



# МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ В УЛЬЯНОВСКЕ

Автор фото неизвестен. Складские помещения Государственного таможенного управления, где первоначально размещался Ульяновский автомобильный завод им. Сталина. 1941

22 июня 1941 года – день, навсегда изменивший ход мировой истории, день, когда фашистская Германия пересекла советские границы и напала на СССР. Прямым следствием начала войны стала массовая эвакуация населения и важнейших промышленных предприятий. В жизни Ульяновска началась новая глава – благодаря росту количества фабрик и заводов, привлечения специалистов высокого класса город стремительно стал завоёвывать статус промышленного. Несомненно, одним из наиболее масштабных эвакуированных предприятий стал Московский автозавод им. Сталина.

**Иван Алексеевич Лихачёв – директор завода:**  
«Товарищи! Друзья! Не буду скрывать от вас: наше положение очень серьёзное. Враг рвётся к Москве. Завод вынужден перебазироваться вглубь страны. Вы получите расчёт и дальнейшие указания от администрации своих цехов. Помните, что судьба завода в ваших руках. Завод должен жить, куда бы война ни забросила его».

Всего четыре города были конечными пунктами эвакуации московского автозавода: Челябинск, Миасс, Шадринск, Ульяновск. Группу, направленную в Ульяновск ещё в августе 1941-го

для разведки на месте, возглавил Евгений Антонович Дундуков. В Москву он докладывал, что место для разворачивания производства не вполне пригодно, но в условиях войны, тем не менее, удовлетворяет. В коллекции фотодокументов Государственного архива новейшей истории Ульяновской области хранится ценный снимок, датированный 1941 годом, на котором запечатлены склады Государственного таможенного управления – то самое место, где начинал свою работу автозавод: десять «пеналов»-сараяв общей площадью в 20 тысяч квадратных метров, не сохранившиеся до сегодняшних дней. Именно здесь располагались цеха по выпуску малолитражных двигателей.

«– Эй! Какая станция? Тёмная фигура, торчавшая на путях, ответила: – Киндяковка. – А до Ульяновска далеко? – Ульяновск и есть. Человек выпрыгнул из теплушки. – Ульяновск, говоришь? Где же он? Что-то города не видно. – Да вон он! – рукавица ткнула куда-то в тёмное пространство, где неясно проступали контуры невысоких строений и мертвенно-жёлто мерцали редкие огни...».

На фотографии можно увидеть рельсы железной дороги и людей, разбирающих прибывший груз. Эшелоны

поступали из Москвы с интервалами в 2-3 дня. Но и в этих паузах работы хватало по горло: склады под самый потолок были забиты рафинированной медью, свинцом, оловом. Пятидесятишестидесятикилограммовые чушки уложены в плотные штабеля. Полторы тысячи москвичей за два месяца – ноябрь и декабрь 1941 года – разгрузили свыше двух тысяч платформ с оборудованием. Для координации процесса разгрузки складов Главного таможенного управления НКВТ и вагонов с оборудованием автозавода была создана комиссия. К 7 декабря 1941 года почти вся площадь складов была заполнена, что не позволяло принимать вновь прибывающее оборудование: в утеплённых складах размещалась 34,336 тонны грузов, в неутеплённых – 118,540 тонны.

Тем не менее в сутки разгружалось всего 50 вагонов, вместо запланированных 400 в 2-дневный срок. Для немедленной разгрузки имеющихся вагонов комиссия обязала автозавод использовать левый тупик путей завода, выгружая ежедневно не менее 105 вагонов. Кроме того, предлагалось использовать ещё на тот момент недостроенное депо станции «Киндяковка» с ежедневной разгрузкой 45 вагонов. Для обеспечения бесперебойной работы на станциях, командующий Приволжским военным округом и начальник Ульяновского гарнизона выделяли ежедневно по 600 человек бойцов.

**«После московского гиганта новая «жилая площадь» производила гнетущее впечатление. Низкие длинные сараи скорее напоминали бараки, чем производственные корпуса. В них болтались три-четыре лампочки».**

Одним из серьёзных недостатков в пуске эвакуированных предприятий на полную мощность являлась недостаточность энергетической базы города. Комитет обороны города Ульяновска в декабре 1941 года рекомендовал директору завода Шварцбургу обратиться с ходатайством в СНК СССР и Наркомат средмаша о выделении заводу потребных энергетических мощностей и электроаппаратуры и немедленной переброске его в Ульяновск для монтажа.

В дополнение к выделенным площадям складов Главного таможенного управления телеграфным распоряжением СНК СССР должны были перейти в пользование ЗиС также здания краеведческого музея, школы № 6, редакции газеты «Красноармеец» и бывшей

школы огнестойкого строительства. Одновременно начальник Ульяновского гарнизона генерал-майор Золотухин получил рапорт от командира 174 ОЗД ПВО старшего лейтенанта Дорожкина с просьбой о занятии тех же зданий службами дивизиона: артснабжением, продснабжением, ОВС и т. д. в связи с необходимостью освобождения занимаемых на тот момент помещений. В то же время Золотухин докладывал Военному совету ПРИВО, что перечисленные здания находились в ведении Военного совета административно-хозяйственного управления НКО СССР и на гарнизон возложена лишь охрана этих помещений, что создавало препятствие для размещения здесь завода. Отсутствие в Ульяновске непосредственного взаимодействия с высшими органами государственной власти в СССР, вследствие нахождения города в составе Куйбышевской области и подчинения Куйбышевскому областному комитету, являлось одной из главных причин медленного перехода жизни в Ульяновском округе на военные рельсы. Лишь посредством разбирательства на заседании городского комитета обороны удалось всё же закрепить выбранные площади за автозаводом.

Различного рода проблемы возникали не только в процессе размещения промышленного производства. Обслуживание автомобилестроения не могло обходиться без большого количества специалистов, а также их семей, эвакуированных из Москвы в тыл страны.

**«Ульяновцы сочувственно встречали эвакуированных, помогали, чем могли. Автозаводцы занимали общежития, бараки на станции. В общежитиях не хватало матрацев, одеял, простыней. Многим пришлось спать на голых нарах».**

С 22 июня 1941 года до эвакуации завода им. Сталина в Ульяновске уже размещалось свыше 40 тысяч рабочих, служащих, красноармейцев и их семей. Норма жилой площади была сокращена до 2-3 метров. В целях быстрее размещения прибывших рабочих ЗиС от Ульяновского городского комитета в адрес секретаря Куйбышевского обкома ВКП(б) Каннунникова поступила докладная записка с предложением об отнесении Ульяновска к числу режимных городов 1-й категории. С целью ограждения находящихся на данной территории объектов особой важности от проникновения агентов и разведчиков

противника, а также преступных элементов в режимных городах запрещалось жить определённой категории лиц, иностранным гражданам и лицам без гражданства, лицам, судимым в прошлом за особо опасные государственные и некоторые другие преступления, рецидивистам и др. Таким образом, предлагалось провести выселение лиц, не имеющих права проживания на данной территории, для освобождения жилой площади в городе, в максимальной близости к месту размещения производства.

Несмотря на сложности, связанные с условиями жизни в период военного времени, работа по возведению завода не стояла на месте. Со второй половины декабря 1941 года основная масса технологов-конструкторов была переброшена на проектные работы, связанные с подготовкой пуска производства и строительством завода. В начале января 1942-го рабочие инструментального цеха были переброшены на монтаж своих цехов. Остальные рабочие были задействованы на погрузке материалов ГТУ и окончании разгрузки прибывающих вагонов, а также по приведению в порядок заводской площадки.

**«В январе 1942 года в восьмом корпусе разместили основную массу деталей и разложили, как выражались рабочие, «по закладкам», то есть с таким расчётом, чтобы для каждой очередной операции сборки машин нужные детали были под рукой. Пора было собирать новые машины...»**

**Рената Ильязова,**

ведущий архивист  
Государственного архива новейшей  
истории Ульяновской области

*При подготовке работы использованы документы из фондов ГАНИ УО, а также отрывки книги «Ульяновский автомобильный. Очерк истории завода», 1966.*

**Анонс**

**В следующем номере «Мономаха» – премьера рубрики «Говорят документы». Историю Симбирского-Ульяновского края в документах и материалах Государственного архива новейшей истории Ульяновской области читателям журнала представит автор сегодняшней публикации, ведущий архивист ГАНИ УО Рената Ильязова.**