём пути кренились: скрипели шасси, лопались рессоры. Оборудование вновь перегружали — всё это, конечно, не укрепляло скрытые в нём достаточно чувствительные, а где-то и хрупкие силы. Но станция «Миасс» день за днем всё же заметно освобождалась от грузов.

Слаженно, как говорят старые документы, сработали в те напряжённейшие недели доставки матчасти работники железной дороги. «Несмотря на страшную перегрузку, сумятицу, зачастую неоперативную связь, прочие недостатки, затрудняющие работу, железнодорожники из доверенных им нескольких сот вагонов с оборудованием не потеряли ни одного, и когда был пунктом конечного назначения назван Миасс, сюда доставили грузы относительно быстро...»

Старались скорее ввести в строй цеха и инженеры, и рабочие завода, и их семьи.

К счастью, среди специалистов было немало тех, кто хорошо знал, с чего нужно начинать прежде всего. На новом месте организованно взялись за работу одна бригада строительных рабочих из ремонтно-строительного цеха с инженером Д.Ф. Лосяковым, рабочие ремонтно-механического цеха с ведущим механиком Н.М. Винокуровым, квалифицированные рабочие-инструментальщики во главе с Табаковым, что приехал сюда с сыновьями. Без таких специалистов-авторитетов, которых хорошо знали в Москве, организовать работу было бы намного сложнее.

Очень помог строителям завода и неожиданно очень теплый приём со стороны местных жителей, главным образом, женщин и подростков, ведь их могли взять на работу, и в прибывших они видели своих будущих коллег!

У них, как и всюду по всей стране, почти в каждой семье кто-то был на фронте. Некоторые уже получили похоронки. И от этих, застигнутых бедой семей, казалось бы, работники тыла мужчины могли ждать чувство досады и неприязни, что вот, мол, они, мужчины, здесь на Урале, а не на фронте... Но, как свидетельствуют об этом: «Ничего подобного не было. Динамовцев приняли по-дружески, теснились даже в своих более чем скромных домишках, делились из запасов картошки и топлива.

С закрытием мельницы существенно ухудшилось материальное положение бывших её рабочих — не было отныне им выдачи зерновых отходов, как прежде, - корма для скота и домашней птицы. Но и это не вызвало явного недовольства и ропота. Приехал завод «Динамо» — значит, так надо. Каждый осознал, какая пошла война, и новая година самоотверженности и геройства, стало быть, - неизбежная необходимая жертва. Позже, когда на заводе было пущено в строй производство, все трудоспособные из местных — женщины и подростки — пошли на завод и, надо сказать, быстро стали хорошими работниками.

Как и динамовцы, поселковые поначалу занимались подготовительной работой для пуска завода - расчищали цеха, устанавливали станки, а умудренные житейским и рабочим опытом, кто был постарше, - помогали советом. Тем более, что немало из таких мастеровых кто-то прежде работал на мельнице.

От мельничного хозяйства заводу осталось семь лошадей (Муха, Колька, Орлик и др.), которые, разумеется, поработали в те студёные зимние дни слишком трудоёмкой разгрузки вагонов и монтажа оборудования буквально на износ.

С течением времени, правда, завод получил две автомашины «ЗИС-5», одну машину «ГАЗ АА-пикап» и легковушку «ЗИС-101». Последнюю дирекция уступила Челябинскому тракторному заводу в обмен на грузовую машину. Вначале на транспортировке трудились две грузовые машины — полуторка и трёхтонка.

Как свидетельствуют источники, «только большая сознательность и упорство товарища Фомина А.А. могли держать трёхтонку всё время в боевой готовности и выносить такую нагрузку. Морозы были до 40 градусов. От станции 8 км. «Грузчики» — это работники завода, ИТР, СКП и рабочие, невзирая на лица, ездили на станцию «Миасс» в некрытой машине и приезжали домой замёрзшие до костей». Причем, эти «грузчики» не имели даже передышки на обратный рейс. Ведь «не надо забывать, — писал ветеран Николай Колосов, — что одновременно с перевозкой материалов, оборудования и прочего имущества, привезённого из Москвы, а потом монтажа и пуска цехов, стояла также задача сохранить и мельничное оборудование. Его надо было бережно демонтировать, упаковать и отправить по назначению».

Всё оборудование затаскивали в освобождавшийся мельничный корпус, главным образом, вручную, если позволяли размеры проходов, а на этажи тяжёлые грузы поднимали лебёдкой, которая была установлена на самом верху — на пятом этаже. Её крутили с двух сторон человек восемь-десять, в зависимости от веса станка. По этажам открывали люки, и тут в это время стояло по человеку, которые строго следили, чтобы никто не подходил близко к открытому люку. После тяжёлого дня рабочие шли по домам.

В посёлке мельзавода их приютили всего несколько домиков и школа. Почти в каждой семье мельзаводцев жило теперь по две-три семьи, в школе же в двух классах разместились до десяти семей москвичей. И это понятно, иным и не мог быть жилфонд мельзавода, ведь тут работало до войны всего около 50 человек, а приехавших осваивать мельничный корпус динамовцев было с самого начала не менее 150 человек взрослых, да при них дети.

Заводские помещения осваивались с трудом. Многие не отапливались и раньше. Всюду устанавливались так называемые «буржуйки», топили их чем могли, иногда торфом, который понемногу стали привозить с ближайших болот, но, конечно, сырым, с которым приходилось много возиться, получая не так много тепла.

По завершении периода эвакуации «Динамо» в Миассе проживали на новостройке 170 семей москвичей. Посёлок уже не сможет дать каждой отдельной семье даже угол, и тогда будет утеплён мучной склад и в нем организовано общежитие. В другом мучном сарае, который срочно переоборудовался под жильё, отгораживались комнатки, в каждой секции станут коротать свои по-своему беспокойные ночи по 20-30 человек подростков. Они поступят на завод, прибывшие из оккупированных территорий. Окажется таких здесь немало, кому было от тринадцати до пятнадцати лет.

К трудовой повинности постепенно привлекалось население ближайших посёлков Тургояка и Мелентьевки, Сыростана, Коробковки и Андреевки.

Многие из старожилов являлись очень способными плотниками, лесорубами, жестянщиками, каменщиками. Особенно в период обновления старых зерновых складов ценились руки, умевшие крепко держать топор и пилу. В один из этих складов (позже здесь находился деревообрабатывающий цех) размещали и монтировали токарные и фрезерные станки, эксцентри-

ковые прессы; здесь же планировалось разместить участок сборки моторов М-12. Этот склад был некогда предназначен для подачи зерна самотёком на мельницу, задумку до войны так и не осуществили, как не довели до конца и строительство всего объекта. Конечно, особенно в зимних условиях сорок первого года функционировать производству там было невозможно: сколочено было всё помещение лишь в одну дощечку, а крышей служила всего лишь забранная толем обрешётка. Но и этому приходилось быть благодарным. Стены стали засыпать опилками, а потолок утеплять техническим войлоком. Такая же работа пошла и на утеплении остальных деревянных цехов.

С разрешения горкома и горисполкома вскоре завод получил отведенные ему первые делянки строевого леса, на счастье — в непосредственной близости от завода; без этого, конечно, новостройка обойтись не могла. Доставленным лесоматериалом с делянок утепляли сараи под ремонтно-строительный цех, цех электродвигателей МВ-12, общежитие и другие жизненно важные в тот период для пуска завода объекты.

Шум циркулярок подбадривал работников всей новостройки, где бы они в ту минуту ни находились. Пилорама была доставлена из Москвы и смонтирована на месте машинных весов. Монтаж её доверили лучшему слесарю из ОГМ Т.А. Шачневу.

Продукции новый завод в Миассе ещё не давал, но она существовала в планах, которые предстояло в скором времени реализовать практической работой цехов во «фронтовом» режиме. Поэтому планы включали и меры к тому, чтобы по выходе первой продукции она могла отправиться на комплектующие заводы незамедлительно.

И не случайно с первых же дней руководство завода задалось вопросом: где набрать нужного тёса на тару? Тут ведь нужен был сухой сосновый тёс, и, причём, сразу очень много. Облцентр предоставлял такой лес сырой, «на корню», городские власти тоже на такой лес не скупились: его много всюду в округе. Пришлось довольствоваться и этим. В районе Куштумги, где отводились делянки, за работу взялись заводские специальные бригады лесорубов, они же и повезли брёвна на пилораму. Они разделывали лес, сушили тёс в котельной, как затем уже и сами готовые ящики, тару.

В котельную непрерывно свозили отходы деревообрабатывающего производства и торф.

Во всех рабочих складских помещениях появились сварные железные печи в полтора метра высотой и метр на метр шириной. Для каждой печи назначили по дежурному Такие печи поставили на каждый из этажей мельничного корпуса; по всему цеху от неё пртянулась железная труба. Однако первые опыты указали на большой минус подобного обогрева: тяги вначале тут не было никакой, и как лишь затопят печь, в помещении встанет непродыхаемый смрад. Вскоре систему отопления улучшили.

Технологическая подготовка производства в начале работ осуществлялась Панковым, Прибсом и Сагаловым. Главным механиком был назначен Николай Герасимович Пивоваров.

Главному механику в то время подчинялись слесари, электрики, обмотка, машинное отделение и водяные турбины, которые вращались водой реки Миасс.

Главной заботой стало обеспечение строящегося завода энергией. В этот период своего становления завод мог рассчитывать лишь пока еще на оставшееся наследство маломощного мукомольного заводика — на выработку электричества и тяги своих водяных турбин общей мощностью в 260 лошадиных сил и на паровую машину в 130 лошадиных сил.

Прежде все машины мельницы приводились в движение от главного вала через трансмиссию с канатной и ременной передачей на всех четырёх этажах корпуса. Большая турбина (в 175 л.с.) вращала всю трансмиссию, которая проходила через нижний этаж до машинного отделения. Связь с турбиной была канатная... Сращиванием и ремонтом канатов раньше занимался оставшийся на работе старейший механик мельницы Михей Иванович Буров.

Когда стали устанавливать генератор с приводом от трансмиссии, вращаемой и машиной, и турбинами, потребовался манильский канат в 55-60 миллиметров толщиной для передачи с машины на трансмиссию, причём ни много ни мало 100-120 метров!

М.П. Буров, все подсчитав, доложил все главному механику Н.Г. Пивоварову. Он вызвал машиниста, им был Григорий Иванович Барышников.

— Нужно достать канат, — сказал Пивоваров. — Вы знаете, какой здесь нужен, я дам вам письмо, и вы отправитесь за ним в командировку.

Г.И. Барышникову оформили бумаги до города Орска на Крекингстрой — завод нефтяной промышленности. С большим трудом, но он выполнил задание, сдал канат в местную товарную контору для доставки адресату в Миасс и вернулся на завод. Обо всем с радостью доложил Пивоварову. Но Николай Герасимович не успокоился:

— Если через три-четыре дня груз не придёт, поедете обратно и сопроводите груз до завода!

К счастью, канат пришёл раньше. Буров взялся за работу.

От ведомого шкива до трансмиссии расстояние было метров сорок, и, как вскоре же оказалось, уж слишком большое, чтобы можно было работать лишь в режиме бесперебойной работы. Канаты выходили из жёлоба, схлёстывались один с другим, да, бывало так, что один или два сразу рвались и слетали. Тогда большую турбину останавливали. Останавливалось всё. Только несколько лампочек от малой турбины, как бы спасая жизнь соседа, горели в помещении большой турбины. Это всегда было ЧП. Все надежды легли на плечи и голову Михея Ивановича. И он не подвел. Этот мастер оказался способен и на большой длине все рассчитать и срастить так, чтобы не изменить диаметр каната и обеспечить необходимый натяг, синхронизированный с остальными канатами, ременными передачами.

Очень много хлопот доставило имевшееся на тот момент допотопное энергетическое хозяйство старой мельницы прибывшему ковать победу над врагом филиалу московского завода «Динамо». Но всем было ясно с первых часов: в любом случае придется приспособиться к местным условиям. Очень хотелось успеть все сделать так, чтобы считалось, что коллектив завода и его материальная часть вступили в работу «с колес».

Электромонтёром в 1942 году в тринадцатилетнем возрасте (с помощью электрика высокого разряда Ивана Петровича Петрова) устроился на завод А.И. Григорьев. Спустя годы Алексей Ивано- вич рассказывал:

— За уровнем воды в пруду было установлено постоянное наблюдение, так как она крутила большую и маленькую турбины. Машинное отделение питалось паром от котельной, работавшей на торфе. Работало оно в основном в зимнее время, так как для турбины воды зимой в пруду не хватало (летом машинное отделение работало лишь в аварийных случаях). Воду в пруду экономили. Если напряжение падало, открывали воду, чтобы ее шло побольше для добавления оборотов турбины.

Там, где оборудование в цехах не простаивало, поощрением служило то, работникам давали дополнительное питание — «стахановские обеды».

На цеха работала большая турбина. От малой же работало три генератора постоянного тока, это давало освещение посёлку. Освещались при этом только заводские объекты, а жильё, весь частный сектор оставались без освещения.

Лично мне пришлось участвовать в монтаже подстанции, - продолжал делиться воспоминаниями А.И. Григорьев. - Её разместили в малой половине корпуса. Была установлена «голубая машина» переменного тока мощностью 150 киловатт и два фазных генератора, вращение которых осуществлялось ременной передачей».

В большой части нижнего этажа был установлен ещё один генератор, предназначенный для волочилки и шлифовальных станков. Кроме мастера И.П. Петрова, работали электриками Барышев, Троицкий, Двгановский, Лепешков, Ефимов, Григорьев; обмотчиками — Логачев,

Демидов, Олег Казачкин (позднее ушёл на фронт и погиб); связистом — Грачёв. Электрооборудование подключали «на времянки», щиты устанавливали на колонках, а на потолке были натянуты, как паутины, провода... Как только устанавливали станок, его тут же подключали «времянкой», заземляли обычной проволокой за колонну.

Старая мельничная система энергообеспечения механической части производства непосредственно от турбины и паровой машины была для приведения в действие большого числа металлорежущих станков, разумеется, непригодной. Созданная под руководством электрика С.С. Маневича бригада, в которой работали В.М. Иванов, Ю.А. Мелентьев и другие, создала довольно необычную систему электроснабжения: смонтировала приводы от трансмиссии, используя асинхронные двигатели мощных станков. То есть в качестве генераторов использовались асинхронные моторы с кольцами, на которые подавалось возбуждение. От каждого такого генератора и питалась небольшая группа своих потребителей.

За всем этим оборудованием следили день и ночь, постоянно; если давало сбой, оно должно было тут же вновь войти в строй: станки простаивать не могли. На подстанции появилась штатная дежурная. У генераторов круглосуточно работала «маслёнщица», которая подливала масло в электродвигатели (все двигатели были на баббитовых вкладышах, в передней и задней крышке масляные кольца, через которые заливалось машинное масло).

Бывало, что электродвигатели клинило, задирало баббит во вкладыше, двигатель приходилось снимать. За это виновника, конечно, строго наказывали. Двигатель на ремонт таскали на ломиках по всем этажам. Из-за низкой температуры зимой масло часто замерзало, и приходилось двигатель раскручивать вручную, вращая за ремень.

И однако, хотя при эксплуатации всего этого «робинзоновского» энергохозяйства систематически возникали новые неожиданные проблемы, оно всё же питало завод до середины 1943 года, когда была смонтирована линия электропередач от подстанции Автозавода.

Все организационно-технические меры в первые месяцы сосредоточения части старейшего столичного предприятия вблизи города золотодобытчиков Миасса воспринимались коллективом ради единственной цели – со срочной постройкой первых цехов начать выпуск продукции для фронта, очистки страны от врага, оправдать своё не фронтовое положение работников тыла. Ведь в это самое время каждый час, каждую минуту на фронте солдаты проливали свою кровь.

Так проходил первый этап становления производства, разделенного войной на части, завода. Во всех мобилизованных подразделениях филиала «Динамо», сосредоточенных на площадях мельзавода, мало по малу, но все же решительно продвигалась работа по подготовке выпуска оборонной продукции.

ЧАСТЬ 2.
УТВЕРЖДЕНИЕ ЗАВОДА

САМЫЕ ПЕРВЫЕ РУКОВОДЯЩИЕ КАДРЫ.
СОЗДАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА.
ДЛЯ САМОЛЁТНОГО И ТАНКОВОГО ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ.
РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ ИНСТРУМЕНТА И ОСНАСТКИ.
ГРУППА АВТОМАТОВ ВО 2-ОМ МЕХЦЕХЕ: ПОЯВЛЕНИЕ ПЕРВЫХ ИЗДЕЛИЙ.
КОМАНДИРОВОЧНЫЕ НА ЗАВОДЫ-ПОСТАВЩИКИ.
ОТ ВОЛОКНИТА ДО СЕРЕБРА.
ЧТО ТАКОЕ «КЕНОНЫ», «ВКУ» И «МВ-12».
НАЗВАН: «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОЮЗНЫЙ ЗАВОД №657».
ВНЕЗАПНАЯ ЧАСТИЧНАЯ РЕЭВАКУАЦИЯ.
НЕКОТОРЫЕ МЕРЫ ПООЩРИТЕЛЬНОГО ПОРЯДКА.

«И ТУТ ВОЮЮТ, И ТУТ ОГНЕВАЯ ТОЧКА!» —
ВПЕЧАТЛЕНИЯ СЕКРЕТАРЯ ОБКОМА.
ДЕЛОВОЕ МЕСТО У ИЗЛУЧИНЫ МИАССА.
СВИДЕТЕЛЬСТВО ПОЛИКАРПОВОЙ: ДО РЕВОЛЮЦИИ...
СВИДЕТЕЛЬСТВО СЫНА МУКОМОЛА.
ВДОЛЬ УЛИЦЫ ДЕТСТВА ЕЩЁ ДО ВОЙНЫ.
В ЧИСЛЕ ПЕРВЫХ СТАНОЧНИЦ.
ТРУДНЫЕ ПОДРОСТКИ, ИСТОЧНИКИ НАБОРА КАДРОВ.
МАЛЬЧИШКИ В ПРЕССОВОМ ЦЕХЕ.
ХОРОВАЯ СПЕВКА «ПРОБУЖДЕНИЕ ОТО СНА».
ПОДКРЕПИТЬ «СТАХАНОВСКИЙ» ТАЛОН!
ДОБРОВОЛЬЦЫ НА ПИЩЕВОЙ ФРОНТ ЗАВОДА. ЦЕНЫ ГОРОДСКОГО РЫНКА.
В ОЖИДАНИИ ЗОЛОТОЙ ОСЕНИ.
ОРС И ПОДСОБНОЕ ХОЗЯЙСТВО.
ВОЕННОПЛЕННЫЕ В МИАССЕ.
ПОДАРКИ СОЛДАТАМ-ОСВОБОДИТЕЛЯМ.

На пост директора филиала завода «Динамо», то есть нового электротехнического завода в Миассе, был назначен был главный инженер Л.М. Каневский, заместителем директора — Г.А. Моргунов, главным инженером утвержден М.М. Синайский, парторгом ЦК ВКП/б/ — Котликов. В новый состав Миасского райкома партии от коллектива динамовцев вскоре будет выдвинут партработник «Динамо» М.С. Клеймёнов, он станет курировать работу нового завода (чуть позже получившего № 657).

Председателем завкома становится Н.И. Лупанов, а вожаком молодёжи — Дора Дунаевская. Костяк завода, кроме того, составили опытные инженеры, надёжные кадры, знатоки своего дела: начальник цеха О.С. Хаскин, главный механик Н.Г. Пивоваров, инженер-инструментальщик И.Н. Бардыбахин, старшие мастера В.А. Соколов, С.А. Докшин, М.Г. Аганин, обмотчик В.И. Логачёв, инженер техотдела И.Н. Юрушкин, слесарь-инструментальщик с большим опытом работы и хороший организатор П.С. Ким, слесарь ОГМ Т.А. Шачнев, электромонтёр П.Н. Грачёв и другие, кто в те дни был незаменим на своём участке работы и как специалист, и как организатор.

В начальный период становления завода большую долю труда в организационные вопросы внесут и такие квалифицированные специалисты завода «Динамо» (включая командиров производства, бывших всегда на виду), как Б.К. Прибс, М.И. Сагалов, Г.Н. Фридман, Б.Н. Тихменев, М.Е. Езерский, А.К. Каширов, С.О. Бобров. Под началом, именно этих кадров в дни борьбы за новый завод далеко на востоке страны шла ответственная, напряжённейшая работа по созданию базы для выпуска на месте старого мельзавода самолётного и танкового электрооборудования.

В первом варианте планировки производства на верхнем этаже мельничного корпуса располагался цех сборки установочной аппаратуры под руководством Б.Д. Левитина; ниже располагался 1-й механический цех, руководство механическим участком осуществляли Г.В. Птицын и Б.Д. Левитин. Ещё ниже этажом готовился к работе инструментальный цех под руководством В.Ф. Чекина (потом В. Бардижа), здесь возглавляли бригады братья Табаковы. А на первом этаже был основан цех твердой изоляции во главе с О.С. Хаскиным. В этом корпусе налаживали свою работу ремонтно-механический цех, лаборатория; разместился здесь и отдел главного механика — ОГМ. Цех сборки возглавили В.И. Мелентьев со старшим мастером сборки Л.И. Антоновой.

В одноэтажном кирпичном здании шло становление штамповочного цеха, кузницы и гальванической мастерской. В большое деревянное здание въехали электромоторный цех, а в здание поменьше — ремонтно-строительный цех с тарным производством. В старых склад-

ских помещениях возникало новое складское хозяйство, в котором, по сути, пока ещё не было почти ничего. А требовалось для каждого цеха очень многое — запасные части к станкам и оборудованию; ведь после переезда из Москвы на Урал, перевозок, переносок — всё выглядело как после пожара.

К рабочим местам и оборудованию требовались в первую очередь инструмент и оснастка. Решение этой проблемы должен был обеспечить размещённый на втором этаже инструментальный цех. Но в очень трудных условиях пришлось начинать инструментальному цеху. Во-первых, ему самому не хватало точного оборудования, во-вторых, инструментальной стали, в-третьих, оборудования для термообработки инструмента. Получалось, что нет ничего, кроме опытных с большой квалификацией кадров рабочих и инженеров, инженеров-технологов с их огромным желанием искать любые решения, чтобы обеспечить необходимым обустраивающиеся и готовые к работе цеха, изготавливать прессформы на розетки изделий ВКУ, на детали кнопок, штампы на железо якоря мотора МВ-12, приспособления, кондуктора, перовые свёрла и т.п. Эту задачу взялись решать слесари Ф.В. Табаков, П.С. Ким, токари В.А. Житков, И.Н. Жеребин и В.И. Жеребин, шлифовщик М.Т. Зайцев, строгальщик И.И. Новиков. Конечно, им нужна была срочная помощь, и через какое-то время коллектив пополнился новичками; рядом с кадровыми рабочими взялись за дело молодые парни: стал фрезеровщиком Н. Сапугальцев, токарями — П.В. Панченко, И.В. Копылов, В.И. Кузнецов и другие. Чтобы приобрести необходимые для работы материалы, инструментальщики поехали к соседу — на строящийся автомоторный завод (с 1943 года — автомобильный), где им позволили собрать различные отходы металла для инструмента и оснастки.

Автозаводчане делились по-товарищески, хотя было трудно и самим. Несомненно, что на первых порах делились они и готовым своим инструментом, покуда на «Динамо» в инструментальном цехе не было термического участка, где бы можно было металл закалить. Но вскоре цех стала выручать железная печка, её установили на слесарном участке и сюда стали носить мелкие детали; крупные же детали штампов и прессформ начали обрабатывать температурой в кузнице на горне, хотя и знали, что качество изделий при этом не может быть высоким. Такое положение сохранялось в течение года, пока коллектив не приобрёл небольшую муфельную печь; уместилась она на окне слесарного участка. Мала да удала оказалась печь: качество термообработки инструмента улучшилось заметно.

Фрезы и свёрла затачивались, поступали в работу. Станки все были несложные, всяких моделей, много немецких, были и английские. У некоторых скорость переключалась переброской ремня со шкива на шкив. Для управления имелся перекидной рубильник «влево-вправо». Более сложным считался тот станок, который имел два переключателя и три кнопки.

Для запуска станков необходим местный источник питания. Электрики работали над надёжностью местной энерговырабатывающей установки, и к ней было приковано внимание всех цехов, поскольку на первых порах завод мог рассчитывать только на энергию, данную ею.

Ещё до окончания расстановки всего заводского оборудования необходимо было приступить к выпуску первой продукции для фронта — кенонов и кнопок.

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.