

Этапы трудного пути: Ульяновский автомобильный завод в годы Великой Отечественной войны

С.А. Пьянков

Stages of the difficult path: Ulyanovsk Automobile Plant during the Great Patriotic War

S.A. P'YANKOV

Аннотация. В статье анализируются показатели производства Ульяновского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны. Рассмотрены процессы реорганизации предприятия в 1944 г., строительства нового автозавода и подготовки производства автомобиля с дизельным двигателем ЗИС-253. Автор делает вывод, что сложности военного времени, острый дефицит строительных материалов и трудовых ресурсов не позволили полностью реализовать проект по созданию нового дизель-моторного производства.

Ключевые слова: история автомобильной промышленности, Великая Отечественная война, Ульяновский автомобильный завод, УАЗИС, ЗИС-253.

Abstract. The article analyzes the performance of the Ulyanovsk Automobile Plant during the Great Patriotic War. The process of reorganization of the enterprise in 1944, the construction of a new car factory and the preparation for the production of a vehicle with a diesel engine ZIS-253 are considered. It was concluded that the difficulties of wartime, the acute shortage of building materials and labor resources did not allow the full implementation of the project to create a new diesel engine production.

Key words: history of the automotive industry, Great Patriotic War, Ulyanovsk Automobile Plant, UZIS, ZIS-253.

История Ульяновского автомобильного завода (УАЗ) насчитывает более восьми десятилетий. Научное осмысление истории автозавода началось в канун 25-летнего юбилея предприятия. Обстоятельства создания УАЗа исследовались в контексте истории эвакуации Московского автомобильного завода имени И.В. Сталина (с 1956 г. – Завод имени И.А. Лихачева) в годы войны¹. Отдельное внимание истории становления предприятия в годы войны было уделено на страницах очерка по истории УАЗ, подготовленного членами заводского литературного объединения в 1966 г.² Два десятилетия спустя вышла еще одна книга по истории УАЗа, подготовленная сотрудниками предприятия и журналистами³. Обе работы представляют собой очерки по истории предприятия и описывают

отдельные сюжеты из истории завода. В то же время комплексных данных, включающих информацию о структуре и динамике производства завода в годы войны, эти книги не содержат. Основными задачами настоящей статьи являются введение в научный оборот и анализ количественных показателей производства Ульяновского автозавода, изучение процессов реорганизации и строительства завода в контексте истории развития автомобильной отрасли Советского Союза в годы войны.

Обстоятельства создания Ульяновского автомобильного завода неразрывно связаны с историей Московского автомобильного завода имени И.В. Сталина (ЗИС). Производство автомобильной техники в Ульяновске было организовано в результате эвакуации промышленного оборудования и работников ЗИС в годы Великой Отечественной войны. Разместить советский автогигант в одном месте не представлялось возможным. Многие промышленные площади в Поволжье, на Урале, в Сибири были уже заняты предприятиями, эвакуированными из западных регионов СССР (Белорусская ССР, Украинская ССР, Прибалтика). Основную часть промышленных площадей, расположенных в глубоком тылу, где можно было разместить огромный автозавод, забронировали для предприятий авиационной, танковой промышленности, заводов по производству вооружения и боеприпасов. Производственные мощности и работников ЗИС вынужденно разделили на несколько самостоятельных производств и отправили на Урал – в Миасс, Челябинск, Шадринск, а также в Поволжье – Ульяновск⁴.

Этому решению предшествовал ряд сложных межведомственных согласований. Окончательное решение об отправке части ЗИС в Ульяновск было оформлено постановлением Государственного комитета обороны от 11 октября 1941 г. № 761сс «О частичной эвакуации Московского автомобильного завода имени Сталина». Под автомобильное производство отвели склады Главного таможенного управления Народного комиссариата внешней торговли⁵.

Эвакуация завода производилась в октябре-ноябре 1941 г. Первый эшелон с оборудованием прибыл из Москвы в Ульяновск 30 ноября 1941 г. Вслед за ним, с интервалами 2-3 дня, начали непрерывно прибывать эшелоны с оборудованием и другими грузами. До 1 января 1942 г. работники завода разгрузили около 2 тыс. вагонов с оборудованием и товарно-материальными ценностями⁶.

В 1942 г. автозавод в Ульяновске стал своеобразным пунктом по распределению и подбору оборудования для вновь организованных филиалов ЗИСа

Пьянков Степан Александрович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории и археологии Уральского отделения РАН. E-mail: klostefan@mail.ru.

P'yankov Stepan A. – PhD (History), senior researcher at the Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. E-mail: klostefan@mail.ru.

в Миассе, Челябинске, Шадринске, а также для восстановления автозавода в Москве. Необходимость эта возникла вследствие того, что при экстренной эвакуации из Москвы составы с оборудованием нередко переадресовывались, часть оборудования была утеряна, многие станки прибывали к месту эвакуации некомплектными. Поэтому в процессе перераспределения оборудования каждый станок осматривали технологи и после уточнения характеристик закрепляли за соответствующим заводом или цехом. Работа по подбору и распределению оборудования длилась несколько месяцев. В результате филиалы ЗИС получили комплекты оборудования, позволившие создать самостоятельные цеха ⁷.

На протяжении 1942 г. на Ульяновском автомобильном заводе имени И.В. Сталина (УльЗИС) удалось произвести 1 893 автомобиля ЗИС-5: 1 202 грузовика с бортовой деревянной платформой и 691 шасси (табл.). Строго говоря, Ульяновский автозавод выпускал грузовик ЗИС-5В, который по сравнению с довоенной версией автомобиля имел ряд упрощений ⁸. Однако в статистических сводках заводских отчетов автомобиль по-прежнему именовался ЗИС-5.

Производственные показатели завода были значительно ниже плановых. Однако необходимо отметить, что достигнутые, казалось бы, скромные результаты были не чем иным, как настоящим чудом. Это становится очевидным, если учитывать тяжелейшие условия труда и быта работников завода, колоссальные трудности со снабжением заготовками, деталями и материалами ⁹. Наряду со стандартной продукцией (автомобильной техникой), коллектив УльЗИС смог внедрить в производство новый для завода вид продукции – малолитражные двигатели Л 3/2. По некоторым позициям автозавод перевыполнил установленные нормативы. Например, выполненные заказы Народного комиссариата среднего машиностроения (НКСМ) превысили плановый показатель на 86,9 % (табл.).

Помимо автомобильной техники и малолитражных двигателей, автозавод в Ульяновске выпускал широкий ассортимент изделий. Одним из важных направлений деятельности УльЗИС было выполнение заданий НКСМ по производству различных деталей и заготовок, необходимых для других предприятий страны. Завод обеспечивал собственные потребности в инструменте и производил его по заказу других заводов. Сложное производство и перебои со снабжением обусловили необходимость выпуска на УльЗИС различных марок стали и заготовок. Дефицит строительных материалов и топлива заставлял руководство завода искать выход из сложной ситуации, организовать непрофильную для завода работу по заготовке дров. Деловая древесина, заготовленная работниками завода, использовалась для изготовления платформ грузовых автомобилей и деталей кабины, а также в строительстве (табл.).

Была в номенклатуре изделий завода и «спецпродукция», которая в статистических формах годовых отчетов завода не отображалась отдельной

строкой, однако имела весьма важное значение. Речь идет о малокалиберных снарядах, которые изготавливал инструментальный цех № 2¹⁰.

По замыслам руководства страны, после эвакуации Московского ЗИС и создания производства на новых местах нужно было увеличивать производство автомобильной техники, крайне необходимой для Красной армии. Опыт первого года работы автозаводов ЗИС после эвакуации показал сложность доставки деталей и узлов автомобилей с Урала в Ульяновск, что негативно сказывалось на графике и объемах производства¹¹. Постановлением ГКО № 2721с от 8 января 1943 г. «Об организации законченного производства автомобилей на автозаводах имени Сталина Наркомата среднего машиностроения» предписывалось организовать автомобильный завод на базе существующих цехов Миасского автомобильного завода в кооперации с Шадринским автоагрегатным и Челябинским кузнечно-прессовым заводами. Для организации законченного цикла производства автомобилей на Урале необходимо было перевезти оборудование с Ульяновского автозавода в Миасс¹². Делалось это для сокращения транспортного плеча и снижения издержек производства. При этом особое внимание в постановлении уделялось проблеме создания и производства новых образцов техники. Ульяновскому автозаводу в этих планах отводилась своя роль.

Постановление ГКО обязывало организовать на УльЗИС производство новых моделей автомобилей и агрегатов (газогенераторных установок и автомобилей повышенной проходимости ЗИС-32). Кроме того, завод должен был производить запасные части к ним. При этом на УльЗИС планировали сохранить производство малолитражных двигателей и боеприпасов. Выпуск автомобилей ЗИС-32 на Ульяновском автозаводе предполагалось начать с 1 июля 1943 г. и изготовить в июле 50, а в августе 1943 г. – 100 автомобилей¹³.

Автомобиль ЗИС-32 представлял собой полноприводную модификацию ЗИС-5 с колесной формулой 4x4. Грузовик повышенной проходимости был спроектирован до войны в Научном автотракторном институте (НАТИ). Серийное производство ЗИС-32 развернули весной 1941 г. на Московском автозаводе имени Сталина. С началом войны из-за сложности конструкции и трудоемкости изготовления выпуск этих машин прекратили. Всего было выпущено 197 экземпляров. Сложность их производства заключалась в изготовлении шарниров равных угловых скоростей (ШРУС) для переднего ведущего моста, для выпуска которых требовалось сложное оборудование. Потребность в таких автомобилях была крайне высока, так как они использовались в качестве тягачей для полевой артиллерии¹⁴.

Наряду с обозначенными выше целями на 1943 г. постановление ГКО ставило перед Ульяновским автозаводом задачу по проектированию и производству трехтонного грузового автомобиля с дизельным мотором.

Постановление обязывало народного комиссара среднего машиностроения С.А. Аكوпова представить к 15 марта 1943 г. на утверждение правительства тип трехтонного грузового автомобиля с дизельным мотором для производства на Ульяновском автозаводе. Наркомсредмаш совместно с Госпланом СССР должны были разработать предложения и проект с указанием конкретных сроков строительства промышленных объектов автозавода для производства нового грузовика ¹⁵.

Дальнейшие перспективы по производству новых дизельных автомобилей определялись постановлением ГКО от 22 июня 1943 г. № 3628с «О мероприятиях по организации производства грузовых автомобилей с дизель-моторами на Ульяновском автомобильном заводе имени Сталина Наркомата среднего машиностроения». Текст постановления представлял собой развернутый план строительства и организации производства грузового автомобиля грузоподъемностью 3 т, оснащенного двухтактным дизельным двигателем типа «Дженерал Моторс». Проект развития предприятия предусматривал строительство нового автозавода с годовым выпуском 30 тыс. автомобилей, причем первую очередь автозавода с объемом выпуска 15 тыс. автомобилей в год планировали запустить 1 января 1945 г. Вторая очередь должна была начать действовать с 1 октября 1945 г., с выходом завода на полную проектную мощность. Выпуск первых дизельных автомобилей (пробная партия) планировали начать 1 сентября 1944 г. Для создания нового производства в ведение НКСМ передавалась площадка строящегося завода № 25 Наркомата авиационной промышленности, а также промышленная площадка, отведенная под строительство завода тяжелых станков Наркомстанкостроения. Всего для нужд строящегося завода выделили участок земли в 200 га. Кроме возведения основных промышленных объектов, план строительства завода предполагал отведение земли под строительство жилого поселка, участков на берегу р. Волги под строительство деревообделочного комбината, заводской нефтебазы и пристани ¹⁶. Новая заводская площадка располагалась в черте г. Ульяновска, недалеко от р. Свияги ¹⁷.

Постановление ГКО от 10 ноября 1943 г. № 4534с регламентировало планы строительства нового автозавода и определяло источники материальных ресурсов для его исполнения. В частности, постановление обязывало Наркомсредмаш в лице С.А. Аكوпова организовать на УльЗИС трех- и четырехцилиндровые дизель-моторы типа «Дженерал Моторс» с началом выпуска в сентябре 1944 г. К январю 1945 г. завод должен был довести среднесуточное производство моторов до 50 штук. Такое внимание правительства к строительству автозавода было связано с тем, что страна нуждалась в двухтактных дизельных моторах для производства грузовых автомобилей, артиллерийских тягачей и самоходных артиллерийских установок ¹⁸.

Для строительства необходимых промышленных объектов Наркомстрой должен был с ноября 1943 г. сконцентрировать рабочую силу и материально-технические ресурсы Особой строительно-монтажной части № 18 (ОСМЧ-18) на строительстве Ульяновского автозавода, освободив ее от всех других работ¹⁹.

В 1943 г. масштабы производства Ульяновского автомобильного завода имени Сталина значительно возросли. Эвакуированные на новое место работники ЗИС сумели, пусть и с большим трудом, приспособить бывшие складские помещения под производство высокотехнологичной продукции. Значительно возросло количество работников автозавода, среднесписочный состав работников в 1943 г. вырос до 4 482 чел., что было выше показателя 1942 г. в 1,3 раза. Это стало возможным благодаря набору новых работников, многие из которых ранее не имели производственного опыта²⁰.

В сравнении в предшествующим годом в 1943 г. завод нарастил производство автомобилей ЗИС-5В более чем в 2,5 раза, а шасси грузовых машин – в 1,5 раза. Несмотря на заметное увеличение объема выпуска продукции, плановых показателей по производству автомобилей завод не достиг. Годовой план по производству грузовиков ЗИС-5В с бортовыми платформами УльЗИС выполнили на 53,9 %, а если учесть и шасси грузовиков ЗИС-5В (без бортовых платформ), которые в плановых показателях не значились, то выпуск грузовиков составил 72,3 % от плана.

Отдельной строкой в плане завода на 1943 г. стояли импортные автомобили. За год на УльЗИС собрали 765 автомобилей из машинокомплектов, поставлявшихся по ленд-лизу (табл.).

В 1943 г. УльЗИС почти в семь раз увеличил производство малолиitraжных двигателей Л 3/2. Несмотря на это, программу производства выполнить не удалось по причине неудовлетворительной поставки деталей по межзаводской кооперации.

Согласно оценкам руководства ГлававтоЗИС НКСМ СССР, Ульяновский автозавод не выполнил план 1943 г. вследствие несвоевременной поставки деталей заводами-смежниками, главным образом Челябинским кузнечно-прессовым заводом имени Сталина. Установленных планом показателей на 1943 г. удалось добиться только по заказам НКСМ, по которым УльЗИС не зависел от поставок других заводов²¹. Производство деталей по заказам НКСМ осуществлялось по графику. В результате план производства этих деталей был не только выполнен, но и перевыполнен на 26,3 %.

Постепенно конкретизировался и развивался проект по созданию нового дизель-моторного производства. В частности, в годовом отчете ГлававтоЗИС за 1943 г. фигурировал уже не трехтонный грузовик, а «грузовой автомобиль грузоподъемностью 3,5 тонны».

Таблица. Производственные планы и результаты работы Ульяновского автомобильного завода в 1942–1944 гг. 22

Наименование изделий, продукции, выполненных работ	Единица измерения	1942 г.		1943 г.		1944 г.	
		план	факт	план	факт	план	факт
Автомобили ЗИС-5	шт.	2 500	1 202	5 750	3 103	400	201
Шасси автомобилей ЗИС-5	шт.	1 500	691	–	1 056*	–	212
Платформы ЗИС-5	шт.	–	114	–	–	–	–
Запчасти ЗИС-5	тыс. руб.	4 000	4 012	6 400	4 585	4 000	839
Заказы НКСМ	тыс. руб.	2 500	4 673	12 000	15 165	15 000	9 875
Двигатели Л 3/2	штук	2 400	1 039	9100	7024	10 000	8 377
Запчасти к двигателям Л 3/2	тыс. руб.	–	68	550	342	900	956
Инструмент	тыс. руб.	–	4 081	–	5 151	–	3 639
Инструмент (на сторону)	тыс. руб.	–	793	–	1 024	–	524
Электрическая энергия	тыс. кВт/ч	–	3 569	–	7 448	–	93 000
Заготовка деловой древесины	м3	–	–	–	2 763	–	1 513
Вывозка деловой древесины	м3	–	1 469	–	4 205	–	785
Заготовка дров	скл. м3	5 5000	51 441	–	55 833	–	47 700
Вывозка дров	скл. м3	5 5000	16 368	15 000	55 672	23 000	41 575
Пиломатериалы	м3	–	2 743	–	–	–	–
Углеродистая сталь (волочение)	т	–	612	1 250	1 634	–	769
Легированная сталь	т	–	86	50	136	–	110
Автоматная сталь	т	–	186	700	484	–	117
Цветной прокат	т	–	11	–	19	–	–
Автомобили импортные (сборка)	шт.	–	–	1 000	765	–	–

* В том числе 30 шасси автомобилей ЗИС-5 без моторов.

Строительство нового завода дизельных моторов и автомобилей в Ульяновске в течение 1943 г. оставалось на стадии проектирования. К концу года было завершено составление проектного задания и уточнена спецификация оборудования для заказа за границей.

Наряду с этим, заводом была частично проведена подготовка производства автомобилей повышенной проходимости ЗИС-32. Но в связи с тем, что необходимое для производства оборудование ему не предоставили, производство автомобилей ЗИС-32 не было организовано²³.

Кроме того, в течение 1943 г. на УльЗИС модернизировали и наладили производство деталей для автомобильной техники. В частности, завод стал производить ряд запасных частей для трехосной машины ЗИС-6, спирально-коническую пару (шестерни) для мотоцикла М-72, усовершенствованный редуктор заднего моста для автомобиля ЗИС-5, улучшенный очиститель газов для газогенераторной установки автомобиля ЗИС-21, позволявший экономить 30 кг металла на производстве каждой установки. На заводе наладили выпуск мелких штампованных деталей для двигателя Л 3/2, а также коленвал для малолитражного двигателя воздушного охлаждения В-3²⁴. Таким образом, автозавод за год не только увеличил выпуск продукции, но и значительно расширил номенклатуру выпускаемых изделий. Реализовать все планы по развитию производства одновременно в условиях острого дефицита ресурсов, а еще и в столь короткие сроки не удалось. Однако, если учитывать реалии военного времени, полученный результат, на наш взгляд, был максимально возможным.

В 1944 г. роль УльЗИС в автомобильной отрасли страны коренным образом изменилась. Это было связано с завершением масштабной реорганизации производства и поставок автокомпонентов в системе ГлававтоЗИС, начатых еще в 1943 г. Реорганизация была направлена на создание законченного производства автомобилей на Урале, предполагавшего перенос конвейера по сборке автомобилей ЗИС-5 в г. Миасс Челябинской области²⁵. Концентрация производства на уральских заводах позволяла заметно сократить транспортные издержки и увеличить объемы производства. Это было возможно благодаря близости металлургического производства, поставлявшего сырье для машиностроительных заводов, а также наличию развитой энергетической системы.

Таким образом, в течение 1944 г. производство автомобилей ЗИС-5В в Ульяновске постепенно сворачивалось, а оборудование и специалисты для его производства перемещались на Урал. На руководство и коллектив Ульяновского автозавода возлагалась обязанность по строительству объектов промышленной инфраструктуры, проектированию и подготовке производства нового грузового автомобиля с дизель-мотором²⁶.

В 1944 г. на УльЗИС удалось собрать 413 автомобилей ЗИС-5В: 201 грузовик с деревянной бортовой платформой и 212 шасси. Вместе с тем предприятие по-прежнему сохраняло большие масштабы производства различных изделий и материалов (см. табл.).

Основной целью реорганизации автозавода в Ульяновске было создание нового производства грузовых автомобилей с дизельным двигателем. Важно отметить, что принятое высшим руководством страны в 1943 г. решение имело принципиальное значение не только для отдельного предприятия, но и для автомобильной отрасли страны в целом. Принятые решения свидетельствовали о

стратегическом характере планирования, направленном на освоение перспективных образцов техники.

Практическое воплощение этих планов выразилось в решении о выделении на строительство завода значительных материальных ресурсов. Оно было оформлено постановлением ГКО от 5 марта 1944 г. № 5303с. Для строительства был назначен генеральный подрядчик – ОСМЧ-18. Во временное пользование строителям автозавода передавался Кирпичный завод имени XIX-летия Октября сроком на один год. Постановление предписывало направить на строительство 800 чел. из числа оканчивавших школы ФЗО, а также обязывало Ульяновский обком ВКП(б) и облисполком мобилизовать 2 500 рабочих из местного населения.

Следующим шагом, принципиально изменившим организационную структуру Ульяновского автозавода, стало решение о переводе главного конвейера автозавода в Миасс. Распоряжение ГКО от 11 марта 1944 г. № 5362с предусматривало перевод производства шасси ЗИС-5 в течение марта–мая 1944 г. с Ульяновского автозавода имени Сталина на Миасский автозавод имени Сталина. Для расширения производства в Миассе НКСМ разрешалось перевести до 2 тыс. рабочих, инженерно-технических работников и служащих всех категорий. Под эту задачу выделяли подвижной состав для перевозки оборудования, материалов и работников производства. В Миасс по железной дороге планировали перевести 2 700 работников и членов их семей. Ульяновский и Челябинские обкомы ВКП(б) должны были оказать помощь автозаводам в переводе производства²⁷.

Уже 13 марта 1944 г. директором Ульяновского автозавода Е.А. Дундуковым было дано распоряжение о порядке демонтажа и отгрузки оборудования на Миасский автозавод. Первым демонтировали главный конвейер, его необходимо было отгрузить до 25 марта 1944 г. Последняя отгрузка оборудования, а также материалов незавершенного производства на Миасский автозавод должна была состояться 1 мая 1944 г.²⁸ Вскоре, 8 июля, с конвейера в Миассе сошел первый грузовой автомобиль ЗИС-5В²⁹.

Строительство нового автозавода в Ульяновске не соответствовало ранее определенным планам. Сроки строительства затягивались, а проведенные проверки выявляли серьезные проблемы и недостатки в организации строительства. В справке о ходе строительства Ульяновского автозавода, составленной секретарем Ульяновского обкома ВКП(б) по оборонной промышленности С. Артамоновым, сообщалось, что на протяжении восьми месяцев 1944 г. программа строительства не выполнялась. Программа первого полугодия 1944 г. была фактически сорвана, а план строительства за это время выполнен лишь на 24,5 %. ОСМЧ-18, занимавшаяся строительством завода, лишь приступила к строительству ТЭЦ, жилья для рабочих, подъездных железнодорожных путей, моторного и инструментального цеха. Работы по строительству целого ряда промышленных объектов даже не начинались.

Из 2 500 чел., подлежащих мобилизации из районов Ульяновской области, к 1 сентября 1944 г. было мобилизовано 1 549. При этом из общего количества

мобилизованных около 600 чел. дезертировали со стройки. Проведенная обкомом проверка показывала, что, как правило, в ОСМЧ-18 в среднем по различным причинам на работу не выходило 18 % рабочих. Решительных действий со стороны руководства ОСМЧ-18 по уменьшению прогулов и невыходов на работу не предпринималось³⁰.

Попытки областного руководства привлечь рабочую силу на строительство завода из других источников не имели успеха. Так, например, в справке отмечалось, что Управление НКВД по Ульяновской области не выполняло решение бюро обкома от 16 марта 1944 г. Начальник областного НКВД Граков не обеспечил вывод на строительство 700 чел. в день из числа заключенных исправительно-трудовой колонии г. Ульяновска. Среднесуточный выход заключенных на работу за шесть месяцев 1944 г. составлял 300–320 чел. При этом состав заключенных на стройке систематически менялся, что не позволяло создать постоянные бригады и заняться обучением заключенных строительным специальностям. В сложившихся условиях недостаток рабочей силы предполагалось покрыть за счет военнопленных.

Решение ГКО о выделении материальных ресурсов на строительство автозавода в Ульяновске было реализовано лишь частично. Многие материалы поставлялись не в полном объеме, а некоторые не были поставлены вообще. Особенно тяжелое положение было с обеспечением строительства металлами, стеклом и бензином³¹.

Другой не менее важной проблемой было недостаточное обеспечение стройки местными строительными материалами (лес, бутовый камень, кирпич, песок). Недостаток леса на строительстве объяснялся срывом сплава леса по р. Майне к Волге, нехваткой рабочей силы на лесозаготовках (67 % от потребностей), отсутствием транспорта для вывоза леса (газогенераторных машин и тракторов). В справке обкома отмечалось, что ОСМЧ-18 имело в своих карьерах неограниченное количество бутового камня, песка, щебня, но из-за отсутствия вагонов для доставки стройка часто испытывала перебои со стройматериалами. За восемь месяцев 1944 г. из выделенных 4 323 вагонов (предусмотренных планом перевозок) на стройплощадку было доставлено только 1 560. Причина была в том, что железная дорога не давала необходимое количество подвижного состава³².

Решить проблему своевременного строительства автозавода пыталось областное партийное руководство. Первый секретарь Ульяновского обкома ВКП(б) И.Н. Терентьев неоднократно докладывал в Москву о неудовлетворительных темпах строительства и плохом обеспечении стройки необходимыми материалами. Так, в мае и августе 1944 г. И.Н. Терентьев докладывал о строительстве завода председателю СНК СССР В.М. Молотову, а в августе 1944 г. просил народного комиссара СССР по строительству С.Г. Зинзбурга обеспечить стройку автозавода экскаваторами, паровозами и автокранами³³.

В то же время сам Ульяновский автозавод, базировавшийся на площадях бывших складов Главного таможенного управления Наркомвнештога, был разделен

на два самостоятельных предприятия. С 1 сентября 1944 г. из состава УльЗИС был выделен Ульяновский завод малолитражных двигателей³⁴. Директором вновь организованного предприятия назначили П.И. Смирнова. Как и многие другие работники ЗИС, он был участником эвакуации автозавода из Москвы в Ульяновск³⁵.

Процесс разделения автозавода не обошелся без внутриведомственных противоречий. Итоги разделения предприятия были негативно восприняты директором Ульяновского автозавода Е.А. Дундуковым. В объяснительной записке к годовому отчету за 1944 г. он апеллировал к начальнику ГлававтоЗИС, заместителю НКСМ Александрову и упрекал главного инженера ГлававтоЗИС Крылова и его заместителя Гурова, возглавлявших комиссию по разделению завода. В частности, Е.А. Дундуков сообщал: «В процессе работы целевая установка разделения заводов комиссией ГлававтоЗИСа была искажена и в конечном результате произошло не выделение из системы ЗИСа, завода малолитражных двигателей, а высвобождение некоторого количества рабочих с производственными средствами, на базе которых должны быть начаты подготовка и освоение производства дизельного автомобиля»³⁶. Негодование Е.А. Дундукова, отразившееся в тексте годового отчета, вполне можно понять, ведь при сокращении материальных ресурсов предприятия с руководства завода никто не снимал обязанностей по проектированию дизельной автомашины и строительству автозавода на новом месте.

В 1944 г. на заводе проектировали новый дизельный грузовик. Эту работу выполнял конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО) с подчиненным ему экспериментальным цехом. В течение года на УльЗИС были изготовлены два экспериментальных образца грузовиков. В отчете автозавода нет точного наименования модели дизельного грузовика, приводятся лишь некоторые его технические характеристики, но очевидно, что речь в отчете идет о ЗИС-253 (УльЗИС-253). Один из собранных образцов прошел заводские испытания с общим пробегом в 3 тыс. км³⁷. Работы по созданию новой модели грузовика осуществлялись совместно с НАТИ. Со стороны НАТИ работы возглавлял А.А. Душкевич, главный конструктор автомобильного отдела института. Со стороны УльЗИСа в проектных работах участвовал главный конструктор Б.А. Шапошник³⁸.

Осенью 1944 г. стало очевидно, что принятые ГКО решения о сроках строительства завода по производству дизельных автомобилей не соблюдались. Учитывая эти обстоятельства и важность нового завода для страны, ГКО скорректировал ранее принятые сроки сдачи промышленных объектов и дал заводской стройке новые преференции. Эти решения были зафиксированы постановлением ГКО от 31 октября 1944 г. № 6846с «О мерах неотложной помощи строительству Ульяновского автомобильного завода им. Сталина Наркомата среднего машиностроения». В постановлении отмечалось, что строительство автозавода осуществляется крайне медленно, годовой план, установленный в объеме 27 млн руб., на 1 октября 1944 г. был выполнен лишь на 6,2 млн руб., то

есть на 23 %. В постановлении определялись новые сроки строительства основных промышленных объектов завода. В частности, одной из первых по срокам ввода в эксплуатацию была первая очередь заводской ТЭЦ, которая должна была вступить в строй в мае 1945 г. и обеспечить новый завод электроэнергией и теплом. Постановление ГКО предписывало ввод в эксплуатацию основных цехов предприятия первой очереди в течение 1945 г., последний объект первой очереди необходимо было завершить в феврале 1946 г.

Недостаток рабочей силы на строительстве завода планировали восполнить путем привлечения военнопленных. Для этого НКВД СССР в лице заместителя наркома С.Н. Круглова поручалось к 25 ноября 1944 г. закончить комплектование лагеря военнопленных для строительства Ульяновского автозавода имени Сталина численностью до 8 тыс. чел.³⁹

Профильным народным комиссариатам поручалось обеспечить строительство автозавода необходимыми материалами и оборудованием, часть которого планировали закупить за границей. Приоритет строительства автозавода отмечался в п. 6 постановления, запрещавшем без специального разрешения правительства «уменьшать фонды и отдалять сроки отгрузки материалов и оборудования». Отдельное внимание было уделено снабжению рабочих дополнительным горячим питанием и продуктами, включая водку и табак, а также спецодеждой⁴⁰.

Строительство автозавода находилось в сфере ответственности не только профильных ведомств, но и руководства Ульяновской области, которое должно было активно содействовать выполнению решений ГКО. Поэтому Ульяновский обком ВКП(б) регулярно докладывал о ходе строительства в Москву. Так, 21 декабря 1944 г. первый секретарь обкома И.Н. Терентьев докладывал секретарю ЦК ВКП(б) Г.М. Маленкову о проблемах в строительстве, связанных с плохой организацией железнодорожных перевозок⁴¹. Обращением к высшему политическому руководству страны местное партийное начальство пыталось оказать воздействие на НКПС, ускорить транспортировку стройматериалов.

В начале 1945 г., несмотря на принятые ГКО решения, строительство нового автозавода в Ульяновске по-прежнему шло крайне медленно. 24 февраля исполняющий обязанности директора завода Е.А. Дундуков написал обращения в адрес ряда руководителей страны. Письма о срыве сроков строительства автозавода были направлены В.М. Молотову, Н.А. Вознесенскому, Н.М. Швернику, а также секретарю Ульяновского обкома ВКП(б) И.Н. Терентьеву. Констатируя результаты строительства, Дундуков сообщал: «Строительство Ульяновского автозавода имени Сталина, выполняемое Наркомстроем крайне медленно, в настоящее время, по существу, находится на положении консервации. В этих условиях неминуем срыв сроков окончания строительства отдельных объектов, установленных постановлением ГОКО от 31 октября 1944 г.»⁴²

Собранные Ульяновским обкомом ВКП(б) сведения подтверждали слова Е.А. Дундукова. Например, управляющий Ульяновской областной конторы Промбанка Е. Соловьев сообщал, что генеральный подрядчик строительства

Ульяновского автозавода ОСМЧ-18 закончил 1944 г. «с крайне неудовлетворительными результатами работы». План 1944 г. по генеральному подряду был выполнен на 31 %. Оценивая результаты работы ОСМЧ-18 в начале 1945 г., Соловьев писал: «Итоги работы за первый квартал 1945 г. крайне плачевны»⁴³.

Обеспечение местными стройматериалами зависело от выделения плановых вагонов, а положение с их выделением, по выражению Е. Соловьева, «обстояло катастрофически». Если в 1944 г. ОСМЧ-18 выделялось по плану ежемесячно до 900 вагонов, то в первом квартале 1945 г. план был резко сокращен. Планом НКПС было выделено на январь 1945 г. 150 вагонов, на февраль – 118, на март – 160. Никакие меры, принятые ОСМЧ-18 и особенно Ульяновским обкомом ВКП(б), к увеличению плана не привели⁴⁴.

По состоянию на 1 апреля 1945 г. на строительной площадке фактически полностью отсутствовали цемент, кровельные материалы, стекло. Поставки этих материалов лишь ожидалось. Фонды на такие материалы, как алебастр, гвозди, рельсы, ОСМЧ-18 совсем не выделили. Из-за отсутствия строительных материалов работа по возведению автозавода не продвигалась⁴⁵.

Использование наличной рабочей силы в первом квартале 1945 г. характеризовалось последовательным уменьшением. Если выработка на одного работника списочного состава в январе 1945 г. составляла 91,7 % от плана, то в феврале – 47,0 %, а в марте – 36,5 %. По замечанию Е. Соловьева, сказалась необеспеченность объектов стройматериалами: «Занимали рабочих чем придется и как придется, лишь бы не простаивали». Важно отметить, что материальное обеспечение рабочих на стройке было крайне скудным, не хватало элементарных вещей. Например, частой причиной невыхода на работу было отсутствие обуви⁴⁶.

День Победы коллектив Ульяновского автозавода встретил в состоянии строительства. Причем процесс строительства завода по-прежнему не соответствовал планам. Вопрос об ускорении работ активно обсуждался на страницах заводской газеты «Сталинец». Серия публикаций должна была придать огласке наиболее явные недостатки строительства и оказать воздействие на его руководителей. В качестве причин отставания от графика работники автозавода (инженеры и технологи производства) называли плохую организацию работ, отсутствие материалов, нерациональное использование рабочей силы. Со стороны работников Ульяновского автозавода особой критике подвергалась беспхозяйственность и пренебрежительное отношение к промышленному оборудованию⁴⁷.

Наряду со строительством, в 1945 г. инженерами завода была проведена большая работа по подготовке производства дизельных моторов. Закончено проектирование трех- и четырехцилиндровых дизельных двигателей, подготовлена вся необходимая техническая документация для их производства.

Согласно указаниям НКСМ грузовой дизельный 3,5-тонный автомобиль необходимо было унифицировать с автомобилем ЗИС-150 с бензиновым двигателем, который готовили для производства на Московском автозаводе.

Унификация дизельного и бензиновых грузовиков была необходима для упрощения процесса их массового производства, облегчения ремонта автомобилей и, как следствие, удешевления их эксплуатации.

Одновременно проводились экспериментальные работы по доводке второго опытного образца грузового автомобиля ЗИС-253. Этот автомобиль проходил дорожные испытания на расстояние около 6 тыс. км. В 1945 г. на заводе изготовили около 40 % деталей для третьего образца, унифицированного опытного дизельного автомобиля, обозначенного в отчете завода под наименованием ЗИС-255. Кроме того, были произведены дорожные испытания первого опытного образца ЗИС-253 на расстояние 10 тыс. км, а также грузовых дизельных автомашин «Додж» на расстояние 9 760 и ЗИС-Д32 на 10 тыс. км. Последний из упомянутых автомобилей, по всей вероятности, был вариантом полноприводного автомобиля ЗИС-32 с дизельным двигателем ⁴⁸.

Эпилогом строительства нового завода в Ульяновске по производству дизельных грузовиков стали решения правительства о послевоенном развитии автомобильной отрасли в стране. Несмотря на все предпринятые усилия, к лету 1945 г. стало очевидно, что строительство Ульяновского автозавода не будет завершено в указанные ГКО сроки, а следовательно, дизельные грузовики в Ульяновске производиться не могли.

Постановлением ГКО от 26 августа 1945 г. № 9905с «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности» был утвержден амбициозный план развития автомобильной отрасли в СССР до 1950 г. Этот план предусматривал восстановление и строительство новых автозаводов в стране ⁴⁹. Детали мероприятий по развитию отрасли конкретизировались приказом НКСМ от 29 августа 1945 г. № 340с. В соответствии с этими документами с Горьковского автозавода в Ульяновск переводили часть оборудования и специалистов для производства полуторатонных грузовиков ГАЗ-АА. В свою очередь, Горьковский автозавод должен был освоить производство нового грузового автомобиля ГАЗ-51 ⁵⁰.

Производством дизельных автомобилей ЗИС-253 грузоподъемностью 3,5 т с трехцилиндровым двигателем типа «Дженерал Моторс» должен был заняться не УльЗИС, а строившийся Новосибирский автомобильный завод. Дизельные четырехцилиндровые двухтактные дизели, которые ранее планировали изготавливать в Ульяновске, стал выпускать Ярославский автомобильный завод ⁵¹.

Основная часть этих планов была реализована, однако «ульяновскому грузовику» ЗИС-253 так и не удалось встать на конвейер. Строившийся автозавод в Новосибирске не успел поработать согласно своему первоначальному предназначению, так как его вынужденно перепрофилировали для нужд обороны страны. В сентябре 1948 г. Совет Министров СССР принял постановление о строительстве химико-металлургического завода по производству металлического урана – завода № 250 (впоследствии – Новосибирский завод химконцентратов). Для ускорения темпов строительства его решили разместить на строительной площадке автомобильного завода. Министерству автомобильной и

тракторной промышленности предписали передать Первому главному управлению возведенные к тому времени здания и сооружения будущего автозавода. Вместо автомобилей в Новосибирске стали изготавливать металлический уран высокой чистоты для нужд атомной промышленности⁵².

Таким образом, эвакуированный в критический момент Великой Отечественной войны Московский автозавод имени Сталина заложил основу производства автомобильной техники в Ульяновске. Сохранный в результате частичной эвакуации промышленный потенциал советского автогиганта позволил в кратчайшие сроки создать производство автомобилей в глубоком тылу. Ценность сравнительно небольших объемов производства Ульяновского автозавода заключалась в том, что завод давал столь необходимую продукцию в наиболее сложный период войны, когда острая потребность в автомобильном транспорте могла быть удовлетворена лишь за счет собственного производства и мобилизации автомобилей из народного хозяйства страны. Это становится очевидным, если учитывать тот факт, что поставки автомобильной техники по ленд-лизу обеспечивали значительную часть потребностей армии лишь на заключительных этапах войны⁵³.

Предпринятая в 1944 г. реорганизация УльЗИС изменила его роль в автомобильной отрасли страны. Ульяновский автозавод перешел в стадию строящегося предприятия. Перестраиваемый завод должен был освоить производство перспективных образцов автомобилей с дизельным двигателем. Однако сложности военного времени, острый дефицит строительных материалов и трудовых ресурсов не позволили завершить амбициозный проект создания нового автомобильного производства. В первые годы после окончания войны УльЗИС перепрофилировали под производство хорошо известной, но уже устаревшей продукции Горьковского автозавода, что было продиктовано необходимостью быстрого восполнения автопарка страны.

Примечания

1. История Московского автозавода имени И.А. Лихачева. М. 1966, с. 335–346.
2. Ульяновский автомобильный: Очерк истории завода. Саратов. 1966, с. 3–45.
3. История Ульяновского автомобильного завода. М. 1988, с. 8–26.
4. История Московского автозавода..., с. 355–359; КУРЛАЕВ А.Е. Эвакуация МАЗИС и создание автомобильной промышленности на Урале. В кн.: Россия между прошлым и будущим: исторический опыт национального развития. Екатеринбург. 2008, с. 224–227.
5. ПЬЯНКОВ С.А. Ульяновский автомобильный завод в годы Великой Отечественной войны: проблема кадров и ее решение. — Научный диалог. 2022. Т. 11. № 4, с. 494–495.
6. Российский государственный архив экономики (РГАЭ), ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 53.
7. Там же, л. 53–54; д. 7, л. 26–27.
8. Там же, д. 18, л. 65; ПОЛИКАРПОВ Н. Грузовой автомобиль ЗИС-5. М. 2007, с. 30–35.
9. РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 55–59.
10. Ульяновский автомобильный..., с. 23–26; История Ульяновского автомобильного..., с. 19.
11. РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 55–59.
12. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ), ф. 644, оп. 2, д. 123, л. 12.

13. Там же, л. 13.
14. КАНУННИКОВ С.В., ШЕЛЕПЕНКОВ М.А. Отечественные грузовые автомобили. Орел. 2018, с. 32.
15. РГАСПИ, ф. 644, оп. 2, д. 123, л. 13.
16. Там же, д. 182, л. 33–36.
17. История Ульяновского автомобильного..., с. 23.
18. РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 173, л. 104.
19. Там же, л. 104.
20. ПЬЯНКОВ С.А. Ук. соч., с. 500.
21. РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 26, л. 9.
22. Составлено по: РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 35об.; д. 37, л. 134; д. 63, л. 112об.
23. Там же, д. 26, л. 12.
24. Там же, л. 13.
25. Там же, д. 47, л. 1.
26. Там же, л. 1–2, 18.
27. РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 217, л. 117–118.
28. Государственный архив Ульяновской области (ГАУО), ф. Р-3123, оп. 1, д. 12, л. 340–342об.
29. ПЬЯНКОВ С.А., БЕДЕЛЬ А.Э. Война, люди и моторы: история создания Уральского автомобильного завода (1941–1945 гг.). — Клио. 2018. № 9, с. 180.
30. Государственный архив Новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО), ф. 8, оп. 1, д. 359. л. 107–108.
31. Там же, л. 108–109.
32. Там же, л. 104–111.
33. Эвакуация: трудный путь к Победе / Авт.-сост. Г.А. Демочкин, научн. и археогр. ред. Р.В. Ильязова. Ульяновск. 2020, с. 308, 316, 318.
34. ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 7, л. 1.
35. СМИРНОВ П.И. Московский автозавод едет на Восток. В кн.: Эшелоны идут на Восток. Из истории перебазирувания производительных сил СССР в 1941–1942 гг. М. 1966, с. 246–260.
36. ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 7, л. 1.
37. Там же, л. 4.
38. КАНУННИКОВ С.В., ШЕЛЕПЕНКОВ М.А. Ук. соч., с. 647.
39. РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 330, л. 16.
40. Там же, л. 22.
41. Эвакуация: трудный путь..., с. 186–187.
42. ГАНИ УО, ф. 8, оп. 3, д. 304, л. 8.
43. Там же, д. 305, л. 4.
44. Там же, л. 5–5об.
45. Там же, л. 5об.
46. Там же, л. 6об.
47. РОЗЕИНШТЕЙН Л. Когда же, наконец, будет склад электрооборудования ТЭЦ. — Сталинец. 1945. 30 апреля. № 17 (235), с. 2; РЫСС А. У тов. Исаева слово расходится с делом. На строительстве ТЭЦ еще нет перелома. — Там же. 17 мая. № 20 (238), с. 2; ШЕВЦЕВ С. Черепашьи темпы. — Там же.
48. ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 11, л. 7.
49. РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 458, л. 76–108.
50. ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 4, л. 45–58об.
51. МОРДОВЦЕВ Н.Н. Русский дизель. Ярославль. 2016, с. 92.
52. АРТЕМОВ Е.Т. Атомный проект в координатах сталинской экономики. М. 2017, с. 194, 317.
53. ИСАЕВ А.В. «Узкие места» в военной экономике СССР в 1941–1945 гг. и поставки по ленд-лизу. В кн.: Пути к Победе. Человек, общество, государство в годы Великой Отечественной войны. М. 2021, с. 360–361.