

## История Ульяновского автомобильного завода с 1941-1945 год

Немцы рвались к Москве, и уже летом в столице начались бомбежки. ГКО принимает решение об эвакуации ряда крупных предприятий из столицы в Сибирь, на Урал и на Волгу. Среди них был и ЗИС, сборочное производство, которого решили эвакуировать в Ульяновск. Группа руководителей ЗИС во главе с Е.А.Дундуковым, побывав у нас в городе в августе 1941 года, телеграфирует директору И.А.Лихачеву: «Место для разворачивания автомобильного производства не совсем пригодно, но в нынешних условиях удовлетворяет».

Территория под сборочное производство была найдена на холмистом берегу Волги, там, где сейчас находится моторный завод. Все основные цехи должны были разместиться в десяти низких длинных бараках. Все эти деревянные строения принадлежали главному таможенному управлению. Преимущество их заключалось в том, что сюда подходили две железнодорожные ветки, по которым 20 октября 1941 года прибыли из Москвы первые руководители будущего Ульяновского автозавода. Среди них были Р.И.Муслин, В.Ф.Лукин, Н.М.Гуреев и другие.

Эвакуировались наспех, не успев взять даже тёплые вещи, а морозы в ту зиму доходили до 40 градусов, да ещё и с ветром.

Уже с первого дня закипела работа. Необходимо было освобождать складские помещения, разгружать платформы, монтировать оборудование. Работали по 12 часов и днем и ночью – при свете и тепле костров.

30 ноября 1941 года была утверждена характеристика состояния подготовки производства автомобильного завода в Ульяновске, а также программа и режим работы, состав и площади, устав предприятия. На основании этих документов принято считать датой рождения завода 30 ноября 1941 года.

Всего за два с небольшим месяца удалось наладить производство, и уже к новому, 1942 году, цех боеприпасов (инструментальный №2) выпустил свою первую продукцию - авиационные снаряды. Начальником цеха был назначен К.И.Протопопов.

Этот цех получил ещё и другое название – девичий, так как работали там, в основном девушки. Однако это обстоятельство ничуть не помешало тому коллективу слыть одним из лучших в стране и получать благодарности от правительства.

В.М.Маркова в те годы была первой рекордсменкой – ударницей во «фронтной» бригаде М.Клочковой. Звания «фронтная» за всю войну на заводе удостоены 13 бригад. Среди них была бригада Кирсанова, бессменным комсоргом которой являлась Л.Яцук.

В январе 1942 года на заводе был организован отдел рабочего снабжения, который взял под особый контроль отоваривание продовольственных карточек. За рекой Свягой на Поповом острове на площади в 154 га в пользование автозавода выделялись участки под огороды.

КОПИЯ ВЕРНА  
подпись

Основные кадры завода состояли из работников, направленных из Москвы. Их было полторы тысячи человек во главе с директором – 30-летним П.И.Шварцбургом, работавшем на ЗИСе главным инженером.

В первое время днем и ночью директор со своими помощниками занимался размещением рабочих, а сам с семьёй из 8 человек жил в 14-метровой комнате. Конструкторы и технологи со времени прибытия в Ульяновск в ожидании постоянного пристанища занимали сначала помещение во Дворце книги, затем здание краеведческого музея, а осенью 1944 года переехали на новую территорию завода за Свяягу.

Эвакуированных зисовцев разместили не только в городе, но и в близ лежащих сёлах: Лаишевке, Баратаевке, Арском, Кремёнках и других.

Ряды москвичей пополнила ульяновская молодёжь, мобилизованная в городе по постановлению обкома ВКП(б) об обеспечении рабочей силой ульяновского автозавода от 11.02.1942 г. за счет неработающего населения и предприятий, учреждений города общей численностью 2700 человек. В самые трудные дни 16-17-летние ребята и девушки работали по 12-14 часов, а затем помогали в госпитале, детском доме, собирали на фронт посылки с вязаными тёплыми вещами. Девушки шили кисеты, вязали варежки и носки, ребята мастерили зажигалки. Подарки отправляли бойцам на передовую.

Заводчане собирали деньги на выпуск танков, машин, самолётов. 30 апреля 1942 года был собран первый автомобиль ЗИС-5. Пять автомобилей первой серии собирались без двигателей: не была ещё налажена их поставка из Миасса. Начальник инструментального цеха Воробей А.К. жаловался, что не может смотреть на этих «уродцев», но, в конце концов, всё наладилось.

В мае 1942 года на заводе действовали: МСЦ-1, МСЦ-2, цех нормалей, ЦСИВ (цех сборки и испытаний), инструментальные №1,2, термический с отделением металлопокрытий, механомонтажный, железнодорожный цехи, центральная лаборатория.

В июле 1942 года, когда темпы сборки возросли до 20-30 машин в сутки, Ульяновский филиал № 4 ЗИС (УльЗИС) был официально назначен головным предприятием по выпуску автомобилей ЗИС-5.

На базе ЗИС-5 также собирали походные мастерские, кроме того, осуществляли сборку двигателей малолитражек для мотоциклов и газогенераторных установок для автомобиля ЗИС-21.

4 июля 1942 года вышел первый номер многотиражной газеты «Сталинец», редактором которой был М.С. Ушаков.

К концу декабря 1942 года на заводе работало 4 тыс. человек. 1893 автомобиля ЗИС-5 были отправлены на фронт. За образцовое выполнение заданий по производству боеприпасов 13 работников Ульяновского автозавода были удостоены правительственных наград. Орден Красной Звезды был вручен начальнику цеха № 2 К.И. Протопопову, медаль «За трудовую доблесть» - технолог В.Ф. Лукину, медали «За трудовое отличие» - И.С. Алябьеву, А.И. Мухиной.

КОПИЯ ВЕРНА  
подпись

После принятия в 1943 году решения ГКО о строительстве в Ульяновске автозавода горисполком выделил за рекой Свиягой 200 га земли под промышленное и гражданское строительство.

Велось оно поначалу с большим трудом.. Не было стройматериалов, не хватало квалифицированных кадров, сдерживали перебои со снабжением лесом. Но коллектив завода перевыполнил производственную программу февраля 1943 года и получил второе место во Всесоюзном соревновании за переходящее Красное Знамя ГКО. За 1943 год на нужды фронта автозаводцы внесли более 300 тысяч сбережений.

Тормозило дело отсутствие электроэнергии, поэтому одновременно решили строить ТЭЦ.

Но люди преодолели все трудности: построили в Вырыпаевке кирпичный завод, в апреле 1944 года заработал бетонный. В Старомайском районе организовали заготовку леса. В сентябре 1945 года бригада плотников Н. Подосинникова выступила инициатором досрочного пуска ТЭЦ, а за пять минут до 1947 года новая заводская ТЭЦ дала свой первый ток.

Одно из самых знаменательных событий того времени – создание автомобиля УльЗИС – 253, в разработке которого принимали участие конструкторы Чуразов, Давыдов, Пахтер, Кузнецов, Гришин и другие. Новый автомобиль создавался по указанию наркома С.А. Аكوпова. Под руководством главного конструктора Б.Л. Шапошника к маю 1944 года был собран первый опытный образец дизельного грузовика. Этот 3,5- тонный дизельный грузовик по экономичности двигателя, динамическим качествам ничем не уступала американскому «Студебеккеру», получил высокую оценку специалистов, но по ряду причин в серию не пошел.

Из многочисленного коллектива завода только небольшая часть жила на новой площадке, остальные по-прежнему были размещены по селам.

Автозаводской посёлок в октябре 1943 года состоял из 8 бараков по 25 квартир, пяти деревянных четырёхквартирных домов. В одном из бараков оборудовали клуб на 120 человек и парикмахерскую, комнату для приезжих. Вскоре стали работать начальная и средняя школы, здравпункт и гостиница на 40 мест. В 1944 году стали строить жилые бараки – «шалаши». Разработкой их строительных чертежей занималась Н.В. Дерунова. Эти строения были полуподвального типа, довольно теплые, но основным их достоинством было то, что вмещали они до 40 семей.

В январе 1943 года коммунальный отдел организовал детский сад на 250 человек. При детских городских организациях были открыты две группы по 100 человек и взяты под шефство детские ясли на 75 человек.

В 1944 году автозаводцы открыли свою больницу, в этом же году для подготовки квалифицированных кадров был организован автомеханический техникум, первым директором которого стал А.М. Голубев.

С конца 1943 и до середины 1944 года на заводе проводилась сборка грузовых автомобилей «Студебеккер», поступивших к нам из США по ленд-лизу.

КОПИЯ ВЕРНА  
подпись 

В конце 1944 года машину марки ЗИС – 5 передали на Урал, в Миасс, а нашему заводу было поручено освоить и наладить выпуск автомобилей марки ГАЗ-АА. Уже осенью 1945 года вместе с первыми партиями различного оборудования и технической документацией в Ульяновск прибыла группа специалистов с Горьковского автозавода. Еще строящийся завод должен был начать выпуск полутонного грузовика ГАЗ-АА.

В 1944 году 19 заводчан получили ордена и медали. Среди награжденных за успешное выполнение заданий производства по выпуску автомобилей, освоение серийного выпуска новых типов военной техники и освоение спецзаданий, были директор завода Е.А. Дундуков – орден Красного Знамени, главный конструктор Б.Л. Шапошник – орден Красного Знамени, начальник термического цеха А.Я. Павлов – орден Красной Звезды, конструктор Б.М. Власов, слесарь В.А. Занкин, начальник цеха С.Г. Лайтман, монтажник М.Х. Хайруллин, труд которых был отмечен орденом «Знак Почета».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 06.06.1945 года около 500 заводчан были награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.»

За годы войны автозавод выпустил автомашин ЗИС-5 – 7260, двигателей Л-312 – 19985 шт., запчастей к автомашинам и двигателям на 12326 тысяч рублей.

За всю историю существования тружениками завода было произведено около 5 миллионов автомобилей. Сегодня Ульяновский автомобильный завод выпускает более десяти моделей автомобилей и около сотни модификаций практически на любой вкус. Модельный ряд «УАЗа» постоянно развивается. ООО «УАЗ» входит в автохолдинг «Sollers», ООО «УАЗ» - градообразующее предприятие для Ульяновской области. Оно признано добросовестным налогоплательщиком. Коллектив завода продолжает вносить весомый вклад в развитие экономики области и повышение инвестиционной привлекательности региона.

Директор Музея истории  
и трудовой славы ООО «УАЗ»



Морозова О.Н.

**КОПИЯ ВЕРНА**

подпись

