



В солидных документальных трудах Григория Медведовского особое место занимает книга «История УАЗа», вышедшая в 1987 году в Просфиздате. По просьбе редакции «Мономаха» Григорий Матвеевич вспомнил о своих встречах с замечательными людьми, связанными с рождением на берегах Волги будущего автогиганта. Они с честью выдержали испытания первой военной осени и зимы и все последующие тоже...

Ульяновский автомобильный завод – фронту



Выбор был оптимальным

В апреле 1983 года, только начиная работать над историей завода, я самолётом отправился в Минск. Договорённость, и то не слишком надёжная, о встрече у меня была только с первым главным конструктором УльЗИС Борисом Львовичем Шапошником. Как раз накануне ему исполнилось 80 лет. В многотиражке «БелавтоМАЗа» тогда писали: «Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий, заслуженный деятель науки и техники, заслуженный работник промышленности – всех этих званий удостоен талантливый конструктор и прекрасный организатор»... Невысокий седовласый человек принял меня в своём кабинете, неторопливо осмотрел сувенирный «уазик». Куда-то далеко заглянули чуть блеснувшие глаза, он задумчиво пробормотал: «Да, конечно, Ульяновск... ЗИС-5» и чётко начал диктовать свои воспоминания...

Даже сегодня я могу только позавидовать тому, что мне удалось проникнуть в тогдашнее ОКБ-2 МАЗа, где занимались секретнейшими тягачами, судя по макетам и юбилейным чеканкам, по меньшей мере, для оперативно-тактических ракет, а, скорее, для оружия посерьёзней. Более того, я с лихостью бывшего радиожурналиста потребовал магнитофон, там же расшифровал записанную плёнку, которую внимательно прослушали и тут же изъяли очень серьёзные ребята...

Совершенно неожиданной удачей стало и то, что в столице братской

тогда Беларуси я разыскал ещё двух человек, имеющих самое прямое отношение к событиям конца 41-го-начала 42-го на ульяновской земле. Это были самый первый директор рождающегося завода Пётр Ильич Шварцбург и первый начальник цеха сборки и испытаний автомобилей (впоследствии – главного конвейера) Александр Константинович Воробей...

– Вот, видите, – говорил мне Шварцбург, – у нас пять больших комнат, но, честно говоря, я не ощущаю большого простора... А в Ульяновске, в 41-м, наша семья из восьми человек жила в 14-метровой комнате, спали на двухэтажных нарах. И только получив ещё одно, совсем крошечное помещение, я понял, что такое – настоящий простор...

В июне 1941-го его, 30-летнего начальника цеха, на пост главного инженера огромного московского завода поставил сам И.А. Лихачёв, сделал, по сути, своей «правой рукой»...

Об эвакуации ЗИСа стало известно 15 ноября. Спусти ещё пять дней первые руководители и работники прибыли в Ульяновск на территорию складов Государственного таможенного управления – там, где нынче находится моторный завод. Сюда шли из Москвы вагоны и платформы с необходимой техникой. Здесь, ближе к линии фронта, и должны были собирать грузовички ЗИС-5 из узлов и деталей, приходящих с Урала...

Хотя, конечно, трудности были и год спустя после того, как сборочный завод, казалось бы, встал на ноги. «Когда мы начали выпускать

ЗИС-5В (военная модиф. – *Авт.*), мне, да и всем на сборке, приходилось тяжело, – вспоминал А.К. Воробей. – Ежедневно за подписью Сталина шли телеграммы директору завода с приказами доставить на такой-то фронт столько-то грузовиков...».

Конечно, в рассказах и последующих письмах первых руководителей ульяновского филиала ЗИСа были имена и других видных организаторов строительства и выдачи первых партий продукции, столь необходимой действующей армии. Это главный инженер завода В.Н. Лялин, парторг ЦК Л.З. Роговой, начальник производства П.И. Смирнов и другие, не менее знающие и энергичные специалисты. Многие из прибывших сюда в 41-м москвичей ещё работали в 70–80-х годах прошлого века, вошли в общественную редколлегию и очень помогали мне писать историю УАЗа...

Сегодня можно обоснованно утверждать, что в условиях многоуровневого державного стресса были точно выбраны места эвакуации, вскоре ставшие основой вполне самостоятельных и значительных предприятий. Да и люди, обозначенные здесь более или менее чёткими штрихами, были, думается, оптимально выбраны для грандиозных дел военной поры, не говоря уж об их последующих, весьма значительных постах и множестве высоких наград в мирные годы...

А «История УАЗа», можно сказать, посчастливилось. Это была одна из последних книг знаменитой серии «История фабрик и заводов», основанной ещё А.М. Горьким...