

Челябинский кузнечно-прессовый завод в годы Великой Отечественной войны: эвакуация и становление предприятия

Возникновение целого ряда предприятий и отдельных отраслей промышленности на Урале связано с эвакуацией оборудования и рабочих из западных регионов СССР в годы Великой Отечественной войны¹. В это время одним из ключевых «центров притяжения» эвакуированных мощностей и промышленных кадров на Урале стал Челябинск. В годы Великой Отечественной войны Челябинск стал прежде всего местом концентрации производства вооружений и бронетехники, заслуженно получив неофициальное наименование «Танкоград»².

Концентрация эвакуированного промышленного производства в Челябинске в годы войны не была случайной. Это было обусловлено геополитическим положением и экономическими позициями Урала и Челябинской области в частности, которые регион занимал к 1941 г. В ходе индустриализации 1930-х гг. в Челябинске была создана развитая промышленная инфраструктура. В регионе имелись металлургическая и металлообрабатывающая промышленность, необходимые энергетические мощности. Специфика региона состояла в том, что он находился в отдалении от фронта, на перекрестке ведущих железнодорожных магистралей, обладал необходимыми запасами природных ресурсов³.

Показательной в этом смысле является история эвакуации Московского автомобильного завода им. И. В. Сталина, который стал «донором» при создании предприятий автомобильной промышленности в уральском регионе. Сжатые сроки перемещения производства, а также острый дефицит пригодных промышленных площадей в тыловых районах страны вынудили профильные ведомства разделить единый промышленный объект на несколько самостоятельных предприятий и расположить производственные мощности советского автогиганта в разных городах, на значительном удалении друг от друга. В результате эвакуации московского автозавода в 1941–1942 гг. на Урале появилось сразу несколько предприятий: Миасский автомоторный завод (впоследствии Уральский автомобильный завод им. И. В. Сталина), кузнечно-прессовый завод им. И. В. Сталина (КПЗиС), Шадринский автоагрегатный завод им. И. В. Сталина (ШаАЗиС). Часть оборудования была перемещена в другие регионы. Так, например, сборочный конвейер москов-

ского ЗиСа был отправлен в Поволжье (Ульяновск), куда уральские предприятия должны были поставлять комплектующие и отдельные узлы для грузовых автомобилей⁴. Среди перечисленных предприятий Челябинскому кузнечно-прессовому заводу предназначалась роль производителя металлоемких деталей грузовиков: лонжеронов рам, колесных дисков, рессор и других кованых и штампованных деталей автомобиля. Как и «уральские собратья» по автомобильной промышленности, КПЗиС был создан в конце 1941 г. Выбор места для размещения крупного предприятия в тылу был сложной задачей. Вначале кузнечно-прессовое производство ЗиС хотели разместить в Троицке Челябинской области. Затем оборудование было решено отправить в Челябинск. Место для строительства завода в Челябинске было выбрано после совместного совещания с наркомом по строительству С. З. Гинзбургом, директором ЗиСа И. А. Лихачевым, начальником Главуралстроя Н. А. Дыгаем. Было решено осмотреть все строящиеся и консервированные площадки в Челябинске. Наиболее подходящей была признана площадка предприятия «Стройсень»⁵.

Строительство завода началось на основании Постановления ГКО от 30 ноября 1941 г. «О размещении Московского автомобильного завода им. Сталина», в соответствии с которым строительная площадка предприятия «Стройсень» Народного комиссариата танковой промышленности передавалась в ведение Народного комиссариата среднего машиностроения⁶.

Что представляла собой территория будущего завода? Полученная НКСМ промышленная площадка располагалась в южной части Челябинска, в 12 км от городских построек. Общая площадь участка составляла 70,2 га. К северу от участка, параллельно шоссе, ведущему в Копейск, пролегла железная дорога.

Возведение новых промышленных объектов на площадке «Стройсень» было весьма непростой задачей. Перед началом строительства цехов КПЗиС требовалось провести значительные подготовительные работы. В «наследство» от предыдущего предприятия новому заводу достались огромные котлованы глубиной до 10 м, для засыпки которых понадобилось переместить около 30 тыс. кубометров грунта. Кроме того, строительная площадка была завалена различными тяжелыми металлоконструкциями, частями машин, демонтированным оборудованием металлургических заводов и другими грузами общим весом около 5,5 тыс. т, которые не имели отношения к строительству КПЗиС.

Новый завод должен был состоять из шести цехов: кузнечного, прессового, рамного, рессорно-пружинного, штампово-механического, ремонтно-механического. Для размещения этих производственных объектов было решено использовать недостроенные сооружения бывшего предприятия «Стройсень». Кузнечный, прессовый и рамный возводили на месте предполагавшегося цеха № 1, где имелись фундаменты под колонны и 4 тыс. т металлоконструкций. Штампово-механическому цеху досталось недостроенное здание ремонтного цеха. Ремонтно-механическому цеху была передана часть здания, предполагавшегося главного магазина (склада). Для складских помещений использовали недостроенный склад огнеупоров. Кроме того, КПЗиС были отданы недостроенное здание железнодорожного депо и корпус бытовых помещений⁷. Таким образом, эвакуированный

завод оказался на строительной площадке, не подготовленной для производства.

В сложившихся условиях завод не мог полноценно действовать. Работы же по завершению строительства необходимых зданий затягивались. В ноябре 1941 г. народные комиссариаты по строительству (НКС) и среднего машиностроения поручили строительство кузнечно-прессового завода особой строительно-монтажной части № 14 (ОСМЧ-14), находившейся в то время в Сталинграде. Однако до конца 1941 г. строительная площадка завода не была обеспечена ни строительными материалами, ни механизмами. К тому же переброска ОСМЧ-14 в Челябинск не была осуществлена. Поэтому к строительству завода в 1941 г. так и не приступили. Возведение цехов кузнечно-прессового завода было поручено ОСМЧ-22, располагавшейся в Челябинске⁸. Фактически строительство необходимых заводу зданий и сооружений началось лишь в феврале 1942 г.⁹

Проводившаяся с 25 февраля по 5 марта 1942 г. Наркоматом государственного контроля СССР проверка строительства завода показала, что основная часть промышленных объектов КПЗиС не была подготовлена в запланированные сроки. Согласно ранее принятому постановлению ГКО «О размещении Московского автомобильного завода им. Сталина» Наркомстрой и Наркомсредмаш обязывались построить и переоборудовать здания для эвакуированных в Ульяновск, Миасс, Челябинск и Шадринск цехов московского автозавода: механические цехи этих предприятий должны были начать работу с 1 февраля 1942 г., а заготовительные — с 15 марта 1942 г. Совместный приказ НКС и НКСМ от 12 декабря 1941 г. детализировал сроки подготовки КПЗиС для приема эвакуированного оборудования. Штампово-механический цех необходимо было подготовить к 1 февраля 1942 г., кузнечный, прессовый и рамный — к 1 марта, рессорный — к 10 марта 1942 г. Кроме вышеперечисленных цехов, в число первоочередных объектов строительства входили: паропровод, хранилище мазута и десять жилых домов для эвакуированных работников завода.

Причиной отставания строительства главный контролер Наркомата госконтроля СССР И. Г. Финагенов считал отсутствие комплексного подхода к организации строительно-монтажных работ. Как он установил, до 1 марта 1942 г. строительство заводских цехов велось без проектов. Слабым местом строительства было и техническое оснащение строительной площадки. Так, например, в январе 1942 г. на стройке завода вместо необходимых 16 автомобилей работали только два, вместо двух тракторов в наличии был только один, из 25 потребных рабочих лошадей на стройке имелось лишь десять. Не обеспечивался завод и необходимыми строительными материалами. Постановление ГКО от 6 января 1942 г. «О восстановлении производства грузовых машин на автозаводе им. Сталина» предусматривало выделение соответствующих ресурсов на строительство КПЗиС¹⁰. Однако даже к марту 1942 г. необходимые для возведения цехов материалы так и не поступили на площадку завода¹¹. Работы по монтажу прибывших станков и прессов затягивались, а следовательно, откладывался пуск завода.

Несмотря на эти обстоятельства, проводилась разгрузка эвакуированного оборудования и, по мере возможности, его монтаж. На строившийся завод прибывали вагоны из Троицка, где первоначально планировалось

размещение кузнечно-прессового оборудования Московского автозавода, станки и оборудование — непосредственно из Москвы, а также грузы, ранее по ошибке попавшие в Шадринск, где создавался ШаАЗиС. Всего, согласно данным заводского отчета, в 1942 г. был разгружен 2941 вагон, 957 вагонов со станками и оборудованием были погружены и перенаправлены на другие предприятия¹².

В течение 1942 г. на завод прибывало эвакуированное оборудование, производились его разгрузка и установка. Одновременно шло строительство предприятия¹³.

Выпускать продукцию КПЗиС начал 1 июля 1942 г. Номенклатура выпускавшихся заводом в годы войны изделий была разнообразной. Предприятие производило не только детали для грузовых автомобилей ЗиС-5, но и поковки для авиационной и танковой промышленности, детали для тракторов, мотоциклов и малолитражных двигателей¹⁴. Кроме того, на предприятии размещались заказы на производство стальных шлемов для пехоты (СШ-40), деталей для оборудования угольной промышленности¹⁵.

Что представлял из себя завод к концу первого года своей работы? В 1942 г. на предприятии было создано шесть цехов, седьмой — колесный цех — должен был начать работу в 1943 г. Краткое описание действовавших цехов завода содержится в объяснительной записке к годовому отчету КПЗиС за 1942 г.

Самый крупный кузнечный цех располагался в двух пролетах корпуса № 1 и занимал площадь 8100 кв. м. В цехе было установлено 36 единиц основного оборудования.

Прессовый цех размещался в северной части корпуса № 1 (в четвертом пролете) и занимал площадь 5100 кв. м. В этом цехе располагалось 166 единиц оборудования, в том числе прессы различной мощности и типов (давлением от 3 до 1150 т) — 70 единиц.

Рамный цех располагался в третьем пролете корпуса № 1 и имел 26 единиц оборудования. Прессовый и рамные цеха производили штамповку деталей автомобилей и ряда других изделий для смежных отраслей промышленности.

Рессорно-пружинный цех находился во вновь построенном корпусе общей площадью 2554 кв. м и располагал 61 единицей оборудования. В 1942 г. цех выпускал рессоры, пружины для Петропавловского завода малолитражных двигателей.

Вспомогательным был штампово-инструментальный цех, рассчитанный на выпуск холодных и горячих штампов, а также небольшого количества инструмента для собственных нужд завода. Этот цех располагался в здании общей площадью 3186 кв. м в юго-восточной части площадки завода. В цехе было установлено 153 станка.

Цех капитального ремонта располагался во временно оборудованном для него здании (высотная часть главного магазина) общей площадью 1000 кв. м. Данный цех был рассчитан на выпуск запасных частей к заводскому оборудованию, производил капитальный и средний ремонт на заводе.

Еще один, колесный цех находился на «стадии проектирования и строительства». Проектная мощность этого цеха должна была составлять 650 тыс. автомобильных колес в год¹⁶.

Созданный в результате эвакуации Челябинский кузнечно-прессовый завод им. И. В. Сталина в основном сохранил характер производства, на базе которого был построен. Кузнечный и прессовый цеха относились к числу крупносерийных производств, обслуживавших конвейерную сборку автомобилей. Однако война кардинально изменила характер кооперирования и специализации в автомобильном производстве¹⁷.

Если на Московском автомобильном заводе им. Сталина было сосредоточено производство автомобилей на всех стадиях его изготовления, то война породила заводы более узкой специализации, географически перемещенные на Урал, ближе к источникам сырья. В результате войны и эвакуации Московский автозавод «отпочковал» четыре более узкоспециализированных завода. Например, Ульяновский автомобильный завод имел «сборочный характер» и снабжался деталями Миасского, Шадринского и Челябинского заводов¹⁸, миасский завод специализировался на серийном выпуске моторов, шадринский занимался выпуском автомобильных агрегатов. Кузнечно-прессовый завод в Челябинске был специализирован по принципу единства технологии. На КПЗиС осуществляли горячую штамповку автомобильных деталей в кузнечном, прессовом и рамном цехах.

По мнению руководства КПЗиС, преимущества созданного в ходе эвакуации производства заключались в следующем:

1. В результате эвакуации произошло дублирование автомобильной промышленности (наряду с производством Московского ЗиС), необходимое в условиях войны для ее сохранения.

2. Эвакуация производства привела к приближению автомобильной промышленности к источникам сырья. Так, например, вновь созданный кузнечно-прессовый завод получал весь металл с уральских баз, расположенных в радиусе 200–300 км, вместо 1000–1500 км, когда металл транспортировался из Криворожья на Московский автозавод. География и доли поставок металла на КПЗиС в 1942 г. были следующими: из Магнитогорска — 26 %, из Златоуста — 17 %, из Серова — 17 %, из Сталинска (ныне Новокузнецк) — 20 %, из Чусового — 7 %¹⁹.

Несмотря на явные преимущества, по мнению руководства КПЗиС, созданная в результате эвакуации на Урал система кооперации автомобильного производства имела недостатки. В заводском отчете за 1942 г. отмечалось, что связь между цехами, потребителями и поставщиками была ослаблена. Это увеличивало число случаев нарушения снабжения конвейеров в Ульяновске и моторного производства в Миассе.

Время, затраченное на производственный цикл кузнечных деталей до механической обработки, в условиях единого автозавода составляло три-четыре дня. Время на доставку деталей в механический цех в рамках Московского автозавода — два часа. В новых условиях срок доставки детали от кузницы до механообработки сильно увеличился. Доставка из Челябинска в Ульяновск составляла 10–12 дней. Стоимость доставки в Миасс увеличилась на 0,6 коп. на 1 кг веса детали, в Шадринск — на 1 коп. на 1 кг, в Ульяновск — на 4 коп. на 1 кг. В результате на производстве требовалось больше запасов деталей (чтобы избежать простоев), и как следствие, увеличивались финансовые затраты²⁰.

В результате эвакуации кузнечно-прессового производства на Урал произошли изменения и в специализации. По первоначальному проекту за заводом было закреплено 780–800 наименований деталей. Однако во второй половине 1942 г. кроме автомобильных деталей завод начал осваивать детали для мотоцикла, малолитражного двигателя, тракторные и танковые детали, авиационные поковки, каски и другие изделия, необходимые в условиях войны²¹. В результате количество деталей, закрепленное за заводом, достигло к концу года 1478 наименований, то есть увеличилось почти в два раза. К концу 1942 г. детали автомобилей в структуре производства завода составляли 70,8 % (1047 наименований). Такое изменение специализации и увеличение номенклатуры привело к большим затруднениям при освоении производства.

Выпуск разных деталей мелкими партиями требовал от работников КПЗиС переналадки штампов, что увеличивало время на изготовление деталей. Например, в кузнице КПЗиС в 1942 г. на каждый молот приходилось 18–20 наименований деталей, а на автозаводе в Москве (до эвакуации) за каждым молотом было закреплено 6–8 наименований. По выражению руководства КПЗиС, «московская кузница имела значительно больше преимуществ», что было связано с крупносерийным характером производства²².

Для КПЗиС 1942 г. стал временем становления, формирования трудового коллектива. Численность заводского конингента значительно отставала от плановых показателей. Среднегодовой показатель обеспеченности персоналом завода составлял 59,2 %; КПЗиС был укомплектован рабочими на 51,5 % (см. табл. 1). Недостаток рабочих на заводе, по мнению руководства предприятия, отрицательно сказался на выполнении годового производственного плана.

Таблица 1

**Среднесписочный состав работников Челябинского
кузнечно-прессового завода им. И. В. Сталина в 1942 году***

Категория работников	План, чел.	Фактически	
		чел.	%
Промышленная группа:			
рабочие	1480	763	51,5
ученики	300	110	36,6
инженерно-технические работники	310	276	89,0
служащие	120	101	84,2
младший обслуживающий персонал	40	20	50,0
пожарная и пожарно-сторожевая охрана	30	9	30,0
Всего промышленная группа	2280	1279	56,1
Непромышленная группа:			
транспорт	150	132	88,0
жилищное и культурно-бытовое обслуживание	80	76	95,0
Всего непромышленная группа	230	208	90,4
Итого	2510	1487	59,2

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 21. Л. 18 — 18 об. ; Д. 22. Л. 27.

После частичной эвакуации автозавода из Москвы в Челябинск с оборудованием прибыло около 900 человек. Дальнейшее комплектование завода рабочей силой происходило главным образом за счет организованного набора демобилизованных бойцов из рядов РККА по нарядам ГКО и учеников школ ФЗО.

Активное пополнение завода новыми работниками началось в июне 1942 г. К концу 1942 г. численность работников «промышленной группы» завода насчитывала 2253 человека. Из общего количества работников «промышленной группы» КПЗиС 879 человек (39,0 %) ранее трудились на Московском автомобильном заводе им. Сталина. Вновь принятые на завод работники составляли 1374 человека (61,0 %). Из вновь принятых рабочих демобилизованных бойцов РККА — 831 человек (36,9 %), выпускников школ ФЗО — 543 (24,1 %) ²³.

Большая часть поступивших на завод в 1942 г. не имела необходимого производственного опыта. Из числа вновь принятых работников на Челябинский кузнечно-прессовый завод им. И. В. Сталина лишь 55 человек ранее работали в машиностроительной промышленности, 522 трудились в других отраслях промышленного производства, 412 работали в сельском хозяйстве, 74 — в торговле и на транспорте, а 311 человек не имели трудового опыта.

Отсутствие опыта и необходимой квалификации у новых работников потребовало организовать массовое техническое обучение. За 1942 г. на заводе прошли обучение 550 человек по 40 различным промышленным специальностям ²⁴. При этом в отчете отмечалось, что производственное обучение не всегда было организовано качественно и эффективно. В частности, сообщалось, что в цехах была неправильно организована «система расстановки окончивших ФЗО». Обучающихся объединяли в целые бригады, вместо прикрепления по два-три человека «к старым мастерам и кадровым рабочим». В результате слабой организации обучения большинство новых рабочих и окончивших ФЗО не выполняли нормы выработки ²⁵.

Наряду с большими затруднениями, связанными с нехваткой квалифицированных рабочих, трудовые ресурсы на заводе использовались не эффективно. Например, потери рабочего времени от неявок на работу за 1942 г. составили 9,4 %. В конце года эти потери даже возросли: в ноябре — до 11,6 %, в декабре — до 14,9 %. Значительную часть в потерях рабочего времени занимали отпуска с разрешения администрации, а также невыходы по неизвестным причинам. Большинство неявок по неизвестным причинам было связано с бытовым неустройством демобилизованных бойцов РККА: отсутствие обуви, одежды, жилища.

Фактические (неучтенные) потери времени были значительно выше. Связано это было с плохой постановкой табельного учета, простоями на производстве из-за различных неполадок. Например, яркой иллюстрацией потерь рабочего времени могут служить фотографии рабочего дня отдельных бригад в кузнечном цехе, где из-за отсутствия пара, энергии и других организационных неполадок штамповочные бригады простаивали более 50 % рабочего времени. В заводском отчете отмечается, что из-за отсутствия строгого контроля за своевременным приходом на работу, уходом с работы и нахождением на рабочем месте большое количество рабочих не соблюдали



ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР
ЛОТТЕРТЕЙЕВ



ДИРЕКТОР ЗАВОДА
ШВАРЦБЕРГ

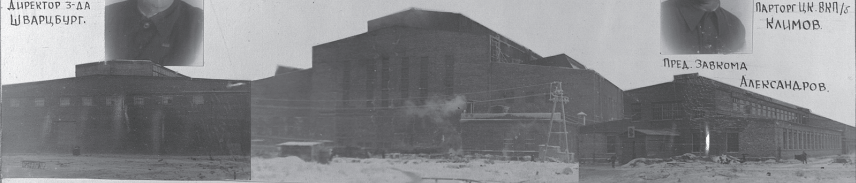


ПАРТОВИК ВКП/с
КАЛИМОВ



ПРЕД. ЗАВКОМА
АЛЕКСАНДРОВ

ЧЕЛЯБИНСКИЙ КУЗНЕЧНО-ПРЕССОВЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ СТАЛИНА.

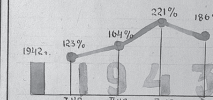


КОЛЕСНЫЙ ЦЕХ.

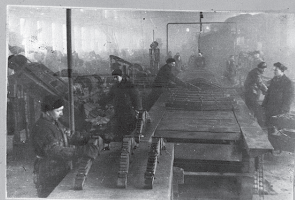
КУЗНЕЧНО-ПРЕССОВЫЙ ЦЕХ.

ШТАМПО-ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ ЦЕХ.

ВЫПУСК ТОВАРНОЙ ПРОДУКЦИИ
ПО ЗАВОДАМ В % К 1942г.

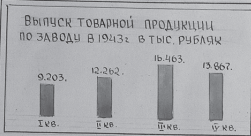


Год	1942	1943
1 кв.	123%	164%
2 кв.	123%	221%
3 кв.	123%	186%

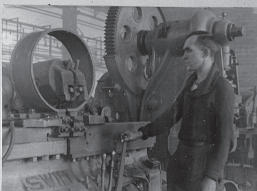


КОНВЕЙЕР СБОРКА РЕССОР.

ВЫПУСК ТОВАРНОЙ ПРОДУКЦИИ
ПО ЗАВОДАМ В 1943г. В ТЫС. РУБЛ.



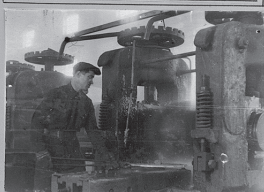
Кв.	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.
В тыс. руб.	9.203	12.262	16.463	13.667



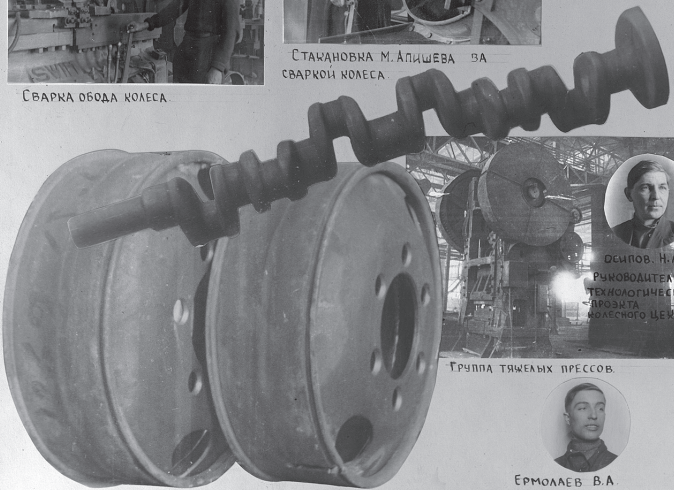
СВАРКА ОБОДА КОЛЕСА.



СТАКАНОВИКА М. АЛИШЕВА
ЗА
СВАРКОЙ КОЛЕСА.



РАСНАТНЫЙ СТАН КОЛЕСНОГО ЦЕХА.





ГРУППА ТЯЖЕЛЫХ ПРЕССОВ.



ЛОПУЧИН Н. Д.
БРИГАДИР СЛЕСАРЕЙ
ПО РЕМОНТУ И МОНТАЖУ
ОБОРУДОВАНИЯ КОЛЕСНОГО ЦЕХА



ОСИПОВ Н. А.
РУКОВОДИТЕЛЬ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО
ПРОЦЕССА
КОЛЕСНОГО ЦЕХА



УЛАНОВ А. Ф.
БРИГАДИР СЛЕСАРЕЙ
ПО РЕМОНТУ И МОНТАЖУ
ОБОРУДОВАНИЯ
КОЛЕСНОГО ЦЕХА



ЕРМОЛОВ В. А.
ЛУЧШИЙ ТОКАРЬ



ЛОБАЧЕВ Е. М.
НАЧАЛЬНИК ШЦМ/а

Страница из Рапорта товарищу Сталину от большевиков Челябинской области, посвященная Челябинскому кузнечно-прессовому заводу имени И. В. Сталина. 1944 год

трудовую дисциплину. Из-за отсутствия регулирования потоков питающих-ся происходила задержка рабочих в столовой²⁶.

Вместе с тем в заводском коллективе насчитывалось 187 стахановцев, показывавших высокий уровень производительности труда. Большинство из них были кадровыми рабочими Московского автозавода им. Сталина²⁷.

Проблемы с правильной организацией труда во многом были обусловлены тяжелыми жилищно-бытовыми условиями работников КПЗиС. В заводском отчете за 1942 г. сообщается, что из общего количества работающих к концу года на заводе (около 2800 человек) около 800 человек составляли работники, эвакуированные из Москвы, около 1300 — демобилизованные из рядов РККА. Всего заводу требовалось экстренно расселить около $\frac{3}{4}$ наличного состава работников.

По состоянию на декабрь 1942 г. работники завода были расселены следующим образом: 995 человек — проживали в арендованных заводом помещениях, 154 заселены в заводские дома, которые были сданы в эксплуатацию в конце года, еще 886 человек проживали в домах в частновладельческом секторе.

Более детальными сведениями завод располагал о проживающих в арендованном жилье и заводских домах (см. табл. 2). Таких работников к концу 1942 г. насчитывалось 1149 человек, а вместе с членами семей в заводском жилье проживали 1528 человек. Таким образом, на одного проживающего приходилось в среднем 3,4 кв. м жилья. Под заводские общежития были приспособлены здания школ, рабочих размещали в бараках и даже землянках.

Таблица 2

**Данные о размещении работников
Челябинского кузнечно-прессового завода им. И. В. Сталина
в арендованном и заводском жилье в декабре 1942 года***

Место проживания	Всего проживающих (вместе с членами семьи), чел.	Количество проживающих работников завода, чел.	Количество жилой площади, кв. м ²	Расстояние до завода, км
Школа № 47	629	389	2010	6,0
Школа № 34	129	107	299	3,5
Барак № 11	126	61	370	4,0
Барак № 107	26	26	61	2,0
Землянки	250	250	720	1,0
Поселок Песочный	140	140	377	3,0
Поселок Кирпичный	22	22	75	2,0
Новые дома завода	206	154	1220	1,0
Итого	1528**	1149	5132***	—

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 22. Л. 59.

** Получено в результате пересчета, в документе 1538.

*** Получено в результате пересчета, в документе 5138.

Как отмечалось в заводском отчете, люди проживали в общежитиях «скуученно». В школьных классах проживало по пять-шесть и более семей. На четырех этажах общежития (школа № 47) имелись две плиты для приготовления пищи и один титан для кипячения воды. Большинство помещений не были приспособлены под общежития. Землянки, где проживали демобилизованные бойцы РККА, были оборудованы сплошными двухъярусными нарами. В помещениях было холодно, прачечных не имелось²⁸.

Для облегчения бытовых условий нуждающимся были выданы некоторые предметы хозяйственного обихода и произведены неотложные ремонтные работы в помещениях. Всего за 1942 г. рабочим и служащим завода выдали около 300 матрацев и около 2 тыс. шт. постельных принадлежностей²⁹.

Не лучшее положение было и с обеспечением рабочих топливом для бытовых нужд. Из всех работающих на заводе обеспеченными топливом можно было считать лишь проживающих в зданиях школ, бараке № 11 и новых домах завода. По оценкам администрации завода, топливом были обеспечены не более половины всех нуждающихся³⁰.

Положение с топливом на КПЗиС не являлось уникальной ситуацией среди предприятий Челябинска. Топливо было в большом дефиците. Режим его потребления регламентировался. На отопительный сезон 1941/1942 гг. Челябинский облисполком установил, что температура внутри жилых домов, учреждений, организаций не должна была превышать +16 °С, а в больницах и детских учреждениях — +18 °С. Велась разъяснительная работа об экономии топлива в быту³¹.

Основная часть работников предприятия проживала на большом расстоянии от завода. Например, самое большое общежитие (школа № 47) находилось в 6 км от завода. Рабочие, проживавшие в частновладельческом секторе (889 человек), тоже затрачивали значительное время для того, чтобы добраться до завода. Свыше 100 человек проживали в Челябинске и находились от завода на расстоянии в 12 км. Около 120 человек жили в железнодорожном поселке в 7 км от заводской площадки, около 260 человек проживали в пос. Плановом, располагавшемся в 3 км от КПЗиС.

Положение работников завода ухудшалось еще и тем, что в сентябре 1942 г. прекратились перевозки рабочих и служащих от места жительства до завода. Кроме 11-часовой смены работники завода вынуждены были затрачивать усилия на пешие переходы по 12–14 км в день, а проживающие в Челябинске — по 20–22 км³². Важно отметить, что часть рабочих (около 250 человек) совсем не имели жилья, они ночевали на заводе: в цехах, тоннеле, конторах и других местах³³.

Отсутствие транспорта, топлива, тяжелые жилищно-бытовые условия, неналаженная работа отдела рабочего снабжения завода влекли за собой рост заболеваемости, и как следствие, снижение производительности труда³⁴. Тем не менее, несмотря на тяжелейшие условия труда и быта, завод действовал и выпускал необходимую продукцию.

В заключение необходимо отметить, что создание кузнечно-прессового производства в Челябинске на основе мощностей Московского ЗиС было мерой вынужденной, направленной на сохранение промышленного потенциала одного из крупнейших предприятий страны. Запуск эвакуированного

завода протекал в крайне ограниченные сроки, в тяжелейших условиях военного времени. Несмотря на это обстоятельство, коллективу предприятия удалось достаточно быстро наладить изготовление стратегически важной для страны продукции.

Сведения о становлении отдельных заводов в тылу свидетельствуют, что запуск эвакуированного производства давался советским гражданам в результате приложения неимоверных усилий и личного самопожертвования. Однако в конечном итоге стратегическое решение об эвакуации, экстраординарные усилия, направленные на сохранение людского и промышленного потенциала, были действиями верными и оправданными.

Примечания

¹ Путь к Победе: эвакуация промышленных предприятий в Челябинскую область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : сб. док. / редкол.: Н. А. Антипин и др. СПб. : Первый ИПХ, 2020.

² Потемкина М. Н. Эвакуация заводов танковой промышленности на Челябинский тракторный завод в 1941 году // Архив в социуме — социум в архиве : материалы шестой Всерос. науч.-практ. конф. / сост., науч. ред. Н. А. Антипин. Челябинск, 2023. С. 123–125 ; Новиков И. А. «Этот город по праву можно назвать Танкоградом»: легендарное имя города трудовой доблести Челябинска // Там же. С. 310–322.

³ Путь к Победе ... С. 10.

⁴ Курлаев А. Е. Эвакуация МАЗиС и создание автомобильной промышленности на Урале // Россия между прошлым и будущим: исторический опыт национального развития : материалы Всерос. науч. конф., посвящ. 20-летию Ин-та истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург, 4–5 марта 2008 г.). Екатеринбург, 2008. С. 224–227.

⁵ История Московского автозавода им. И. А. Лихачева / Н. В. Адфельдт, Д. А. Бавеский, И. А. Бачило и др. М. : Мысль, 1966. С. 354.

⁶ Государственный комитет обороны СССР. Постановления и деятельность, 1941–1945 гг. : аннотир. кат. / редкол.: А. К. Сорокин (отв. ред.) и др. М. : РОССПЭН, 2015. Т. 1. С. 185.

⁷ ОГАЧО. Ф. Р-1146. Оп. 3. Д. 270. Л. 1.

⁸ Гончаров Г. А. Строительные организации уральского региона в условиях военного времени (1941–1945 гг.) // Вестник Челябинского государственного университета. 2012. № 11 (265). С. 51.

⁹ ОГАЧО. Ф. Р-1146. Оп. 3. Д. 270. Л. 1.

¹⁰ Государственный комитет обороны СССР ... Т. 1. С. 207.

¹¹ ОГАЧО. Ф. Р-1146. Оп. 1. Д. 9. Л. 7–10.

¹² Там же. Оп. 3. Д. 270. Л. 1 об.

¹³ РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 22. Л. 9.

¹⁴ Шкрёбень Г. С. Челябинский кузнечно-прессовый завод // Челябинская область : энциклопедия / гл. ред. К. Н. Бочкарев. Челябинск : Каменный пояс, 2008. Т. 7. С. 240.

¹⁵ ОГАЧО. Ф. Р-1146. Оп. 1. Д. 8. Л. 1–29 ; Д. 5. Л. 4 — 4 об.

¹⁶ РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 22. Л. 9–10.

¹⁷ Там же. Л. 13.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же. Л. 13 об.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

²² Там же. Л. 13 об. — 14.

²³ Там же. Л. 27 — 27 об.

²⁴ Там же. Л. 28 — 28 об.

²⁵ Там же. Л. 28 об.

²⁶ Там же. Л. 29 об.

²⁷ Там же. Л. 30 об.

²⁸ Там же. Л. 59 об.

²⁹ Там же.

³⁰ Там же. Л. 60 об.

³¹ Палецких Н. М. Социальное пространство городской повседневности на Урале в годы Великой Отечественной войны: коммунально-бытовые аспекты // Архив в социуме — социум в архиве : материалы шестой Всерос. науч.-практ. конф. / сост., науч. ред. Н. А. Антипин. Челябинск, 2023. С. 240.

³² РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 22. Л. 59 об.

³³ Там же.

³⁴ Там же. Л. 60 об.