

**УДК 94 (470.5) «1941/1945»**

Дата поступления (Submitted) 30.07.2018

Дата принятия к печати (Accepted) 10.09.2018

**STEPAN ALEKSANDROVICH P'YANKOV**

*Ph.D. in History, Senior Researcher of Economic History Department,  
Institute of History and Archaeology,  
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences.  
620990, Russian Federation, Ekaterinburg, S. Kovalevskoy St., 16.  
E-mail: kliostefan@mail.ru*

**ALEKSANDR EMANUILOVICH BEDEL**

*Ph.D. in History, Senior Researcher of Economic History Department,  
Institute of History and Archaeology,  
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences.  
620990, Russian Federation, Ekaterinburg, S. Kovalevskoy St., 16.  
E-mail: bedel54@mail.ru*

**War, people and engines: the history of the Ural automobile plant (1941 – 1945)**

The article presents the history of the Ural automobile plant named after I. V. Stalin, built during the Great Patriotic war on the foundation of the resources of the automobile plant ZIS, which had been evacuated from Moscow. On basis of archival sources the process of evacuation of the plant and its employees is being considered. Such issue as changes in number and composition of the staff is shown in the book, and the level of the workers' qualification, as well as sources of replenishment of the plant with labor resources, are being also considered. Besides, the main stages in the formation and development of automobile production at the Ural plant are presented in the book, changes in the range of products and quantitative indicators of the main types of products are being analyzed. In the end, it is concluded that despite the most difficult conditions of war with extremely limited material resources, the Soviet state managed to preserve the human resources and production capacity of one of the largest automobile enterprises in the country.

**Keywords:** *history of industry, history of automotive industry, Ural automobile plant, Uralzis, ZIS, Miass, ZIS-5V car, human resources, Ural, Great Patriotic war.*

**СТЕПАН АЛЕКСАНДРОВИЧ ПЬЯНКОВ**

*Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник сектор экономической истории  
Института истории и археологии  
Уральского отделения Российской академии наук,  
620990, Россия, Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16.  
Тел.: 8 (343) 374-52-10, e-mail: kliostefan@mail.ru*

**АЛЕКСАНДР ЭМАНУИЛОВИЧ БЕДЕЛЬ**

*Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник  
сектор экономической истории  
Института истории и археологии  
Уральского отделения Российской академии наук,  
620990, Екатеринбург, ул. С. Ковалевской, 16.  
Тел.: 8 (343) 374-52-10, e-mail: bedel54@mail.ru*

В статье представлена история создания Уральского автомобильного завода имени И.В. Сталина, построенного в годы Великой Отечественной войны на базе ресурсов автомобильного завода ЗИС, эвакуированного из г. Москвы. На основе архивных источников рассмотрен процесс эвакуации завода и его сотрудников. Показаны изменения в численности и составе рабочих предприятия, рассмотрен уровень их квалификации, а также источники пополнения завода трудовыми ресурсами. Представлены основные этапы в становлении и развитии автомобильного производства на уральском заводе, проанализированы изменения в номенклатуре выпускаемых изделий и количественные показатели основных видов продукции. В заключении сделан вывод о том, что несмотря на тяжелейшие условия военного времени, при крайне ограниченных материальных ресурсах советскому государству удалось сохранить кадровый потенциал и производственные мощности одного из крупнейших автомобильных предприятий страны.

**Ключевые слова:** *история промышленности, история автомобилестроения, Уральский автомобильный завод, УралЗИС, ЗИС, Миасс, автомобиль ЗИС-5В, трудовые ресурсы, Урал, Великая Отечественная война.*



## Война, люди и моторы: история создания Уральского автомобильного завода (1941–1945 гг.)

**А**втомобильная промышленность на Урале возникла в результате эвакуации промышленных предприятий в годы Великой Отечественной войны. В это время в тыловые районы СССР были перемещены многие заводы. Одним из таких производств являлся Московский автомобильный завод имени И.В. Сталина (МАЗИС). Эвакуация столь крупного промышленного предприятия была чрезвычайно сложной задачей. Разместить мощности завода и организовать производство в одном месте не представлялось возможным, поэтому советский автогигант был разделен на несколько самостоятельных предприятий, которые должны были выпускать отдельные детали и узлы автомобилей [1, с. 224–227].

Эвакуация завода проходила в крайне сжатые сроки. 10 октября 1941 г. было принято решение Государственного Комитета Оборона (ГКО) о срочном перемещении промышленных предприятий Москвы в глубокий тыл. 14 октября первая партия рабочих и специалистов МАЗИС была отправлена автомобильным транспортом в Ульяновск. 15 октября 1941 г. завод получил официальное указание о срочной эвакуации. На предприятии демонтировали оборудование и отправляли его на восток, где предстояло воссоздать производство на новых местах [2, с. 298]. Предполагалось, что оборудование и рабочие МАЗИС будут отправлены в города Шадринск, Троицк, Петропавловск и Ульяновск. Оборудование отдельных производств планировалось разместить в Молотове, Ирбите, Омске. В ходе эвакуации в ноябре 1941 – январе 1942 г. несколькими решениями правительства и Народного комиссариата среднего машиностроения СССР (НКМ) планы по размещению заводских цехов были изменены. Было полностью перемещено оборудование из Троицка и созданы новые площадки в Миассе и Челябинске [1, с. 224].

В результате эвакуации московского автозавода на Урале появились сразу несколько предприятий автомобильной промышленности: Миасский автомобильный завод, Кузнечнопрессовый завод имени И.В. Сталина (КПЗИС) в Челябинске, Шадринский автоагрегатный завод имени И.В. Сталина (ШААЗИС). Все перечисленные предприятия входили в объединение ГлававтоЗИС НКМ.

Среди вновь созданных заводов автомобильный завод в Миассе практически сразу стал головным предприятием новой для Урала отрасли промышленности. Строительство завода началось в соответствии с постановлением ГКО от 30 ноября 1941 г. Выбор места был обусловлен экономическими факторами: предприятие необходимо было расположить вблизи от источников сырья, в районе с развитой металлургической и энергетической базой. Оборудование эвакуированного предприятия было размещено на площадке строящегося завода № 316 Народного комиссариата боеприпасов (НКБ), который должен был выпускать авиационные бомбы [1, с. 225–226],

[3], [4]. Важно определить, какое же «наследство» получил Миасский автомобильный завод от недостроенного оборонного предприятия?

Строительство завода № 316 НКБ формально началось в ноябре 1938 г. Однако фактически к работам приступили только весной 1939 г., так как в 1938 г. и первые три месяца 1939 г. никаких строительных работ на заводе не велось [5, л. 12]. Согласно отчету завода № 316 за 1939 г. на предприятии возводились 18 зданий. Большая часть этих строений имела социально-бытовое назначение: 8 жилых домов по 12 квартир в каждом, 2 одноквартирных деревянных дома, 2 каркасных барака вместимостью по 100 человек, временная столовая на 270 человек, временный водопровод. Кроме того, на заводе строились временные механическая и столярная мастерские, лесопильный завод. Из перечисленных объектов к началу 1940 г. были сданы в эксплуатацию 4 двенадцатиквартирных дома, один каркасный барак, временная столовая, а также указанные выше временные промышленные объекты [5, л. 14]. Строительство капитальных зданий промышленного назначения затягивалось. В 1940 г. проектный институт (ГСПИ-4), разработавший документацию для строительства завода № 316, предоставил проекты сооружений со значительным опозданием. К 1 января 1941 г. строительство постоянных промышленных объектов завода «в основном не было начато». В январе 1941 г. заводом велись работы по строительству жилых домов, начато строительство яслей, временной бани с очистными сооружениями. Из планируемых к строительству 12 промышленных объектов на площадке завода велись работы по цеху № 6 (лесосушилка), высоковольтной линии электропередач, а также вспомогательным цехам строительной базы [6, л. 50]. Отдельной проблемой были подъездные железнодорожные пути. Первоначально предполагалось, что этот важный объект будет спроектирован к 1 апреля 1940 г. В действительности же сроки подготовки проекта заводской железнодорожной линии затянулись до 19 сентября 1940 г. Начатое осенью строительство было прекращено с наступлением морозов и законсервировано на стадии создания земляного полотна. Не приступал завод и к строительству сооружений на подъездных путях [6, л. 42, 50]. Приведенные факты свидетельствуют, что к 1941 г. завод № 316 был скорее похож на подготовленную строительную площадку, чем на действующее промышленное предприятие.

Экстренно эвакуированное из Москвы в октябре–декабре 1941 г. промышленное оборудование МАЗИС поступало в Миасс целыми эшелонами. Однако площадка будущего завода не имела оборудованных подъездных путей. Разгрузка осуществлялась в спешном порядке прямо на железнодорожную насыпь. Полученные грузы растаскивали вручную в стороны от прилегавшего к железнодорожному полотну участку. Работы по разгрузке и доставке



оборудования, станков на заводскую площадку осуществляли эвакуированные из Москвы работники предприятия, прибывшие в Миасс вместе с промышленным оборудованием [7, л. 10]. На 1 января 1942 г. из Москвы на завод приехал 1561 человек. В их числе: 1090 рабочих, 374 инженерно-технических работника, 62 человека счетно-конторского персонала, 35 – младшего обслуживающего персонала. Выгрузка оборудования велась рабочими, инженерами и служащими завода в тяжелых условиях суровой уральской зимы, в легкой одежде, кепках и ботинках, часто без рукавиц, то есть в том, что удалось взять с собой из Москвы [7, л. 11].

Эшелоны для разгрузки приходили один за другим и загромождали железнодорожную ветку. Из-за этого оборудование сгружали не в намеченных местах, а там где был остановлен эшелон. В силу таких обстоятельств, прибывавшие грузы были разбросаны на участке в 350 м. Положение осложнялось тем, что высота насыпи железнодорожного полотна местами доходила до двух метров, разгрузочные эстакады отсутствовали. Выгрузка велась почти исключительно вручную. Единственный подъемный кран, располагавшийся на станции Миасс, из-за неисправности и отсутствия необходимого запасного пути не был задействован. Снятое с платформ оборудование рабочие завода перетаскивали к местам будущих цехов на железных листах, впрягаясь группами по 20–30 человек. При таком способе и условиях транспортировки повреждалась упаковочная тара, которую к тому же активно использовали для разведения костров, некоторые детали станков терялись. Более громоздкое оборудование и станки, находившиеся на открытых платформах, после разгрузки на снег представляли собой обледеневшую массу металла, покрытую ржавчиной [7, л. 10–11]. Всего в зимние месяцы 1942 г. заводом было принято и разгружено 2030 железнодорожных вагонов с оборудованием и материалами. Свыше 2000 станков было доставлено к месту установки, в основном вручную [7, л. 1].

Процесс приема оборудования продолжался вплоть до весны 1942 г. Положение осложнялось еще и тем, что параллельно шла погрузка оборудования завода № 316. Период эвакуации автомобильного завода, частичной реэвакуации оборудования в Москву, а также распределения оборудования между вновь созданными заводами в основном завершился только к 23 апреля 1942 г. [7, л. 11].

Дополнительные трудности для организации работы эвакуированного предприятия создавал острый недостаток жилья, удаленность жилых помещений от заводской площадки. Вновь прибывшие рабочие завода были расселены в близлежащих населенных пунктах: в г. Миасс, который располагался в 12 км от завода, в пристанционном поселке Труд, путь до которого составлял 5 км, а также селе Сыростан, находившемся в 22 км от промышленной площадки и заводских корпусов [7, л. 11].

Несмотря на тяжелые условия труда и жилищно-бытовые проблемы, численность сотрудников пред-

приятия росла. В 1942 г. среднесписочный состав рабочих основного производства составлял 3759 чел., постоянно увеличиваясь, к 1945 г. он вырос на 86%, до 6992 чел. (см. Табл. 1). Основную долю сотрудников предприятия составляли высококвалифицированные рабочие и ИТР. Пополнение штата предприятия рабочими имело свои сложности. Заводу было трудно набрать рабочих среди населения Миасского района Челябинской области, а наряды на получение квалифицированных рабочих из других местностей страны выполнялись не в полном объеме. В этих условиях дефицит рабочих компенсировали применением сверхурочных работ и повышением производительности труда. Значительное количество квалифицированных рабочих и ИТР прибыло на миасский завод с родственных предприятий. Так, в 1944 г. из Ульяновска и Шадринска на УралЗИС вместе с оборудованием главного сборочного конвейера и ряда других цехов были переведены 214 инженерно-технических работников и 48 человек младшего обслуживающего персонала [8, л. 165]. В отличие от рабочих и ИТР количество служащих на протяжении исследуемого периода росло медленно, а в 1944 г. их количество сократилось до 248 чел., что ниже показателя 1942 г., когда было запущено производство. Для этой категории работников предприятия был характерен постоянный недокомплект. В отчете завода это положение объясняется низкой (в сравнении с рабочими) заработной платой, а также более тяжелыми бытовыми условиями (сниженные нормы снабжения продуктами питания, потребительскими товарами и прочее) [8, л. 166].

Кроме основного производства УралЗИС (изготовление запчастей, комплектующих, автомобилей) на предприятии существовало вспомогательное хозяйство. Обеспечение огромного производства, необходимость обустройства предприятия, заготовки топлива, обслуживания транспортной инфраструктуры (железнодорожная ветка, автохозяйство завода) требовало значительных трудозатрат. Для этой цели в штате предприятия существовала непромышленная группа рабочих. По мере развития основного производства предприятия возрастало значение вспомогательных служб, одновременно увеличивался и среднесписочный состав непромышленной группы рабочих. В 1942 г. их насчитывалось 464 чел., в 1943 г. – 909 чел., в 1944 г. – 997 чел., в 1945 г. – 1225 чел. [9, л. 149–150].

Представленные в таблице 1 данные показывают, что завод постоянно наращивал количество сотрудников. Однако, немаловажным аспектом рассматриваемой темы является вопрос об источниках комплектования кадров и причинах выбытия рабочих с завода. Для этого обратимся к данным за 1944 г. – время, когда на заводе было налажено полноценное производство автомобилей, а также за 1945 г., показатели которого охватывают не только военное время (см. табл. 2). Приведенные данные свидетельствуют о том, что основным источником пополнения рабочей силы был перевод сотрудников с других предприятий (29,3%), мобилизация



Таблица 1.

**Среднесписочный состав рабочих  
основного производства УралЗИС в 1942–1945 гг.\***

Категории сотрудников предприятия	1942	1943	1944	1945
Рабочие	2674	4157	4297	5258
Инженерно-технические работники	739	973	1187	1255
Служащие	260	271	248	298
Младший обслуживающий персонал	86	90	138	145
Ученики	0	170	73	36
Итого	3759	5661	5943	6992

\* Составлено по: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37. Л. 165; ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 149.

рабочих (24,0%) и сотрудников, направленных из РККА (20,8%). Привлечение заводом рабочей силы без прямого участия государства имело куда меньшие масштабы. Работники предприятия, принятые на условиях вольного найма, составляли 18,2% от общего количества сотрудников завода, а вновь поступившие выпускники рабочих училищ и школ ФЗО – 7,7%. Коренным образом меняется ситуация в 1945 г., когда основными источниками пополнения кадров становятся вольный найм (33,0%), а также выпускники учебных заведений (29,5%). Новым явлением стало возвращение на предприятие ранее дезертировавших рабочих.

Отметим, что поступление рабочего на завод отнюдь не гарантировало его закрепление на новом месте. На предприятии наблюдалась колоссальная текучесть кадров (см. табл. 3). Подсчеты показывают, что только в 1944 г. выбывшие с завода рабочие составили 38,1% от среднесписочного состава сотрудников предприятия, или 68,7% от вновь принятых работников завода. Основными причинами выбытия рабочих с завода были увольнение работников по причине инвалидности (37,3%), а также самовольный уход с предприятия (34,6%), который квалифициро-

вался законодательством как дезертирство. Причины такого положения, очевидны: не дооборудованные рабочие места, тяжелые условия труда, острый дефицит жилых помещений, проблемы со снабжением продовольственными и потребительскими товарами [8, л. 118–183], [9, л. 176–179, 272–272 об.].

Не следует думать, что «бегство кадров» с автомобильного завода во время войны было чем-то необычным для промышленности. Подобное положение дел было характерно и для других предприятий Урала. По подсчетам А.А. Антуфьева, в 1941–1945 гг. с промышленных предприятий региона ежегодно «сбегало» не менее 100–150 тыс. чел. Это при том, что в целях закрепления кадров в ведущих отраслях индустрии президиум Верховного совета СССР 26 декабря 1941 г. принял указ «Об ответственности рабочих и служащих предприятий военной промышленности за самовольный уход с предприятий». Согласно этому указу самовольно ушедшие приравнивались к дезертирам и подвергались наказанию в виде тюремного заключения на срок от пяти до восьми лет [10, с. 262].

В 1945 г. доля рабочих, ушедших с завода, хоть и снизилась, но по-прежнему оставалась высокой и

Таблица 2.

**Распределение рабочих и служащих, пришедших на УралЗИС в 1944–1945 гг.,  
по источникам комплектования (человек, %)\***

Источники комплектования	1944		1945	
	человек	%	человек	%
Работники, направленные из РККА	684	20,8	84	5,3
Выпускники рабочих училищ и школ ФЗО	253	7,7	463	29,5
Рабочие, переведенные с других заводов	963	29,3	121	7,7
Рабочие, направленные по трудовой мобилизации	791	24,0	293	18,7
Принято по вольному найму	600	18,2	519	33,0
Возвратилось дезертиров	0	0,0	91	5,8
Итого	3291	100,0	1571	100,0

\* Составлено по: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 155.



Таблица 3.

**Распределение работников, ушедших с УралЗИС в 1944–1945 гг.,  
по причинам выбытия (человек, %)\***

Причины выбытия	1944		1945	
	человек	%	человек	%
По семейным обстоятельствам	162	7,2	249	18,8
Инвалидность	844	37,3	395	29,9
Дезертировало	782	34,6	341	25,8
Направление на обучение	71	3,1	80	6,1
Прочие причины	403	17,8	256	19,4
Всего	2262	100	1321	100

\* Составлено по: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 155.

составляла 18,9% от среднесписочного количества сотрудников предприятия (см. табл. 3). Поменялось процентное соотношение причин ухода. Сократился удельный вес работников, выбывших по причине инвалидности (до 29,9%), а также количество дезертировавших работников (до 25,8%). Увеличился удельный вес сотрудников, покинувших завод для получения образования (6,1%) и по семейным обстоятельствам (18,8%).

Обратимся к данным о том, откуда поступали работники на завод. Для этого рассмотрим отчетные данные за начало 1945 г. Из общего количества работников предприятия на 1 января 1945 г. доля коренных жителей Миасского района Челябинской области составляла 18,4%, сотрудников эвакуированных из Москвы – 24,3%, направленных из РККА – 19,3%, рабочие, мобилизованные из прочих местностей СССР, составляли 38,0% работников завода [8, л. 166]. Представленные цифры свидетельствуют о том, что основную часть работников УралЗИС составляли трудовые ресурсы, мобилизованные государством. Вместе с тем, ключевыми работниками предприятия, на плечах которых лежала основная нагрузка по решению сложных производственных вопросов, по-прежнему являлись «старые кадры», прибывшие в Миасс из Москвы.

Мы рассмотрели количественные показатели кадрового обеспечения предприятия. Однако следует учитывать, что далеко не каждый вновь принятый на завод рабочий обладал необходимыми навыками и достаточным уровнем подготовки. Поэтому преодоление «кадрового голода» на заводе осуществлялось не только путем увеличения количества принятых работников, но и за счет обучения рабочих непосредственно на производстве, а также организации технических курсов повышения квалификации. Работа по техническому обучению началась на заводе с момента его пуска в 1942 г. Обучение проводилось непосредственно в заводских цехах. В качестве преподавателей привлекались ИТР, мастера и квалифицированные рабочие, прибывшие с московского автозавода. В 1942 г. на производстве было подготовлено 2544 чел. Эта работа была продолжена и в

последующие годы: в 1943 г. подготовлено 1877 чел., а в 1944 г. – 2122 чел. Кроме того, обучение кадров и повышение их квалификации осуществлялось в стахановских школах, на целевых курсах и в техникуме. В 1943 г. таким способом было подготовлено 1405 чел., в 1944 г. – 2775 чел. [11, л. 10].

К 1944 г. на заводе была создана развитая сеть курсов по различным специальностям. На предприятии действовали курсы мастеров производства, наладчиков, водителей автомобилей, курсы повышения квалификации технологов, конструкторов, чертежников, счетоводов. Кроме сети курсов при заводе функционировало ремесленное училище № 26, школа фабрично-заводского обучения (ФЗО) № 9, автомеханический техникум с вечерним отделением на территории завода. Воспитанники перечисленных учебных заведений проходили практику на оборудовании предприятия и по окончании курса обучения пополняли заводские кадры. Только в 1944 г. завод принял 435 выпускников ремесленного училища и школы ФЗО, а также 40 выпускников автомеханического техникума г. Миасса [8, л. 167–168].

В 1945 г. количество рабочих, заново подготовленных в ходе производственного обучения, заметно сокращается. Это связано с тем, что к этому времени завод полностью освоил цикл производства: выпускал автомобили и изготавливал запасные части к ним, а, следовательно, обладал необходимыми для этого трудовыми ресурсами. Поэтому, общее количество сотрудников, вновь прошедших обучение, составило 2160 чел. Из них рабочим специальностям было обучено лишь 479 чел. Назревшая необходимость модернизации производства требовала повышения квалификации не только принятых недавно рабочих, но и переобучения старых кадров. Среди общего количества работников предприятия прошедших обучение, значительно выросла доля рабочих, повысивших квалификацию. Это показатель достиг значительного уровня – 78% (1681 чел.) [9, л. 155].

Масштабная деятельность предприятия по обучению рабочих, которая реализовывалась в рамках образовательной политики советского государства,



была своевременна и эффективна. В сложнейших условиях военного времени завод решал не только текущие проблемы, но и действовал на перспективу.

Если посмотреть на возраст сотрудников вновь организованного завода, то его коллектив можно назвать молодым. По данным на 1944 г. работники до 16 лет составляли 2,6% от всего трудового коллектива, рабочие от 16 до 25 лет – 36,6%, от 25 до 35 лет – 29,2%, а работники от 35 лет и более – 31,6% [8, л. 166]. Для полноты описания состава трудового коллектива завода приведем данные о соотношении полов. По данным на 1945 г. основную часть трудового коллектива завода составляли мужчины – 62%, а доля женщин – 38% [9, л. 151].

Системная работа по сохранению и развитию кадрового потенциала завода во многом позволила наладить производство технологически сложной продукции.

Уже к маю 1942 г. коллективу завода удалось смонтировать оборудование цехов мотора и коробок скоростей, началось изготовление отдельных деталей автомобиля. Первыми были освоены линии по производству поршневых колец и фланцев сцепления. Запуск производства происходил в недостроенном здании. Цех, где началось производство, не был утеплен, строительство крыши было не закончено. Плюс ко всему перечисленному на предприятие не прибыла значительная часть необходимого инструмента [7, л. 13].

Ввод в эксплуатацию цехов происходил по мере готовности. В начале апреля 1942 г. в строй вступил цех по изготовлению коробок скоростей, выпустивший первую продукцию 16 апреля 1942 г. Цех «Мотор» изготовил первый двигатель 30 апреля 1942 г. Термический цех вошел в эксплуатацию отдельными участками, полностью цех начал работать в мае 1942 г. До этого времени термообработка деталей проводилась на оборудовании Миасского напильного завода. Цех «Нормаль» начал действовать в июле 1942 г. Из-за задержек монтажных работ литейные цеха завода начали работать позднее. В 1942 г. в строй был введен лишь участок цветного литья. Частичная отливка деталей из серого чугуна проводилась в экспериментальном порядке с августа 1942 г. [7, л. 22].

В результате предпринятых усилий в 1942 г. Миасскому автотормозному заводу имени И.В. Сталина удалось выпустить 9303 мотора ЗИС-5, которые поставлялись в комплекте с коробками переключения передач (КПП), а также отдельно 6072 коробки скоростей ГАЗ. Кроме того, завод выпускал запасные части к автомобилям (см. табл. 4). По данным заводского отчета, программа 1942 г. по изготовлению двигателей была выполнена на 77,5%, а по КПП – на 71,4%. Основную часть изготовленных в Миассе узлов автомобилей поставляли на сборочные конвейеры УльЗИС в г. Ульяновск и в Москву на МАЗИС [7, л. 23, 50].

Трудности производства были связаны с целым рядом проблем, одной из которых были перебои со снабжением. Предприятию не хватало металла,

автомобильного топлива, смазочных масел, завод систематически не обеспечивался углем. Запуск литейных цехов затягивался из-за отсутствия огнеупоров, формовочной земли, чугуна, ферросплавов и ряда других материалов. Исключительно тяжелое положение сложилось с электрическими лампами. Ввиду полного либо частичного отсутствия освещения в производственных помещениях приходилось переходить на работу в одну смену. Работникам предприятия не хватало простых вещей: теплой одежды, спецодежды, обуви [7, л. 34–35].

В начале 1943 г. завод вступил в новую фазу своего развития: предприятие получило задание освоить выпуск автомобилей. 14 февраля вышел приказ НКСМ: «В соответствии с решением ГКО переименовать Миасский завод имени Сталина в Миасский автомобильный завод имени Сталина» [12, с. 29]. Во второй половине 1943 г. производственную площадку завода стали готовить для выпуска автомобилей [13, л. 42–46]. Параллельно предприятие продолжало наращивать производство двигателей и КПП (см. Табл. 4).

В 1944 г. завод вновь меняет свое название. 21 апреля 1944 г. народный комиссар среднего машиностроения С.А. Акопов своим приказом переименовал завод из Миасского в Уральский автомобильный завод имени И.В. Сталина [8, л. 119]. Новое название завода подчеркивало его значимое место в ряду предприятий страны.

Расширение завода и превращение его в автомобильный было реализовано коллективом предприятия совместно с Особым строительно-монтажным управлением-4 (ОСМУ-4) Наркомстроя СССР. В течение 1944 г. на заводе вступили в строй цех шасси, литейная серого чугуна, главный конвейер по сборке автомобилей, кузовной и деревообрабатывающий цехи, термический по обработке деталей шасси, а также цех капитального ремонта [8, л. 119].

8 июля 1944 г. с конвейера завода сошел первый грузовой автомобиль ЗИС-5В. Организация на Урале законченного цикла производства автомобилей имела государственное значение. По случаю пуска автомобильного конвейера в адрес завода поступила поздравительная телеграмма от И.В. Сталина [8, л. 120]. Запуск автосборочного производства широко освещался в общесоюзной и местной печати [14], [15], [16].

В 1944 г. УралЗИС произвел 2760 грузовиков. Наряду с готовыми автомобилями завод продолжал осуществлять поставки отдельных узлов и комплектующих, которые использовались как для сборки автомобилей, так и в качестве запасных частей. Согласно заводскому отчету, около половины выпускаемых УралЗИС двигателей направляли для снабжения армии. Кроме двигателей, в 1944 г. в Миассе изготавливали коробки скоростей для Горьковского автомобильного завода. Производство этого узла имело большое значение, так как коробка скоростей ГАЗ-70 устанавливалась на легкие танки Т-70, самоходные артиллерийские установки СУ-76 и СУ-76М. Технология производства КПП ГАЗ-70 была более



сложной, чем изготовление стандартных коробок скоростей для автомобиля ЗИС-5В. Детали КПП ГАЗ должны были быть более стойкими к износу, а также требовали более точной обработки. Для наладки производства этого сложного изделия на заводе было освоено литье из высоколегированных сталей, разработаны новые технологические процессы. В 1943 г. заводом была изготовлена 32131 коробка скоростей, из них 7277 штук КПП ГАЗ. В 1944 г. в связи с переориентацией завода на выпуск автомобилей общее количество выпущенных коробок скоростей сократилось до 25863. Однако увеличилось производство более сложных в изготовлении КПП ГАЗ – до 12002 штук [8, л. 126, 128].

Несмотря на достигнутые успехи, автосборочное производство завода лихорадило. Кузнечнопрессовый завод имени И.В. Сталина (Челябинск) и Шадринский автоагрегатный завод им. И.В. Сталина – поставщики комплектующих для конвейера УралЗИС, срывали сроки отгрузки деталей. Так, например, для обеспечения выпуска автомобилей УралЗИС вынужден был наладить собственное производство деталей кабины, изготовлением которых занимался ШААЗИС. Заводу в Миассе пришлось пойти на вынужденные меры – сократить производство деревянных моделей, используемых при отливке, и организовать собственное производство элементов кабины. Одновременно из Шадринска в Миасс переместили деревообрабатывающий цех. В результате на заводе сократилось производство литых деталей, но удалось выполнить плановые показатели по выпуску автомобилей. КПЗИС на протяжении всего 1944 г. не мог обеспечить УралЗИС необходимым количеством поковок и штамповок [8, л. 129-130].

Стоит отметить, что конструкция поставленного на конвейер автомобиля не была статичной. При общем стремлении конструкторов завода упростить и удешевить автомобиль, на заводе велась работа по увеличению мощности двигателя и совершенствованию его конструкции. Еще в 1942 г. заводские инженеры стали проводить работы по изменению конструкции двигателя ЗИС-5. На основе базовой модели предполагалось изготавливать форсированный двигатель повышенной мощности [7, л. 19]. В 1944 г. была выпущена пробная партия форсированных двигателей. Постепенно совершенствуя базовую конструкцию, инженерам УралЗИС удалось

значительно увеличить мощность выпускаемых моторов. В 1943 г. завод изготавливал двигатели ЗИС-5 мощностью 67 л.с., в 1944 г. было освоено производство двигателей ЗИС-5В мощностью 77 л.с. В 1945 г. завод приступил к выпуску форсированных двигателей ЗИС-МФ мощностью 100 л.с. [8, л. 135].

Возросшие объемы выпуска продукции увеличивали потребности предприятия в сырье. К 1944 г. завод полностью перешел на обеспечение производства литьем, необходимого для выпуска двигателя, КПП, редуктора заднего моста и других металлоемких деталей. С ростом производства в 1944 г. перед заводом встал ряд новых проблем, связанных с использованием местного сырья. Разработанная ранее на московском автозаводе технология не позволяла использовать уральские чугуны с высоким содержанием хрома. Полученные из него детали были низкого качества. Однако после ряда экспериментально-исследовательских работ специалистами завода был найден нужный режим технологии плавки, отжига и охлаждения, благодаря чему стало возможным использование местного чугуна [8, л. 137].

Другой проблемой, потребовавшей не меньших усилий, было увеличение производства поршневых колец. Трудность заключалась в отсутствии липецких и криворожских чугунов, на которые у завода имелась разработанная технология. Специалистам УралЗИС необходимо было заново создать технологию производства поршневых колец из низкофосфористых магнитогорских чугунов. Эта задача также была успешно решена, и выпуск качественных поршневых колец поднялся с 38 тыс. штук в январе 1944 г. до 260 тыс. штук в декабре того же года [8, л. 138].

В 1945 г. завод продолжал наращивать производство. С конвейера предприятия сошло 8674 грузовика ЗИС-5В (см. табл. 4). Было изготовлено 16678 двигателей ЗИС-5В, а также 207 форсированных моторов ЗИС-МФ [17, л. 13]. В то же время было сокращено производство КПП ГАЗ – до 8331 штук (по плану был предусмотрен выпуск 12000 КПП ГАЗ). Уменьшение выпуска специальных коробок скоростей ГАЗ было связано со снижением оперативных планов выпуска этой продукции в сентябре 1945 г. с 1000 до 600 штук в месяц. В IV квартале 1945 г. КПП ГАЗ были исключены из производственного плана завода, что было связано со сворачиванием части военных производств, окончанием военных действий

Таблица 4.

Выпуск основных видов продукции УралЗИС в 1942–1945 гг. (штуки)\*

Год	Двигатели	Коробки переключения передач (КПП)	Автомобили ЗИС-5В
1942	9303	15375	–
1943	25297	32131	–
1944	14448	25863	2760
1945	16885	26116**	8674

\* Составлено по: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 101.

\*\* По другим данным в 1945 г. завод произвел 27307 КПП (ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 112).



не только на западе с фашистской Германией, но и на восточных границах СССР с Японией [9, л. 112].

Подведем итоги. Рассмотренные данные позволяют сделать вывод о том, что, несмотря на тяжелейшие условия военного времени, при крайне ограниченных материальных ресурсах советскому государству удалось сохранить трудовые ресурсы и производственные мощности одного из крупнейших автомобильных предприятий страны. В результате эвакуации Московского автомобильного завода им. И.В. Сталина было организовано технологически сложное производство в тыловых районах страны. Сотрудники предприятия, а также эвакуированное вместе с ними оборудование заложили основу автомобилестроения на Урале. Материалы о кадровом составе УралЗИС свидетельствуют, что активно используемая государством мобилизационная система

комплектования кадров, а также действовавшая в стране система профессионального обучения позволяли преодолевать кадровый дефицит на стратегически важных предприятиях промышленности. Вместе с тем, нельзя не отметить, что эвакуация людей, имевшая несомненный положительный эффект, была сопряжена с тяжелейшими условиями труда и как следствие высоким уровнем травматизма, а также крайне сложными жилищными условиями, трудностями снабжения продуктами питания и потребительскими товарами. Эвакуация московского автозавода ЗИС, произведенная в очень короткие сроки, организация производства на новых местах являются одним из ключевых событий в истории советского автомобилестроения. Все этапы этой работы были исключительно трудными и требовали колоссальных человеческих и материальных ресурсов.

#### Литература и источники

1. Курлаев А.Е. Эвакуация МАЗИС и создание автомобильной промышленности на Урале // Россия между прошлым и будущим: исторический опыт национального развития: материалы Всероссийской научной конференции, посвященной 20-летию Института истории и археологии УрО РАН. Екатеринбург, 4–5 марта 2008 г. Екатеринбург, 2008. С. 224–227.
2. История Московского автозавода имени И.А. Лихачева / ред. Д.А. Беевский, И.Л. Бачило и др. М.: Мысль, 1966. 647 с.
3. Корман В.М. Уральский автомобильный завод // Автомобильный завод «Урал»: энциклопедия / редкол. В.М. Корман и др. Челябинск: Каменный пояс, 2009. С. 393–394.
4. Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. Ч. 1. М.: ИЛБИ, 1993. 256 с.
5. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 1.
6. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 2.
7. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 13.
8. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 37.
9. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46.
10. Антуфьев А.А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург: УрО РАН, 1992. 336 с.
11. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 75.
12. Манин А.В. Уральский автомобильный: Страницы истории ордена Октябрьской революции и ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода имени 60-летия СССР. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1987. 191 с.
13. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 30.
14. Еще больше советских автомобилей для фронта и страны! // Правда. 1944. 12 июля.
15. Уральский автомобильный завод вступил в строй действующих предприятий // Челябинский рабочий. 1944. 9 июля.
16. Патолычев Н. Автомобили Урала // Челябинский рабочий. 1944. 14 июля.
17. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 64.

#### References

1. Kurlaev A.E. Evakuaciya MAZIS i sozdanie avtomobil'noj promyshlennosti na Urale [Evacuation of MAZIS and the establishment of the automobile industry in the Urals] Rossiya mezhdru proshlym i budushchim: istoricheskij opyt nacional'nogo razvitiya: materialy Vserossijskoj nauchnoj konferencii, posvyashchennoj 20-letiyu Instituta istorii i arheologii UrO RAN. Ekaterinburg, 4–5 marta 2008 g. [Russia between the past and the future: the historical experience of national development: materials of the All-Russian Scientific Conference, dedicated to the 20th anniversary of the Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. Ekaterinburg, March 4-5, 2008.]. Ekaterinburg, 2008. pp. 224–227.
2. Istoriya Moskovskogo avtozavoda imeni I.A. Lihacheva [The history of the Moscow Automobile Plant named after I.A. Likhachev] red. D.A. Beevskij, I.L. Bachilo i dr. Moscow: Mysl', 1966. 647 p.
3. Korman V.M. Ural'skij avtomobil'nyj zavod [The Ural Automobile Plant] Avtomobil'nyj zavod «Ural»: ehnciklopediya [Automobile plant "Ural": encyclopedia] redkol. V.M. Korman i dr. Chelyabinsk: Kamennyj poyas, 2009. pp. 393–394.
4. Shugurov L.M. Avtomobili Rossii i SSSR. Ch. 1 [Cars of Russia and the USSR. Part 1]. Moscow: ILBI, 1993. 256 p.
5. Ob»edinennyj gosudarstvennyj arhiv Chelyabinskoy oblasti (OGACHO) [United State Archive of the Chelyabinsk Region]. F. R-1640. Op. 1. D. 1.
6. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 2.
7. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 13.
8. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 37.
9. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 46.



10. Antuf'ev A.A. Ural'skaya promyshlennost' nakanune i v gody Velikoj Otechestvennoj vojny [The Urals industry on the eve and during the Great Patriotic War]. Ekaterinburg: UrO RAN, 1992. 336 p.
11. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 75.
12. Manin A.V. Ural'skij avtomobil'nyj: Stranicy istorii ordena Oktyabr'skoj revolyucii i ordena Trudovogo Krasnogo Znameni avtomobil'nogo zavoda imeni 60-letiya SSSR [Ural Automobile: Pages of the History of the Order of the October Revolution and the Order of the Red Banner of Labor of the Automobile Plant named after the 60th anniversary of the USSR]. Chelyabinsk: Yuzhno-Ural'skoe knizhnoe izdatel'stvo, 1987. 191 p.
13. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 30.
14. Eshche bol'she sovetskih avtomobilej dlya fronta i strany! [More Soviet cars for the front and the country!] Pravda. 1944. 12 iyulya [True. 1944. July 12].
15. Ural'skij avtomobil'nyj zavod vstupil v stroj dejstvuyushchih predpriyatij [The Ural Automobile Plant entered into operation of operating enterprises] Chelyabinskij rabochij. 1944. 9 iyulya [Chelyabinsk Worker. 1944. July 9].
16. Patolichev N. Avtomobili Urala [Cars of the Urals] Chelyabinskij rabochij. 1944. 14 iyulya [Chelyabinsk Worker. 1944. July 14].
17. OGACHO. F. R-1640. Op. 1. D. 64.

© Клио, 2018

© Пьянков С.А., Бедель А.Э., 2018