

«Мы у станков стоим, как у орудий»

Прерванный праздник

22 июня 1941 года... В Стригинском бору было шумно и весело. Молодые рабочие, сбросив легкие рубашки и подставив крепкие плечи теплому июньскому солнцу, с азартом играли в волейбол. Побеждала команда литейщиков, и юные красавицы-болельщицы хлопали в ладоши, радуясь каждому заброшенному мячу.



7 ноября 1941 г. На Красную площадь въезжают полторки ГАЗ-ММ с красноармейцами

На центральной сцене чествовали передовиков производства — накануне с конвейера автозавода сошел миллионный мотор! В одном из открытых павильонов лектор рассказывал слушателям о прочных дружеских отношениях между Советским Союзом и Германией. Под звуки популярного фокстрота «Рио-Рита» на танцевальной площадке кружились пары. Взрослые и детвора, удобно устроившись за столиками летнего кафе, с наслаждением ели мороженое. По радио транслировали праздничный концерт.

В полдень музыка прервалась. «Граждане и гражданки Советского Союза! — слышался из хриловатых репродукторов голос заместителя председателя Совнаркома В. М. Молотова. — Сегодня, в 4 часа утра, без предъявления каких-либо претензий к Советскому

Союзу, без объявления войны, германские войска напали на нашу страну».

Страшное известие разом перевернуло все. Инженер И. А. Харкевич записал в дневнике: «Вячеслав Михайлович кончил свое сообщение, призвав народ на защиту своей Родины. Уже гремели по радио из Москвы веселые боевые песни и марши. Тихо сидели вокруг радиоприемника (родные. — А. Г.) и плакали. Тяжесть легла на сердце, померкнул яркий летний день. Что-то будет? И какие ужасы принесет нам эта война? Не нужна она нам, но, видно, воевать придется... Пришла война, пришло много горя и слез для нашей Родины...»

Услышав сообщение о начале войны, люди потянулись к заводу. На площади у Главной проходной состоялся общезаводской митинг. Рабочие и инженеры поклялись отдать все свои силы делу Победы. В кабинете директора автозавода И. К. Лоскутова собралось все руководство предприятия. «Обычно шумные, любившие веселую шутку люди непривычно тихо сидели за столами, — вспоминал он. — Пожалуй, это было самое короткое совещание, но с самым емким и единодушным решением: «Выходные отменяются. Переходим на 12-часовой рабочий день. Будем работать. Всё — для фронта!»

«Спали рядом с рабочими местами...»

Война резко изменила задачи предприятия. Необходимо было перестроить производство на выпуск оборонной продукции: танков, танковых моторов, авиадвигателей, броневигов, минометов, реактивных снарядов, боеприпасов. «В основу организации производства мы положили автомобильную технологию с поточным изготовлением деталей... По новому плану разместили в цехах производство деталей и изделий. Перемонтировали оборудование», — отмечал И. К. Лоскутов. Почти каждый день из Москвы приходили распоряжения, связанные с освоением новых изделий.

Постановлением №1 от 1 июля 1941 года Государственный комитет обороны (ГКО) обязал дирекцию Горьковского автозавода немедленно приступить к изготовлению моторов М-17 для танков Т-34, выпускавшихся в Сормове, а также обеспечить холодную и горячую штамповку части деталей, начать производство фильтров, воздухоочистителей и гусеничных траков. Во второй половине 1941 года Горьковский автозавод получил заказы на изготовление 82-миллиметровых батальонных минометов, колясок к армейским мотоциклам М-72, деталей пистолета-пулемета Шпагина (ППШ), металлических звеньев к крупнокалиберным 12,7-миллиметровым

пулеметам, ряда узлов к артиллерийским системам, ручных гранат РПГ-1 для истребительных батальонов и многого другого.

Прорабатывая процесс производства корпусов реактивных снарядов М-13, предназначенных для «Катюш», автозаводцы усовершенствовали технологию их изготовления. Впервые в мировой практике был использован штамповочный способ производства реактивных снарядов — сократился расход металла, электроэнергии и увеличился объем выпускаемой продукции. Образцы снарядов, изготовленные под руководством инженеров С. И. Русакова, М. И. Клушина, А. Я. Фрейдлина, П. Г. Гребельника, успешно выдержали испытания.

Если в 1940 году на заводе выпускалось 9636 наименований деталей, то только в декабре 1941 года — свыше 17000! Колоссальный объем работы, который требовалось выполнить «любой ценой»! И. К. Лоскутов писал: «Работали, не считаясь со временем. Работали и днем, и ночью, и в выходные дни... Тысячи автозаводцев недолями не выходили из цехов — спали рядом со своими рабочими местами, питались в заводских столовых».

В командировку — на танке

В первые недели войны на фронте сложилась катастрофическая ситуация. По мнению советского руководства, превосходство в танках позволило противнику быстро продвигаться вглубь территории страны. И это преимущество врага необходимо было скорейшим образом ликвидировать. 20 июля 1941 года вышло постановление ГКО о налаживании на ГАЗе производства легких танков Т-60, разработанных на заводе №37 (Москва). «Я приехал на ГАЗ... в командировку неопределенной длительности, — вспоминал конструктор танка Н. А. Астров. — Приехал несколько необычным способом: сам привел танк Т-60 своим ходом из Москвы. Прямо в танковом обмундировании явился в КЭО к столу... Липгарта, чему тот был несказанно удивлен... Танк, на котором я приехал, был разработан в Москве. На нем был установлен 6-цилиндровый двигатель ГАЗа».

Созданная «на скорую руку» боевая машина оказалась во всех отношениях крайне «сырой». Под руководством А. А. Липгарта и Н. А. Астрова специалисты ГАЗа (В. А. Дедков, В. К. Рубцов, Ю. Н. Сорочкин и другие) внесли существенные изменения в конструкцию Т-60. 24 июля 1941 года в кузовном корпусе был организован отдел №5 под руководством Г. К. Парышева по выпуску танков. Уже 6 сентября 1941 года завод доложил об освоении

производства легких танков Т-60, а в октябре наладили их регулярный выпуск. Впервые в практике отечественного танкостроения была введена конвейерная сборка танков!

Критическое положение, сложившееся под Москвой осенью 1941 года, потребовало резкого увеличения выпуска боевой техники. Просьбы к союзникам об открытии второго фронта не увенчались успехом. Английский премьер-министр У. Черчилль, обещая оказать поддержку в будущем, заявил советскому послу, что сейчас «вам может помочь только Бог, в которого вы не верите». Надеяться можно было только на себя. Напряжение достигало апогея — линия фронта приближалась к Москве. Осенью 1941 года решалась судьба страны, ее народа... В ночь на 21 октября 1941 года на Горьковский автозавод пришла телеграмма председателя ГКО И. В. Сталина: «Немецкая армия имеет большое превосходство в танках над нами. Для успешной борьбы с немецкими фашистами и для защиты Москвы нужно давать каждый день нашей армии больше танков... Нужды обороны страны и Москвы требуют, чтобы ваш завод резко увеличил выпуск танков Т-60 и в ближайшие 2-3 дня начал выпускать по десяти танков в день, а к концу октября — по пятнадцати танков в день. Прошу выполнить это задание. Надеюсь, что все рабочие и инженеры завода честно выполнят свой долг перед Родиной». Единственным крупным промышленным центром, близким к Москве, был Горький с расположенным здесь автогигантом. Именно к автозаводцам обратился с просьбой о помощи глава государства. И они не подвели. Они прекрасно осознавали ту громадную ответственность, которая легла на их плечи: линия фронта с каждым днем приближалась к столице, Красная Армия, истекавшая кровью, нуждалась в военной технике...

Обстановка – боевая

Руководство предприятия перешло на казарменное положение. Инженеры, мастера, рабочие сутками не выходили из цехов. Из дневника инженера В. А. Лапшина (ноябрь 1941 года): «Всю неделю работали по ремонту компрессора... День и ночь был на заводе. Ночью прикорнешь где-нибудь на стуле, вздремнешь с полчаса-часик и опять на ногах». Автозаводцы совершали каждодневный трудовой подвиг, не щадя своих сил, спасая столицу и страну от врага. В ноябре 1941 г. на предприятии появился лозунг: «Мы у станка стоим, как у орудий. Мы в цехе, как на линии огня!» И действительно, атмосфера напоминала боевую. Рабочий стал солдатом, инженер — командиром.

В ноябре 1941 года немецкая авиация нанесла первый массированный удар по предприятию, но бомбежки не сломили духа автозаводцев. Каждый день из проходных предприятия на фронт шла боевая техника. Через месяц после получения телеграммы от И. В. Сталина, 21 ноября, директор ГАЗа И. К. Лоскутов докладывал: «Автозаводцы выпускают сейчас не по 15, а по 20 танков в сутки». Если в октябре 1941 года предприятием было выпущено 215 танков, то в ноябре — уже 480, а в декабре — 625 боевых машин.

Суровой зимой 1941 года Горьковский автозавод сыграл одну из ключевых ролей в снабжении армии военной техникой во время самого напряженного сражения Великой Отечественной войны — битвы за Москву. Благодаря, в том числе героизму и самоотверженному труду автозаводцев удалось отстоять столицу. Танки Т-60, принимавшие участие в знаменитом параде 7 ноября 1941 года на Красной площади, стали одним из символов победы под Москвой. С сентября по декабрь 1941-го Горьковским автозаводом было выпущено 1323 танка Т-60 (что составило около 30 % от всех произведенных танков и САУ в СССР за период с июля по декабрь 1941 года).

29 декабря 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР «за образцовое выполнение заданий партии по выпуску оборонной продукции» Горьковский автозавод был награжден орденом Ленина. Большая группа автозаводцев была отмечена правительственными орденами и медалями.

19 марта 1942 года в Киноконцертном зале автозавода Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинин вручил трудовому коллективу Горьковского автозавода орден Ленина. В своем выступлении он отметил: «Ваш завод дает ежедневно продукцию для фронта, создает (ее) героическим трудом, который отмечен правительством. Это большой подвиг».

Дорога жизни — дорога полуторки

В условиях военного времени на заводе сократилось производство автомобилей, хотя по-прежнему Горьковский автозавод оставался ведущим предприятием автомобилестроительной отрасли страны. Основной моделью была полуторка — ГАЗ-АА, модернизированная в 1938 г. и получившая индекс ГАЗ-ММ. В годы войны ее конструкция была максимально упрощена — на машине отсутствовали бампер, тормоза передних колес, у кузова открывался только один борт. С 1941 по 1945 годы с конвейера завода сошло 117325 грузовиков ГАЗ-ММ. Именно на полуторки пришлась основная

часть военных перевозок. Эти неприхотливые и добротные машины можно было встретить на всех фронтовых дорогах — от снежного Заполярья до высокогорных ущелий Кавказа. Полуторки спасали жителей блокадного Ленинграда, доставляя по «Дороге жизни» продукты в осажденный город, вывозя из него детей, женщин и раненых.



Парад на Красной площади 7 ноября 1941 года. С него колонны пехоты и техники направляются прямо на фронт. Перед Мавзолеем Ленина проезжают ГАЗ-ААА с 76-миллиметровыми пушками

«День 22 ноября 1941 года стал днем рождения знаменитой Ладожской военно-автомобильной магистрали. С этого дня в течение пяти зимних месяцев, невзирая на жестокий огонь врага, ни днем, ни ночью, ни в пургу, ни в лютые морозы, ни на минуту не затихало движение на дороге — шел транспорт с бесценными грузами для Ленинграда», — вспоминал комиссар военно-автомобильной дороги И.В.Шикин. Первым результатом работы «Дороги жизни» стало увеличение нормы драгоценного хлеба для голодающих ленинградцев: рабочим — на 100 г, детям — на 75 г. Шофер В. И. Сердюк вспоминал: «Нам поручили эвакуировать на Большую землю учеников одного ремесленного училища. Ребята до того ослабли, что мы всерьез беспокоились за их жизни... Во время рейса мы попали под артиллерийский обстрел. Машина, шедшая впереди, угодила в полынью, и все 16 пассажиров оказались в воде. С трудом всех этих ослабевших ребят удалось вытащить из студеной воды. Я взял их в свою машину и благополучно доставил на эвакуопункт».

Только за первую зиму во льдах и на грунтовых участках дороги было потеряно 1004 машины. «История ладожской дороги — это поэма о мужестве, настойчивости и стойкости советских людей» — писала газета «Правда» в 1942 году. За весь период существования «Дороги жизни» по ней было доставлено в Ленинград 261109 тонн различных

грузов, эвакуировано из Северной столицы 554186 человек. На самом берегу Ладожского озера, у Вагановского спуска, стоит памятник «Разорванное кольцо». Под аркой на площадке, обрывающейся над кромкой воды, навечно «вмерзли» в бетон следы протектора автомашины одной из сотен тружениц-полуторок.

«Трактора стояли — мы ехали»

В годы войны продолжался выпуск трехосного грузовика ГАЗ-ААА, на базе которого в бронетанковых и механизированных частях оборудовались подвижные ремонтные мастерские-летучки. Еще в 1939 г. на автозаводе был разработан вездеход ГАЗ-61 (конструктор В. А. Грачев), ставший во время войны передвижным штабом многих полководцев.

А. Н. Бучин, шофер маршала Г. К. Жукова, тепло вспоминал о фронтовом автомобиле командующего: «Был он, как и другие ГАЗ-61, сделан на базе «эмки». Среди этих машин больше известен вариант с закрытым кузовом. Наш был с откидным тентом. Отопления тогда не делали. Тулуп, валенки с галошами, рукавицы заменяли печку. Но зато по проходимости не было ему равных. Вездеход в полном смысле слова. По грязи, снегу, гололеду свободно шел. Трактора стояли — мы ехали». В августе 1941 г. начался выпуск нового разведывательного и командирского автомобиля ГАЗ-64, спроектированного всего за два месяца (конструктор В. А. Грачев), а с августа 1943 г. на базе ГАЗ-64 был освоен серийный выпуск вездехода ГАЗ-67.

Горьковский автозавод стал ведущим предприятием страны по сборке иностранных автомобилей в СССР, поступавших по ленд-лизу («Студебеккер», «Шевроле», «Додж», «Форд», «Виллис»). Всего за годы войны на автогиганте было собрано 46997 иностранных машин. Это был своего рода «второй фронт», открытый союзниками на автозаводе.

«Кочующие батареи»

В марте 1942 года на конвейер предприятия встал новый легкий танк, получивший индекс Т-70 (конструкторы А. А. Липгарт, Н. А. Астров, И. Г. Сторожко, В. А. Дедков, А. М. Кригер и другие). Т-70 принимал участие в ключевых военных операциях Великой Отечественной — Сталинградской битве и сражении на Курской дуге. Маневренный, легкий в управлении, хорошо вооруженный Т-70 пользовался заслуженной славой в советских частях. Автозаводская «семидесятка» стала лучшим легким танком второй мировой войны и

вторым по массовости (всего на предприятии было выпущено 6847 штук). В 1943 году на смену Т-70 пришел следующий автозаводский танк Т-80, но выпускали его недолго — осенью 1943 года производство легких танков вообще было прекращено (собрали всего 81 боевую машину).

19 октября 1942 года ГКО принял решение о налаживании производства штурмовых самоходных артиллерийских установок на Горьковском автозаводе. В январе 1943 г. первые СУ-76 отправились на фронт. В боевых условиях были выявлены отдельные конструктивные недостатки установки, которые уже осенью 1943 года устранили (после доработок машина получила индекс СУ-76М). В умелых руках автозаводская самоходка двумя-тремя выстрелами прямой наводкой попадала в амбразуру ДОТа. СУ-76М стали настоящими «кочующими батареями» для проведения артналетов. Эти грозные газовские машины брали Берлин. Экипаж СУ-76М под командованием С. И. Константинова в уличных боях в немецкой столице помогал советской пехоте уничтожать технику и живую силу противника. Именно автозаводские самоходки пробивали дорогу боевым частям, водрузившим знамя Победы над Рейхстагом. В целом, за годы войны завод выпустил около 20% всех танков и САУ, произведенных в СССР.

В 1942 году на предприятии было налажено производство легкого пулеметного автомобиля БА-64 (конструкторы В. А. Грачев, Ф. А. Лепендин, Г. М. Вессерман). Впоследствии автозаводцы создали различные модификации БА-64: для охраны бронепоездов и проведения разведки на железнодорожных узлах, штабной и др. Боевые расчеты БА-64 освобождали Белоруссию и Прибалтику, прошли по улицам Вены, Варшавы, Будапешта, Берлина. БА-64 состояли на вооружении частей Войска Польского, чехословацкого корпуса генерала Свободы, сформированных в СССР и сражавшихся против немецких захватчиков.

Сто штурмовых дней и ночей

Тяжелым испытанием для автозавода стали удары немецкой авиации. Накануне Курской битвы противник провел одну из крупнейших воздушных операций за всю историю второй мировой войны, направленную на уничтожение Горьковского автозавода. Немецкие пилоты сбрасывали свой смертоносный груз на цеха, жилые кварталы Соцгорода, заводские поселки, с улыбкой на лице расстреливали из пулеметов людей.

Из дневника И. А. Харкевича: «5 июня. Теплая и тихая летняя ночь, ни облачка, все небо усыпано звездами, на западе еще не потухла вечерняя заря. В 00 часов по радио завывла сирена воздушной тревоги... Вдруг с неба — яркие звездочки, и через несколько минут штук по 20 осветительных ракет повисло в различных местах над Автозаводом. Наш поселочек был осветлен, как днем. Послышался нарастающий свист бомб и грохот разрывов. Первые бомбы упали на ТЭЦ, с тяжелым сердцем смотрел я на пламя, которое взвилось над котельной. Столбы пламени под грохот взрывов поднялись и в других частях Автозавода. Сразу целая огненная стена выросла над Автозаводом, таких налетов еще не было. Немцы неистово бомбили по образовавшимся огненным ориентирам, одновременно круша шоссейные дороги вокруг завода и поселков... К двум часам ночи реже стали взрывы бомб, море огня полыхало над Автозаводом. Зенитки стали бить время от времени. Скоро все затихло. Тишина стояла непривычная, не слышно шума завода, доносились голоса людей, гудки автомашин. Дым стелился сплошным облаком, чуть гонимый предутренним ветерком... Восток разгорался зарей, а с запада нашего поселка полыхало море огня, заливаемое едкими струями пожарных машин из пожарных водоемов. Воды не было, водозабор стоял, и замер весь громадный наш завод».

В результате семи налетов на автозаводе было разрушено более 50 зданий и сооружений (в том числе и такой объект особой важности, как колесный цех), уничтожено более 9 тысяч единиц оборудования. В районе погибло 282 человека, более 500 получили ранения.

Процесс восстановления автозавода взял под личный контроль Председатель ГКО И. В. Сталин. На предприятие была направлена большая комиссия во главе с Л. П. Берия. Директора завода А. М. Лившица сняли с занимаемой должности, завод вновь возглавил И. К. Лоскутов. Со всех концов страны на автогигант были направлены рабочие и инженеры. Из Москвы привезли металл, предназначенный для строительства Дворца Советов. Сталь сверхвысокой прочности особой марки ДС позволила уменьшить количество балок и ферм. 28 октября 1943 г. автозаводцы и строители отправили в ГКО рапорт о восстановлении завода. Его подписали более 27 тыс. человек. Это героический период вошел в историю завода, как сто штурмовых дней и ночей. 9 марта 1944 года автозавод за досрочную ликвидацию последствий налетов вражеской авиации, успешное выполнение заданий ГКО по освоению производств, усовершенствование боевой

техники и образцовое снабжение фронта военной продукцией был награжден второй правительственной наградой — орденом Красного Знамени.

В две смены по 12 часов

В годы войны на автозаводе большое развитие получило движение ударников производства: «многостаночников», «двухсотников», «трехсотников» — рабочих, трудившихся на нескольких станках и перевыполнявших в два-три раза установленные нормы. Осенью 1941 г. на предприятии возникли фронтовые молодежно-комсомольские бригады (В. Тихомирова, Ф. Любавина, В. Шубина, И. Якименко), которые достигли высоких производственных показателей. Почин автозаводцев получил широкое распространение по всей стране. В заводские цеха пришли подростки и женщины, заменившие мужчин, сражавшихся на фронте. Новые кадры в короткие сроки осваивали тяжелые мужские профессии, перевыполняя производственные нормы (Т. И. Лапшина, П. Е. Мокшина, Н. В. Воробьева, Т. И. Масленникова, Д. К. Емельянова). Типичную картину повседневной производственной жизни завода нарисовал в своих воспоминаниях В. В. Белокриницкий (начальник механосборочного цеха №6): «1 октября (1941 года. — А. Г.) меня назначили начальником цеха... С первого дня работа в цехе велась в две смены по 12 часов. Первый наш выходной был 7 ноября 1942 г. Руководство цеха, начальники участков жили большей частью прямо в цехе, дома бывали редко, заглядывали на часок-другой... Идешь по цеху — стоят у станков женщины, подростки, только особо тяжелые работы выполняли мужчины, преимущественно пожилые. У многих бледные, истощенные, усталые лица, но — никаких жалоб... Значительную группу составляла переданная заводу воинская часть — «трудовой батальон», состоящий из людей пожилых, непригодных по здоровью к строевой службе».

Победа в цифрах

Победной весной 1945 года автозаводцы получили письмо Маршала Советского Союза Г. К. Жукова. Прославленный полководец писал: «Воины-фронтовики высоко ценят продукцию, созданную вашими руками. Враг уже не раз чувствовал на своей спине сокрушительную мощь наших ударов. И каждый боец также знает, что оружие, которое ему дала в руки наша Родина, никогда не подведет в бою и принесет нашему народу полную победу над врагом».

16 сентября 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение заданий ГКО по выпуску артиллерийских самоходных установок для Красной Армии коллектив Горьковского автозавода был награжден орденом Отечественной войны I степени. За годы войны славному коллективу автозаводцев 33 раза присуждалось переходящее Красное знамя ГКО, которое в результате было передано на вечное хранение Горьковскому автозаводу. Трудовыми наградами были отмечены 1429 автозаводцев.

Невозможно переоценить роль Горьковского автозавода в обеспечении фронта боевой техникой и вооружением. В военный период на предприятии было выпущено:

- более 167220 автомобилей (из них 157759 грузовых),
- около 10 тысяч танков и 9 тысяч САУ (что составило около 20% всех танков и САУ, произведенных в СССР),
- более 9 тысяч бронев автомобилей,
- более 24 тысяч минометов,
- около 12 миллионов различных снарядов, в том числе 30 тысяч снарядов для реактивных установок «Катюша»,
- более 79 тысяч моторов и газогенераторных установок (среди них около 9 тысяч авиамоторов),
- более 11 миллионов мин,
- свыше 11 миллионов авиаавзрывателей,
- более 24 миллионов пулеметных и свыше 500 тысяч аэродромных звеньев,
- 309 аэросаней,
- более 2,5 миллиона колес (ГАЗ обеспечивал колесами все автомобильные и большую часть артиллерийских заводов страны).

Высокого звания Героя Советского Союза были удостоены 38 автозаводцев, 7 фронтовиков стали полными кавалерами ордена Славы.

Жизнь вопреки войне

Война принесла с собой много трудностей и лишений. Уже в первую военную весну все пустующие земли в районе и вокруг него были превращены в огороды заводчан. Из воспоминаний П. В. Гордина: «Отец после смены брал лопату на плечо — и в поле; полуголодный, после кузницы — он копал».

Основной культурой, которую выращивали автозаводцы, был картофель. Из дневника В. А. Лапшина: «12 сентября 1943 г. Сегодня картофельный день. По всем улицам везут на тачках, тележках, машинах, несут на плечах мешки с картофелем».

Автозаводцы в трудных условиях военного времени помогали фронту всем, чем могли: рабочие и инженеры отдавали часть своего небольшого заработка в фонд обороны, женщины отправляли бойцам посылки с теплыми вещами, связанными после трудовой вахты. На всю страну стал известен подвиг ребят района, собравших средства на строительство танка и броневика. В 1943 году два «Автозаводских школьника» — так были названы боевые машины — начали свой фронтовой путь. И. В. Сталин послал телеграмму ученикам школы №19 (сейчас №126): «Прошу передать работникам и учащимся неполной средней школы Автозаводского района г. Горького, собравшим 20000 рублей на строительство танка «Автозаводский школьник», мой горячий привет и благодарность Красной Армии».

В годы войны Автозавод стал крупным лечебно-эвакуационным центром. Часть школьных зданий района переоборудовали в госпитали, где лечились раненые бойцы Красной Армии. Обессиленные тяжелыми условиями работы, скудным питанием, люди с большим трудом переносили даже самые легкие заболевания. Сутками, не выходя из операционных и больничных палат, врачи совершали каждодневный подвиг, спасая жизни людей. Навсегда в историю автозавода вошли имена врачей И. М. Кройка, Н. И. Ворониной, Е. В. Хворовой, П. М. Спиридоновой, А. И. Зайцевой и многих других. За годы войны 38800 патриотов Автозавода сдали 12,5 тысячи литров крови (только одна Клавдия Кузьева сдала 10 литров)!

Война нанесла колоссальный ущерб демографической сфере Автозавода. В 1946 г. в районе проживало лишь 118 тысяч человек, хотя по прогнозам середины 30-х годов к 1947 г. население должно было увеличиться до 248,7 тысячи. Только во второй половине 50-х годов численность жителей достигла довоенного уровня.

...День Победы — праздник, который является связующим звеном между разными поколениями, незыблемой исторической точкой опоры современной России.

Низкий поклон вам, ветераны войны и труда, герои, защитившие страну!

P.S. При подготовке публикации были использованы работы Н. В. Колесниковой, М. Н. Вдовина, А. М. Горевой, В. А. Белова, Е. И. Подрепного, Е. П. Титкова и других исследователей, а также документы музея истории ОАО «ГАЗ», ГУ ЦАНО, ГУ ГОПАНО. Автор выражает искреннюю благодарность директору музея истории ОАО «ГАЗ» Наталье Витальевне Колесниковой.

Источники:

Гордин А. «Мы у станков стоим, как у орудий»: [автозавод в годы войны] // Автозаводец. – 2012. – 8 мая. – С. 2

Гордин А. «Мы у станков стоим, как у орудий»: [о выпуске военной продукции на автозаводе в годы войны] // Автозаводец. – 2012. – 11 мая. – С. 3. – Продолж. Начало в №66 от 8 мая

Гордин А. «Мы у станков стоим, как у орудий»: [о трудовых подвигах автозаводцев в годы войны] // Автозаводец. – 2012. – 15 мая. – С. 2. – Оконч. Начало в №66 от 8 мая, № 67 от 11 мая