

Сто дней и ночей

В истории ГАЗа есть события, которые вписаны в летопись предприятия на века. Каждый из нас хорошо знает о трудовых подвигах автозаводцев во время Великой Отечественной войны. Подлинный героизм, стойкость и самопожертвование проявил коллектив при восстановлении цехов, разрушенных после фашистских бомбежек летом 1943 года.



В октябре 2018-го исполняется ровно 75 лет с того момента, когда заново отстроенные здания были сданы в эксплуатацию. С подачи журналистов этот период вошел в историю под названием «Сто дней и ночей». В память о важном событии и людях, к нему причастных, давайте вновь перелистаем страницы легендарной биографии ГАЗа.

Летом 1943 года, перед наступлением на Курской дуге, немцы пытались вывести из строя оборонные заводы СССР, в том числе и Горьковский автомобильный. Операция по уничтожению стратегически важных предприятий называлась

«Карме-II». По степени массированности это был один из крупнейших ударов люфтваффе за всю Великую Отечественную. С 5-го по 22 июня 1943-го немецкая авиация совершила семь дерзких разрушительных налетов на Автозавод. Было сделано 645 самолетовылетов, сброшено 1631 фугасная и 3390 зажигательных бомб, из них 1095 фугасных и 2493 зажигательные — на производственные объекты ГАЗа. По официальным данным, погибло 282 человека, более 500 было ранено. Несмотря на героические усилия военных и уничтожение 14 самолетов противника, на автомобильном заводе было разрушено 52 здания, а 9000 единиц оборудования выведено из строя.

Враг полностью уничтожил главный конвейер, монтажный, сборочный цеха, деревообделочный цех № 2, несколько складов смежных производств. Значительные повреждения получили 34 цеха: шасси, моторный, ковкого чугуна, колесный, паровая кузница и другие. Серьезные разрушения были и в жилом массиве: фашисты разрушили 6400 кв. метров жилья, уничтожили 6 км высоковольтных и более 7 км низковольтных линий электропередачи.

Помимо самого ГАЗа, серьезные повреждения немцы нанесли и расположенному на территории предприятия авиамоторному заводу № 446, практически стерли с лица земли сортировочную станцию и секретный танкоремонтный завод. Массированные удары по Горьковскому автозаводу были одними из самых сильных, нанесенных по тыловым промышленным районам СССР с 1941 по 1945 год. Однако ликвидировать промышленный центр и вынудить автозавод прекратить производство военной продукции противнику не удалось.



**ЗАВОДСКИЕ ЦЕХА БЫЛИ ВОССТАНОВЛЕНЫ В РЕКОРДНЫЕ СРОКИ.
ТАК ВЫГЛЯДЕЛ ГЛАВНЫЙ КОНВЕЙЕР УЖЕ В ОКТЯБРЕ 1943-ГО**

8 июня на ГАЗ прибыла правительственная комиссия во главе с заместителем председателя СНК СССР Лаврентием Берией. Ее участники вместе с работниками ГАЗа выработали меры по восстановлению завода.

В первую очередь ответственность за возрождение Горьковского автомобильного легла на плечи особой строительно-монтажной части (ОСМЧ) — треста «Стройгаз» № 2. В помощь ему в Горький срочно направили работников объединений «Стальконструкция», «Центр-электромонтаж» и 11 других подразделений, ставших субподрядчиками треста. Все работы контролировались правительством страны. Строительству нужен был опытный руководитель, и директор ГАЗа Иван Кузьмич Лоскутов решил привлечь к этому важнейшему делу высококвалифицированного специалиста, начальника треста «Стройгаз» Бориса Александровича Григорьева. В начале войны он вместе с коллективом оказался в эвакуации в Барнауле, где тогда возводили ряд оборонных предприятий.

Восстановление Горьковского автогиганта началось сразу после бомбежек. Под открытым небом работали кузнецы, литейщики. 11 июня к восстановлению завода подключились 15

молодежных бригад и почти 1,5 тысячи жителей Узбекистана. В июле на стройке трудилось уже 3500 человек. Люди работали на пределе сил, по 14-15 часов в сутки, оставались на стройке и ночью, чтобы с рассветом приняться за выполнение срочного задания.

Результатом слаженных действий и самоотверженности стало полное восстановление кузницы к 14 июля, а спустя еще несколько дней удалось ввести в строй литейный цех. В Горький в этот период продолжали прибывать строители и монтажники: из Сибири, с Урала — из разных регионов СССР.

Во время восстановительных работ на здании главной конторы ГАЗа появился лозунг: «Дорогой автозавод, мы тебя строили, мы тебя защитим и снова отстроим!».

7 июля приступила к работе выездная редакция газеты «Правда». Ее листовки-молнии выпускались 120 дней.

Самые сложные работы пришлось на конец июля — сентябрь 1943 года. Разбор разрушенных зданий производили экскаваторами, передвижными кранами, инструментом, бензорезами, тракторами и даже вручную. На расчищенных площадях немедленно начиналось восстановление производства. Основные мощности ГАЗа удалось восстановить к 1 октября.

В эти героические дни возникло движение за скоростной ремонт оборудования. Его инициатором стал Султан Ибрагимов — бригадир слесарей ремонтно-механического цеха. Вместо 40-50 дней бригада С.Ибрагимова отремонтировала первый станок за 9 дней, второй — за 8, третий — за 6, четвертый — за 5. В короткий срок было приведено в рабочее состояние 50 станков.

По инициативе сталевара литейного цеха № 2 Леонида Бронникова в июле развернулось движение за скоростную плавку стали. 26 июля литейщики дали 6 плавов вместо обычных 3-5 в сутки, 17 августа — 7. Затем этот показатель был доведен до 12. Литейщиков поддерживали коллективы других цехов.

Так, кузнецы трудились под открытым небом без крыши и остекления, давая по 1,5-2 нормы в смену. Работу начинали с

рассветом. Вставали в два, к трем приходили в цех, а уходили в десять вечера. Самая высокая производительность труда на заводе во время войны была у кузнеца Елизара Куратова.

Благодаря невероятным усилиям заводчан первые пять автомобилей по так называемой обходной технологии были собраны еще 25 июля. В августе с конвейеров сошли первые машины БА-64, в октябре — внедорожники ГАЗ-67. Сборка американских грузовиков велась прямо под открытым небом.

Это был поистине трудовой подвиг, который окончательно сформировал характер автозаводцев.

28 октября 1943 года работники ГАЗа и треста «Стройгаз» № 2 отправили в Государственный комитет обороны рапорт И. В. Сталину о восстановлении завода. Документ подписало более 27 тысяч человек.

Невероятно, но факт: для того чтобы поднять из руин производственные здания, автозаводцам потребовалось чуть более трех месяцев. Годовой план ГАЗ выполнил уже к 17 декабря.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования 1943-го коллективу 9 раз присуждалось знамя Государственного комитета обороны. Более 500 рабочих, инженеров и техников были удостоены наград за самоотверженный труд при восстановлении завода.

9 марта 1944 года за досрочную ликвидацию последствий вражеской авиации, успешное выполнение заданий ГКО по освоению производств, усовершенствование боевой техники и образцовое снабжение фронта военной продукцией автозавод получил правительственную награду — орден Красного Знамени.

Источник:

Колесникова Н. Сто дней и ночей : [о восстановлении автозавода после бомбежки 1943 года] // Автозаводец. – 2018. – 23 окт. (№ 119). – С. 3