

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 78.
Миасский
автозавод
1941-1966**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 78.
Миасский автозавод 1941-1966**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 78. Миасский автозавод 1941-1966 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

В начале Великой Отечественной войны по решению Государственного комитета обороны на Урал из западных районов страны перебазировались важнейшие заводы и фабрики. В их числе — автозавод имени Сталина (МосЗИС). Цеха и службы завода были размещены в Челябинске, Шадринске, Троицке, Ирбите. А вскоре, после решения ГКО от 30 ноября 1941 года о строительстве Миасского автотракторного завода, люди и оборудование МосЗИС, направленные по первоначальному варианту в город Ульяновск, прибыли в Миасс. В книге отражена также последующая история завода УралАЗ по созданию автомобилей УралЗИС-5В», «УралЗИС-335», «Урал-375», трехосных «Урал-4320» с дизельным двигателем высокой проходимости, «сельхозников» «Урал-5557», а также снегоболотоходных транспортеров «Урал-5920» и их многообразных улучшенных модификаций, выпущенных вплоть до 1996 года - этапа 55-летней истории УралАЗа, освещенного в данной публикации.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 78.

Миасский автозавод 1941-1966

ВВЕДЕНИЕ

Данная книга об Уральском автомобильном заводе в городе Миассе Челябинской области, в нынешней публикации с названием «Миасский автозавод» впервые вышла в свет в серии «Биография уральской индустрии» с названием «Уральский автомобильный» и в то время явилась 1-й книгой о данном заводе автора, А. В. Манина-Уральца, изданной в 1997 году (до создания им спустя пятилетие второе большее капитальное труда о прославленной автомобильной кузнице Урала).

В предисловии «От автора» он проинформировал читателя о следующем:

«Книга «Уральский автомобильный» — первый исследовательский опыт обобщения богатой истории УралАЗа (Хотя до нее в газете «Уральский автомобиль» в течение нескольких месяцев, до издания книги, публиковались страницы еще более крупной трудовой летописи А. В. Манина-Уральца о заводе под заголовком «Автомобильная кузница Урала», послужившие главной основой для создания пятитомного капитального труда с первоначальным названием «Уральский автомобильный»).

В работе над книгой использовались документы Центрального государственного архива народного хозяйства, Государственного архива Челябинской области, материалы музея истории и трудовой славы автозавода, партийные документы кабинета политпросвещения предприятия, периодическая печать. При подборке материалов оказали помощь работница ГАЧО Т. Н. Москвичева и заведующая музеем Т. А. Бороздина, ветераны завода, его руководители, работники общественных организаций. Воспоминаниями поделились десятки работников завода...

Неувядаемой памятью прошлых и нынешних свершений вдохновляли автора на труд имена заслуженных ветеранов завода, рабочих и инженеров, кавалеров высшей государственной награды — ордена Ленина: Г. С. Хламов, С. А. Орлов, Н. А. Александрова, Д. С. Стрелкин, В. А. Гурушкин, Н. И. Свиридов, А. И. Суханов, П. Ф. Кильницкий, Ф. К. Ефимов, А. И. Зарецкий, А.И. Севрюгин, Ю. М. Бахматский, З. И. Пермькова, Н. И. Бондарев, А. Н. Дуплянская, В. Г. Бурмистров, А. В. Петрожицкий, П. М. Мамонов, А. С. Кузнецов, М. М. Шабалин, А. И. Колесников, Н. С. Зюкин, В. М. Густоев, Н. Г. Жугин, И. Г. Алехин...» Они по праву вошли в золотой фонд специалистов ветеранов завода.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВСЕХ РАЗДЕЛОВ

ИСТОРИИ ЗАВОДА:

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

СТАНОВЛЕНИЕ

Глава 1. Завод у подножия Ильмен

Глава 2. Испытание на прочность

Глава 3. Курсом технического прогресса

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ЗРЕЛОСТЬ ЗАВОДА

Глава 1. Пятилетка «Урала»

Глава 2. За эффективность и качество

Глава 3. Шаги генеральной реконструкции

Глава 4. Дважды орденоносный*

(*Каждая глава имеет свои подглавы с отдельными заголовками).

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

СТАНОВЛЕНИЕ

ГЛАВА 1

ЗАВОД У ПОДНОЖИЯ ИЛЬМЕН.

НА НОВОМ РУБЕЖЕ

В начале Великой Отечественной войны по решению Государственного комитета обороны на Урал из западных районов страны перебазировались важнейшие заводы и фабрики. В их числе — автозавод имени Сталина (МосЗИС). Цехи и службы завода были размещены в Челябинске, Шадринске, Троицке, Ирбите. А вскоре, после решения ГКО от 30 ноября 1941 года о строительстве Миасского автомобильного завода, люди и оборудование МосЗИС, направленные по первоначальному варианту в город Ульяновск, прибыли в Миасс.

По поручению директора Московского автозавода И. А. Лихачева в Миасс для выбора строительной площадки предварительно приехала группа специалистов. Среди них — главный инженер автозавода Е. Б. Арманд, назначенный 21 октября 1941 года исполняющим обязанности директора пока еще не существующего автомобильного завода, и Г. З. Шмаглит — его заместитель по строительству. Они решили, что строительная площадка находившегося на стадии «замораживания» шарикоподшипникового завода Наркомата боеприпасов у Ильменского заповедника — наиболее подходящее место для размещения цехов предприятия. Здесь имелось все необходимое — сырьевая и промышленная базы: Магнитогорск, Златоуст, Челябинск могли обеспечить энергией, металлом, углем; в самом Миассе — торф, лес, вода, людские ресурсы, жилье. Государственный комитет обороны выбор места одобрил, и 10 декабря площадка была передана автомобильному заводу.

Предполагалось, что основу производства составят литейный цех серого чугуна и механические цехи для обработки деталей мотора. Войдя в систему автозаводов имени Сталина, Миасский автомобильный будет получать поковки и детали холодной штамповки с Челябинского кузнечно-прессового завода, карбюраторы и другие узлы — с Шадринского радиаторного завода. Вскоре из Троицка в Миасс стало прибывать литейное оборудование.

В Челябинске создается центр, руководивший размещением автомобильной промышленности на новых местах, — ГлававтоЗИС. Возглавил управление московским автогигантом видный деятель автомобильной промышленности Иван Алексеевич Лихачев. Он непосредственно руководил работой по эвакуации и реэвакуации людей и оборудования, становлению заводов на новом месте.

«В конце ноября 1941 года автозаводцы собрались в Челябинске в Наркомате у С. А. Акопова. К вечеру этого дня из Москвы прилетел И. А. Лихачев и прямо с аэродрома приехал к С. А. Акопову. На совещании было решено просить разрешения правительства на использование площадки оборонного завода в Миассе. С этими предложениями С. А. Акопов обратился в ГКО. На другой день рано утром он сообщил И. А. Лихачеву, что ночью звонили из Москвы и просили дать более конкретные предложения по Миасскому варианту. Теперь в Миасс направились нарком и директор... Добрались до стройплощадки. Около разведенных костров кучками сидели и грелись люди. Запорошенные снегом котлованы, коробка здания без окон и дверей. К стройке вплотную подступал сосновый лес. Подошли к группе рабочих, поздоровались,

спросили, как идут дела. «Да вот стоим, кирпича нет. Война идет, а мы еле-еле работаем», — отвечали они с горечью. Осмотр площадки не принес большого утешения, но другого выхода не было».

(Г. З. Шмаглит, заместитель директора по строительству).

Прежде всего предстояло решить вопрос с жильем.

«Как-то утром в кабинет ко мне вошел плотный человек среднего роста, с небольшими черными усами. «Лихачев, — представился вошедший, — начальник автомобильного главка. В ваш город прибывает часть Московского автомобильного завода, — продолжал Иван Алексеевич. — Решено на первых порах наладить здесь производство моторов и коробок скоростей... С заводом придет много специалистов, квалифицированных рабочих...» «А где мы расселим людей?» — невольно вырвалось у меня. Действительно, город маленький. Коммунальных домов всего десятка полтора, да и те заселены эвакуированными сверх всякой нормы. «Попросим местных жителей потесниться, — сказал И. А. Лихачев. — Часть людей разместим в окрестных селах, будем строить временные помещения, а потом и постоянное жилье».

(С. К. Петров, секретарь Миасского райкома партии).

За годы войны Миасс приютил отделение Академии наук СССР, два исследовательских института, три завода, вуз.

Небольшой город был наводнен эвакуированными из разных районов страны. Даже в станционном поселке, селах Сыростан, Тургояк домовладельцам пришлось потесниться. На одного человека кое-где приходилось до двух квадратных метров жилой площади. Несмотря на отсутствие свободных площадей. Лихачеву удалось договориться с секретарем Миасского райкома партии С. К. Петровым об изыскании новых резервов.

Едва прибыли в Миасс первые эшелоны, участок разгрузки протяженностью в 360 метров в считанные часы стал похож на муравейник: предстояло переместить горы металла. До полусотни человек на железных листах, на катках тянули станки и оборудование на заводскую площадку. Не было механизмов и машин, свирепствовали лютые морозы. Москвичи, в большинстве прибывшие в легкой для уральской зимы одежде, преодолевшие в теплушках трудный путь длиной более чем в две тысячи километров, валились с ног от усталости. Но все помыслы были подчинены задаче: пустить завод и наладить выпуск продукции для фронта.

Кадровый работник автозавода, заслуженный рационализатор РСФСР А.И. Маланин годы спустя так вспоминал о тех трудных днях:

— «Разгружали оборудование; когда не было трактора — на себе перевозили станки в цех и монтировали их. Озябнешь, погреешься у костра — и снова за работу в лютый мороз. Каждый отдавал все силы, каждый был готов заменить товарища на любом участке работы. Побороли все трудности».

А трудностей было много... Первыми впрягались в лямки, поддерживали боевой дух своих товарищей коммунисты, лучшие работники завода: М. П. Семенов, Д. П. Кочин, Н. П. Ефимов, В. И. Бурмистров, Б. И. Панков, Н. И. Коловершин, И. Д. Архаров, Б. П. Плешаков, С. А. Пралыгин, М. И. Дымов, С.В. Зуев, И. Н. Молодилов.

Благодаря умело организованной работе и самоотверженному труду всех работников завода независимо от рангов, удавалось за сутки выгружать до 50 вагонов.

Двадцать восьмого декабря 1941 года 57 членов и 10 кандидатов в члены ВКП(б) собрались на первое заводское партийное собрание. С докладом «О задачах партийной организации в период пуска завода» выступил Г. З. Шмаглит. Председательствующий на собрании Иван Титович Федорович — до приезда в Миасс заместитель секретаря парткома — обратился к коммунистам:

— «Наша парторганизация является частью передовой партийной организации Пролетарского района города Москвы. Мы должны оправдать и закрепить это в новых условиях».

Собрание постановило: «Возглавить работу по выгрузке и монтажу станков, проверить работу разгрузочной площадки и принять меры по сохранению оборудования. Обязать дирекцию завода принять меры по улучшению питания рабочих...» В числе первоочередных были поставлены задачи по увеличению темпов строительных и монтажных работ, набору и подготовке кадров, устройству быта рабочих. Избрали боевой штаб коммунистов — партийное бюро.

В него вошли: И. Т. Федорович, ставший парторгом ЦК ВКП(б) на заводе, Г.З. Шмаглит, Ф. П. Хромов, П. В. Семин, А. Ф. Кузнецов, Т. Н. Кудинова.

Партийные группы создавались в цехах и на строительных площадках. На 9 января 1942 года партийная организация на новостройке состояла из 150 коммунистов, объединенных в 12 партгрупп.

Набирала силу профсоюзная организация, возглавляемая председателем завкома Николаем Лаврентьевичем Яциком. Боевитой становилась заводская комсомольца со своим вожаком, молодым коммунистом Николаем Андросовым. Активом завода в короткий срок была организована редколлегия рукописной газеты «Сталинец». Редактором газеты назначили коммуниста инженера А. И. Левина. Секретарем ЦК ВЛКСМ на заводе стал Н. Н. Андросов.

Коммунисты и комсомольцы работали на самых трудных участках: они отвечали за проектирование, строительство, монтаж, расселение прибывающих работников и их семей. Большую помощь им в повседневной деятельности оказывали агитаторы.

В первые дни становления завода направляли энергию людей на выполнение поставленных задач такие руководители, как главный механик по разгрузке эшелонов Е. В. Загвоздкин, начальник разгрузочной площадки А. П. Дашевский, начальник транспортного отдела П. Г. Карлин, а также А. Ф. Кузнецов, исполнявший обязанности начальника созданной в январе ремонтно-строительной конторы, начальник коммунального отдела Н. И. Семенов.

Семнадцатого февраля 1942 года И. А. Лихачев назначил директором строящегося автомобильного завода механика К. Д. Дурнова. Трудно приходилось новому директору, не имевшему большого опыта руководящей работы. Оправдать высокое доверие помогло Кузьме Даниловичу «лихачевское» правило: в работе нет мелочей. Каждую большую и малую проблему он изучал с дотошной скрупулезностью. Постоянно получал поддержку от самого Лихачева, который утверждал проекты на месте, в Миассе. Сын рабочего бетонщика Кузьма Данилович Дурнов начал трудовую деятельность в 15 лет. Лишь при Советской власти смог пойти учиться. Окончил вечернюю школу, был слесарем, электромонтером, прорабом монтажных работ. В 1932 году окончил Московский энергетический институт. Несколько лет работал инженером, механиком на Московском автозаводе. (За умелую и плодотворную работу в качестве директора Миасского автомобильного завода будет награжден орденом «Знак Почета»).

...К Ивану Алексеевичу Лихачеву шли за советом и поддержкой рабочие и инженеры, служащие и руководящие работники, и каждого он внимательно выслушивал, все вопросы решал оперативно, без проволочек. Люди тянулись к нему, веря в его незаурядный талант и человечность.

Девятнадцатого февраля 1942 года специальным приказом И. А. Лихачева на должности начальников цехов в Миассе были назначены талантливые инженеры завода. В. И. Лалыкин, под руководством которого впервые в СССР был внедрен в производство процесс газовой цементации, позволивший поднять производительность труда в два раза и улучшить качество автомобильных деталей, возглавил термический цех, П. В. Семин — литейный № 3 (серого чугуна), Я. Г. Поляков — литейный № 1 (ковкого чугуна), А. Л. Кацман — инструментальный, К. И. Баранов — моторный, Л.Я. Шаргородский — коробок скоростей, В. И. Силантьев — модельный, П.В. Хорошев транспортный, А. В. Фомин — центральную станцию испытания моторов (ЦСИМ), С. А. Орлов — ремонтно-строительный (РСЦ), П. Х. Филатов — железнодорожный, А. А. Щедринский — автоматный и холодной высадки. И. Д. Дмитриев — печной

цех. Главным металлургом был назначен Г. М. Коган, Н. В. Колбасова утвердили заместителем главного инженера. Заняли высокие должности В. П. Климов (начальник ОРСа), П. Д. Храмцов (помощник директора по коммерческим делам) и другие.

Во главе технологического отдела поставлен опытный технолог А. А. Андерс. Основной задачей ОГТ на новом месте стала подготовка производства коробок скоростей для легкого танка и самоходной установки. Техбюро цехов разрабатывали планировки размещения в цехах оборудования.

Главным конструктором автозавода стал А. С. Айзенберг, имевший опыт руководящей работы в КБ. При его участии в феврале сформировался конструкторско-экспериментальный отдел. Александр Семенович Айзенберг родился в 1908 году. Учился в Виннице в мехпрофшколе. Был слесарем-мотористом на заводе. После окончания Киевского политехнического института в 1930 году поступил на Московский автозавод, где работал инженером, конструктором, руководителем группы. (В Миассе, будучи главным конструктором, он внес большой вклад в создание форсированного двигателя «ЗИС-МФ» и его модификаций, а также в усовершенствование автомобилей «ЗИС-5», газогенераторных «ЗИС-21А», «ЗИС-51» и других.

За эту работу на УралАЗе награжден орденом Красной Звезды, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг»).

Начинать работу коллективам отделов приходилось практически на пустом месте. Для испытаний не было приборов, сами изготовляли даже простейшие чертежно-письменные «агрегаты», поэтому КБ на первых порах занималось, в основном, обеспечением проектной документации: двигателей и коробок перемены передач.

Главным инженером проекта строительства был Б. М. Байзерман. Следуя указанию И. А. Лихачева, вместо выпуска первоначально запланированных 150 моторов в сутки инженерами разрабатывался новый проект, предусматривающий производство на сто единиц больше - 250 моторов.

На все работы, для выполнения которых в мирное время планировались бы месяцы, сейчас давались недели, дни...

На строительных площадках быстро возникали стены будущих цехов. Строительством руководил М. А. Прихожан — перед войной управляющий строительным трестом в Туле. Для установки станочного оборудования организовали ударные группы, которые в последствии стали первыми звеньями монтажного цеха. Приказом директора для монтажников на особенно ответственных участках строительства поставили 20 коек. В приказе указывалось: «Быть на монтаже непрерывно».

День и ночь рабочие поддерживали костры, разогревая грунт, чтобы затем, орудуя кирками и ломом, выковыривать пласт за пластом твердую землю и обеспечить закладку фундамента. Станочники и наладчики обогревались у жаровен, по ночам между станков горели карбидные лампы. Вечерами, при свете тусклой электрической лампочки, собирались инженеры на совещание. И неизменно вставал вопрос о снабжении теплом. Выражение «создать плюсовую температуру» не сходило с уст рабочих и инженеров: оно означало, что задача решена, если спиртовой столбик поднимался хотя бы на один градус выше нуля. Без тепла не могли работать металлорежущие станки и машины, без тепла не могли работать и люди. Первый секретарь обкома партии Н. С. Патоличев помог заводчанам получить три паровоза. От паровозов протянули тепловые магистрали к цехам. Когда выходили из строя дымогарные трубы, котлы, выручал единственный на заводе дипломированный сварщик Иван Федорович Королев. Нередко, рискуя жизнью, входил, предварительно облитый холодной водой, в пылавшие жаром котлы и ликвидировал аварии. С такой же самоотверженностью действовал позже при ремонте заводской ТЭЦ. Он понимал: от него зависит работа всего завода. Весной 1942 года на предприятии началось возведение котельной.

А темпы строительства завода перечеркивали все представления о нормах и сроках. Например, в предельно короткий срок — за 21 день — был построен инструментальный цех.

Особенный пример трудового героизма показали энергетики нового завода, когда начались работы по подсоединению площадки новостройки к кольцу Уралэнерго. Эти работы проводились по заданию ГКО Наркоматом электростанций. На подмогу строителям треста «Донбассетъстрой» пришли автозаводцы. На своей территории соорудили электроподстанцию и провели со стороны города Карабаша восемнадцатикилометровую линию. Сквозь леса и снежные сугробы пробирались рабочие, расчищая трассу. Все делалось одновременно: лесорубы рубили вековые сосны; землекопы кострами отогревали промерзшую, крепкую, как камень, землю. Такелажники ставили мачты опор; плотники связывали эти опоры, а вслед за ними шли монтеры... Выло вынута 3 тысячи кубометров мерзлой земли, поставлены 144 тяжелые высоковольтные опоры. И на все что ушло всего 14 дней! А для пуска электроподстанции на заводе потребовалась всего неделя. А. П. Копылов, руководивший сооружением объекта, распорядился заложить фундамент не из бетона, а из... железнодорожных шпал. В предельно короткий срок строителями было сдано в эксплуатацию свыше 43 тысяч квадратных метров производственных помещений.

Все время в центре внимания стояли и вопросы быта. «Приступить к приемке в эксплуатацию от управления ОСМУ-4 жилых стандартных домов (кроме бараков) на поселке при ЗИС, котельной, водопровода, канализации и столовой. Наряду с приемкой перечисленных строений принять весь штат, все имущество, относящееся к обслуживанию принимаемых объектов, как-то: мастерские, подсобные помещения, лошади с упряжью и весь необходимый инвентарь к транспорту, материалы, инструмент и другое» (из приказа директора К. Д. Дурнова от 4 мая 1942 года).

23 апреля 1942 года закончился период эвакуации и последовавший почти одновременно период частичной реэвакуации и перераспределения между заводами Урала, Сибири, Поволжья оборудования Московского автозавода. Всего к этому времени поступило на миасскую площадку более 2000 вагонов с оборудованием, выгружать которое пришлось в основном вручную.

Из 1486 металлорежущих станков, установленных в цехах, 971 требовал ремонта, остальные нуждались в немедленной наладке. Некоторые станки прибыли вместе с инструментом. Благодаря этому отдельные линии быстро вступили в строй. Однако много было некомплектного оборудования. Наиболее важные части станков поставлялись на самолетах из Москвы и Куйбышева в Челябинск, оттуда на автомашинах в Миасс.

В эти дни почти все станочники, выполнявшие работу такелажников, каменщиков, бетонщиков, плотников, становились на наладку оборудования. Опытных наладчиков можно было пересчитать по пальцам. Один из них — Алексей Алексеевич Старостин, в числе первых занесенный в список наиболее квалифицированных наладчиков, когда стоял вопрос о том, кому строить завод на новом месте. Другой — Иван Тихонович Сущенко, старший инженер по наладке металлорежущих станков, ставший затем начальником секции наладки.

Впрочем, немало рабочих отлично знали свое дело, а некоторые могли, как говорится, «с закрытыми глазами» разобрать и собрать свой станок. И в этом нет ничего удивительного. Ведь они составляли ту часть наиболее квалифицированных кадров Московского автозавода, которую администрация не отпустила на фронт, отдавая себе трезвый отчет о том, что победу в войне может обеспечить лишь прочный тыл. И все очень скоро поняли, что в тылу — фронт трудовой.

РАБОТА В ТЫЛУ –
РАБОТА ДЛЯ ФРОНТА.

16 марта 1942 года в моторном цехе была изготовлена первая деталь — поршневое кольцо. Мастер отделения Федор Михайлович Хиронников, взяв еще теплую, сверкающую деталь, долго всматривался в нее, вертел в руках, как бы определяя, какой воды этот «алмаз», и, после тщательного замера штангенциркулем, подняв над головой, объявил:

— «Сохраним для потомков!»

Долгие годы бережно хранили первое изделие автозаводцы. А 5 июля 1969 года, в день открытия заводского музея истории и трудовой славы, оно было передано туда на вечное хранение.

В цехе коробок скоростей с волнением готовились к выпуску первой продукции старые кадровики — мастера Д. И. Савенков, Б. П. Плешаков, М.Я. Белков, наладчик Н. С. Люкшенков — участники создания первых советских автомобилей. Они, как и многие другие работники, не имея необходимой техдокументации, налаживали технологические процессы по памяти, делали так, как было на Московском автозаводе. Здесь же шлифовал детали коробок скоростей один из лучших молодых рабочих-новичков, житель Миасса Василий Густоев. Он, как и десятки других его сверстников, вскоре ушел на фронт.

Ровно через месяц после выпуска поршневого кольца — 16 апреля — завод облетела радостная весть: «Собрана для фронта первая коробка перемены передач!» — был пущен первый цех завода. Прошли короткие митинги, все поздравляли друг друга с победой.

А в канун Первомайских праздников, 30 апреля, на испытательную станцию (ЦСИМ) сборщики сдали первый уральский автомобильный мотор. Его непосредственными создателями были старший мастер сборки А. А. Яичников, слесари-сборщики А. В. Ефремов, А. И. Савельев, слесарь-ремонтник Г. П. Чижилов, один из борцов за качество — мастер ОТК В. Н. Артемов и другие. Рождался мотор трудно. Продвигаясь по конвейеру, он надолго останавливался, но обрастал все новыми деталями. Под конец мотор попал в руки окрасчицы Павловой. Простой малярной кистью (окрасочная камера была еще не готова) она придала частям мотора зеленый цвет... У стенда испытательной станции собрались руководители, рабочие, инженеры, техники. Всех охватило волнение. В наступившей тишине раздалась команда: «Запускай!» И вот в просторном цехе загудел оживший двигатель. Голос мотора возвестил о том, что далеко от фронта, на Южном Урале, у подножия Ильменских гор, родился новый завод.

С этого времени стремительно развивались темпы производства автомоторов и коробок скоростей.

С 15 октября 1942 года на предприятии выходила заводская многотиражка «Мотор», переименованная позднее в «Уральский автомобиль». Газета, привлекая актив, из номеров, номер становилась «участником борьбы за быстрейшее строительство цехов и полную отдачу сил для выпуска продукции фронту». Сатирические стихи, статьи и фельетоны смело указывали на недостатки ОРСа, рабочих столовых и т. д.

Главное же внимание печатного органа было направлено на освещение зарождающихся в цехах починов и передового опыта новаторов — рабочих, инженеров. Каждый номер (создававшийся «слепой» печатью на оберточной бумаге) вызывал живейший интерес и находил широкие отклики среди тружеников новостройки.

Первыми активными корреспондентами были рабочие, мастера, инженеры, технологи: Н. П. Ефимов, Ф. Н. Назаркин, И. С. Лосев, Н. Н. Чиж, позднее — И. Быков, И.Валитов, Г. Поваров, П. Ястребцев и другие.

В цехах выходили стенные газеты «За боевую технику», «Боевая комсомольская», «Модельщик», «Пирометрист» и ряд других.

В 1942 году завод поставил фронту и народному хозяйству 9303 мотора и 15 тысяч коробок. Эти успехи миасских моторостроителей были по достоинству оценены партией и правительством. За выпуск коробок скоростей для фронта в январе 1943 года группа автозаводцев была награждена орденами и медалями: директор завода К. Д. Дурнов и парторг цеха коробок

скоростей И. М. Аверьянов — орденами «Знак Почета», начальник цеха Л. Я. Шаргородский — орденом Красной Звезды, а мастера М. Я. Белков и Б. П. Плешаков — медалями «За трудовую доблесть».

С пуском завода перед руководством остро встал вопрос о дальнейшем его расширении, пополнении новыми кадрами. Несмотря на сравнительно быстрое увеличение численности работников предприятия (к 1 января 1942 года из Москвы прибыло 812 человек, а к 1 мая — уже 2 тысячи), потребность в людях определялась не менее чем в 7 тысячах. В это время максимум усилий для привлечения кадров на завод приложили помощник директора по кадрам А. П. Чураев, начальник отдела кадров Н. Р. Семин, а по размещению работников по квартирам В. А. Початов, Н. И. Певнев.

Весной из Ульяновска прибыла большая группа рабочих и инженеров — несколько сот человек. В их числе — заместитель главного энергетика завода А. М. Свищев, начальник телефонной станции Г. М. Мочалин. Вместо имевшихся к тому времени трех телефонов под руководством Мочалина была установлена на заводе своя телефонная станция.

В середине 1942 года из команды выздоравливающих солдат пришла первая подмога — 1600 бывших красноармейцев. Люди в гимнастерках, бушлатах, шинелях встали к станкам, освоили другие рабочие профессии.

Поступали на завод жители города, окрестных деревень, в основном подростки и женщины. Большую помощь в обеспечении кадрами оказали новостройке Миасский райком ВКП(б) и областной комитет партии. Они направляли на завод десятки комсомольцев и коммунистов — боевой авангард рабочих коллективов.

Решалась задача с кадрами, постоянно возникали другие трудности: обеспечение жильем, транспортом. В 1942 году 6800 человек жили в частных домах, находившихся в радиусе 10—12 километров, а кое-кто добирался до завода и за 30 километров. Не хватало машин для перевозки людей, не хватало шоферов, не хватало топлива для машин. Автомобили переводили на газогенераторное топливо, что снижало их мощность, проходимость; зимой они часто увязали в глубоком снегу, в распутицу — в непролазной грязи. Многие рабочие, инженеры, служащие часто ночевали в цехах, в канцеляриях, в клубах, в школах — кто где мог.

Руководство завода, городское руководство прилагали все усилия, чтобы облегчить положение трудящихся. По железнодорожной ветке от завода до станции Миасс пустили мотовоз для перевозки пассажиров. По инициативе комсомольцев завода началось строительство узкоколейки для города. Постепенно развивалось жилищное, бытовое строительство. В течение 1942 года рядом с заводом построили три дома, четыре барака, две землянки, в которых разместились более 1100 человек. В местах расквартирования работников предприятия организовали шесть столовых и шесть торговых точек.

Много заботы администрация и парторганизация завода проявляли о молодежи, чей вклад в общее дело с каждым днем становился все более ощутимым. По распоряжению директора К. Д. Дурнова в бараках организовали комсомольско-молодежное общежитие на 150 мест, которое, как постановили сами комсомольцы, стало школой большевистского воспитания и взаимовыручки.

«Для улучшения быта молодых рабочих приказываю: изготовить для общежития 15 столов, обитых дерматином, тумбочек 75 штук, вешалок 10 штук по 20 крючков. Выделить для молодежного общежития необходимые материалы. Немедленно выделить из фондов завода для остро нуждающихся молодых рабочих 300 пар обуви, 500 пар постельного белья и верхней одежды. Для молодых рабочих в возрасте до 16 лет, одиночек, организовать трехразовое питание» (из приказа директора К. Д. Дурнова от 31 октября 1942 года).

Рабочие и сами заботились о своем быте. В короткий срок организовали баню, пекарню, магазин, клуб, почту, санпропускник. И все же этого было мало, чтобы обеспечить трудящимся нормальный быт. Нехватка топлива и теплой одежды, питания сказывалась: истощение орга-

низма, простудные заболевания стали обычным явлением. В ослабленном состоянии рабочие становились за станки, к концу смены кого-то приходилось укладывать в постель.

Заводскую поликлинику с небольшой группой медиков, возглавлял старый кадровик поликлиники Московского автозавода И. И. Лейбман. Его высокую, сутуловатую фигуру можно было видеть в рабочих бараках и землянках в любое время суток. В тяжелых условиях создавалась медсанчасть. Поначалу поликлиника вместе с аптекой и лабораторией помещалась в трехкомнатной квартире частного дома, затем ей отвели помещение в бараке. Недоставало оборудования и медикаментов. В эти дни прежде всего завком помогал наладить работу медиков.

Бывший хирург поликлиники Серафима Николаевна Домникова вспоминает:

— «Из всех сил старались облегчить тяжелое положение людей первые заводские врачи А. Е. Куляшова (впоследствии заслуженный врач РСФСР), опытный врач С. В. Блох, медсестры В. С. Лузина и А. К. Семенова, зубопротезист И. Р. Калик. Добрым словом надо вспомнить прибывшего в то время с трудовым батальоном фельдшера В. В. Гойло, который после войны в течение многих лет являлся заместителем главврача заводской поликлиники, заведующего аптекой А. Я. Приходьского. Было настоящим счастьем, когда поликлинике передали один из выстроенных бараков.

В нем мы организовали стационар на 20 коек, куда сразу же уложили больных. Несколько раз в заводских бараках возникали эпидемии, но были вскоре ликвидированы. Всем приходилось очень тяжело. Мы с заботой относились к больным, а они с пониманием к нам. Радостно осознавать, что бывшие, казалось, безнадежно больные живут и сейчас, растут их внуки, многие работают на заводе, приумножают традиции своих отцов».

...Рост численности рабочих порождал проблему обучения новичков, многие из которых никогда в глаза не видели станков. Учебе уделялось много внимания буквально с первых дней становления предприятия. 2 января 1942 года приказом № 2 по Миасскому автозаводу был организован отдел технического обучения. Еще раньше, в декабре 1941 года, в городе был открыт автомеханический техникум, в котором стали обучать по одной специальности — «Холодная обработка металлов резанием». Приходили подростки из ФЗО, ремесленного училища. Подростки в суконной форме стали привычными в цехах. Эти «солдаты трудового фронта», у которых война отняла детство, работали, выполняя взрослые нормы. Ускоренными методами велась и переквалификация кадровых рабочих. Всего за 1942 год обучалось на курсах 2352 человека.

В 1943 году Советское правительство, заботясь о судьбах юношей и девушек, оторванных войной от учебы, приняло постановление об организации вечерних школ. Вскоре для работников завода была создана ШРМ № 2, главными организаторами которой явились комсорг ЦК ВЛКСМ на заводе Н.Н. Андросов, парторг ЦК ВКП(б) на заводе И. Т. Федорович, директор школы С. М. Артемьев. Учителей не хватало. Так, в 9—10 классах не преподавалась литература. Директору Артемьеву удалось уговорить проводить уроки учителя литературы И. Д. Обвинцева, который пешком ходил со станции Миасс в Октябрьский поселок автозаводцев. Он приложил немало усилий, чтобы увлечь своим предметом сидевших за партами после длинного рабочего дня полуголодных учеников. Иван Дмитриевич отдал многие годы жизни делу народного образования, работая в школах поселка автозавода.

К началу 1943 года Миасский моторный стал мощным предприятием, способным выполнять сложные задачи. Этому в большой степени способствовало развитие социалистического соревнования.

Одним из наиболее значительных начинаний явилось движение молодежи за звание фронтовых бригад, возникшее по инициативе трудящихся Горьковского автозавода и Уралмаша. 31 декабря 1941 года со страниц «Комсомольской правды» горьковчане призывали: «Создавайте, комсомолцы, на своих предприятиях фронтовые бригады. Пусть они будут

образцом для всех рабочих, пусть они покажут всем, что значит работать по-военному». В числе первых подхватили этот призыв автозаводцы Миасса. Получив поддержку партийной организации завода, молодые работники вскоре перевернули всякое представление о нормах, о процентах выработки. Несмотря на то, что в составе таких бригад работали, как правило, подростки 14—15 лет, они добивались трех-четырёхкратного и даже шестикратного перевыполнения норм. К февралю 1943 года на заводе было создано 13 фронтовых бригад.

«В труде, как в бою!» — такой лозунг выдвинули фронтовые бригады автозавода. Звание «фронтовая» присваивалось с правом носить имя героя Отечественной войны. Его заслужили: бригада Раисы Карякиной имени Тимура Фрунзе; бригада Ольги Храпунковой имени Марины Расковой, завоевавшая в июне 1943 года первое место в соревновании молодежных бригад завода; бригада Георгия Тютёва, которой неоднократно присуждалось переходящее Красное знамя горкома комсомола; бригада Михаила Голубева имени Лизы Чайкиной и другие. В декабре 1943 года на Всесоюзном совещании бригадиров комсомольско-молодежных коллективов Михаил Голубев рассказывал, что на заводе работает 52 комсомольско-молодежные бригады, обещая трудиться, не жалея сил, чтобы приблизить час победы Красной Армии.

Широкий размах получило социалистическое соревнование среди мастеров завода. Пяти правофланговым из них — И. И. Комарову, А. И. Гришину, А. Л. Шевелеву, Н. П. Ефимову, П. Е. Косенко — по приказу наркома С. А. Аكوпова были вручены значки «Отличник социалистического соревнования НКСМ». В октябре 1942 года среди мастеров возникло соревнование за звание «Лучший мастер периода Отечественной войны». Этого звания в июле 1943 года удостоились инструментальщики В. И. Бурмистров, Н. П. Ефимов, А. Л. Шевелев, бригадир стерженщик литейного цеха № 3 М. Г. Гуральник, начальник участка моторного цеха Ф. Н. Назаркин и мастер термического цеха И. Е. Петриди.

Социалистическое соревнование во всех подразделениях завода было направлено, главным образом, на подготовку трудовых подарков фронту. Среди молодежи развернулось движение за сбор денег в Фонд обороны, заработанных во внеурочное время. Отличилась бригада девушек, возглавляемых Аней Быстрыковой. Девушки изготовили во внеурочное время 7000 колец для агрегатов, вместо 3000 обещанных. Рабочие военизированной охраны, инвалиды Отечественной войны, отчислили от своей зарплаты 8800 рублей на подарки воинам Красной Армии. К 23 февраля 1943 года по инициативе работников моторного цеха был организован сбор подарков для действующей армии. Кроме того, автозаводцы собрали средства для танковой колонны и для постройки подводной лодки «Челябинский комсомолец». Сотни тружеников предприятия внесли наличные деньги, отчисления в счет зарплаты, компенсации за неиспользованные отпуска.

Заводская многотиражка напечатала в одной из своих полос: «Знай же, товарищ, пославший письмо, кисет, табак, зажигалку, платок, расческу, — знай, что получивший твой подарок и согретое лаской письмо будет драться с врагом до последнего дыхания». Автозаводцы, во всем необходимом испытывая крайнюю нужду, к 23 февраля отправили в посылках для действующей армии около 750 килограммов мясных продуктов, более 18 килограммов масла, 4 килограмма конфет, а также много шерстяных перчаток и носков, портсигаров и зажигалок, изготовленных на заводе, писчей бумаги, карандашей и т. п. Вместе с посылками отправляли письма, в которых поздравляли воинов с успехами: к своему 25-летию Красная Армия почти полностью очистила от фашистов Северный Кавказ, Харьков, Ростов-на-Дону, Ворошиловград, десятки городов и тысячи населенных пунктов Советской земли.

В первые дни весны 1943 года началось создание особого Уральского добровольческого танкового корпуса. Весть об этом вызвала огромный патриотический подъем в коллективе автозавода.

Сотни заявлений с просьбой зачислить в корпус были поданы в эти дни. В партком то и дело приходили инженеры, техники, рабочие, коммунисты и беспартийные; были среди них и женщины.

Не многих смогла отпустить дирекция на фронт: в тылу тоже ковалась победа.

Выпало стать добровольцем Александру Ченчикову. На митинге 1 мая 1943 года перед отправкой на фронт он сказал товарищам:

— «Пять моих братьев начали дело истребления фашистов, и я даю слово бить проклятых фашистов, не жалея сил!»

И выполнил клятву солдат: за ратные

подвиги он награжден несколькими орденами и медалями.

Автозаводцы не забывали своих товарищей-фронтовиков. Они работали под девизом: «В военное время выполнять по две нормы!»

Шлифовщик Д. Стрелкин, стерженщица М. Кузнецова, наладчицы М. Зайцева и С. Гальмутинова, имея высокий процент выработки, первыми на заводе открыли лицевые счета. Стать передовиками труда помог выдвинутый ими лозунг: «Выполнив свою норму, выполни и норму товарища, ушедшего на фронт!»

ИЗ АВТОМОТОРНОГО – В АВТОМОБИЛЬНЫЙ

В начале 1943 года автозавод вступил в новую фазу своего развития. 14 февраля вышел приказ Наркомата среднего машиностроения: «В соответствии с решением ГКО переименовать Миасский завод имени Сталина в Миасский автомобильный завод имени Сталина». Это означало, что на Урале появилось самостоятельное предприятие по производству автомобилей, не являющееся больше филиалом Московского автозавода.

Труженики предприятия с радостью встретили новое задание Родины: в 1944 году начать производство грузовиков. Многие рабочие собирали первые советские автомобили и мечтали вернуться к любимому делу.

Директором завода был назначен главный инженер Глававтопрома Григорий Сергеевич Хламов.

В это время на заводе создается управление по расширению завода (УрЗИС). Г. С. Хламов по совместительству стал директором управления, К. Д. Дурнов — его заместителем.

Григорий Сергеевич Хламов родился в семье крестьянина. В 1918 году, 15-летним юношей он устроился возчиком, затем масленщиком; позже был заведующим Муромским РОНО. В 1932 году окончил механический факультет Московского автотранспортного института имени Ломоносова и был направлен на Горьковский автомобильный завод, где от мастера вырос до заместителя директора по строительству. Затем Г. С. Хламов работал главным инженером Московского автосборочного завода имени КИМ; в 1942 году назначается главным инженером Главного управления автозаводами... Работая директором УралАЗа, был награжден орденом Ленина. (В 1950 году Г. С. Хламов стал лауреатом Государственной премии СССР за освоение массового выпуска автомобилей «Победа», тогда же назначается министром авто-тракторной промышленности СССР, через семь лет — начальником отдела автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения Госплана СССР.)

В марте на собрании партийно-хозяйственного актива, обсуждавшем вопросы выполнения решений ГКО по строительству, новый директор сразу поставил высокую цель, определив курс будущего развития предприятия:

— «Наш завод не должен быть провинциальным, — горячо обратился он к собравшимся, — а должен стать ведущим заводом в области автомобилестроения!»

Из Ульяновска начало прибывать оборудование главного конвейера, цехов кузовного шасси, модельного во главе с начальниками Д. В. Лясковским, С. Д. Прохоровым, Б. Я. Коганом, С. А. Виноградовым и часть людей и оборудования инструментального цеха.

Реорганизация производства не должна была отрицательно влиять на выпуск моторов и коробок скоростей — продукцию предстояло увеличивать. Задача усложнилась. Появились новые трудности. К концу 1942 года мощность генерального подрядчика ОСМУ-4 была неожиданно снижена из-за перевода ресурсов Миасского автозавода на другие стройки. И к началу 1943 года осталось почти вдвое меньше строителей, чем полгода назад. В условиях перестройки, казалось бы, завод мог рассчитывать на помощь, вместо этого он вынужден был помогать сам как строительными материалами, так и людьми. Из новых резервов строителям направили 900 рабочих.

Однако правильная перестановка сил, мобилизация людей позволили заводу в апреле 1943 года стать в ряды передовых предприятий Наркомата среднего машиностроения и завоевать Красное знамя ГКО.

С созданием Уральского автомобильного завода Миасс стал городом областного подчинения.

В апреле состоялась первая городская партийная конференция. Большинство делегатов — 76 человек — представляли автозаводцы. В состав городского комитета партии от автозавода вошли Г. С. Хламов, И. С. Митрович, И. Т. Федорович, Н. Н. Чиж, П. В. Семин, П. И. Шувалов, С. А. Орлов, В. П. Климов и П. М. Волков. Первым секретарем Миасского комитета ВКП(б) коммунисты избрали Ивана Степановича Митровича.

В эти дни комсомольцы завода собрались на свою первую конференцию. В состав комитета ВЛКСМ вошли лучшие представители молодежи: Андросов (секретарь), Боришанский, Карноухов, Быстрякова, Комлева, Котляр, Лавыш, Вольпин. Авангардная роль коммунистов и комсомольцев повседневно проявлялась в их производственной деятельности.

На предмайской вахте, готовясь к вступлению в партию, комсомольцы инструментальщики В. Широков, Н. Козлов и Л. Ползиков выполняли нормы на 400 процентов. Отличился Виктор Широков, выдавший за смену 1212 процентов нормы. Городской комитет партии приветствовал его героический труд посланием, в котором говорилось: «Вы на деле показали, как нужно усилить помощь наступающей Красной Армии. Горком ВКП(б) уверен, что Вашему примеру последуют шлифовщики и рабочие других профессий всех предприятий и учреждений...» Вслед за Широковым выполнил норму апреля на 1988 процентов (почти в двадцать раз больше планового задания) шлифовщик автозавода Евгений Алексеевич Агейкин.

На предприятии широко распространилось движение двухсотников, трехсотников. Среди тех, кто выполнял четыре, пять и более норм в смену, были Н. П. Козлов, Л. Л. Ползиков, Е. А. Агейкин, П. Е. Косенко, Д. С. Стрелкин, В. С. Розов, Д. М. Зотов, Н. П. Давыдкин, М. А. Филатов, Н. В. Дещов и другие.

Большую помощь в работе производственникам оказывали изобретатели и рационализаторы, для которых в технологическом отделе было создано бюро рабочего изобретательства (БРИЗ). Только от внедренных за полугодие 1943 года предложений изобретателей и рационализаторов, таких, как Левин, Гончаров, Генкин, Зотов и другие, годовой эффект составил 681 тысячу рублей.

В августе-сентябре 1943 года был создан техсовет изобретателей при заводском комитете профсоюза. В него вошли лучшие специалисты. Таким образом, с середины 1943 года изобретателям и рационализаторам стала оказываться всемерная помощь и поддержка.

Особое место среди изобретений заводчан получила разработанная и выполненная коллективом инструментального цеха сборная конструкция червячных фрез, над созданием которой работали Н. П. Козлов и В. В. Якиманский. Их фреза давала при изготовлении четырехкратную экономию быстрорежущей стали и значительно сберегала рабочую силу. Новшество

явилось толчком к переводу других видов режущего инструмента на сборные конструкции. Предложение дало 56 тысяч рублей экономии в год. А червячная фреза вскоре нашла широкое применение на многих заводах страны.

Для уменьшения расхода остродефицитной стали и ферросплавов коллективами литейного цеха № 1 и инструментального был разработан оригинальный способ получения новой быстрорежущей стали путем переплавки отходов с минимальной добавкой свежих ферросплавов. Только за счет уменьшения расхода вольфрама годовая экономия составила примерно 1,25 миллиона рублей.

Большое распространение нашло на заводе применение поверхностной электрозакалки некоторых деталей по методу профессора В. П. Вологодина, в том числе такой сложнейшей детали, как кулачковый вал. Поверхностная закалка кулачковых валов в стране производилась еще на одном родственном предприятии по американской технологии «ТОККО».

На Уральском автозаводе для этой детали была разработана оригинальная технология, имевшая ряд преимуществ перед американской. Вскоре после окончания войны применение этого метода дало заводу много миллионов рублей за счет экономии мазута, химикатов, жароупорных высоколегированных сталей. Цикл обработки деталей сократился от 25—30 часов до нескольких минут. Профессор В. П. Вологдин высоко оценил работу инженеров В. И. Лалыкина, С. Е. Рыскина, К. З. Шепеляковского и других.

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.