

Эвакуация МАЗиС и создание автомобильной промышленности на Урале

В 1941 – 1942 гг. промышленность западных районов Советского Союза оказалась под ударом гитлеровских армий. Ещё не захваченные и не разрушенные заводы в спешном порядке сворачивались и перевозились на восток: в Поволжье, на Урал, в Сибирь. Было решено эвакуировать и Московский автомобильный завод имени Сталина (МАЗиС), разделив его на ряд самостоятельных предприятий, подлежащих размещению на новых площадях. Перевод только одного гиганта советской автомобильной промышленности – автомобилестроения.

Эвакуация материальных ценностей и производственных кадров МАЗиС началась на основании решения правительства с октября 1941 г. Предполагалось, что оборудование завода будет отправлено в города Шадринск, Троицк, Петропавловск и Ульяновск. Оборудование отдельных производств планировалось направить и по другим адресам: в города Молотов, Ирбит, Омск и др. Вывоз производился в пассажирских поездах, товарными эшелонами и машинами. Всего было эвакуировано 5907 человек, работающих на производстве, а с ними 14166 членов их семей¹.

В ходе работ при погрузке по оценке организаторов учёт вёлся недостаточно, чему способствовала неразбериха и паника творившиеся в тот период в Москве. Большая часть документации была отправлена в г. Ульяновск, часть уничтожили в ночь на 16 октября 1941 г. Ответственность за сохранность отправляемых грузов в пути была возложена на начальников эшелонов и заводскую охрану. Реально с поставленной задачей они справлялись неудовлетворительно. Эшелоны простаивали на станциях, охраны не хватало, и по различным причинам происходила потеря груза.

В течение ноября 1941 – января 1942 гг. несколькими решениями правительства и Народного комисариата среднего машиностроения (НКСМ) были внесены изменения в места эвакуации оборудования заводских цехов: пришлось полностью разевакуировать ценности из Троицка и создать новые площадки в Миассе и Челябинске. Кроме того, было вынесено решение о восстановлении автомобильного производства на МАЗиС с сохранением параллельной группы уральских заводов и с января 1942 г. была начата резевакуация оборудования в столицу. Переадресовка грузов ухудшила их сохранность, тем более что в начале эвакуации не предполагалось возрождение в Москве автозавода. Резкая перемена решений отрицательно сказалась на сроках пуска эвакуированного производства и вела к дополнительным расходам².

Для более быстрого создания автозаводов на Урале решением правительства от 6 сентября 1942 г. было организовано Управление автозаводами им. Сталина, на которое было возложено руководство строительством заводов и организация технического проектирования. Вопросы снабжения, экономического планирования и финансово-бухгалтерского учета оставались в ведении аппарата НКСМ.

Сохранились некоторые данные о потерях вагонов. Из Москвы с ЗиС было погружено и отправлено 7708 вагонов и платформ с оборудованием. Демонтировано и погружено 12800 ед. оборудования. В результате резакуации на московский завод вернулось 1657 вагонов с 4500 ед. оборудования. Несмотря на то, что заводом велся учет номерам вагонов, отправляемых в места эвакуации, выяснить точного количества прибывших вагонов в места назначения не удалось из-за частой их перегрузки и смены мест назначения. Например, из общего количества вагонов, отправленных на Ульяновский автозавод, не прибыло 292 вагона, но пришло 263 других вагона с номерами, которые не отправлялись из Москвы.

Установлено, что в места назначения не прибыло 124 вагона, из которых 24 вагона в адрес Шадринского автоагрегатного завода, 29 вагонов в адрес Челябинского кузнечно-прессового завода, 15 вагонов в адрес Миасского автомоторного завода, 26 вагонов в адрес Ульяновского автозавода и 26 вагонов в г. Троицк³. Поиск вагонов никаких результатов не дал. Из-за отправки оборудования и других ценностей на заводы, не подчинявшиеся Управлению автозаводами им. Сталина (Ирбитскому мотоциклетному заводу, Молотовскому и Омскому заводам), были допущены неточности в оценке прибывшего и отправленного оборудования.

Одним из первых предприятий в автомобилестроении Урала был завод «Автоприцеп» №1, введенный в эксплуатацию в г. Ирбите в 1929 г. Он находился в ведении Главтрансмаша – одного из главных управлений НКСМ. В результате эвакуации в регионе заработали Миасский автомоторный, Челябинский кузнечно-прессовый и Шадринский автоагрегатный заводы, входящие в ГлававтоЗиС НКСМ: В подчинении Главмотовелпрома НКСМ с 1941 г. появился новый мотоциклетный завод в г. Ирбите, куда было отправлено оборудование с Московского мотоциклетного завода (ММЗ) и из некоторых цехов МАЗиС.

Из заводов, возникших на базе эвакуированных мощностей МАЗиС, особо следует отметить появление автомоторного завода в г. Миассе, который практически сразу стал головным предприятием новой отрасли в регионе. Строительство предприятия началось на основании постановления от 30 ноября 1941 г. вместо организации аналогичного завода в г. Троицке⁴. Выбор места был обусловлен несколькими экономическими факторами: близостью к сырьевым источникам, богатой металлургической и энергетической базой (Магнитогорск, Златоуст, Челябинск – элек-

троэнергия, металл, уголь). Сам г. Миасс находился на территории, богатой торфом и лесом. Город, кроме того, обладал достаточно развитой социальной базой: людскими ресурсами и жильём. Эти факторы впоследствии во многом обусловили перевод завода в Миассе из статуса автомоторного в автомобилестроительный. Выбор места во многом определило и наличие площадки, на которой было начато возведение производственных корпусов для завода № 316 по производству авиабомб Народного Комиссариата Боеприпасов (НКБ), на базе которой и было размещено оборудование, эвакуированное с МАЗиС.

Первоначально завод должен был состоять из литейных и механических цехов для производства и обработки деталей моторов и входить в систему автозаводов имени Сталина в порядке тесной кооперации с ними. Он должен был получать поковки и детали холодной штамповки с Челябинского кузнечно-прессового завода, карбюраторы и др. узлы – с Шадринского завода автоагрегатов, и сам поставлять моторы для конвейеров Ульяновского и Московского заводов. Однако, был принят ряд решений, впоследствии сделавших Миасский завод головным предприятием группы заводов МАЗиС на Урале.

В конце 1941 г. коллектив Московского автозавода был эвакуирован в г. Миасс, и начал выполнять задачу по приёму эвакуированного из Москвы оборудования. Оно стало прибывать в открытых платформах, занесённое снегом. Многие станки выглядели обледеневшей массой металла, покрытой ржавчиной с частичными поломками и утерями деталей. Все потери, понесённые оборудованием в пути, не могли быть полностью зафиксированными, и расходы на восстановление слились с прочими. По данным, характеризующим удручающую картину условий доставки оборудования, к месту доставки прибыло 1486 металлорежущих станков, из них требовали ремонта 971 станок⁵.

Эшелоны подавались на пути, не подготовленные к приёму грузов. Они следовали один за другим, забивали ветку, вынуждая разгружать груз не в намеченных местах. Фронт разгрузки ограничивался участком протяжённостью 350 метров. Насыпь полотна возвышалась на уровне до 2 метров. Разгрузка велась прямо в снег, без всяких подъёмных механизмов, в условиях встречной погрузки завода № 316 НКБ. Одновременно с оборудованием в Миасс прибывали и кадры квалифицированных рабочих из Москвы.

Разгрузочные работы тормозила разбросанность жилых помещений на расстоянии 12–22 км от площадки, при острой нехватке транспорта и недостаточной организации питания и бытового обслуживания. При таких условиях особо отмечена заслуга людей, которые в морозы, зачастую в лёгкой одежде, работали, растаскивая на себе оборудование на расстояние до 400 метров к месту их монтажа. На разгрузку были брошены все

кадровые работники, не задействованные в проектировании, в т.ч. инженеры, работники высокой квалификации. Период эвакуации и последовавший почти одновременно период частичной резактуации и перераспределения между заводами оборудования закончился 23 апреля 1942 г. (приказ по Управлению АвтоЗиС №17 УП – 74). Всего было разгружено 2080 вагонов⁶

Подводя итог, отметим, что ускоренная, недостаточно подготовленная эвакуация в условиях неоднократной перемены решений в руководстве страны, смены мест эвакуации нанесла производственным мощностям заводов значительные потери. С другой стороны, одновременный перевод на Урал большого количества оборудования и квалифицированных специалистов положили начало появлению в регионе передовой отрасли промышленности – автомобилестроения. Эвакуация МАЗиС явилась существенным импульсом для развития и других отраслей экономики Урала. Созданная в эти годы сеть взаимосвязанных заводов, входящих в структуру НКСМ СССР (с 1946 г. Министерство автомобильной промышленности СССР), впоследствии стала группой предприятий, производящих продукцию для обширного круга потребителей как внутри, так и вне её. Некоторые из этих предприятий сменили свой первоначальный профиль, почти полностью потеряв связь с автомобильной промышленностью. Размещение эвакуированных предприятий на новых местах неизменно сопровождалось развитием инфраструктуры региона, строительством жилья и социальных учреждений для рабочих.

¹ РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 2. Д. 147. Л. 3.

² Там же. Л. 4.

³ Там же. Л. 7.

⁴ Там же. Д. 248. Л. 49.

⁵ Там же. Л. 55.

⁶ Там же. Л. 49–108; Об истории завода имеется несколько работ литературно-художественного жанра: Гравишкис В. Урал ЗИС. Заметки к истории Уральского автомобильного завода. Челябинск, 1947; Танов Ю.П. По пути технического прогресса (из опыта работы уральских автомобилестроителей). Челябинск, 1961, 1974; Манин А.В. Уральский автомобильный. Челябинск, 1987; Манин А.В. Завод у подножья Ильмен. Челябинск, 1991.