

УДК 629.332 (470.5)

## **АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ УЛЬЯНОВСКОГО РЕГИОНА В ПЕРИОД ИНДУСТРИАЛЬНОГО РОСТА**

*Хисамов М. И., аспирант кафедры истории,  
8 (8422) 44-16-98, Mr.marat.ul@icloud.com  
ФГБОУ ВО "Ульяновский государственный педагогический  
университет им. И.Н. Ульянова"*

**Ключевые слова:** *промышленность, автомобильный транспорт, эвакуация, Великая Отечественная война, Ульяновск, фронт, тыл.*

*Статья посвящена развитию автомобилестроения Ульяновского региона в период Великой Отечественной войны. Автор, раскрывает ключевые особенности становления и развития эвакуированных предприятий отрасли автомобилестроения в Ульяновском крае. Кроме этого, в статье исследуется и феномен влияния эвакуации на промышленный комплекс.*

**Введение.** Нападение Германии на СССР было вероломным и неожиданным. В связи с этим, многие промышленные предприятия в стране оказались под угрозой уничтожений. С целью сохранения их производственных мощностей правительство организовало процесс эвакуации из административных единиц, подвергшихся нападению неприятеля или же находящихся в зоне потенциального риска как предприятий, так и населения в глубокий тыл.

Актуальность обозначенной проблемы в реалиях настоящего времени фактически не вызывает сомнений, так как имеются значительные белые пятна в анализе развития эвакуированных предприятий автомобилестроения в Ульяновской области. Непосредственно исследование в этом направлении даст возможность внести свою лепту в объективное понимание роли прифронтовых зон в годы Великой Отечественной Войны.

**Материалы и методы исследований.** Материалом для исследования стали документы, почерпнутые из фондохранилищ ГАНИ УО и ГАУО, а также периодическая печать. Статья базируется на принципах историзма, объективности и системности. Данные принципы позволили осуществить исследование событий минувших дней в реалиях конкретной исторической ситуации, соблюдая хронологическую последовательность.

**Результаты исследований и их обсуждение.** В июле 1941 года ГКО СССР издал постановление начать эвакуацию в Ульяновскую область из Москвы крупных промышленных предприятий. С целью размещения одного из них - Московского автомобильного завода, по указанию ульяновских партийных структур был начат процесс подготовки открытия сборочного производства Завода Имени Сталина (ЗИС) в Ульяновске [1]. В январе 1942 года были отправлены на фронт, изготовленные инструментальным цехом № 2 завода Имени Сталина (ЗИС) под руководством начальника К. И. Протопопова – снаряды для авиации. Кадровый состав промышленного предприятия состоял из 2000 рабочих, 75 % из которых были эвакуированными москвичами. Руководил московскими рабочими директор – тридцатилетний П. И. Шварцбург, работавший главным инженером [2].

Первоначально директор со своими помощниками занимался размещением рабочих, а сам с семьей из восьми человек жил в 14-метровой комнате. Конструкторы и технологи со времени прибытия в Ульяновск в ожидании постоянного пристанища занимали сначала помещение во Дворце книги, потом здание краеведческого музея [2]. Только осенью 1944 года они переехали на новую территорию промышленных предприятий за рекой Свягой. Эвакуированных зисовцев разместили не только в городе, но и близлежащих населенных пунктах: Лаишевке, Арском, Кременках и иных [3].

К марту 1942 года, количество рабочих на ЗИС возросло до 2700 человек за счет неработающего населения, кадров предприятий и учреждений города. Во многом, столь стремительный рост был обусловлен принятием нормативного акта обкомом ВКП (б) от 11 февраля 1942 года «Об обеспечении рабочей силой Ульяновского автозавода» [4].

В апреле 1942 года начался выпуск автотранспортных средств передвижения модели «ЗИС-5В», а в октябре состоялся пуск главного конвейера, с которого к концу 1943 года в среднем сходило по 100 автотранспортных средств передвижения в сутки [5]. В 1943 году удалось собрать 4, 2 тысяч автомашин «ЗИС-5В» и 300 трехосных грузовиков вездеходов «Студебекер-ЮС6-62» из запасных частей, отправляемых из Америки по ленд-лизу [6].

В августе 1942 года, автомобильное промышленное предприятие получило специальное правительственное задание: не уменьшая количества выпускаемых автотранспортных средств передвижения, к сентябрю организовать производство стационарных малолитражных двигателей Л 3/2 для обеспечения потребности фронта [6]. Стоит от-

метить, что данный заказ не соответствовал возможностям автосборочного предприятия – не имелось чертежей и разработанной технологии нового производства. Не располагая доступными чертежами, технологи-инженеры были вынуждены составлять технологию по эскизам и с натуры. Для того, чтобы выяснить, правильно ли осуществлена технология и сборка, технологи Зарубин, Попэк и другие сами собрали пробный движок, тут же скорректировали технологию и, не выходя из проектного бюро 36 часов подряд, установили процесс сборки [7, с. 20].

Руководителем созданного механосборочного цеха был назначен К. И. Протопопов, который был вынужден организовывать производственный процесс с нуля. В октябре 1942 года завод уже приступил к выпуску стационарных малолитражных двигателей Л 3/2 с водяным охлаждением, необходимых для привода электрогенераторов, которые использовались для полевых госпиталей и радиостанций [7, с. 29]. Во многом, ему удалось выполнить поставленную задачу в установленный срок прежде всего за счет установления в цеху строгой дисциплины.

Ключевым достижением ЗИС в военный хронологический период стала разработка грузового автотранспортного средства передвижения модели УльЗИС – 253. В создании данной модели принимали участие конструкторы С. Д. Чуразов, И. А. Давыдов, Кузнецов, Гришин. Непосредственно, под наблюдением главного конструктора Б. Л. Шапошникова к маю 1944 года был собран первый опытный образец дизельного грузовика [8, с. 48]. Этот 3,5-тонный дизельный грузовик, по критериям экономичности двигателя, динамическим качествам ничем не уступал американскому «Студебеккеру», однако поставка модели из-за тяжелой экономической ситуации была прекращена.

Наряду с автотранспортными средствами передвижения предприятие занималось производством запчастей, деталей и заготовок для снарядов и мин [9, с. 82]. В цехах бывшего предприятия промышленного типа «Металлист» продолжали выпускать и довоенную продукцию – оснастку для ремонта автотранспортных средств передвижения. В 1944 году на базе цехов «ЗИС» были созданы два самостоятельных завода – малолитражных двигателей (УЗМД) и автомобильных запчастей («Автозапчасть») [9, с. 82]. В ноябре 1944 года, Ульяновский автозавод наладил производство автомобилей марки ГАЗ-АА, а осенью 1945 года - полуторатонного грузовика [10].

**Выводы (закключение).** Таким образом, деятельность научных работников и конструкторов эвакуированных в Ульяновск учреждений и предприятий, а также местных трудящихся внесла весомую лепту в

достижение победного результата советским государством в период Великой Отечественной войны. Непосредственно были решены следующие проблемы ключевой важности: во-первых, обнаружены новые материалы и сплавы для создания армейской продукции, во-вторых, организован производственный процесс с учетом экономии сырьевых ресурсов и бракованной продукции. Успешная реализации данных проблем отразилась на росте количества продукции для военной отрасли, на улучшении ее качества и надежности.

*Библиографический список:*

1. Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (далее ГАНИ УО). Ф. 13. Оп. 1. т. 2. Д. 1895. Л. 9.
2. Государственный архив Ульяновской области (далее ГАУО). ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 1. Д. 4. Л. 6.
3. Ульяновская правда. — 1944. — 20 августа.
4. ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 1. Д. 359. Л. 21.
5. ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 1. Д. 12. Л. 17.
6. ГАУО. Ф. Р-3123. Оп. 2. Д. 18. Л. 12.
7. История Московского автозавода им. И. А. Лихачева: к 50-летию завода / Н. В. Адфельдт [и др.]. — М.: Мысль, 1966. — 647 с.
8. Пашкин, А. Г. Симбирский — Ульяновский край в новейшей истории России. 1917— 1991. Люди, события, факты / А. Г. Пашкин, Н. В. Забалухина. — Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2012. — 200 с.
9. Ульяновская область в годы Великой Отечественной войны (1941 — 1945 гг.): документы и материалы. — Саратов: Приволж. кн. изд-во, Ульян. отд-ние, 1974. — 307 с.
10. Ульяновская правда. — 1944. — 20 августа.

## **AUTOMOTIVE INDUSTRY OF THE ULYANOVSK REGION DURING THE PERIOD OF INDUSTRIAL GROWTH**

*Khisamov M.I.*

**Key words:** *industry, road transport, evacuation, World War II, Ulyanovsk, front, rear.*

*The article is devoted to the development of the automotive industry of the Ulyanovsk region during the Great Patriotic War. The author reveals the key features of the formation and development of evacuated enterprises in the automotive industry in the Ulyanovsk Territory. In addition, the article explores the phenomenon of the effect of evacuation on the industrial complex.*