

Геннадий Хвощевский



Иркутская броня

Геннадий Хвощевский

Иркутская броня

ОЛТИСК
ИЗДАТЕЛЬСТВО
2018

УДК 94(571.53)
ББК 63.3(2Рос-4Ирк)
Х 34

*Книга издана по заказу
Музея истории города Иркутска
им. А.М. Сибирякова.*

Хвощевский Г.И. Иркутская броня. Исторический очерк. – Иркутск : Изд-во «Оттиск», 2018. – 168 с. илл.

Эта книга о короткой и во многом забытой истории Государственного авторемонтного завода № 104, который в 30-х годах прошлого столетия был построен в Ленинском районе Иркутска одновременно с авиационным заводом № 125 и производил капитальный ремонт автобронетехники – танков и автомобилей – для Забайкальских воинских формирований. Тысячи молодых людей с энтузиазмом строили этот завод, вечерами осваивали технические профессии и затем успешно трудились на ремонтном производстве. Завод был их детищем, их гордостью, с ним они связывали свое будущее. Вместе с тем в биографии завода, вместившейся в период с 1932 по 1941 год, слились воедино и будничные, и героические, и трагические страницы.

На основе документов из архивов Иркутска и Москвы, а также рассказов ветеранов книга воссоздает не только неизвестные события ушедших лет, но и живые образы многих первостроителей завода. Она будет интересна и жителям Ленинского района Иркутска, и более широкому кругу читателей, неравнодушных к истории города.

В книге приведены фотографии из фондов Музея истории города Иркутска им. А.М. Сибирякова, музея истории и редакции газеты «Иркутский авиастроитель» авиационного завода, краеведческого центра «Наследие» библиотеки № 5, музея школы № 37, из личных архивов А.В. Лукьянова, Т.А. Вещуевой (Филатовой), И.И. Козлова, В.И. Петрова, С.Г. Русовой, А.Г. Козьмина, Ю.В. Луць, Н.С. Пономаревой, а также интернет-сайтов.

ISBN 978-5-6041002-7-1

- © Г.И. Хвощевский, 2018.
- © Музей истории города Иркутска, 2018.
- © Издательство «Оттиск», 2018.

Об авторе и его публикациях



История развития промышленности в городе Иркутске – это одна из наиболее интересных, важных и перспективных тем исторических исследований.

Подъем промышленного производства в Иркутске всегда сопровождался ускоренным развитием образования и культуры. Вот поэтому и поднимаемая в книге «Иркутская броня» Г.И. Хвощевского тема индустриализации СССР 30-х годов не только интересна для изучения, но и актуальна для сегодняшних специали-

алистов промышленности.

Немного об авторе. Геннадий Иннокентьевич Хвощевский известен в нашем городе по нескольким направлениям своей деятельности. Во-первых, как инженер Иркутского авиазавода, изобретатель, кандидат технических наук. Во-вторых, как журналист. Помню, с каким интересом в 1980-е годы все ждали выходов его публикаций в заводской газете «Иркутский авиастроитель». Геннадий Иннокентьевич не только открывал архивы истории авиазавода и Иркутска-2, он через жизнь конкретных людей показывал эпоху, жизнь всей страны. Его материалы читатели хранили у себя долгие годы, на них ссылались иркутские историки в своих научных трудах. А сам автор, погружаясь в историю, познавая все стороны жизни, трагедии и радости окружающих его иркутян, постепенно от журналистики приходил к труду писателя. Его книги, особен-

но вышедшие за последние годы – «Немеркнущие огни Дворца» и «Иркутская броня» – это не только исторические исследования. Книги читаются как интересные повести о жизни. О жизни предприятий и людей, их строивших и творивших в их стенах. Геннадий Иннокентьевич как бы создает портретную галерею своих героев и уже ее дополняет архивными документами, воспоминаниями современников, историческими исследованиями и фотографиями из жизни предприятий и города Иркутска. Он творит целостную картину работы, быта, досуга и творчества иркутян. Поэтому и читаются его книги как хорошие художественные произведения.

Книга особенно дорога нам, сотрудникам Музея истории города Иркутска им. А.М. Сибирякова, и тем, что написана нашим коллегой – ведь Геннадий Иннокентьевич Хвощевский работает старшим научным сотрудником нашего музея. Мы знаем, что Геннадий Иннокентьевич подготовил материалы еще к нескольким книгам по истории Иркутска-2, и выпуск их совпадает с перспективами развития Музея, т. к. мэр города Иркутска Д.В. Бердников принял решение об открытии филиала Музея истории в Ленинском административном округе города.

*С.И. Дубровин,
директор Музея истории
города Иркутска им. А.М. Сибирякова.*

Введение

Быстротечное время все дальше и дальше отодвигает от нас события начала 1930-х годов, когда под Иркутском в поселке Иннокентьевский, недавно получившем имя Ленина, одновременно возводились два крупных оборонных завода – авиационный и авторемонтный. Тогда их называли стройками, а будущая специализация заводов была строго засекреченной. Тысячи и тысячи молодых людей, приехавшие в Иркутск со всех концов страны, в тяжелейшие времена разрухи, голода, неустроенности трудились на этих стройках, а вечерами осваивали свои будущие технические профессии, становились постоянными жителями заводского поселка.

В 1934 году состоялся ввод обоих заводов в эксплуатацию: авторемонтного – в мае, авиационного – в августе. Авторемонтный завод № 104, получивший после открытия имя М.О. Разумова, первого секретаря Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б), приступил к выполнению капитального ремонта танков, танкеток и различной автомобильной техники для воинских формирований Забайкалья и Дальнего Востока. Авиационный завод № 125 имени Сталина стал строить свои боевые самолеты для частей ВВС Красной Армии.

Вскоре старый Московский тракт, проходивший вдоль Ангары, стали бороздить первые танки, проходившие обкатку и испытания после заводского ремонта. И кто знает, быть может, заводчане, сидящие за рычагами тех танков, напевали популярнейшую в те годы песню из кинофильма «Трактористы»:

*Броня крепка и танки наши быстры
И наши люди мужества полны:
Стоят в строю советские танкисты –
Любимой нашей Родины сыны.*

Документальные кадры этого фильма запечатлели на экране мчащиеся быстроходные танки БТ, которые были самыми известными и любимыми довоенными машинами наших танкистов. Именно танки этих моделей и восстанавливал авторемонтный завод. А в небе над поселком кружили первые самолеты авиационного завода, ведомые летчиками-испытателями, называемыми тогда «сдатчиками». Возможно, и летчики в полетах вспоминали свой авиационный марш – «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор...».

Оба завода успешно осваивали и совершенствовали технологии производства выпускаемых изделий, разворачивали стахановское движение, соревновались комсомольскими организациями, строили для себя жилье, клубы, спортивные сооружения, обзаводились семьями.

Работали в содружестве, часто помогая друг другу. Всенародные праздники в скромном заводском поселке отмечали вместе, обмениваясь концертными выступлениями художественной самодеятельности, устраивая сражения заводских футбольных команд.

Мрачный период разгула репрессий в 1937–1938 годах обернулся для заводов жестокими потерями, причем в ведущем кадровом составе.

В тревожные дни начала Великой Отечественной войны Совет Народных Комиссаров СССР принимает неожиданное решение о слиянии авторемонтного завода № 104 с Иркутским авиационным заводом № 125. Неоднозначно было воспринято это известие коллективом авторемонтного завода, считавшим свой труд крайне важным для обороны страны. Однако решение Совнаркома преследовало цель укрепления производственных мощностей авиационного завода с дальнейшим увеличением выпуска пикирующих бомбардировщиков Пе-2, отлично проявивших себя на фронте.

В период перепрофилирования авторемонтного завода на авиационное производство группой его рабочих был выполнен срочный заказ Управления ремонта и эксплуатации ГАБТУ КА Наркомата Обороны по формированию двух передвижных баз для ремонта автобронетехники в полевых условиях. После постройки этих, по существу, небольших заводов на базе автомобилей ЗИС-5, оснащенных необходимым оборудованием, многие авторемонтники ушли с ними на Забайкальский фронт в качестве технического персонала. И, уже в статусе авиазаводчан, бывшие авторемонтники приступили к строительству первой танковой колонны «Иркутский комсомолец», ушедшей на фронт в апреле 1942 года. Надо признать, что повышенный интерес к авторемонтному заводу в последнее время возник именно в связи с постройкой этой танковой колонны.

Работая на авиационном заводе в годы Отечественной войны и в послевоенный период, профессионалы авто- и танкоремонтного производства – рабочие, инженеры и техники – очень скоро стали классными самолетостроителями. Сегодня это одно предприятие, в котором биографии двух заводов слились в одну и стали неотделимы друг от друга.

В последнее десятилетие вышло достаточное количество публикаций, посвященных истории авиационного завода, кото-

рые, однако, не касаются деятельности авторемонтного завода. И память о нем все больше растворяется во времени.

Замечательные воспоминания о работе авторемонтного завода в далекие предвоенные годы оставили его первостроители – Владимир Никандрович Богородский, Иван Панфилович Маркеев, Василий Пантелеймонович Стародумов и, особенно, Анатолий Иосифович Денисевич – впоследствии один из лучших рабкоров многотиражной газеты авиазавода. Ветераны вспоминали свои незабываемые годы на заводе как время воспитания трудолюбия, патриотизма, искренних надежд на быстрое приближение светлого будущего. От них веет энтузиазмом первых пятилеток, комсомольским задором и романтикой, легкой грустью по годам минувшим. А факты из воспоминаний – это и есть сама история.

Наиболее полная историко-документальная информация о биографии авторемонтного завода № 104 сосредоточена в Государственном архиве Иркутской области (ГАИО), Государственном архиве новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО), Российском Государственном архиве экономики (РГАЭ) Москвы, музее истории города Иркутска им. Сибирякова, музее истории Иркутского авиационного завода. Архивные данные, безусловно, являются более объективными, многие из них публикуются впервые, и значение их трудно переоценить.

1. Начало строительства авторемонтного завода

Весной 1932 года обширная, заросшая лесами и перелесками низкорослых берез, ивняка, зарослями багульника, а местами сильно заболоченная кочковатая территория, примыкающая к пристанционному поселку Иннокентьевский со стороны Ангары, становится большой строительной площадкой. В обстановке строжайшей секретности здесь началось одновременное сооружение двух крупных заводов Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР – авиационного и авторемонтного.

Строительство заводов практически совпало со вторым пятилетним планом грандиозного развития народного хозяйства СССР (1933–1937), направленным на превращение страны из аграрной в мощную индустриальную державу с преимущественным развитием тяжелой промышленности, причем в сжатые сроки. Индустриализация позволяла повысить общий уровень жизни – экономическое благосостояние и состояние культуры, а также обеспечить внешнюю безопасность.

Отметим, что все оборонные заводы Наркомтяжпрома в те годы находились в подчинении соответствующих управлений, главков и трестов, из них авиационные – Главного управления авиационной промышленности (ГУАП), а заводы по производству бронетанковой техники – Треста специального машиностроения (Спецмаштреста). В его состав входили ленинградские заводы им. Ворошилова, Красный Октябрь, 2-й завод ВАТО в Москве, Харьковский паровозостроительный завод.

Под кодовым названием «стройка № 4», с восточной стороны строительной площадки стали возводить Государственный авторемонтный завод ГАРЗ № 104 Спецмаштреста – один из первых заводов, предназначенных для ремонта автобронетехники забайкальских и дальневосточных воинских формирований. Эта сторона стройплощадки, в отличие от заболоченной авиационного завода, была расположена на сухой возвышенности с редким хвойным лесом и багульником, перед спуском к низине, простиравшейся вдоль берега Ангары.

Неподалеку находился Иннокентьевский кирпичный завод местной кустпромкооперации, который в небольших количествах выпускал кирпичи отличного качества. Однако выработанные и разрабатываемые им карьеры, где добывали глину,

значительно ограничивали расширение территории авторемонтного завода.

Из особых примет ветераны чаще вспоминают старое Иннокентьевское кладбище: оно являлось условной границей, разделяющей жилые поселки строящихся заводов. Кладбище располагалось на сохранившемся островке природного соснового леса, с посадками черемухи и сирени в местах захоронений, было огорожено деревянной оградой с центральным входом с переулка Базарный (ныне улица Просвещения). Поскольку значительная часть кладбища была католической, неподалеку от него, на месте нынешней школы № 12, возвышался островерхий деревянный польский костел.

Строительные площадки заводов соединяла единственная грунтовая дорога, которая после обильных дождей раскисала настолько, что становилась непригодной даже для проезда гужевого транспорта.



Дом Панькова. Здесь размещалась строительная контора завода № 104. 1960-е годы

Прибывшая осенью 1931 года из Москвы в поселок Иннокентьевский дирекция авторемонтного завода разместилась в доме Панькова по 5-й улице (ныне Ленинградская, № 32). Этот дореволюционной постройки, сохранившийся до настоящего времени дом ранее арендовался поселковой администрацией для двухклассной школы, а в советский период был известен как Ленин-

ский районный военный комиссариат (Прим.1)

Приказом Спецмаштреста, первым директором завода был назначен Гнусин, начальником строительства – Табакин, техническим директором – Б. Барихин, главным механиком – Философов, главным бухгалтером – А. Утробин. Другие прибывшие специалисты заняли должности руководителей отдела снабжения, ОРСа, прорабов на стройке. По рекомендации местного райкома ВКП(б) начальником отдела кадров утверждается А. Сударев.

Первыми строителями авторемонтного завода становились иркутяне и крестьяне окрестных деревень. Затем на стройку по

оргнабору стали прибывать сельские жители других регионов страны. Для них вначале арендовали или покупали дома в поселке. Ветераны вспоминали, что местные жители принимали приехавших людей радушно, плату за постой не брали, и те так привыкали к ним, что никак не хотели переселяться в специально строящиеся для них бараки.

Вместе с тем для подавляющего большинства прибывающих строителей, как на авторемонтный, так и на авиационный заводы, строительное дело было новым. Поэтому прибывшие строители чаще использовались в качестве землекопов да чернорабочих, тогда как стройкам требовались специалисты по кирпичной кладке и железобетонным работам, а также столяры, штукатуры и особенно плотники для устройства огромного количества опалубок при возведении производственных зданий. Подавляющее большинство строителей составляла молодежь, немало было и женщин.

Одновременно со строителями проходил набор возчиков и конюхов в конный парк, руководили которым В.С. Григорьев и Г.А. Иванов. Желанными были возчики, приходившие на стройку со своими лошадьми.

Кроме строителей, на сооружаемый авторемонтный завод требовались и рабочие, имеющие опыт работы в машиностроительном производстве. Дирекция завода обратилась в райкомы партии и комсомола Иркутска с просьбой направить на строящийся завод коммунистов и комсомольцев, имеющих соответствующую техническую подготовку.



Ленинский райком ВЛКСМ. Третий слева А. Вдовин, справа – К. Массальский. 1932 год



Бюро комсомольской ячейки завода. В первом ряду слева направо: М. Островская, М. Вересов – представитель парторганизации, Г. Денисевич – секретарь ячейки, В. Исаев, К. Сазонов, Волостников. Во втором ряду: Абрамушкин, Липатов – представители воинской части. 1933 год

Среди комсомольцев, прибывших на завод по направлению Ленинского райкома ВЛКСМ, были Анатолий Ширшов, Виктор Пресняков, Екатерина Шанжаева, Георгий Старосотский, братья Отфиновские, Мария Островская, Роза Садовская, братья Георгий и Анатолий Денисевичи, Валериан Лукьянов, Константин Сазонов, Вениамин Селюков, Николай Басенко, Алексей Сударев, Черепанов, Скрыль, Рыбников, Песня и другие. В основном это были железнодорожники – выпускники Иннокентьевской школы ФЗУ, имеющие специальности слесарей-паровозников, а также техникума путей сообщения. Пришли на завод и несколько выпускников автодорожного техникума и ремесленного училища № 1 – А. Кучинский, Н. Максимов. Вскоре была организована комсомольская ячейка, секретарем которой стал Георгий Денисевич.

Развернувшееся строительство разделили на два участка: первый из них занимался промышленным строительством, второй – жилищным. Первыми прорабами этих участков стали М. Островская и В. Селюков, энергетиком В. Царегородцев, механиком М. Крутер. Отдел капитального строительства возглавил инженер К. Шмидт.

Вскоре на стройку начали поступать необходимые материалы – швеллера, балки, прутья арматуры. Круглый лес, заготовленный в верховьях реки Иркут, недалеко от селения Моты, сплав-

ляли по Иркуту и распускали на доски с помощью небольшой заводской пилорамы.

Работали по пронзительным гудкам паровозного депо станции Иннокентьевская. Первый длинный гудок звучал в 6 часов утра. В 7 часов утра три коротких гудка извещали о начале рабочего дня. В 11 часов 30 минут по гудку, называемому тогда «подгудком», начинался обеденный перерыв, длившийся 30 минут. В 16 часов вновь длинный гудок извещал строителей об окончании рабочего дня.

Авторемонтный завод возводился по проекту Мосгипроавтотранса. В первую очередь возводилось главное здание, объединяющее три корпуса: трехэтажный административный, производственный, монтажно-кузовной. На первом этаже административного здания предусматривалось размещение рабочей столовой, на втором и третьем – управленческий аппарат и различные технические отделы. В производственных и монтажно-кузовных корпусах планировалось смонтировать линию конвейерной сборки автомобилей, а также разместить основные и вспомогательные цехи.

Ускоренными темпами шло строительство электростанции и трансформаторной подстанции, развернулись работы по сооружению ТЭЦ. Строилось пожарное депо, гараж, нефтехранилища, различные склады для материалов и ГСМ, отопительная котельная завода, а также железнодорожная ветка, связывающая завод со станцией Иннокентьевская. Углем завод обеспечивал себя сам. Его добывали на шахте в Александровске, находившейся в 90 километрах ниже по течению Ангары. Начальником шахты работал В. Бахматов. Из далеко уходящих в гору сырых туннелей, освещаемых керосиновыми лампами, вырубленный уголь по узкоколейке на вагонетках вытягивали лошади. Баржу с углем до причала в устье Боковской протоки буксировал старенький колесный пароход «Бурят».

Для обеспечения фронта работ на промышленном участке была создана механическая мастерская. Здесь установили большую пилораму, токарный станок старой конструкции и прикрепили к столбу ручной сверлильный станок. Это было самое первое оборудование будущего завода. Слесари А. Денисевич, И. Отфиновский, Чегодаев, Б. Пугачев, А. Куркутов, Зарубин кузнечными зубилами вручную рубили швеллера, которые шли на перекрытия при кладке кирпичных стен главного корпуса. Здесь же точили болты, гайки, изготавливали разные шарниры, крючки, запоры, ручки для жилых бараков. Руководил мастерской инженер Ивановский.



Пароход «Бурят» тянет баржу с углем. 1933 год

Жилищный участок приступил к строительству нескольких барачков для рабочих, столовой, бани-прачечной, хлебопекарни, детского очага (так назывались детские сады) и яслей, продуктового магазина. Бараки были деревянными. Внутри и снаружи их обшивали досками, между которыми засыпали шлак, а стены оштукатуривали. В семейных бараках было не менее тридцати комнат. В каждой из них была своя печь и непременно керосиновая лампа. Позднее многие семьи обзаводились керосинками. Чтобы зимой в комнатах было теплее, вдоль наружных стен устраивали завалинки. Вокруг барачков стояли деревянные сараи, построенные из подручных материалов, нередко встречались и голубятни. Прямо под окнами подчас размещали крохотные огороды – хорошее подспорье в те голодные годы.

Тем не менее жилья не хватало, и тогда появилась народная инициатива – «самострой». Недалеко от завода стали возводить различные временки с земляными полами, полуземлянки, небольшие засыпные домики. Район такой застройки получил название «Нахаловка»: ныне на этом месте пролегает улица Речная.

Под больницу использовали здание бывшего польского костела. Для детей строителей завода в 1932 году была организована начальная школа № 20, директором которой была назначена Мария Ильинична Лялина.

Важнейшей задачей строителей являлось снабжение завода и поселка питьевой водой. Вначале источником водоснабжения были несколько открытых вручную колодцев, расположенных на территории поселка и завода: для подачи воды из них использовали центробежные насосы, приводимые в действие автомобильными двигателями. Одновременно проводились работы по

бурению скважин, однако вода из них оказалась непригодной не только для питья, но и для технических целей. В дальнейшем завод вынужден был временно подключиться к водной магистрали железной дороги, а далее приступить к реализации проекта водоснабжения с забором воды из протоки Ангары с сооружением водонапорной башни для ее бесперебойной подачи.

Организация и руководство большим объемом строительных работ осуществлялись Табакиным. В послевоенные годы один из первых строителей завода № 104 Анатолий Иосифович Денисевич писал:

«Я и сейчас с глубоким уважением вспоминаю первого начальника строительства Табакина, культурного, высокообразованного, требовательного, но справедливого человека. Он и через много лет стоит в моей памяти – сильно хромящийся, с красивым лицом, густыми черными, чуть вьющимися волосами, наградным знаком на габардиновой пепельного цвета гимнастерке и в синих бриджах, заправленных в мягкие, начищенные до блеска сапоги.

Надо сказать, что такую полувоенную форму в то время носили все руководители строящегося завода, партийные и комсомольские работники.

Строительные работы разворачивались далеко непросто. И здесь молодым коллективам авиационного и авторемонтного заводов приходилось решать немало общих проблем: нехватку квалифицированной рабочей силы, перебои в поставке необходимых материалов – цемента, алебаstra, извести, гвоздей, рубероида, стекла, арматурного железа, а также инструмента, транспортных средств. Следует отметить, что близость двух больших строек позволяла по-дружески оказывать помощь друг другу.

Наступающая зима 1932–1933 года оказалась крайне холодной. Особенно тяжело было строителям, когда температура опускалась ниже 40 градусов. Но ничто не могло остановить сооружение заводских корпусов. Работа продолжалась в атмосфере трудового подъема, который был характерен для первых советских пятилеток. Строители работали, не считаясь с личным временем. Чтобы не замерзал укладываемый бетон, прибегали к различным утеплениям стен, подводили пар.

Тем не менее изматывающий ручной труд, бытовая неустроенность, пустые полки в магазинах не способствовали закреплению рабочих на стройке. Крайне остро стояли вопросы улучшения питания. В 1932–1933 годах стройку покинули более тысячи человек. Напомним, что к началу 1929 года в стране была введена карточная система на продукты, а к середине 1931 года – на промтовары. Но и по карточкам было скудное питание: в меню



Вдовин Александр Григорьевич – секретарь партийной организации завода. 1933 год

столовых – перловая каша да капуста. Кроме того, тревожили вспышки тифа, с которыми развернулась беспощадная борьба.

Чтобы как-то решить продовольственную проблему на авиационном и авторемонтном заводах, решением крайкома ВКП(б) под их юрисдикцию передается совхоз «Большевик» для создания на его землях подсобных хозяйств, где стали выращивать зерновые, картофель, овощи для поставки в детские учреждения и рабочие столовые.

К 1933 году на стройке авторемонтного завода начинали свою работу общественные организации. Секретарем партийной организации был избран А.Г. Вдовин, ранее – секретарь РК ЛКСМ Ленинского района. Профсоюзный коми-

тет возглавил А.А. Наханович, постройком – Абутов. Создается заводской печатный орган – газета «За ударную стройку», редактором которой становится С. Поделинский.

В январе того же года на организационном собрании комсомольцев стройки был избран и комитет ВЛКСМ, в который вошли А. Ширшов, М. Островская, К. Сазонов, Г. Денисевич, В. Селюков, В. Пресняков, Б. Пугачев, Р. Садовская. По рекомендации Ленинского райкома ВЛКСМ, секретарем комитета становится Анатолий Ширшов.

Чувствуя сопричастность к важному государственному делу, комсомольцы ударно трудились на своих участках работы, на бурно проходивших собраниях принимали решения об оказании помощи в



В верхнем ряду слева С. Поделинский – редактор заводской газеты «За ударную стройку». 1934 год

проблемных делах стройки. Комитет ВЛКСМ становился как бы вторым штабом строительства.

Постоянный дефицит опытных строителей вынуждал руководителей использовать даже на ответственных участках рабочих, не знакомых со строительными делами, а отсутствие у целого ряда руководителей-«выдвиженцев» технического образования приводило к серьезным упущениям и ошибкам в строительстве, к авариям и поломкам механизмов. Частая перетасовка кадров, недостаток строительных материалов, а нередко и полное их отсутствие тормозили строительство, не позволяли обеспечивать широкий фронт работ.

По этим причинам план первого квартала 1933 года был выполнен на 51,54 %. Это объяснялось еще и переходом строительства с подрядного способа работ на хозяйственный расчет. При этом практически весь руководящий состав завода был заменен новыми специалистами, приглашенными из Москвы. Прежние руководители завода были переведены на низшие должности или отправлены в распоряжение Спецмаштреста.

Здесь необходимо напомнить, что в те годы к лозунгу первой пятилетки «Техника решает все» добавился лозунг второй пятилетки «Кадры решают все». В стране, где более половины взрослого населения было неграмотным, эта проблема стала решающей. Ликвидацию безграмотности и малограмотности среди строителей завода организовали в школе № 20. Обучение проходило в нерабочее время три раза в неделю по специальной программе. Контроль за посещением школы осуществляли комсомольцы-культурмейцы под руководством Розы Садовской – члена заводского комитета ВЛКСМ.

Во второй половине 1933 года директором строящегося завода назначается Б. Барихин, его заместителем Дубровский, техническим директором – Гринзайд, главным механиком – Хмельницкий, начальником управления капитального строительства – Селезнев, главным инженером управления – Львов.

Резкое увеличение числа рабочих-строителей произошло в апреле-мае 1933 года, «путем передачи заводу спецпереселенцев и административно-ссылных». Значительная часть из них также не имела строительных профессий и использовалась в качестве чернорабочих. Тем не менее со второго полугодия нормы выработки стали выполняться.

Чтобы как-то разнообразить досуг строителей, по примеру комсомольцев стройки авиазавода были организованы комсомольско-молодежные воскресники по сооружению рабочего клуба. Каркасно-засыпной, барачного типа, вместимостью около 200 человек, он вскоре стал культурным центром строящегося авторемонтного предприятия. Клуб стоял на 9-й улице (Сибир-

ских Партизан) рядом со зданием ВПЧ – ныне цехом пожарной безопасности. Заведующим клубом стал Осипов, в мае 1934 года – Н.Н. Домашенко. Стараниями партийного и профсоюзного комитетов, в клубе заработала передвижная киноустановка, организованы духовой оркестр, ансамбль струнных инструментов, драматический коллектив, агитбригада, стали с успехом выступать первые молодежные коллективы художественной самодеятельности. Открылась в клубе и небольшая библиотека, с которой активно стали работать книгоноши из рабочих общежитий. В клубе были выделены комнаты для парткома, завкома и редакции газеты. В воскресные дни от клуба стал отправляться автобус для желающих посетить театры и кинотеатры в центре Иркутска.



В.П. Стародумов – художник и руководитель драматического кружка рабочего клуба. 1928 год

Привлеченный масштабами строительства завода, на должность художника и руководителя самодеятельного драматического коллектива клуба пришел актер Восточно-Сибирского краевого театра рабочей молодежи (ныне ТЮЗ), уроженец поселка Иннокентьевский Василий Стародумов. Интересующийся поэзией, он участвует в организации при клубе литературного кружка, и вскоре стихи начинающих поэтов зазвучали со сцены и стали появляться в заводской газете «За ударную стройку». Однако эта малоформатная газета выходила нечасто, и литкружковцы стали выпускать рукописную стенную газету «РЕЗЕЦ», в которой стихами и прозой отражали интересные эпизоды строительства завода. В своих воспоминаниях Стародумов писал:

«Следует отметить, что 1933 год, первый год нашего литобъединения, был счастливым началом. В московском ежемесячнике «Бюллетень государственного издательства художественной литературы» (№ 2–3 за 1933 год) была помещена большая статья «Лирика стройки» о творчестве членов нашего кружка Владимира Асовского, Николая Глыбы-Луковникова, Вениамина Шалагинова, Михаила Куярова, Николая Кирпичникова и меня. Заканчивалась статья словами об авторах стихов: «В будущее они смотрят прямо и уверенно».

Автомобильное сообщение авиационного и авторемонтного заводов с центром Иркутска в те годы осуществлялось по старому Московскому тракту, идущему вдоль Ангары мимо поселка Жилкино, разрушенного Вознесенского монастыря до устья Иркутга. Далее уже грунтовая дорога, минуя деревянный мост через Иркут, приводила в Глазковское предместье, связанное понтонным мостом с правым берегом Ангары, где находился центр города. Такой извилистый путь занимал немало времени. Тогда руководству обоих заводов крайкомом ВКП(б) было предложено принять долевое участие в заготовке материалов и подготовительных работах по строительству новой, более короткой шоссейной дороги из поселка Иннокентьевский в Иркутск вдоль магистрали ВСЖД.

К осени 1933 года строительство завода подходило к концу. Главный корпус и прилегающие к нему цехи уже вывели до отметки «под крышу». Оставалось установить деревянную кровлю с остекленными фонарями, закончить перекрытия противопожарных зон в основном пролете главного корпуса. На участках, где строительные работы были закончены, немедленно приступали к монтажу металлообрабатывающего, а затем и технологического оборудования. Это были полученные по разрядке лучшие станки того времени: токарно-винторезные, вертикально и горизонтально фрезерные завода «Красный пролетарий», а также строгальные, долбежные, револьверные, зуборезные, расточные. На очереди были электроплавильные печи, кузнечные молоты и горны, различные прессы, деревообрабатывающие станки и многое другое. В их установке активное участие принимали немецкие специалисты Отто Краузе и Ян Гериссен, приехавшие на завод из Берлина по договору. Работали они временно, отличались аккуратностью, добросовестностью, профессионализмом.

Начало монтажа оборудования позволило Спецмаштресту запланировать ввод завода в эксплуатацию раньше намеченного срока – к 1-му мая 1934 года. Это было в традициях тех лет – завершать крупные стройки страны к революционным датам и праздникам. Были разработаны новые суточные графики выполнения оставшихся работ, и строители строго их придерживались.

Однако сооружение противопожарных зон в производственных корпусах, предотвращающих широкое распространение огня в случае пожара, шло с отставанием. Согласно утвержденному графику, перекрытие противопожарных зон должно быть закончено в августе. Однако опалубка и установка арматуры были закончены лишь в сентябре. До холодов оставалось совсем немного времени. И если бетонное перекрытие не закончить в течение двух-трех недель, ввод завода в эксплуатацию к началу

мая будет сорван. Кроме того, работу сдерживали постоянные срывы в поставке цемента. Снабженцы сбились с ног, доставая его неведомо откуда. Часто выручал авиационный завод, а также строители первого железобетонного моста через Ангару, у которых одолжили более 100 тонн.

И здесь с инициативой выступил заводской комсомол – 48 неравнодушных молодых людей. Секретарь комитета ВЛКСМ Анатолий Ширшов вынес на обсуждение членов комитета вопрос о взятии шефства над бетонными работами. И единогласно было решено – бетонирование перекрытий выполнить силами комсомольцев и молодежи во внеурочное время и посвятить этот цикл работ 18-й годовщине Международного юношеского дня. (Прим. 2). На прошедшем комсомольском собрании стройки инициатива комитета ВЛКСМ была горячо одобрена, и вскоре на строительных лесах появился большой фанерный щит с надписью красной краской – «Комсомольская зона».

И закипела работа. Грохотала передвижная бетономешалка, поднятая на перекрытия, но она не успевала обеспечить всех бетоном. Поэтому одновременно бетонную смесь готовили вручную, перемешивая лопатами в сколоченном деревянном ящике. Затем по трапам носилками и тачками подавали ее наверх, заполняли опалубку, разравнивали и трамбовали. Весь процесс шел непрерывно. Работы нередко заканчивали под утро. Усталые, но с сознанием выполненного долга, уходили комсомольцы домой. А в организованные воскресники на помощь комсомольцам выходил весь коллектив стройки. Так продолжалось до завершения всех работ по перекрытиям.

И вновь появляется инициатива комсомольского вожака – в честь тех незабываемых событий на одной из арок главного корпуса оставить памятную надпись. И когда сняли последнюю опалубку, на бетонном перекрытии появились объемные буквы «Комсомольская зона имени XVIII годовщины МЮД». Надпись отформовал прораб комсомолец Вениамин Селюков. До середины 1970-х годов сохранялась эта надпись: ее подкрашивали при побелках, однако после реконструкции главного корпуса надписи не стало.

Перекрытие главного корпуса позволило строителям быстро соорудить перегородки между цехами. В основном цехе завода – автосборочном – начали монтаж поступающих стационарных приспособлений и стендов для послеремонтных испытаний агрегатов и узлов автомобилей.

В этот период на завод прибывает Г.Р. Глезер-Егор (приставка Егор – от партийной клички). По рекомендации горкома ВКП(б) его, как члена партии с 1917 года, вводят в состав партийного комитета завода. В октябре на заводе развернулась подготов-

ка к встрече 17-го съезда ВКП(б), а также к созыву краевой и городской партийных конференций. В этой связи партийный, профсоюзный и комсомольский комитеты приняли обращение к коллективу рабочих и строителей завода:

«В борьбе за практическую реализацию решений ЦК ВКП(б) от 15 августа и 18 октября, за превращение Восточно-Сибирского края из неблагоприятного в Край передовой, коллектив рабочих и ИТР стройки под руководством партийной организации добился значительных сдвигов в работе. Октябрьский план был выполнен на 97,5 %, Ноябрьский на 109 %. Но эти сдвиги, исходя из тех возможностей, какие мы имеем, далеко еще не удовлетворяют выполнению тех задач, которые перед нами поставлены».

Далее в обращении говорилось, что в деятельности стройки еще много грубейших недостатков. Наряду с ростом количественных показателей работы имеются значительные упущения по качеству их выполнения. Рабочий день не полностью уплотняется, встречается неверная расстановка рабочей силы, неправильное планирование, слабо ведется борьба за экономию стройматериалов. Состояние трудовой дисциплины на предприятии оставляет желать лучшего: имеются прогулы, опоздания, преждевременный уход с работы.

Отмечались серьезные недостатки и в быту. Жилье рабочих в неудовлетворительном состоянии: в отдельных бараках – антисанитария, перенаселенность. В некоторых из них вместо пятидесяти человек, проживают двести пятьдесят.

Коллектив стройки № 104 в декабре обязуется:

– закончить монтаж оборудования в производственном корпусе и горячем цехе, запустить в эксплуатацию отопительный котел Шухова, пустить пар в производственный корпус и в январе 1934 года – в монтажно-кузовной корпус, закончить строительство общезаводского гаража;

– с целью улучшения материально-бытовых условий рабочих построить 10 жилых восьмиквартирных домов, два барака на 200 человек и барак для военизированной охраны завода по улице Шпачека;

– к 1 января 1934 года организовать больничный стационар на 20 мест, расширить существующие детские ясли до 75 детей и детский очаг до 150 детей;

– коллективу комсомольцев в декабре осуществить большой санитарный поход за чистоту в бараках, за превращение бараков «в очаг культурно-воспитательной работы».

Учитывая важность подготовки квалифицированных кадров для завода, ставится задача: из числа комсомольцев и молодежи направить в 1933–1934 годах на технические курсы 160 чело-

век. И одновременно 40 передовых комсомольцев командировать на заводы СССР с целью повышения профессионального мастерства и изучения опыта организации производственных процессов ремонтного производства. Кроме того, в январе 1934 года всех рабочих завода направить на курсы техминимума.

Обращение заканчивается следующим призывом:

«Включаясь в борьбу за передовую стройку, за право рапорта на Краевой партконференции, за Красное Знамя Крайкома, за лучшую подготовку к 17-му Всесоюзному съезду ВКП(б), мы призываем вместе с нами включиться в эту борьбу коллективы четырех строек – завода 125, завода 104, мелькомбината и особой стройки. На основе развертывания социалистического соревнования и ударничества, выполнить на 100 % декабрьский план».

В ответ на это обращение в соревнование вступили рабочие и ударники строящегося авиационного завода. Контроль выполнения принятых обязательств был возложен на совместную комиссию соревнующихся предприятий.

Вскоре группа заводчан, в составе А. Сударева, Г. Демина, Г. Пятничука, И. Отфиновского, А. Денисевича и других, была направлена на Харьковский паровозостроительный завод имени Комитерна, «для освоения технологии производства спецмашин». Этот завод, созданный для производства паровозов, одним из первых в стране включился в дело оснащения Красной Армии современными танками. Уже в декабре 1927 года на ХПЗ было образовано специальное конструкторское бюро машиностроения для организации производства танков. С 1928 года выпускались танки Т-24, с 1931 года – танки серии БТ. Со второй половины 1936 году ХПЗ стал именоваться заводом № 153, а его главный конструктор М. Кошкин приступает к созданию танка Т-34 – лучшего среднего танка Второй мировой войны.

Много полезного для себя увидели заводчане при посещении Горьковского автозавода имени В.М. Молотова и Московского автозавода имени И.В. Сталина. К занятиям на организованных курсах техминимума приступила большая группа заводчан из числа молодежи.

В хорошем настроении в новом клубе встречали строители завода 1934 год. План по промышленному строительству выполнен на 173,41 %, и за высокие показатели и ударную работу в социалистическом соревновании четырех строек Восточной Сибири, крайком ВКП(б) наградил завод Почетной грамотой. Администрация завода в свою очередь отметила отличившихся стахановцев и ударников своими наградами. После торжественной части выступили самодеятельные артисты, а потом были танцы. Даже прибывшего к строителям первого секретаря край-

кома ВКП(б) М.О. Разумова «обязали» пройтись по кругу в танце. Далеко за полночь закончился веселый вечер.

Вместе с тем план по жилищному строительству был выполнен только на 35 %, что не способствовало не только привлечению, но и закреплению кадров на заводе. Общее количество рабочих, ИТР и членов их семей, проживающих в домах и бараках, составляло 3296 человек, а занимаемая ими жилая площадь составляла 9764 кв. метра. Таким образом, на одного человека приходилось 2,96 кв. метра, при норме, принятой в городе Иркутске, – 4,5 кв. метра. Сюда не вошли рабочие, проживающие в центральных районах города и теряющие немало времени на поездки.

2. Предпусковой период

В 1934 году завод вступил в предпусковой период. Большую активность в то время проявляли комсомольцы, которых за мобильность называли «легкой кавалерией». И хотя завод официально не считался комсомольской стройкой, многие работы по завершению строительства, монтажу станочного оборудования и оснастке выполняли комсомольцы во главе с комсоргом Анатолием Ширшовым.

В начале года отмечалось значительное пополнение рядов стахановцев и ударников завода. На проходившем в апреле районном слете стахановцев наиболее отличившиеся из них были отмечены грамотами и ценными подарками. (Приложение 1)

Февраль и все последующие месяцы были объявлены ударными. В марте 1934 года из командировки возвратилась группа заводчан, прошедших стажировку на Харьковском паровозостроительном заводе.

К тому времени директором завода был назначен Григорий Романович Глезер-Егор. Новый директор имел высшее образование, полученное в Саратовском инженерно-строительном институте. Трудовая деятельность Григория Романовича началась в Петербурге в 1912 году. В 1917–1923 годах – командир бригады в бронетанковых частях РККА под командованием М.Н. Тухачевского. Далее работа на строительстве в Туркестане. В тот период был премирован легковой машиной «Бьюик», которую привез в Иркутск.

Ветераны вспоминали, что по характеру Глезер-Егор был живым, полным энергии и подвижности. Как руководитель – горяч

и требователен до невозможности, но справедлив и отходчив. В военной форме выглядел молодцевато: мягкие хромовые сапоги, защитная гимнастерка с наградным знаком, приравненным к ордену Красного Знамени, и тщательно отутюженные синие брюки-бриджи.

Прибывшим из Харькова заводчанам новый директор поручил немедленно заняться вопросами организации и подготовки ремонтного производства бронетехники, подключив к ним группу инженерно-технических работников. В небольшом помещении главного корпуса под вывеской «Тракторная группа» начался прием поступавшей технической документации по капитальному ремонту танков БТ-5 и Т-26, которые в те годы стояли на вооружении Красной Армии, а также танковых моторов М-5 и МТ-26.

К организации модельной мастерской, где предстояло готовить деревянные модели для отливок деталей танковых двигателей – картеров, поршней, коробок передач, приступил А. Сударев, изучивший опыт создания подобной мастерской в Харькове.

В преддверии ввода завода в эксплуатацию остро стоял вопрос о повышении профессионального мастерства рабочих. И один из приказов директора был направлен на организацию учебно-производственного комбината в освободившемся доме Панькова. Руководителем комбината назначен инженер П.А. Уваров. К занятиям были привлечены опытные преподаватели автодорожного техникума во главе с его директором, а также наиболее подготовленные инженерно-технические работники завода. Первыми в комбинате проходили подготовку к ремонту работники автосборочного цеха. Изучали конструкцию и особенности автомобилей АМО-3, Форд-А, Форд-АА, машин других марок.

И еще до официального открытия завод стал напоминать действующее предприятие. По заданию директора завода выпускники Иркутского автодорожного техникума комсомольцы П. Дудинов, П. Донских, В. Стебновский, Н. Синцов, А. Шагалов и другие не без фантазии приступили к ремонту легкового ав-



Григорий Романович Глезер-Егор – директор авторемонтного завода № 104. Начало 1930 годов

томобиль марки «Форд-А», выпуска 1930 года. В день открытия автомобиль должен был выехать из сборочного цеха как первая продукция нового авторемонтного завода.

Этот первый массовый легковой автомобиль среднего класса, с открытым четырехместным кузовом типа «фаэтон», вначале производился из американских комплектующих. Позже под маркой «ГАЗ-А» он выпускался Горьковским автозаводом, но с некоторыми изменениями, учитывающими низкое качество дорог в стране. Раму автомобиля переклепали в кузнице на конном дворе, подварили автогенной сваркой, перебрали рычажные амортизаторы подвески, поставили новый двигатель. На поврежденный кузов наложили заплатки и попросили специалиста А.И. Иванова перекрасить его в синий цвет. Вместо фирменного знака «Форд» на облицовку радиатора поместили знак «ГАЗ-А». После обкатки опытным водителем Дмитриевым автомобиль был готов к торжественному выезду



Легковой автомобиль ГАЗ-А. 1930 годы

в день пуска завода и стоял с лакированными темно-синими бочками, обновленными бамперами и подфарниками, с откидным брезентовым тентом кузова, натянутым без единой морщинки.

Затем в несложный ремонт был поставлен простой и неприхотливый грузовой автомобиль Форд-АА. По

просьбе Г.Р. Глезера-Егора завод получил танкетку Т-27, и группа танкистов также приступила к изучению ее конструкции и методов ремонта.

В марте 1934 года, в ответ на призыв 10-тысячного коллектива рабочих и ИТР паровозовагоноремонтного завода города Верхнеудинска (ныне Улан-Удэ) «оказать практическую помощь колхозам и МТС Восточно-Сибирского края в подготовке к весенней посевной», руководители авторемонтного завода взяли шефство над сельхозтехникой в МТС «Белая». К сельским механизаторам выехала ремонтная бригада в составе Зарубина, Сазонова, Савосько, Старосотского, Цыкова, Евдулова.

Заводчане с честью выполнили поставленные перед ними задачи: капитально отремонтировали трактор «Фордзон-путиловец», восстановили несколько грузовых автомашин ГАЗ-АА. За добросовестную работу решением общего собрания сельских

механизаторов, бригаде вручена Почетная грамота и выделено денежное вознаграждение. При этом колхозники, политотдел и дирекция МТС передали пламенный привет ударникам завода и стройки в честь наступающего пролетарского праздника 1-го мая и предстоящего ввода завода в эксплуатацию.

3. Ввод завода в эксплуатацию

В апреле, под руководством директора Г.Р. Глезера-Егора, все строительные работы в объемах, запланированных к пуску завода, завершаются. В построенных производственных корпусах организованы цехи: сборочно-разборочный автомобилей, механический, модельный, инструментальный, литейный и термический.

Сложнее было с поставкой специализированного оборудования, оснастки и инструмента для основных цехов: их поступление не обеспечивало даже необходимого минимума.

На завод во второй половине апреля прибыла правительственная комиссия из представителей Наркомтяжмаша во главе с Усовым. Члены комиссии обошли все законченные и недостроенные производственные корпуса, осмотрели смонтированное оборудование в цехах, по-



Первые жилые дома заводчан на улице Шпачека.
2017 год



Первый детский сад № 3 на улице Детской радости –
ныне Марии Ульяновой. 2017 год

сетили электростанцию, временную котельную, столовую, детский очаг и ясли, ознакомились с жилыми домами заводчан по улице Шпачека. Несмотря на замеченные недостатки, заключенные комиссии в целом было положительным.

Официальный пуск завода был назначен на 2-е мая 1934 года: к нему подготовились как к большому празднику. Очистили от мусора и промыли опилками полы в главном корпусе и прилегающих цехах, побелили пока еще не оштукатуренные стены, привели в порядок прилегающую территорию, на площади перед заводоуправлением положили первый в поселке асфальт.

Но вначале многолюдной демонстрацией в поселке отметили Первомайский праздник. Бодрые маршевые мелодии духового оркестра сопровождали праздничные колонны авиационного и авторемонтного завода, прошедшие по улице Красный Путь к площади Свободы. С установленных здесь трибун демонстрантов приветствовали партийные и хозяйственные руководители района, дирекция и передовики обоих заводов. В первых рядах колонны авторемонтников шли лучшие коллективы рабочих и строителей завода. В приподнятом настроении демонстранты вернулись на свои рабочие места.

Вышедшая накануне газета авторемонтного завода «За ударную стройку» в передовице праздничного номера писала, что «рабочие и строители завода, празднуя 1-е Мая, празднуют окончание строительства завода, пуск его в эксплуатацию. В оставшиеся последние дни до пуска завода лучшая часть рабочих и строителей горела огнем энтузиазма. У каждого была одна мысль – успеть к сроку, дать качество».

Цехи и бригады завода на страницах газеты рапортовали о своих трудовых успехах, как о производственных подарках к 1-му Мая:

Автосборочный цех, досрочно выполнив программу, отремонтировал автобус для заводчан и два автомобильных мотора для Ангинского зерносовхоза.

Комсомольская ячейка и курсанты учебного комбината выпустили из ремонта легковую машину «Форд-А» и грузовую «Форд-АА».

Лесозаготовительный участок в Мотах в порядке встречного плана заготовил более 1500 кубометров леса.

Бригада электриков Чернышева сверх плана подключила 25 металлообрабатывающих станков.

Коллектив рабочих сантехмонтажа досрочно окончил прокладку водопровода и оборудование горячих цехов.

Комсомольцы модельного цеха своими силами оборудовали новый, просторный и светлый цех с удобными верстаками, набором необходимых инструментов. Организовали в цехе и красный уголок с небольшой библиотекой. Большая заслуга в этом

А. Сударева – инициатора создания нового цеха – и комсомольцев Дубинина, Стрекаловского, Сорокиной, Вылегжанина, Сапарова. Образцовым цехом вправе гордится и комсомол, и весь коллектив рабочих и ИТР завода.

Далее газета крупным шрифтом помещает имена «лучших из лучших ударников-энтузиастов завода и стройки», которые, по представлению парткома, профкома и комитета ВЛКСМ, занесены на заводскую Красную Доску почета имени 1-го Мая (Приложение 2)

Затем следует обращение членов литературного кружка при редакции стенгазеты «РЕЗЕЦ» К. Сазонова, В. Стародумова, В. Трухова «Ко всем рабочим, служащим и ИТР, которые работают с начала строительства и до настоящего времени», принять участие в работе по написанию истории завода:

Обращение литературного кружка

2-го мая ГАРЗ-4 вступает в строй действующих заводов социалистической промышленности.

Два года продолжалось строительство завода. История строительства должна стать достоянием не только трудящихся ГАРЗа, но и всего Восточно-Сибирского края, всего Советского Союза. Литературный кружок завода решил написать историю строительства ГАРЗа.

Мы обращаемся ко всем рабочим, служащим и ИТР завода, которые работают на строительстве с начала строительных работ и до настоящего времени, с призывом принять участие в работе по составлению истории завода.

Многие из вас пришли на стройку летом 1932 года. На ваших глазах шла борьба за завод, и вы сами принимали участие в этой борьбе.

Товарищи! Не откладывайте дела в длинный ящик, начнем писать историю сейчас. От вас требуется немного. Напишите то, что вы видели своими глазами. Напишите о героях строительства, как работали лучшие бригады, пишите своим рабочим языком. Отделку мы берем на себя. За всеми разъяснениями в любое время обращайтесь к членам литературного кружка и в редакцию газеты «За ударную стройку». Пишите сами и привлекайте к работе других. Итак, за работу товарищи!

По поручению литературного кружка при редакции стенгазеты «РЕЗЕЦ»

К. Сазонов, В. Стародумов, В. Трухов.

И, как ответ на это обращение, газета публикует заметку «Немного истории» А. Сударева, одного из первых строителя завода:

«Я пришел на строительство летом 1932 года и нашел 53-х рабочих, будку на железнодорожной ветке кирпичного завода и строительную контору в поселке. Видел, как постепенно отступает кустарник, видел, как шли на стройку рабочие и начинали рыть котлованы. Росли кадры, и, несмотря на плохие материальные и бытовые условия, росли ряды передовых строителей – ударников. Руководители завода приходили и уходили, а лучшие ударники оставались и строили завод. У нас и сейчас есть ударники, которые работают на строительстве с первых дней. Бригадир молодежной бригады плотников Иван Сазонов на стройке с июня 1932 года, тем же летом пришли Гуров, Козлов и другие. Мне удалось закладывать фундамент этого завода и завтра я буду среди людей пускающих этот завод».

Наступило 2-е мая – день пуска завода в эксплуатацию. Ветераны вспоминали, что тот день стал настоящим праздником для всех заводчан. Ведь завод был их детищем, их гордостью. С ним они связывали свое будущее.

На торжественный митинг по поводу пуска завода получили приглашение руководители и представители краевых и городских партийных организаций, предприятий, дирекция и ударники строящегося авиационного завода. Митинг проходил в комсомольской зоне главного корпуса, украшенной цветами, патриотическими лозунгами, транспарантами. Здесь разместили столы для президиума, накрытые красной скатертью.

После кратких выступлений М.О. Разумова, первого секретаря Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б), и председателя крайисполкома Я.З. Пахомова были зачитаны поздравительные телеграммы от командующего войсками Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии (ОКДВА) В.К. Блюхера, начальника Автобронетанкового управления РККА И.А. Халепского, промышленных предприятий края.

Затем было объявлено, что получивший наименование «Государственный автомобильный ремонтный завод ГАРЗ № 104» вводится в строй действующих предприятий тяжелой промышленности страны.



Михаил Осипович Разумов – первый секретарь Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б). 1930-е годы

В ответном слове директор завода Г.Р. Глейзер-Егор с гордостью говорил:

«Боевой работой строителей завода, под руководством партийной организации, 2-го мая ГАРЗ-104 вступает в строй социалистической промышленности.

Завод вступает в строй. Перед нами стоят немалые боевые задачи. Борьба за освоение завода, за овладение техникой. Борьба за выполнение производственной программы, за своевременный выпуск машин, их качество.

Методом социалистического соревнования, борясь с трудностями, ударной работой, ведя за собой широкие массы рабочих, мы добились блестящих успехов в строительстве завода.

Методом социалистического соревнования, умножая темпы, добьемся решающих успехов в деле освоения завода, в деле борьбы за выполнение плана 1934 года».

По окончании митинга, под гром аплодисментов, сверкая полированным синим кузовом и хромированными бамперами, к выходу из главного корпуса, где была натянута красная лента, медленно двинулся первый отремонтированный легковой автомобиль ГАЗ-А, за рулем которого сидел первый секретарь крайкома ВКП(б). В автомобиле стояли директор завода, секретарь парткома, председатель профкома и секретарь комитета комсомола. Разорвав ленту, машина в сопровождении всех участников митинга объехала вокруг цехов и остановилась у главного корпуса под бурные аплодисменты и праздничное звучание «Интернационала» – в то время гимна Советского Союза.

К вечеру торжества переместились в огромный зал первого этажа административного корпуса. Здесь был зачитан приказ № 1 по заводу, в котором отмечалось:

«Коллектив рабочих и ИТР дали в срок еще один мощный гигант, чем добросовестно выполнили решения партии и правительства. Рабочие и ИТР после глубокого прорыва сумели перестроиться на ходу в самых суровых зимних условиях и за семь месяцев дать наш гигант.

В день пуска завода после подведения итогов борьбы за план всей общественностью завода и стройки премируются лучшие бойцы ударного фронта за качественные и количественные показатели за лучшую работу.

За героическую самоотверженную борьбу за своевременный пуск завода треугольник представляет бригадира Краснознаменной бригады плотников тов. МЕЖЕВОВОГО и бригадира молодежной бригады плотников тов. САЗОНОВА к правительственной награде и награждает их грамотами 2-й пятилетки и денежным вознаграждением в размере месячного оклада».

Далее в приказе называются рабочие и строители, систематически перевыполняющие планы работ, добившиеся высоких показателей в социалистическом соревновании. В качестве подарков им вручали карманные часы, пальто, платья, хлопчатобумажные костюмы, отрезы на костюмы, ордера на пошив обуви, мелкокалиберные винтовки, охотничьи ружья, «виктролы». (Прим. 3). Но самым желанным подарком были велосипеды: в свободной продаже они отсутствовали. Тогда в поселке их насчитывалось лишь несколько штук. Самый красивый велосипед – гоночный «Бреннабор» с деревянными ободами и красными покрывками – был у немецкого специалиста Яна Гаррусена, который привез его с собой.

Вместе с подарками особо отличившиеся заводчане получали грамоты 2-й пятилетки. Одна из них, с пафосным текстом того времени, сохранилась в музее иркутской школы № 37:

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Грамота

Тов. Махонькин Е.В. Методами соцсоревнования и ударничества, превращающими труд из зазорного тяжелого бремени, каким он считался раньше, в дело чести, в дело славы, в дело доблести и героизма (Сталин), ты дал образцовые показатели в выполнении возложенного на тебя задания. За ударную работу, за лучшее освоение станка, награждая тебя ПОЧЕТНЫМ ЗВАНИЕМ УДАРНИКА, треугольник ГАРЗ-4 выражает уверенность в том, что подавая личный пример трудового героизма, ты и в дальнейшем останешься в первых рядах бойцов-строителей первого в мире социалистического государства».



Грамота «Лучшему ударнику 2-й пятилетки». 1934 год

По окончании процедуры награждения состоялся большой праздничный концерт с участием профессиональных артистов и коллективов художественной самодеятельности авторемонтников: в нескольких выступлениях приняли участие и строители авиационного завода.

27-го июня 1934 года ЦИК СССР, по ходатайству рабочих, служащих и инженерно-технических работников ГАРЗ № 104, присвоил этому предприятию имя первого секретаря Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б). Тогда на западном торце административного корпуса появилась рельефная надпись «Иркутский авторемонтный завод имени М.О. Разумова». (Прим. 4).

Вскоре в распоряжение его директора Г.Р. Глейзер-Егора прибыл новый легковой автомобиль ГАЗ-А. (Прим. 5). Остальные руководители завода разъезжали в пролетке на паре лошадей, упряжь которых кучера украшали нарядными латунными бляхами. Таких пролеток на конном дворе было несколько.

4. Становление завода

После ввода завода в эксплуатацию строительство заводских корпусов продолжилось, но главной задачей теперь стала организация ремонтного производства автобронетехники. Создается заводской отдел технического контроля качества продукции, выпускаемой после ремонта. Его первым начальником был назначен А.А. Хельмен. Несколько позже отдел возглавил В.Ф. Нойченко.

Появился на заводе и аппарат военной приемки из представителей ГАБТУ РККА. На них были возложены задачи проверки качества сырья, приема материалов для особо ответственных деталей, проверка отдельных агрегатов и узлов на работоспособность, прием готовой продукции, участие в заводских испытаниях бронетехники. Первые заводские военпреды И.П. Рябокобыленко и Г.П. Соломко были выпускниками Автобронетанковой академии им. Сталина. Оба военные инженеры II ранга, требовательные, но справедливые, с большим опытом службы в танковых войсках.

Военным представителем от Инженерного управления РККА был назначен А.И. Берневский. Через год на завод прибыл молодой военпред Д.А. Айбер, также закончивший Автобронетанковую академию. Военпреды ходили по поселку в черной тан-

кистской форме со шпалами на черных петлицах и силуэтами танков, отливающими позолотой. Военные тогда были в большом почете.

4.1 Начало ремонта боевой техники

Первой в ремонт прибыла партия автобронетехники из Забайкальской группы войск: 3 танкетки Т-27, 3 танка Т-26, 20 автомобилей АМО-3 и 14 автомобилей ГАЗ-АА.

Практически сразу после поступления техники заводчанам пришлось решать непростые технические и организационные проблемы.

Технологические процессы капитального ремонта, разработанные Ленинградским отделением Гипроавтотранса, предусматривали использование контрольно-испытательных стендов, специального оборудования, приспособлений и инструментов, а также широкое применение готовых запасных частей, которые должны поставляться заводами-изготовителями автобронетехники. Вместе с тем большое количество вышедших из строя деталей средней сложности предполагалось изготавливать на авторемонтном заводе методами литья, механической обработки с последующей закалкой, хромированием и другими видами покрытий.

Однако к организации работ в полном соответствии с предложенным технологическим процессом завод готов не был. В отчетах за 1934–1935 годы говорится, что при вводе завода в эксплуатацию не были выполнены основные требования, предусматривающие первоочередную подготовку инструментальных, механических и горячих цехов, обеспечение их необходимым количеством оборудования, инструментом, транспортом.

Инструментальный цех, как правило, должен первым вступить в эксплуатацию с целью изготовления и поставки специального инструмента другим цехам – особенно сборочным. Но к началу работы завода цех был далек от полного комплекта оборудования, а обеспечение цеха собственным инструментом определялось в 6 % от требуемого количества. Не было и заточной мастерской.

Литейный цех не смог приступить к плавкам из-за отсутствия лаборатории химических анализов качества отливок.

Механический цех не имел шлифовальных станков, достаточного количества резцов, измерительного инструмента. К тому же цех не был обеспечен чертежами запасных частей, а также

металлом для их изготовления – бронзой, алюминием, медью, стальным прокатом.

Сборочный цех автомобилей не оборудован грузоподъемными механизмами – мостовым краном, тельферами и другими устройствами.

Серьезное упущение было со стороны проектной организации, не предусмотревшей в общей планировке завода производственные площади цеха спецмашин. Кроме того, при вводе завода в эксплуатацию не были организованы основные технический и плановый отделы.

С такими обескураживающими недочетами ГАРЗ № 104 приступил к ремонту автобронетехники.

По решению руководителей завода под цех спецмашин, так вначале именовался танкоремонтный цех, отвели участок в главном корпусе рядом со сборочной линией автомобилей. Начальником цеха был назначен Ушенков. В цех завезли прибывшие из Забайкалья танкетки Т-27, с которых и началась танковая история авторемонтного завода.



Танкетка Т-27 для проведения разведывательно-дозорных операций. 1934 год

Танкетки Т-27 (по тогдашней терминологии – «пулеметки сопровождения») серийно выпускались с 1931 по 1933 год и являлись классическими танкетками, не имеющими башен. Их компоновка отличалась большой плотностью расположения узлов и агрегатов. Корпус имел размеры 2,6 x 1,8 x 1,4 метра. В его передней части размещалась трансмиссия, в средней части – двигатель и в задней части – экипаж, состоящий из двух человек: командира-пулеметчика и механика-водителя. В верхней части имелись 3 откидных колпака.

Танкетка была вооружена одним 7,62-мм пулеметом ДТ, расположенным справа, на щитке передней части корпуса. Броневая защита состояла из листов катаной брони, соединенных болтами или заклепками на каркасе из уголков. Толщина броневых листов составляла 10 мм, за исключением откидных колпаков с толщиной 6 мм, что обеспечивало защиту только от пуль стрелкового оружия и мелких осколков от сна-

рядов. Скорость танкетки по шоссе 60 км/ч, по бездорожью – 16 км/ч. В производстве они были очень технологичны, поскольку в их конструкции широко применялись двигатель и многие агрегаты автомобиля ГАЗ-АА.

Предполагалось, что танкетки Т-27 будут выполнять функции поддержки пехоты и кавалерии при наступлении и обороне. Но практически оказалось, что они лучше всего подходят для проведения разведывательно-дозорных операций, а также для использования в качестве мобильных транспортных средств. На период нападения Германии на СССР танкетки уже морально устарели и даже были сняты с вооружения, однако продолжали оставаться в частях РККА. Большинство из них уже в первые дни войны были безвозвратно потеряны, но некоторые оставшиеся в строю использовались последний раз под Москвой.

К ремонту танкеток приступила группа из 20 человек. Кроме прошедших стажировку в Харькове А. Денисевича, Г. Пятничука, И. Отфиновского и других, в группе были демобилизованные красноармейцы, рабочие с невысокой квалификацией и несколько учеников. Вначале был уточнен технологический процесс ремонта, назначены рабочие для выполнения операций.

Ремонт в наиболее общем виде начинался с мойки поступившей техники, разборки и определения степени износа деталей: подлежащие ремонту направлялись в соответствующие цехи, полностью изношенные утилизировались. В этом случае изготавливались новые детали. Готовые изделия подвергались контролю и затем хранились в комплектовочном цехе, откуда, по требованию, вновь поступали на сборку.

Осмотр броневых корпусов прибывших в ремонт танкеток не выявил серьезных замечаний к их прочности. Пришлось лишь поменять несколько ослабленных стальных заклепок каркаса на закаленные болты. Ремонт ходовой части танкетки несколько облегчался наличием в ней узлов автомобиля ГАЗ-АА. Перебрали и заменили новыми все подшипники, переклепали накладки на тормозных колодках, меняли пальцы гусениц.

Работали «дедовским методом». Молоток, гаечные ключи, стальной метр да штангенциркуль – вот и весь инструмент, которым вначале пользовались на сборке танков.

Ближе к осени, по разнарядке Спецмаштреста, цех получил новые двигатели и задние мосты Т-27. После общей сборки приступили к ходовым испытаниям танкеток, в которых принимали участие военпреды. В тех, самых первых испытаниях принимал участие А.И. Денисевич:

«Смешно было смотреть, как солидный военпред Рябокобыленко, облаченный в «кожу» (кожаные брюки и куртку), пробковый шлем и очки, через узкий проем лаза, под колпаком, втискивался на сидение водителя, и еще чудней, как ехал. Танкетка на поворотах спотыкалась. Повороты ведь осуществлялись за счет торможения полуосей автомобильного заднего моста, на которые вместо колес были насажены ведущие звездочки гусениц. За время ремонта мы научились ими управлять. Большого труда в этом не видели».

В ходе испытаний было заметно, что из-за перетяжеленного броневго корпуса танкетки имели плохую регулировку ходовой части, а 40-сильный автомобильный мотор работал на пределе своих возможностей.

Одновременно с танкетками приступили к ремонту и танков Т-26.



Легкий танк Т-26 для поддержки пехоты на поле боя. 1934 год

В 30-е годы легкий танк Т-26 являлся самым массовым танком поддержки пехоты, способным подавлять пулеметные гнезда противника на поле боя. Танк был принят к производству в феврале 1931 года и выпускался в нескольких модификациях. Конструкция танка была проста, он не отличался сложностью в управлении, был легок в обслуживании.

Последней модификацией являлся танк с конической башней, пушкой калибра 45 мм и пулеметом Дегтярева 7,62 мм. Броневая защита танков Т-26 была рассчитана максимум на противодействие винтовочным бронебойным пулям и осколкам снарядов. Танк был оснащен 4-цилиндровым бензиновым мотором МТ-26 мощностью 90 л. с. и воздушным охлаждением. Рядом находился топливный бак емкостью 182 литра.

Скорость танка по шоссе 30 км/час, запас хода 220 км. Экипаж танка состоял из трех человек. С 1933 года командирские танки оснащались радиостанциями, обеспечивающими связь до двух км. Внешне танки отличались антенной в виде поручня, опоясывающего орудийную башню.

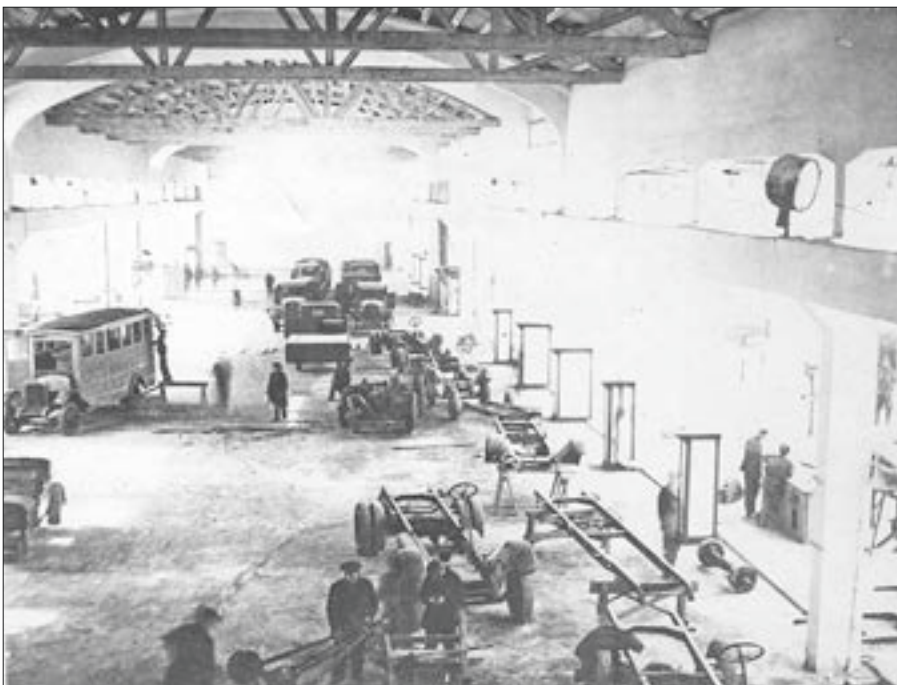
Боевая история Т-26 началась в период гражданской войны в Испании. Тогда Советский Союз, начиная с октября 1936 года, поставил Республиканскому правительству в общей сложности 281 танков Т-26 модели 1933 г. Летом 1938 года танки Т-26 принимали участие в советско-японском конфликте на озере Хасан. Именно тогда появилась знаменитая песня «Три танкиста» на стихи Б. Ласкина и музыку братьев Покрасс.

Небольшое количество Т-26 и огнеметных танков на их основе участвовало в боях против японских войск на реке Халхин-Гол в 1939 году. Участвовали они и в Зимней войне с Финляндией (декабрь 1939 – март 1940 года). Однако эта война показала, что танк Т-26 уже устарел, и резервы его конструкции полностью исчерпаны.

По состоянию на 1 января 1941 года в Красной Армии числилось 9665 танков Т-26. В ходе войны Т-26 были заменены значительно превосходящими Т-34. Разгром японской Квантунской армии в Маньчжурии в августе 1945 года был последней военной операцией, в которой принимали участие танки Т-26.

И вновь работа коллектива цеха началась с изучения конструкции и особенностей очередного танка, уточнения технологического процесса и объемов ремонта, подбора соответствующего инструмента для демонтажа агрегатов и узлов. Ремонт первых машин Т-26 осуществлялся преимущественно за счет склада готовых запчастей. В процессе ремонта танков начальником цеха спецтехники назначается Н.В. Алексеев.

Находившийся рядом с танкоремонтным участком автосборочный цех приступил к ремонту своей продукции – автомобилями АМО-3 и ГАЗ-АА. Одним из его первых начальников был Красавин – офицер запаса инженерно-технической службы Военно-Воздушных Сил.



Авторемонтный цех приступил к работе. 1934 год



Автомобиль ГАЗ-АА «полуторка». 1934 год

Среднетоннажный грузовик АМО-3 выпускался заводом Московского Автомобильного Общества в 1931–1933 годах. С двигателем мощностью 66 л. с., грузоподъемностью 2500 кг, максимальной скоростью до 50 км/ч, грузовик успешно эксплуатировался в 30-х, 40-х и даже 50-х годах. Всего было

выпущено 34 969 автомобилей. В октябре 1931 года завод АМО был переименован в Московский автозавод им. Сталина, после чего все автомобили стали именоваться ЗИСами.

В 1930 году на московском автосборочном заводе имени КИМ из американских деталей стали собирать грузовики Форд-АА в варианте с деревянной грузовой платформой. Грузовик был максимально унифицирован с легковым автомобилем Форд-А. Взаимозаменяемыми являлись двигатель, сцепление, система охлаждения. Однако грузовик отличался более длинной рамой, задней подвеской, коробкой передач, двумя карданными валами.

Форд-АА имел четырехтактный, карбюраторный бензиновый двигатель, мощностью 40 л. с., расходом топлива 18 литров на 100 км пути. Его грузоподъемность составляла 1500 кг, максимальная скорость 70 км/ч.

С 1932 года детали на сборку грузовика Форд-АА стали поступать с Горьковского автозавода, но уже к концу года завод перешел на собственную сборку этих автомобилей под маркой ГАЗ-АА. В народе грузовики именовали «полуторками». К началу Великой Отечественной войны в рядах РККА числилось 151 100 «полуторок». ГАЗ-АА были в эксплуатации вплоть до конца 1960-х годов и являлись самыми массовыми автомобилями в стране.

Ремонт автомобилей также начался при полном отсутствии специального инструмента и, в большинстве случаев, происходил за счет запчастей, поставляемых автозаводами Москвы и Горького. Не восстанавливались основные узлы двигателей и ходовой части: коленчатые и кулачковые валы, шатуны, карбюраторы и другие. Лишь некоторые детали начинал изготавливать механический цех. В отсутствие испытательного оборудования качество ремонта в основном определялось «на глазок», «на ощупь». Выход автомобилей из ремонта затягивался.

В августе 1934 года, «в целях своевременного освоения производства капитального ремонта автомобилей на ГАРЗ № 104», начальник Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (ЦУДО-РЕМТРАНС) Серебряков приказывает организовать бригаду из специалистов высшей квалификации заводов ГАРЗ № 1, ГАРЗ № 2, ГАРЗ № 3, ГАРЗ-6, ГАРЗ-10, Бежецкого завода треста ГАРО, Гипроавтотранса и командировать ее в Иркутск сроком на 5 месяцев. Срок выезда бригады – не позднее 20 августа.

В состав бригады входили инженер-автомеханик, инженер-конструктор, инженер по механообработке, инженер по термообработке, механик по электрооборудованию, механик по авторегулировке, а также литейщики, фрезеровщики, токари, шлифовщики, слесари-лекальщики, инструментальщики, кузов-

щики и маляры по окраске автомобилей. Руководил бригадой Сметалкин – инженер Авторемснаба. У опытных специалистов этих предприятий было чему поучиться иркутянам.

Летом 1934 года происходит еще одно знаменательное событие – в строй действующих вступает Иркутский авиационный завод. Его торжественный пуск, запомнившийся грандиозными праздниками и народными гуляниями во всем поселке, состоялся 24-го августа. Завод получает официальное наименование «НКТП СССР. Завод № 125 им. Сталина». С этого момента и началась славная история иркутского самолетостроения.

К осени на авторемонтный завод прибыла очередная партия автомобилей из Забайкалья, среди которой были автомобили АМО-3 одной из частей Тихоокеанского флота. Сопровождавший их краснофлотец Громиков приветливо был встречен комсомольцами и молодыми заводчанами, побывал во многих цехах, ознакомился с ремонтным производством. На организованной комсомольцами встрече краснофлотец рассказал о непростой морской службе на Дальнем Востоке.

Очередная годовщина Октябрьской Революции вновь была отмечена многолюдной демонстрацией предприятий района на площади Свободы поселка. Колонны авторемонтного и авиационного заводов шли в первых колоннах демонстрантов. Накануне в клубе авторемонтников прошло торжественное собрание, где чествовали и награждали работников завода, имеющих особые заслуги перед партией и страной (Приложение 4).

Вскоре автомобили начали выходить из ремонта. Ветераны вспоминали, что на обкатку автомобилей в октябре были брошены все, умеющие управлять автомобилем, независимо от того, кто кем работал – слесарем, мастером, бригадиром. Многих направили на курсы водителей при учебно-производственном комбинате завода.

В начале декабря заводчане отправили письмо морякам-тихоокеанцам:

*Командиру войсковой части № 3181 тов. Плотникову
Полполиту тов. Иванову*

Уважаемые товарищи!

Ваш представитель тов. Громиков рассказал рабочим нашего завода о Вашей жизни, работе и успехах, которые Вы достигли в этом году в боевой и политической подготовке, и мы крепко верим в Ваши силы и ежеминутную готовность защищать Тихоокеанские границы нашей великой Родины.

По инициативе комсомола, силами комсомольцев и молодых рабочих, мы для культурного обслуживания краснофлотцев сделали грузовую автомашину АМО-3, которую 1 декабря 1934

года отправим в Ваш адрес. А к 1 января посылаем Вам свою рабочую делегацию из трех лучших ударников завода, чтобы они рассказали краснофлотцам и командирам о победах нашего завода, главными из которых являются:

1. Выполнение плана по выпуску продукции на 104 %.
2. Выполнение плана по строительству на 110 %.
3. Наш завод шел передовой колонной в Октябрьском Параде нашего района.

В свою очередь мы перед Вами ставим следующие требования:

1. Организуйте вокруг нашей машины соревнование Ваших подразделений по боевой и политической подготовке, плюс хороший рост комсомола.

2. Сделайте ее переходящей машиной для культурного обслуживания краснофлотцев и командно-политического состава.

3. Пишите в письмах нашим рабочим о лучших ударниках Вашего подразделения, которое в соревновании возьмет машину.

Мы надеемся, что наш первый подарок будет залогом в деле лучшего налаживания шефской работы и наших с Вами связей.

С коммунистическим приветом!

Треугольник завода № 104

В декабре 1934 года все отремонтированные автомобили ушли в воинские части. К тому времени завод уже начал производить ремонт моторной части и трансмиссий АМО-3 и ГАЗ-АА. Автомобили гражданских предприятий завод не ремонтировал. В отдельных случаях ремонт таких автомобилей производился, но с обязательным условием предоставления запасных частей.

К концу года закончилось формирование технического и планового отделов завода, руководителями которых стали Колпаков и Григорьев.

Первый год работы авторемонтного завода № 104 прошел на трудовом подъеме, с энтузиазмом и оптимизмом. В это время поднимался престиж рабочих профессий.

4.2 Трудовые будни 30-х годов

Начало тридцатых годов характеризовалось серьезным обострением международной обстановки. В 1931 году японские войска вторглись в Маньчжурию. Оккупировав ее, японские милитаристы создали угрозу советским дальневосточным границам. В непосредственной близости от границ сооружались аэродромы, строились военные городки, создавались укрепленные районы, концентрировались войска. Советское правительство вынуждено было принимать соответствующие меры.

В середине мая 1935 года Забайкальская группа войск ОКДВА преобразуется в Забайкальский военный округ. Командующим войсками ЗаБВО был назначен комкор И.К. Грязнов. Округ пополнился рядом новых частей и соединений, в первую очередь авиационных, танковых, артиллерийских.

В 1934 году в Забайкалье из Ленинграда передислоцировалась механизированная бригада, вооруженная танками БТ-5. Это было первое соединение танковых войск Забайкальского военного округа. С 1935 года создавались и другие части, оснащенные боевыми машинами БТ-5, БТ-7 и Т-26, которые успешно эксплуатировались в сложных условиях степных, горных и таежных районов Забайкалья. Вскоре эти танки стали поступать на завод № 104 для выполнения капитального ремонта.

К началу 1935 года персонал работающих на авторемонтном заводе насчитывал 1355 человек. Из них производственных рабочих – 750, инженерно-технических работников – 160, служащих – 158, учеников – 200. Средний возраст всех занятых на производстве рабочих был немногим более 18 лет, с 3-м разрядом по специальности.

В том году заводу предстояло принять в плановый ремонт бронетехнику из Забайкальского военного округа в составе 20 танков БТ-5, 50 танков Т-26, 50 танкеток Т-27. Кроме танков ремонту подлежало свыше 300 автомобилей АМО-3, ГАЗ-АА и ГАЗ-А.

Необходимо отметить, что в 1935 году обстановка в основных заводских цехах заметно улучшилась. Производственные участки пополнились оборудованием, специальной оснасткой, инструментом, были установлены электротали. Появился и межцеховой транспорт. Однако до полного оснащения недостающим оборудованием было еще далеко.

Качественно стал исполнять заказы механический цех, который получил чертежи на изготовление некоторых запасных частей методами механообработки. Руководил цехом ленинградец Рытиков. На станках в цехе работали и учились молодые станочники Н. Басенко, И. Маркеев, А. Ворошилова, А. Литус-Певцова, Д. Бехова, Н. Зайцев, Е. Махонькин, В. Сидоренко, Я. Березин, Ф. Верхоленцев, И. Петров, Д. Мартыненко. Мастером группы зуборезных, долбежных и строгальных станков был Ян Гаррусен, револьверных – П. Кудимов. Тон в работе задавали опытные специалисты М. Шастин и Н. Максимов, Басунов, Решетов. Каждый из них имел по несколько учеников.

Под началом Евграфова неплохо начали работу термический и инструментальный цехи. В последнем появилась центральная заточная мастерская. Стали выполняться заказы на литейные и кузнечные работы. Ветераны отмечали, что начальник кузнеч-

ного цеха Л.П. Ипполитов, как профессиональный кузнец, сам нередко принимал участие в ремонте ответственных деталей автомобилей и танков. И не было случаев задержки сборки по вине его цеха.

К капитальному ремонту танков БТ-5 и Т-26 цех спецтехники под руководством Н.В. Алексеева приступил в начале февраля. В цехе трудилось 38 человек, однако, согласно расчетам планового отдела, для выполнения годовой программы требовалось в три раза больше. Коллектив цеха берет обязательство – два первых танка БТ-5 отремонтировать к Первомайским праздникам. Мастерами по ремонту этих танков назначены И. Отфиновский и А. Денисевич. Через некоторое время Н.В. Алексеев, проявивший себя технически грамотным специалистом, назначается начальником технического отдела и временно исполняющим обязанности технического директора. Новым руководителем цеха становится харьковчанин М. Брославский – ранее комплектовщик на ХПЗ.



Легкий колесно-гусеничный танк БТ-5. 1935 год

Легкие танки серии БТ (быстроходные танки) серийно производились на Харьковском паровозостроительном заводе в 1930 годах. Танк БТ-5 выпускался в 1933–1934 годах. Он являлся одним из основных танков довоенного периода и был предназначен для укомплектования механизированных

и танковых корпусов РККА. Всего выпущено 1884 танка этого типа, годы эксплуатации 1933–1945.

Отличительной особенностью танков БТ-5 являлось наличие двух движителей: колесного, для езды по дорогам с твердым покрытием со скоростью до 72 км/ч, и традиционного гусеничного, со скоростью 50 км/ч. Время перехода с гусеничного хода на колесный – не более 30 минут. Двигатель танка БТ-5 – авиационный, марки М-5, мощностью 365 л. с.

Вооружение танка включало 45-мм полуавтоматическую пушку и спаренный с ней 7,62-мм танковый пулемет ДТ. Дальность стрельбы пушки прямой наводкой – 3600 м, скорострельность 12 выстрелов/мин. Бронирование танка – противопульное. Бронированные листы 10–13 мм соединялись заклепками. Башня была сварной, поворот ее осуществлялся вручную. Экипаж танка – 3 человека: командир, наводчик, механик-водитель. Командирские танки были радиофицированы.

Машина была несложной в освоении, отличалась неприхотливостью в обслуживании и высокой подвижностью, благодаря чему пользовалась популярностью у танкистов. По вооружению, бронированию, средствам внешней связи и проходимости БТ-5 не уступал однотипному с ним по массе танку Т-26, а по мощности, подвижности и запасу хода значительно превосходил этот танк.

В 1936–1939 гг. в боевых действиях во время гражданской войны в Испании участвовали 50 советских танков БТ-5. В развернувшихся танковых сражениях преимущества БТ-5 были неоспоримы.

Летом 1938 года в боях у озера Хасан 94 танка БТ-5 в составе 2-й механизированной бригады вновь показали свои боевые качества. Шесть танкистов были удостоены звания Героев Советского Союза.

В сражениях на реке Халхин-Голе в 1939 году в боях участвовали 185 танков БТ-5, входивших в легкотанковые батальоны. Безвозвратно были потеряны 84 танка. Потери показали, что БТ-5 уже стали устаревать, и требовалась их замена на более мощные машины.

К Великой Отечественной войне 1941 года в округах было около полутора тысяч танков БТ-5, но уже в начале 1942 года их оставалось всего несколько десятков. В войне с Японией принимали участие больше ста танков БТ-5, и при освобождении территории Китая боевых потерь не имели.

Первый танк БТ-5, мастером по ремонту которого был А. Денисевич, вышел на заводские испытания за десять дней до Первомайских праздников. Поскольку водителей танков в то время на заводе не было, мастер сам стал осваивать вождение танков на заводском дворе. Помогли лекции по устройству и управлению танком, прослушанные им в Харькове.



Анатолий Иосифович Денисевич –
мастер по ремонту танков.
1935 год

По разрешению старшего военпреда И. Рябокобыленко, за рычаги танка, отправившегося в первый военный пробег, сел А. Денисевич. По старому Московскому тракту предстояло проехать более 60 километров. В боевом отделении танка находились И. Рябокобыленко и начальник цеха М. Брославский. На крыше танка – сборщики Гордеев, Зимин и Петров. Рассказывает Анатолий Денисевич:

И вот мы поехали в первый военный пробег. Но первый блин оказался комом. При выезде на старый московский тракт, из-за неисправности карбюратора, танк загорелся. Поскольку мотор работал на авиационном бензине, огонь был очень сильным. Пламя вылетало из-под жалюзи вентилятора мото-

ра. Рабочие сверху кричали и стучали по башне чем-то твердым. Пришлось срочно остановить танк, перекрыть топливный кран и добавить обороты для выработки горючего из карбюраторов. Танк был уже весь объят пламенем. Его сбивали огнетушителем, засыпали землей. Горько было смотреть на гибель своей первой работы. Когда потушили пожар, грустные, буксируемые трактором, возвратились на завод. В тот же день сняли мотор, коробку передач, все тщательно перемыли, под наблюдением военпреда полностью разобрали мотор и, работая день и ночь, танк собрали и сдали в военном пробеге уже без приключений.

После военного пробега на танке установили 45-миллиметровую пушку, пулемет Дегтярева и, согласно техническим условиям, приступили к их отстрелу. Приемку вооружения по результатам отстрела производили военпреды-артиллеристы с завода тяжелого машиностроения им. Куйбышева на своем полигоне. Этот завод тоже имел военный заказ по изготовлению минометов и стокилограммовых авиационных бомб. Контроль качества этих изделий и осуществляли представители Главного Артиллерийского Управления РККА.

Вскоре испытали и сдали военпредам второй танк БТ-5. Взятые обязательства к Первомайским праздникам были выполнены. Ремонтные работы продолжались, однако танки из воинских частей прибывали с большими задержками.

По мере поступления в ремонт ставили танки Т-26 и танкетки Т-27. Коллектив цеха пополняется демобилизованными из Даурии танкистами Маханько, Зиминым, Букреевым. С ними прибыли и два механика-водителя – К. Одаренко и Н. Замоздра. К ним присоединился опытный мастер по танкам Т-26 Демешко, приехавший из Ленинграда.

Танкоремонтный цех к тому времени возглавил А.Е. Карликов. Ремонт танков по-прежнему производился преимущественно за счет готовых запчастей. Вместе с тем при изготовлении собственных деталей на заводе свое слово сказали рационализаторы. Работавшие в разных подразделениях, они предлагали приспособления, устройства, инструменты, методы обработки, более рациональные приемы работы, что позволяло расширить номенклатуру изготавливаемых деталей, облегчить и ускорить ремонтные процессы, повысить качество продукции. Лучшими рационализаторами считались Кузнецов, Сафронов, Токарев, Митяшкин, Гурьянов, Кудинов, Анциферов, Рашидов, Телепин, Силин, Пинтегов, Денисевич, Отфиновский, Игнатов, Саулин, Максимов, Аненков, Шагалов, Романовцев. В течение 1935 года ими подано 89 предложений с годовым экономическим эффектом 123 267 рублей. В заводской газете в то время появилась рубрика «За технику», где рассказывалось о наиболее ценных рационализаторских предложениях, нашедших применение в производстве, о проблемных вопросах, которые предлагалось решать заводчанам. Были организованы комсомольские рейды, отслеживающие продвижение и реализацию поданных рацпредложений. Рационализацию тогда называли «рабочим изобретательством».

Прошедшие ремонт танки вначале обкатывали водители, прибывшие из Даурии. Но стиль их вождения в пробеге по Московскому тракту не вполне устраивал военпредов, и они ездить с ними отказались. Танки стали обкатывать только в заводском пробеге. Позже по договору из Харькова на завод прибыл отличный испытатель танков Алешин. Он исправно водил танки во всех пробегегах.

Ремонтом танковых моторов М-5 занимались опытные мотористы из Ленинграда с фамилиями Смирновы, оба Александры. Им помогали высококвалифицированные слесари Соркин и Гурьянов, контрольный мастер Климов. Бригадиром в группе мотористов был Я. Мерц. Слишком много усилий при ремонте моторов тратилось на пригонку и притирку деталей. Работа эта, как правило, осуществлялась специалистами вручную, без каких-либо технических приспособлений. Для помощи к группе мотористов прикрепили около десятка глухонемых рабочих с сурдопереводчиком, которые быстро освоили свои технологические операции. Отсутствие специального оборудования не по-

зволяло испытывать готовые моторы под нагрузкой, и они проходили только холодную обкатку.

С самого начала работы автосборочного цеха происходила непрерывная смена его начальников. Причиной тому было назначение на эту должность инженеров разных специальностей, но только не автомобилистов. В 1935 году начальником цеха окончательно утвердился выпускник Иннокентьевской школы ФЗУ Николай Денисович Ешелкин. Он быстро наладил связь с подразделениями завода, осуществляющими ремонт или изготовление изношенных деталей и узлов автомобилей. В цехе появился диспетчер-комплектовщик, отслеживающий поступление на окончательную сборку восстановленных и готовых запасных частей.

Ветераны вспоминали, что много дефектов обнаруживалось при обкатке автомобилей. То втулки в шатунах провернутся, то подшипники «застучат». В то время поршневые кольца меняли через каждые 18 тысяч километров, а шатунные подшипники подтягивали даже в дороге. Никакого «зеркала» в цилиндрах двигателей не наводили, подшипники заливали бандратом – заменителем баббита. Олово экономили, а качество страдало. Пробег автомобилей составлял около 60 тысяч километров до капитального ремонта, не считая текущих и средних ремонтов.

В начале 1935 года в стране была отменена карточная система снабжения населения хлебом, мукой и крупами, введенная в конце 1928 года. Установлены единые розничные цены на хлеб и хлебобулочные изделия, повышена заработная плата, стипендии и пенсии. В магазинах стали появляться промышленные товары. Поскольку отмена карточной системы стала превращать заработную плату в решающий стимул для рабочих и служащих, соответствующие службы завода приступили к разработке и применению на производстве прогрессивно-сдельной оплаты труда.

Тогда значительно стало улучшаться питание в заводской столовой. Приготовлением сытных обедов из продуктов, поставляемых подсобным хозяйством из села Зуй, отличались повара Эпов и Кокольский.

По заданию Спецмаштреста завод в том году начал освоение мелкосерийного производства судовых забортных двигателей СЗ-20, предназначенных для поставок в инженерные войска, где они устанавливались на металлических понтонах. Это были двухцилиндровые, четырехтактные, с большим крутящим моментом двигатели, мощностью 20 л. с. Специалистам завода предстояло спроектировать и изготовить требуемую оснастку, инструмент, разработать технологический процесс сборки, подготовить испытательную станцию. Директор завода Глезер-Егор обратился к управляющему Спецмаштрестом К.А. Нейману с просьбой о размещении заказов на изготовление наиболее сложных приспособо-

блений для сборки моторов на других предприятиях, поскольку изготовить их своими силами не представляется возможным.

На завод часто приезжали воины-забайкальцы. Однажды, по случаю выполнения заводом взятых обязательств по ремонту танков, их прибыла целая группа. Уезжая, гости пригласили лучших работников завода в Читу на Первомайские праздники. Лучшими оказались револьверщица А. Ворошилова (Хромешкина) и мастер автосборочного цеха А. Кучинский.

С трибун, установленных на центральной площади Читы, иркутяне впервые увидели парад военной техники. На большой скорости здесь пролетели танки БТ-5, затем Т-26, Т-37, мотоциклы, пехота на машинах ЗИС-5. Побывали иркутяне и в одном из воинских подразделений, танки которого проходили ремонт на авторемонтном заводе.

Торжественными были Первомайские праздники и в Иркутске. Вновь прекрасно оформленные колонны авторемонтного и авиационного заводов под мелодии праздничных маршей духовых оркестров прошли мимо заполненных гостями трибун на площади Свободы. До и после прохождения площади в рядах демонстрантов всегда звучали веселые песни, под гармоники заводчане танцевали и нередко пускались в пляс. Такие многолюдные демонстрации в честь Первомайских и Октябрьских праздников в поселке проходили до открытия постоянного моста через Ангару в 1936 году, после чего районные демонстрации были перенесены в центр Иркутска.



Первомайские демонстрации на площади Свободы в поселке Иннокентьевский.
1934-1936 годы

Первые положительные сдвиги в производственных делах вызвали оживление и в молодежной жизни. Комсомольская организация завода к тому времени насчитывала 170 человек, в цехах работало семь комсомольско-молодежных бригад, появились неплохие результаты в технической, политической и военной учебе. Часто комсомольцы решали вопросы улучшения быта, отдыха, благоустройства поселка. Один из первых деревянных двухэтажных домов назвали комсомольским. В этом доме работал красный уголок, который всегда был заполнен любителями шахмат, шашек. Здесь же была отдельная комната, где готовились к занятиям «вечерники» учебных заведений. Зимой не проходило ни одного выходного дня без лыжных вылазок на природу, да еще с ночевкой в деревнях. Устраивались и памятные военные походы.



Комсомольский актив авторемонтного завода у рабочего клуба.

Нижний ряд слева направо: Скрыль И.К., Ширшов А.А., Сазонов К.Г., Глухов А., Сударев А.Ф., Денисевич А.И., Басенко Н., Кучинская А.А., Отфиновский И.И.
Верхний ряд: Носков В., Зайцев Н., Денисевич Г.И., Царегородцев В.Г., Ушенков П.П., Рыбников М., Песня Н., Янчевский Э., Шрупковский А., Пресняков В. 1935 год

Не пустовал и заводской клуб, заведующей которого в 1935 году была назначена А.В. Ульянова. Среди кружков художественной самодеятельности наиболее популярным был драматический коллектив, руководимый Василием Стародумовым. Одной из первых постановок заводских артистов была пьеса Вол-

женина «Старший механик». Для этой пьесы Стародумов, уже как художник, подготовил такие яркие и впечатляющие декорации, что директор завода Г.Р. Глезер-Егор, постоянно проявляющий интерес к клубной работе, после просмотра спектакля сказал: «Придется пристроить к клубу специальное помещение, чтобы сохранить эти декорации для истории».

На почетном месте в клубе завода были развешаны живописные портреты К. Маркса, Ф. Энгельса, В.И. Ленина, И.В. Сталина – также кисти В. Стародумова. Интересную историю, связанную с этими портретами, их автор позднее рассказал на страницах заводской газеты:

«Однажды на ремонтном заводе № 104 неожиданно появился начальник Политического Управления РККА, армейский комиссар I ранга Я.Б. Гамарник. Небольшого роста человек, с красивой черной бородой, в габардиновой, тщательно отутюженной гимнастерке с четырьмя ромбами на петлицах и синих галифе. Он без свиты, вдвоем с директором Г.Р. Глезером-Егором обошел все цехи, территорию, проехал по жилому поселку, зашел во временный барачный клуб.

Гамарник долго смотрел на портреты, а затем, обратившись к директору, сказал: «Глезер! Что-то Сталин у тебя хмурый. Смотри! Посажу». Портрет пришлось переделывать, Художнику это ничего не стоит, один-два мазка – и портрет становится веселее, Можно сделать также – улыбаться станет. Так я и поступил, сделал И.В. Сталина не хмурым».

Всегда подхватывал любые интересные начинания секретарь комсомольской организации Анатолий Ширшов. Летом 1935 года для пятнадцати отличившихся комсомольцев, среди которых были Виктор Пресняков, Георгий Денисевич, Екатерина Шанжаева, Константин Сазонов, Роза Садовская, Иван Маркеев, Иван Петров и другие, была организована экскурсионная поездка в Александровский централ – одну из центральных тюрем дореволюционной России.

В своих воспоминаниях Иван Панфилович Маркеев писал, что



Иван Панфилович Маркеев –
комсомольский активист.
1930-е годы

добирались до места на оборудованной скамейками автомашине ГАЗ-АА по старому Московскому тракту. Маршрут пролегал через Усолье-Сибирское с переправой на другую сторону Ангары на пароме. Из Иркутска выехали вечером: машина с комсомольцами катилась вдоль берега Ангары и ее многочисленных проток, мимо большого, стоявшего на пригорке живописного села Зуй, мимо прилепившейся к Ангаре деревушки Суховской и старинного села Тельма. В Усолье-Сибирское прибыли к полуночи, поскольку тракт местами был сильно разбит, и приходилось вытаскивать машину из грязи. Заночевали в Доме колхозника, спали на нарах, часть комсомольцев коротали ночь в машине. Тогда центр солеваренной промышленности Восточной Сибири был небольшим городком, в котором было всего несколько двухэтажных деревянных домов да улиц с дощатыми тротуарами и ухабистыми дорогами. Рано утром на пароме переправились через Ангару, поднялись на гору и вскоре увидели стены знаменитого Александровского центра, который в те годы еще оставался таким, каким был до революции. Он располагался между сопок, рядом с озером. Вокруг была проторена тропа, по которой когда-то ходила стража, охраняя «покой» заключенных.

В Александровском центре были сохранены средства и орудия пыток, которым подвергались заключенные: виселицы, с еще болтающимися петлями, тачки с цепями и кандалами, которыми заключенные приковывались к ним, камеры-одиночки, без окон, с земляными полами, откидными койками, а также заполняемый водой тоннель-мешок для пыток.

Особое впечатление на комсомольцев произвела камера, в которой находился революционер, легендарный герой гражданской войны Михаил Васильевич Фрунзе. Из этой камеры он, при содействии одного из стражников и местных жителей, рискуя жизнью, совершил побег прямо в кандалах. Побег оказался удачным, все усилия охраны напасть на его след оказались тщетными – так хорошо он был подготовлен.

Побывали комсомольцы и в камерах, где в разное время отбывали свой срок революционеры, видные партийные и государственные деятели: Вячеслав Михайлович Молотов, Феликс Эдмундович Дзержинский, Сергей Миронович Киров, Павел Петрович Постышев и другие. Уезжали домой под впечатлением от увиденного, а также рассказа экскурсовода – бывшего политического заключенного, уже преклонного возраста, перенесшего все страдания на себе.

В 1935 году завод интенсивно продолжает жилищное строительство двухэтажных домов по улице Шпачека. В одном из них открывается семилетняя школа № 37, в которой было уже двадцать классов. Первыми учителями стали В.А. Лисина, Л.Д.



Средняя школа № 37. 1950-е годы

Бердников, Белявских и другие. В 1937 году для школы было построено просторное каменное здание, и школа становится средней. Возглавляла ее М.И. Лялина, пришли и новые учителя: Л.Н. Хохлова, Е.П. Ипатова, В.Н. Шульгина. Освободившееся здание на ул. Шпачека занимает школа № 12.

По инициативе партийного бюро на заводе в то время было организовано общественное движение жен хозяйственников и инженерно-технических работников, направленное на устранение многих недостатков как в бытовом, так и культурном обслуживании рабочих. Активистки движения принимали активное участие в благоустройстве и наведении порядка в поселке, работали в комиссиях по приему домов и бараков после ремонта. При их содействии был организован санитарный кружок и сдача норм ГСО, выделена в клубе отдельная комнаты для кружковой работы детей, проходило обучение жен рабочих кулинарному мастерству.

Они же выступили зачинателями детского скверика, разместившегося на пустыре, в месте пересечения улицы Шпачека с 9-й улицей (ныне Сибирских Партизан). В скверике обустроили детскую площадку, установили карусели «гигантские шаги». В центре скверика соорудили фонтан, в который запустили живых рыбок, повесили громкоговорители. Веселые игры с детьми здесь часто устраивали комсомолки завода.

К осени 1935 года в стране зародилось стахановское движение. Его горячо поддержали рабочие, инженеры и техники завода. Возглавил стахановское движение профсоюзный комитет завода. Появились и первые стахановцы – комсомольцы Г. Исаев, П. Грицаев, Д. Бехова, И. Амбросимов, И. Петров, значительно перевыполнявшие нормы выработки. Вскоре стахановцев-авторемонтников пригласили на слет стахановцы авиационного завода, где было принято решение соревноваться коллективами заводов, распространять стахановское влияние не только на производство, но и на культуру своих предприятий, культуру своих поселков.

После октябрьских праздников в поселке случилась трагедия. В переоборудованном в жилой барак складском помещении про-

изошло обрушение потолочного перекрытия. Погибли два человека и трое получили тяжелые ранения. В результате служебного расследования этой трагедии, приказом директора завода Г.Р. Глезера-Егора, с должности был снят начальник управления капитального строительства П.С. Тюменцев, уволился главный инженер управления Н.И. Волков.

Беда не пришла одна. В последний месяц уходящего 1935 года случилась еще более страшная трагедия. В ночь с 13 на 14 декабря вспыхнул двухэтажный деревянный дом, заселенный молодыми стахановцами и ударниками завода и называемый «Комсомольским». Работающие во вторую смену рабочие из окон увидели пламя и вызвали пожарную команду. Очевидцы вспоминали, что дом горел со страшной силой, пламя из окон вырывалось наружу. Со второго этажа прыгали обезумевшие люди. Однако у прибывшей пожарной машины не было воды, и что-то не ладилось с водопомпой, которая никак не могла закачать воду из колодца. Воду качали ручным насосом, старались уберечь от огня близлежащие дома.

Тогда считалось, что это был поджог, устроенный вредителями – врагами народа. В огне погибли 25 комсомольцев, среди них лучший бригадир монтажников завода Георгий Исаев. Ранения и тяжелейшие ожоги получили 26 человек.

Прощание с погибшими проходило в заводском клубе. Беспрерывно звучали траурные мелодии, почетный караул менялся каждые пять минут. Делегации комсомольцев, прибывшие из многих предприятий Иркутска, прощались с прахом погибших. Похороны прошли на Иннокентьевском кладбище рядом с заводом, братскую могилу усыпали ветками пихты.

На траурном митинге выступил секретарь комсомольской организации завода Анатолий Ширшов и от имени комсомольцев дал клятву работать за себя и за погибших товарищей, а если потребуется, отдать и жизнь за дело рабочего класса, дело строительства социализма. В заключение он говорил:

«Пусть спазмы сжимают мне горло, но горе не сломит нас, мы под ним не согнемся, как не сгибались под тяжелой ношей, укладывая бетон в стены родного завода. На смену погибшим товарищам придут новые комсомольцы, такие же упорные в труде, учебе, такие же веселые в жизни и ненавидящие к злу».

К дознанию по случившемуся пожару немедленно приступили следователи НКВД, поскольку пожарная охрана в те годы относилась к этому ведомству. В конце декабря 1935 года Спецмаштрестом заводу был срочно отпущен кредит в размере 200 000 рублей на осуществление противопожарных мер во всех деревянных домах поселка: перекладку и штукатурку печей, об-

новление электропроводки. У жильцов были изъяты все кустарные обогревательные устройства. Капитальный ремонт домов был намечен на летний период следующего года.

Так нерадостно закончился второй год работы авторемонтного завода. План 1935 года по ремонту автомобилей и бронетехники, прибывшей из Забайкальского военного округа, был выполнен заводом на 92,3 %.

Весной 1936 года в переполненном клубе завода судили виновных в возникновении пожара. В зале сидели и пострадавшие, еще не снявшие бинты. Сохранился документ, который был зачитан на этом суде:

Выписка из приказа НКВД СССР № 85.

Об осуждении виновных пожара в рабочем поселке завода № 104

14 марта 1936 года, г. Москва

В ночь на 14 декабря 1935 года в рабочем поселке им. Ленина завода № 104 сгорел двухэтажный деревянный жилой дом, заселенный рабочими завода, причем в огне погибло 25 человек, и получили ранения и ожоги 26 человек.

Возникновение и быстрое распространение пожара произошло благодаря грубейшим нарушениям правил противопожарной безопасности: постоянные печи в доме были неисправны, дом отапливался плитами-временками, стены дома были обиты легкогораемой дранкой, бумагой и толем, но не оштукатурены. Благодаря этому, пожаром сразу был охвачен весь дом, угрожая гибелью всем оставшимся в нем жильцов.

На пожар была вызвана ВПК завода № 104. В создавшихся условиях от ВПК требовалось проявить исключительную решительность, отвагу и смелость. Начальник ВПК Рукосуев и начальник караула Сляднев не использовали имевшихся еще возможностей по спасению погибавших.

Следствие вскрыло также исключительно безобразное отношение к благоустройству рабочего поселка со стороны администрации завода.

Начальник социально-бытового отдела Верховин, несмотря на ряд заявлений рабочих, не принял никаких мер к исправлению печей и оштукатурке дома, не оборудовал его наружными противопожарными лестницами, что послужило основной причиной пожара и гибели проживающих в нем жильцов.

Судом военного трибунала УНК ВД приговорены: начальник социально-бытового сектора завода Верховин – к высшей мере наказания – расстрелу с конфискацией имущества, начальник ВПК Рукосуев к 8-ми годам исправительно-трудовых лагерей, начальник караула Сляднев – к 10 годам исправительно-трудовых

лагерей, шофер ВПК Розанов – к 1-му году исправительно-трудо-вых работ».

Из документа видно, что причиной пожара были не «вредительские действия», а нерадивое отношение должностных лиц к состоянию жилищного фонда. Однако об этом пожаре очень скоро вспомнят...

Но вернемся к начальному периоду 1936 года. Тогда завод № 104 чаще называли автотанкоремонтным предприятием Главного управления военной промышленности, осуществляющим капитальный и восстановительный ремонт танков, автомобилей различного назначения, а также танковых моторов, поступающих из Забайкальского военного округа.

Главным инженером в тот период назначен М.М. Великанов. (Прим. 6). Большинство квалифицированных служащих и почти все инженерно-технические работники завода являлись приглашенными из центральных районов страны с наиболее развитой промышленностью.

К значительным недостаткам производства по-прежнему относились некомплектность оборудования, отсутствие необходимого количества вспомогательных приспособлений и специального контрольного инструмента.

По причине несвоевременной поставки запасных частей для ремонта автобронетехники руководителями завода был взят жесткий курс на максимальное восстановление изношенных деталей путем сварки, наварки, хромирования, омеднения. Эти методы уже применялись на 1237 наименованиях деталей автомобилей и бронетехники. Позднее были запущены вулканизационный и ремонтно-аккумуляторный цехи, где стали восстанавливать резинотехнические изделия и аккумуляторы.

В годовом плане завода в 1936 году Спецмаштрест предусматривал ремонт 23 танков БТ-5, 64 танков Т-26, 60 автомобилей ГАЗ-А, 305 автомобилей ГАЗ-АА, 130 автомобилей АМО-3, 170 автомобилей ЗИС-5. Предстояло также отремонтировать моторы для танков БТ-5, Т-26, Т-27, Т-37 в количестве 89 единиц и выпустить первую партию судовых забортных двигателей СЗ-20.

Конечно, это был крайне напряженный план для еще не вполне достроенного и оснащенного необходимым оборудованием завода.

Однако Спецмаштрест особое внимание обращал на неукоснительное выполнение плана и значительное улучшение качества продукции. Кроме того, учитывая большие потери, понесенные заводом в 1935 году, его коллективу было рекомендовано организовать работу под лозунгом «Завершить 1936 год безубыточно».

С целью сокращения расходов на хозрасчет в то время были переведены дотационные предприятия – баня, прачечная, столовая и другие, установлен строгий режим экономии электроэнергии, пара, воды.

На производстве пересмотрели и сократили штаты работников в некоторых службах, привели в порядок нормы выработки, сократили до минимума служебные командировки. Установили строгий контроль по разумному использованию в ремонте дорогостоящих покупных запчастей. Одновременно обязательному восстановлению и ремонту подлежало максимальное количество снятых деталей с поступавших машин.

Кроме того, огромные усилия были направлены на улучшение качества продукции и устранение брака в работе. Отдел контроля качества был усилен пятнадцатью опытными работниками, имеющими только высшее и среднетехническое образование. Все они в полной мере были обеспечены необходимым измерительным и контрольным инструментом.

При изготовлении новых деталей в цехах введен обязательный пооперационный контроль. Специалистами были усилены химическая и металлографическая лаборатории в литейном, термическом и гальваническом цехах. В испытаниях и сдаче бронетехники принимали участие только наиболее опытные мастера завода. В результате резко сократились повторные пробеги, значительно уменьшилось число рекламаций на качество ремонта.

Но самым главным являлось «нарастающее повышение производительности труда», что ощутимо влияло на снижение общезаводских расходов. В отчетах завода отмечалось, что реализация этих мероприятий позволяла в течение года работать без убытков.

В том году заводчане стали принимать в ремонт автомобили ЗИС-5, производства Московского автозавода имени И.В. Сталина.



Трехтонный грузовик ЗИС-5, прозванный «Захаром». 1930-е годы

На конвейер автозавода грузовик ЗИС-5 был поставлен в октябре 1931 года. Машина получила двигатель увеличенной мощности до 73 л. с., новую коробку передач с четырьмя передачами, механический привод тормозов передних колес. Грузоподъемность машины достигала трех тонн. ЗИС-5, прозванный «Захаром», сразу завоевал репутацию простой и надежной машины. Обладая большой проходимостью, он

с успехом мог эксплуатироваться по грунтовым размокшим или заснеженным дорогам. Двигатель легко запускался на морозе и мог потреблять бензин с октановым числом 45–60, а в теплую погоду мог работать и на керосине. Грузовик, рассчитанный на 3 тонны, мог легко перевозить 4–5 тонны груза. ЗИС-5 не отличался высоким комфортом, подвеска была без амортизаторов, кабина без обогрева, а вентиляция осуществлялась через приоткрытое ветровое стекло, поэтому зимой в кабине было холодно, а летом жарко и пыльно. Но зато автомобиль обладал отличной ремонтпригодностью. Все узлы машины можно было разобрать и собрать с минимальным количеством инструмента.

На базе ЗИС-5, помимо грузовика, было создано большое количество специальных машин. Это были топливозаправщики и цистерны для перевозки и хранения различных жидкостей, прожекторные и зенитные установки, автобусы, седельные тягачи, полугусеничные грузовики, пожарные машины, подъемные краны. На 22 июня 1941 года в Красной Армии насчитывалось 104 200 грузовиков ЗИС-5.

Однако поступление автомобилей в ремонт происходило с большими отклонениями от графика поставки, что приводило к вынужденным простоям авторемонтного цеха и даже уходу квалифицированных рабочих. В то время завод покинуло около 400 человек. Но и

поступавшие автомобили нередко были совершенно непригодны к ремонту и являлись грудой исковерканного металла. Кроме того, автомобильных запасных частей в первом полугодии завод не получал. Чтобы как-то выходить из этой ситуации, стали вполне успешно ремонтировать детали, ранее сданные на склад утиля.



И такие автомобили нередко приходили в ремонт.
1936 год

Начальником танкоремонтного цеха в 1936 году становится А. Гулин – выпускник Автобронетанковой академии им. Сталина, демобилизованный из РККА и в числе «пятитысячников» направленный в народное хозяйство. Капитальный ремонт танков БТ-5 и Т-26, уже знакомых специалистам цеха, проходил без серьезных проблем. В то время в ремонтных работах широ-



Первый в мире плавающий танк Т-37.
Музейный образец, 2017 год

ко стали применяться не только штангенциркули и микрометры, но и различные калибры-пробки, скобы для контроля отверстий и валов, резбобомеры, а также кондукторы при механической обработке деталей.

Наряду с танками БТ-5 и Т-26, во внеплавный капитальный ремонт был поставлен плавающий танк Т-37.

По советской классификации 1933 года «О системе танкового вооружения РККА», танк Т-37 являлся основным типом разведывательного танка. Это был первый в мире плавающий танк. Мог применяться для связи, боевого охранения воинских частей на марше, поддержки пехоты на поле боя. Серийно производился в 1933–1936 годы. Общее количество выпущенных танков – 2566.

Боевая масса танка – 3,2 т, мощность двигателя – 40 л. с. Толщина броневых листов – 8 мм, крыши и днища – 4 мм. Вооружение – пулемет ДТ 7,62 мм. Скорость по шоссе – 40 км/ч, на плаву – 6 км/ч. Запас хода по шоссе – 230 км. Экипаж – 2 человека

Танк массово применялся в войне с Финляндией в 1939–1940 годах. Принимал участие в боевых действиях в начальный период Великой Отечественной войны, но большинство из них были быстро потеряны. Единичные машины воевали до 1944 года.

Танк Т-37 заводчане в шутку прозвали «пресс-папье», потому что на ходу он сильно раскачивался. В заводских и военных пробегах танки по-прежнему испытывали А. Денисевич, Алешин и Демешко. Но при испытании танков БТ-5 случилось непредвиденное: военные представители перестали их принимать из-за перегрева двигателей. Кроме того, в некоторых случаях в двигателях возникали вибрации и повышенный шум шестерен.

Водитель танка Анатолий Денисевич рассказывал:

«Летом 1936 года стояла страшная жара. В один из таких жарких дней с одним из военпредов выехали сдавать танк большим пробегом. Едем по улице Сибирских Партизан до авиазавода, там поворот направо и до Московского тракта, через Бок-

во. Как только перейдешь на четвертую скорость, температура сразу же поднимается до 100 градусов, переходишь на третью передачу – температура падает. Военпред бьет в спину, чтобы ехал быстрее. Я отказываюсь. Приехали на завод – танк не сдали. И повторялось такое несколько раз: жарко – не сдаем, прохладно – сдаем»

Для выяснения ситуации с перегревом моторов большой пробег на танке по Московскому тракту выехали главный инженер М.М. Великанов, начальник цеха А. Гулин и старший военпред И. Рябокобыленко. После окончания 60-километрового пробега решающее слово сказал главный инженер – «Все зависит от водителя: при правильном вождении мотор танка не перегревается».

Вновь обратимся к рассказам Анатолия Денисевича:

«Из главных инженеров особенно запомнился Великанов М.М., еще до революции окончивший Киевский политехнический институт, профессор. До завода он работал над созданием первого дизельного двигателя для танков. Человек высокой культуры. При заполнении анкеты на вопрос, – «какие языки вы знаете» отвечал – русский, украинский, французский, английский и слабо испанский». Его родители были почетными гражданами Севастополя. Мать – известный штурман дальнего плавания. На заводе ходили слухи, что прислали его к нам, как оправданного члена «промпартии», которая состояла из «вредителей», пытавшихся разрушить наши железные дороги путем постройки мощных паровозов, тяжеловесных составов».

Особое внимание в том году было уделено запуску в серийное производство забортных двигателей СЗ-20. Цех по их сборке разместили на первом этаже главного корпуса, где вначале была рабочая столовая. Начальником цеха был назначен Н. Бакунович – выпускник Томского политехнического института. Один двигатель из опытной партии проходил испытания на Боковской протоке Ангары. Закрепленный на понтоне, двигатель длительное время беспрерывно крутился, при этом определяли время его работы до разрушения. Отработав регламентное время без замечаний, он был разобран для определения износа. Результаты оказались удовлетворительными, и двигатель был принят к серийному производству.

А вскоре была одобрена инициатива комсомольцев завода об организации соревнования на право присвоения двигателю СЗ-20 имени «Комсомолец». Освоение его производства благотворно отразилось на деятельности ИТР завода. Впервые технический отдел испытал свои возможности в разработке инструментов и приспособлений для сборки двигателей, при этом выявилась

группа способных специалистов, положивших начало организации специального конструкторского бюро.



Конструкторский отдел завода. 1936 год

Литейный цех приступил к литью алюминиевых и бронзовых деталей двигателя в песчаные формы, стал осваивать кокильное литье. В механическом цехе был создан специальный участок станков для изготовления деталей, организовано цеховое диспетчерское бюро для отслеживания разрабатанного графика изготовления, комплектации и сборки СЗ-20.



Диспетчерское бюро цеха сборки двигателей.
1936 год

Однако последующая эксплуатация двигателей показала, что они не обладают требуемыми эксплуатационными характеристиками – мощностью и надежностью. Это объяснялось тем, что завод, не имея достаточного практического опыта, допустил конструктивные и технологические просчеты при запуске двигателей в серию, не

уделил должного внимания экспериментальным работам. Заводские специалисты вынуждены были пересматривать чертежи, технологические процессы, дорабатывать оснастку и приспособления.

В 1936 году продолжается движение стахановцев. Лучшими из них признаны: по горячим цехам – Геращенко, Шураев, Федоров, Сизых, Скрыпник; по механическому цеху – Краюхин, Межев, Самышкин, Костюк, Прокопьев; по инструментальному цеху – Кремнев, Савин, Рыбников; по автосборочному цеху – Чагин, Коперский, Зверев, Винокуров, Жилкин, Шевелев, Гильдер. Стахановцы тогда пользовались существенными привилегиями. Для них была организована доставка на дом обедов из столовой и заказанных продуктов из магазинов. Кроме того, вне очереди стахановцы обеспечивались дефицитными товарами: велосипедами, патефонами и даже пианино.

Введение премиально-прогрессивной оплаты труда выразилось в выполнении рабочими норм выработки до 300 %, что обусловило рост рядов стахановцев к концу года до 414 человек. Это составило 31 % от всего числа производственных рабочих.

На внеочередном партийном собрании в том году происходит смена партийного руководства завода. Вместо перешедшего на авиационный завод А.Г. Вдовина секретарем парторганизации избирается опытный партийный работник А. Яшин, рекомендованный горкомом ВКП(б).

Всегда удивлял неиссякаемым энтузиазмом заводской комсомол. Среди первых слушателей организованных при заводе курсов по военной подготовке были комсомольцы во главе с Анатолием Ширшовым.



Курсы по военной подготовке комсомольцев. 1936 год

С одобрения партийного бюро, на заросшем кустарником пустыре в конце поселка, между 4-й и 5-й улицами (ныне Красный Путь и Ленинградская), комсомольцы и молодежь приступили к созданию прекрасного уголка отдыха для заводчан. На субботниках и воскресниках юноши и девушки обносили пустырь забором, высаживали деревья, устанавливали скамейки, помогали строителям в сооружении летней эстрады, танцплощадки, различных аттракционов, обустроивали футбольное поле, волейбольные и городошные площадки. И, конечно, в традициях того времени, центральный вход в сад, что находился со стороны 5-й улицы, напротив дома Панькова, украсили скульптурой К.Е. Ворошилова – «первого красного офицера».

Так образовался сад-стадион – единственный и очень популярный в поселке того времени. Его двойное название обусловлено, очевидно, наличием в саду спортивных сооружений. Недостатка в посетителях сада не было. В воскресные дни здесь проводилось множество культурно-массовых и спортивных мероприятий. В летние выходные дни играл духовой оркестр, проводились интересные лекции на различные темы, демонстрировались кинофильмы, устраивались концерты, выступали самодеятельные и профессиональные артисты. Многим запомнились выступления молодого, но уже известного фокусника-иллюзиониста Кио. Вечерами на танцплощадке весело кружились молодые пары. Приходили в сад и семьями, просто отдохнуть после трудового дня. Но особенно многолюдно было во время интереснейших футбольных баталий между командами авторемонтного и авиационного заводов. В команде авторемонтного завода в то время начинали играть замечательные футболисты: вратарь Игорь Ломакин, защитники и нападающие Михаил Сапликов, Владимир Сазонов, Николай Желонкин, Владимир Ломакин и другие, в послевоенные годы ставшие кумирами заводских болельщиков.

Не менее интересно проходили соревнования по легкой атлетике, игры в городки, шахматно-шашечные турниры. Не ослабевало внимание к саду-стадиону со стороны комсомольской организации. Постоянно проводились воскресники по благоустройству его территории, уходу за зелеными насаждениями.

4.3. Танки на испытаниях Ангарского моста

В ноябре 1936 года был открыт первый железобетонный мост через Ангару, который ныне именуется «Глазковским». До возведения этого долгожданного постоянного моста переправа через Ангару осуществлялась по разводному понтонному мосту, на-

званному Николаевским в честь цесаревича Николая Александровича, торжественно открывшего его 24 июня 1891 года.



Николаевский понтонный мост через Ангару. 1895 год

В советский период, особенно в годы первых Сталинских пятилеток, в Восточной Сибири развернулось промышленное строительство, резко возросли перевозки различных грузов автомобильным транспортом, проходящим через Иркутск.

Для переправы по понтонному мосту стали скапливаться огромные очереди со стороны Ленинского района, железнодорожной станции и центральных районов города. Были дни, когда мост разводили для пропуска судов по Ангаре в сторону Байкала и обратно. Тогда неоднократно случались обрывы или поломки понтонов из-за столкновений с проходящими судами. Еще хуже было во время весенних и зимних ледоходов, когда переправа совсем прерывалась, или во время летней большой воды, когда сильным течением срывало понтоны и вместе с людьми уносило вниз, в сторону Частых островов. На зиму мост демонтировали, и переправа осуществлялась по льду Ангары.

Окончательное решение о сооружении постоянного моста было принято в год кончины В.И. Ленина в 1924 году. Тогда собранные иркутянами средства с целью увековечения памяти вождя были направлены на строительство моста. Однако их было недостаточно, и к работам смогли приступить только в 1931 году. На берегу Ангары был построен временный жилой городок для строителей. Часть из них разместилась в здании закрытой в том году Троицкой церкви. Временно установили и необходимые для

строительства моста производственные мощности – бетонные заводы, лесопилку, другое оборудование.

Тяжелые и трудоемкие работы по возведению моста шли медленно. Сказался крутой нрав Ангары – быстрое течение, большая глубина, сложная ледовая обстановка. Только к 1935 году были установлены все пять монолитных бетонных опор моста. В том году по решению правительства СССР строительство получило государственное финансирование и было передано Мостостроительному тресту НКПС. Начальником строительства назначен Н.А. Холин. Темпы возведения моста значительно возросли. Весной 1936 года, после установки четырех пролетов, строители приступили к обустройству проезжей части и тротуаров.

На возведении моста трудились не только постоянные строители, но и многие рабочие предприятий города. Все горожане с нетерпением ожидали открытия нового моста. За год до окончания работ по деревянным настилам уже переходили жители с правого и левого берега Ангары.

В середине октября 1936 года авторемонтный завод посетил секретарь крайкома ВКП(б) М.О. Разумов. Михаил Осипович любил бывать на заводе, названном его именем, а с директором завода Григорием Романовичем Глезером-Егором его связывала крепкая дружба.

В тот приезд Разумов предложил заводчанам принять участие в испытаниях моста на прочность с использованием танка.

Обратимся к рассказу участника этих испытаний, Анатолия Иосифовича Денисевича:

«Для проезда на танке по мосту директор завода назначил начальника ОТК В.Ф. Новейченко и меня в качестве водителя. И вот мы на танке БТ-5 у красавца моста. Его опоры были облицованы байкальским гранитом, на проезжей части – торцовка из деревянных брусков. По берегам с обеих сторон моста масса людей. Накануне прошли статические испытания моста, для чего в его центре поставили более десятка грузовых автомобилей с прицепами, нагруженными песком, и замерили прогиб



Директор завода Г. Р. Глезер-Егор
в короткие часы отдыха.
Последнее фото. 1936 год

во многих точках сооружения. Оставалось провести динамические испытания с применением движущегося по мосту танка.

Для увеличения веса танк нагрузили металлическими болванками. Предстояло сделать пять заездов: первый на скорости пять километров в час, затем – десять, двадцать, тридцать. Ударяя по деревянной торцовке моста траками широкозвенчатых гусениц, танк создавал динамические нагрузки. Колебания моста регистрировались на ленте-миллиметровке самописцами, установленными на пешеходной дорожке у бордюра верхнего течения.

Последний заезд я сделал на скорости 50-ти километров в час на расстоянии 20–30-ти сантиметров от бордюра. Грохочущий танк, нагруженный до предела металлическими болванками, с мощным авиационным двигателем, на большой скорости на глазах у сотен людей промчался рядом с пешеходной дорожкой».

После окончания всех испытаний первый постоянный мост через Ангару к эксплуатации был готов.

Торжественное открытие движения по новому мосту состоялось 15-го ноября. К этому времени въезд на мост со стороны правого берега был украшен скульптурой В.И. Ленина. На открытие прибыли делегаты III краевого съезда Советов, депутаты городского Совета, секретари крайкома и горкома ВКП(б), другие руководители края и города. Красную ленту, натянутую при въезде на мост, разрезал М.О. Разумов. Затем по мосту двинулась колонна легковых автомашин, а следом горожане, возбужденные этим радостным событием.



Вид на новый мост от места разветвления в город. 8 ноября 1936 года

Заводчане тогда были очень горды тем, что и они причастны к появлению в Иркутске этого прекрасного моста. Через год по мосту впервые проследуют праздничные колонны демонстрантов Ленинского района для торжественного прохождения по центральной площади Иркутска.

В декабре подвели производственные итоги уходящего 1936 года. В связи со срывом срока поставок запчастей, из планового ремонта не вышло 3 танка БТ-5 и 14 танков Т-26. При этом отмечалось, что последние прибыли на завод только в конце декабря.

Запоздалые поставки запчастей и позднее поступление на завод автомобилей ЗИС-5 и ГАЗ-А сорвали плановые сроки ремонта 96 из них. По автомобилям ГАЗ-АА и АМО-3 планы ремонта перевыполнены.

Перевыполнен план ремонта и по моторам для танков Т-27. Однако 47 моторов М-5 и МТ-26 заказчик не получил. Причины прежние – отсутствие запчастей. Моторы танков Т-37 в течение года в ремонт не поступили.

В прошедший период произошла реструктуризация Наркомата тяжелой промышленности. Во второй половине декабря 1935 года заводы Спецмаштреста отошли к Главному управлению военной промышленности. В конце 1936 года тресты были ликвидированы, а производство и ремонт танков было передано в новый Наркомат оборонной промышленности.

5. Драматическая страница биографии

К 1937 году сформировался устойчивый коллектив авторемонтного завода и, несмотря на ряд серьезных трудностей, работал с полной отдачей и высокой дисциплиной труда. Завод не только достраивался и оснащался новым оборудованием, но и развивался: значительно возросла квалификация технологических подразделений, способных принимать самостоятельные решения. При заводе открывается ФЗУ, где стали готовить токарей, фрезеровщиков, шлифовщиков, слесарей для цеха спецтехники, электромонтеров. При отделе подготовки кадров организовываются постоянные курсы техминимума для мастеров и стахановцев.

В январе того года был заключен коллективный договор о социалистическом соревновании между тремя промышленными

предприятиями Иркутска – авторемонтным № 104 им. М.О. Разумова, авиационным заводом № 125 им. И.В. Сталина и заводом тяжелого машиностроения им. В.В. Куйбышева за досрочное и высококачественное изготовление продукции.

Зародившаяся дружба авторемонтников с подразделениями Забайкальского военного округа помогала в работе. Забайкальцы не раз оказывали помощь заводу, отправляя запасные части для ремонта бронетехники.

Планом на 1937 год предусматривался ремонт 118 танков БТ-5 и Т-26, 468 автомобилей ЗИС-5, ГАЗ-АА, ГАЗ-А, а также 38 специальных машин. Ожидалось прибытие в ремонт 17 танковых моторов М-5 и МТ-26. Предстояло также выпустить 275 судовых двигателей СЗ-20.

По всем признакам завод готов был стать эффективно работающим ремонтным предприятием.

Но история распорядилась иначе. Осенью 1936 года наркомом внутренних дел назначен Н.Е. Ежов. С его приходом на 1937–1938 годы пришлось самые массовые и жестокие репрессии, почти парализовавшие страну. Всего через несколько месяцев пребывания на посту наркома, Ежов представил Политбюро устрашающую картину страны, опутанной сетями «троцкистских заговоров» и зараженной «шпионскими гнездами».

В 1937 году Управление НКВД СССР по Восточно-Сибирской области приступило к ликвидации правотроцкистской контрреволюционной организации, которая якобы развернула широкую разрушительную работу во всех отраслях народного хозяйства области.

Вал репрессий прокатился и по оборонным предприятиям Иркутска – авторемонтному заводу № 104 им. М.О. Разумова и авиационному заводу № 125 им. И.В. Сталина.

В справке УНКВД, копия которой хранится в архиве музея истории авиационного завода, указано, что руководителем правотроцкистской организации на авторемонтном заводе являлся директор завода Глезер-Егор Григорий Романович, связанный с руководством правотроцкистской организации в Восточно-Сибирской области и бывшим начальником Спецмаштреста Наркомата оборонной промышленности К.А. Нейманом (Прим. 7).

Далее в справке говорится, что «подрывная деятельность организации шла в направлении дезорганизации освоения ремонтного производства автомобилей и танков, срыва сроков освоения забортно-судового двигателя СЗ-20, срыва жилищного строительства и создания невозможных жилищно-бытовых условий для рабочих, срыва строительства ТЭЦ для заводов № 104 и № 125, срыва мобилизационной готовности завода.

Правотроцкистская контрреволюционная организация провела следующие диверсионные акты: в 1935 г. поджог двухэтажного жилого дома, где сгорело 25 рабочих, обвал жилого барака, где погибло 3 рабочих и несколько человек ранено, систематически выводили из строя танки, колесные машины и агрегаты в цехах. К периоду военных действий готовила взрывы и поджоги сборочного цеха и машинного отделения.

Срыв ремонта машин в 1936 г. привел завод к убыткам до 5 миллионов рублей. В 1936 г. завод недопоставил РККА 120 колесных машин и значительно превысил стоимость ремонта.

Правотроцкистская контрреволюционная организация на заводе была связана через своего руководителя Глезера с японской разведкой.

Она также была связана с польской разведкой через ее представителя Колодзейчака, перебежчика из Польши, окончившего специальную диверсионно-разведывательную школу. Помимо сбора шпионских сведений.... Колодзейчак, с ведома Глезера, подготовил вывод из строя ТЭЦ при заводе».

Ниже приводится расстрельный список должностных лиц, которые по сюжету НКВД объявлены «участниками правотроцкистской контрреволюционной и вредительской организации на авторемонтном заводе № 104».

5 марта 1937 года арестован Карликов Леонид Ефимович, начальник танкоремонтного цеха, 1907 года рождения, уроженец г. Черкассы, Украинской ССР. Военной коллегией Верховного суда СССР от 24 октября 1937 года приговорен к высшей мере наказания. В тот же день в Иркутске приговор приведен в исполнение.



Карликов Леонид Ефимович,
начальник танкоремонтного цеха

7 апреля 1937 года арестован Глезер-Егор Григорий Романович, директор завода, 1896 года рождения, уроженец г. Сураж Черниговской области, член ВКП(б) с 1917 года. Военной коллегией Верховного суда СССР от 4 июня 1938 г. приговорен к высшей мере наказания по обвинению в том, что он якобы «являлся участником антисоветской правотроцкистской террористической организации, вскрытой в Наркомате оборонной промышленности, и по заданию которой создал на заводе № 104

диверсионно-вредительскую группу». В тот же день в Иркутске приговор приведен в исполнение.



Вдовин Александр Григорьевич,
секретарь партийной организации
завода

14 мая 1937 года арестован Вдовин Александр Григорьевич, секретарь партийного комитета завода, 1908 года рождения, уроженец поселка Иннокентьевский. Обвинялся якобы в «создании террористической группы из 7 человек, которая готовила теракт над тов. Кагановичем в момент его приезда в Иркутск в январе 1936 г. Будучи переведенным на авиационный завод № 125, установил организационную связь с участниками правотроцкистской диверсионной организации этого завода». Военной коллегией Верховного суда СССР от 4 июня 1938 года приговорен к высшей мере наказания. В тот же день в Иркутске приговор приведен в исполнение.



Утробин Александр Александрович,
главный бухгалтер завода

1-го июня 1937 года арестован Разумов Михаил Осипович, первый секретарь Восточно-Сибирского обкома и Иркутского горкома ВКП(б), член ЦК ВКП(б, находившийся в служебной командировке в Москве, обвиняемый как «руководитель правотроцкистской организации в Восточно-Сибирском крае». Военной коллегией Верховного суда СССР 29 октября 1937 года приговорен к высшей мере наказания. Приговор приведен в исполнение 30 октября в Москве.

26 июня 1937 года одновременно были арестованы:

Утробин Александр Александрович главный бухгалтер завода, 1909 года рождения, уроженец деревни Чумойка Удмурской АССР. Образование высшее – окончил экономический институт им. Пле-

ханова в Москве. Военной коллегией Верховного суда СССР от 24 октября 1937 года приговорен к высшей мере наказания. В тот же день в Иркутске приговор приведен в исполнение.

Массальский Константин Константинович, помощник директора завода, 1907 года рождения, уроженец города Иркутска. Решением «тройки» УНКВД по Иркутской области от 25 февраля 1938 года приговорен к высшей мере наказания. Приговор приведен в исполнение 27 февраля 1938 года в Иркутске.

Тюменцев Павел Степанович, начальник УКСа завода, 1897 года рождения, уроженец прииска Олёкма Иркутской губернии. Военной коллегией Верховного суда СССР от 24 октября 1937 года приговорен к высшей мере наказания. В тот же день в Иркутске приговор приведен в исполнение.

14 августа 1937 года арестован Волков Николай Иванович, главный инженер УКСа завода, 1903 года рождения, уроженец деревни Морозово, Ярославской области, образование высшее – инженер-строитель. Обвинялся в том, что якобы «в диверсионных целях переоборудовал складское помещение в жилой барак, в результате обрушения которого погибло два человека и трое – тяжело ранены. С его ведома, фундаменты заводской ТЭЦ и склада мобилизационных запасов были заложены с нарушением технических требований, отчего стены зданий деформировались». Военной коллегией Верховного суда СССР от 24 октября приговорен к



Массальский
Константин Константинович,
помощник директора завода



Тюменцев Павел Степанович,
начальник УКСа



Волков Николай Иванович,
главный инженер УКСа

высшей мере наказания. Приговор приведен в исполнение в г. Иркутске в тот же день.

28 октября 1937 года арестован Великанов Михаил Михайлович, главный инженер завода, 1889 года рождения, уроженец города Кривой Рог, Днепропетровской области. Образование высшее. Находясь в тюрьме под следствием, умер 25 января 1938 года. Постановлением УКГБ при Совете Министров СССР по Иркутской области от 25 октября 1957 года дело в отношении Великанова было прекращено за отсутствием состава преступления с дальнейшей реабилитацией.

30 октября 1937 года арестован Нектов Сергей Николаевич, за-



Нектов Сергей Николаевич,
заведующий гаражом УКСа



Видеман Анатолий Маркович,
лаборант завода

ведующий гаражом УКСа завода № 104, 1904 года рождения, уроженец села Малый Узень, Саратовской области. Решением «тройки» УНКВД по Иркутской области приговорен к высшей

мере наказания – расстрелу. Приговор приведен в исполнение 27 февраля 1938 года в Иркутске.

20 декабря 1937 года арестован Видеман Анатолий Маркович, лаборант завода, 1914 года рождения, уроженец города Ростова-на-Дону, в 1936 году окончивший Иркутский госуниверситет. Предъявлено обвинение в том, что он якобы «являлся агентом германской разведки, собирал сведения шпионского характера и передавал их вышеназванной разведке». Решением тройки УНКВД по Иркутской области приговорен к высшей мере наказания. Приговор приведен в исполнение 31 ноября 1938 года в Иркутске.

Где предавали земле расстрелянных – неизвестно, поскольку тогда действовал один из первых секретных приказов Ежова: «в актах расстрела не указывать место захоронения».

Наступил самый тяжелый период в работе завода. Вместо арестованного Г.Р. Глезера-Егора его директором назначается И.С. Додонов – начальник отдела реконструкции УКСа. Должность главного инженера занимает М.В. Малахин – профессионал, получивший высшее техническое образование еще в дореволюционной России, как и М.М. Великанов.

Весь коллектив тогда был мобилизован на безусловное выполнение производственного плана. По многу часов в сутки, без выходных дней люди ремонтировали поступающие танки и автомобили. Широко применялись и сверхурочные работы. Ударным трудом отличались стахановцы завода Геращенко, Федоров, Сизых, Скрышник, Чиганов, Павлов, Рыбников, Синицын, Мешанин, Будилов, Гильдеев, Федоренко, Байбородов, Бугреев, Колесов, Борзин, Килимов, Алесеев, Жуков, Гурский, Тунгусов.

Во второй половине года были достигнуты серьезные успехи в строительстве первой очереди ТЭЦ: опробованы под напряжением подстанция и главное распределительное устройство в электроцехе.

Однако аресты травмировали людей, вызывали взаимное недоверие и отчуждение. На проходивших партийных собраниях завода подготовленные ораторы клеймили арестованных, но в коллективе еще искренне надеялись, что аресты – трагические ошибки, что И.В. Сталин скоро во всем разберется, и все будет хорошо.

Но время шло, а запущенная машина репрессий продолжала работать и дальше. Арестовывали не только руководителей завода, но и работников разных уровней вперемежку и без видимого разбора. Только теперь уже за связь с «врагами народа». Вскоре были арестованы главный механик завода М. Емельянцева, начальник цеха сборки автомобилей М. Ешелкин, председатель

профсоюзного комитета Н. Домашенко, редактор заводской многотиражной газеты С. Поделинский, начальник конного двора Г. Иванов. Как «член семьи изменника Родины» арестована начальник гальванического цеха Ц.Т. Утробина.

Недолго замещал арестованного директора Г.Р. Глезера-Егора его преемник Иван Сидорович Додонов – его постигла та же участь.

В конце 1937 года пост директора завода занял приехавший из Москвы Сергей Андреевич Елизарьев. По воспоминаниям заводчан, он сразу влился в коллектив, сибиряки приняли нового директора доброжелательно. Это был энергичный, пышущий здоровьем человек: его пытливый взгляд, чуть подернутое улыбкой лицо располагали к себе при первой встрече. Елизарьев детально ознакомился с производством завода, с жилищным фондом заводчан, побывал в подсобном хозяйстве «Мамоны», на угольной шахте в Александровске. Приехал он в Иркутск с семьей и говорил, что это надолго, если не навсегда.

Под руководством Елизарьева авторемонтники заканчивали тот трагический 1937 год. Но, несмотря на все прилагаемые усилия, производственный план 1937 года выполнен только на 76,7 %.

Как и в прошедшем году, выполнение плана в основном срывалось из-за неритмичных поставок автобронетехники в ремонт. Кроме того, заводами-поставщиками запчастей совершенно не выполнялись условия договоров, как по срокам и комплектности, так и по качеству поставляемых изделий. Прекратил поставку запчастей и Забайкальский военный округ, поскольку там тоже приступили к ликвидации «правотроцкистской контрреволюционной организации».

Наряду с этим завод не мог нормально работать, имея в ремонте, кроме трех основных марок машин, несколько специальных – пожарных, санитарных, автобусов, автоцистерн, трехосных грузовиков и прочих. В полной мере это относилось и к модернизированным танкам. Такие разновидности автобронетехники не были обеспечены ни запчастями, ни технической документацией и должны ремонтироваться исключительно индивидуальными методами. Но для осуществления такого ремонта требовались особо квалифицированные мастера и спецоборудование, однако ни тем, ни другим завод в то время не располагал.

В наступившем 1938 году, в еще более тревожной обстановке завод принимает к исполнению следующий производственный план:

- ремонт 182 танков и танкеток БТ-5, БТ-7, Т-26, Т- 27, Т- 37;
- модернизация 150 танков БТ-5 и Т-26;
- ремонт 80 моторов танковых М-5 и МТ-26;

- ремонт 60 коробок скоростей танков БТ-5 и Т-26;
- ремонт 883 автомобилей АМО-ЗИС, ГАЗ-АА, ГАЗ-А;
- ремонт 80 специальных автомобилей АМО-ЗИС, ГАЗ-АА .

Кроме того, для Дальвоентростра, завод по отдельному договору должен восстановить 40 автомобилей ГАЗ-АА и 57 автомобилей АМО-ЗИС.

Согласно плану, завод впервые приступает к ремонту колесно-гусеничных танков БТ-7, последних из семейства «быстроходных танков». Одновременно предстоял ремонт и новых танковых моторов М-17.



Колесно-гусеничный танк БТ-7. 1937 год

Работы над созданием танка БТ-7 начались на ХПЗ в 1932 году параллельно с работой над танком БТ-5. Главной особенностью танка стала мощная по тем временам 76-мм пушка, специально разработанная для БТ-7, и новый авиационный мотор М-17, мощностью 400 л. с. Опытный образец танка с такой пушкой был испытан в мае-июне 1934 года. В ноябре того года изготовили и испытали образец танка с 45-мм пушкой. В серийном производстве выпускали танки обоих образцов, но чаще с 45-мм пушкой.

Масса танка – 14 т. Толщина брони: башни – 15 мм, лобовой корпуса – 22 мм, борта корпуса – 15 мм. Дополнительное вооружение – спаренный с пушкой 7,62-мм танковый пулемет ДТ. Скорость на гусеницах – 32 км/ч, на колесах – 72

км/ч. Запас хода – 375 км. Экипаж танка – 3 человека: командир (он же наводчик), заряжающий и механик-водитель.

В первые годы эксплуатации слабым звеном у танка была коробка передач, часто выходявшая из строя. В 1937 году конструкторы разработали новую КПП, однако несколько позже работники завода и ряд людей из приемной комиссии ХПЗ были арестованы за снабжение РККА ненадежными танками. Кроме того, из-за возросшей массы танк не мог хорошо передвигаться на колесах.

Танк БТ-7 выпускался в 1935–1940 годах. Применялся в боях на Халхин-Голе (май-сентябрь 1939 года), в Советско-финской войне (ноябрь 1939 г. – март 1940 г.). На 1-е июня 1941 года на вооружении РККА состояла 3243 танка БТ-7 различных модификаций. Основные потери танков были летом и осенью 1941 года – тогда большинство машин было брошено из-за нехватки горючего и боеприпасов. БТ-7 принимали участие в битве за Москву, в прорыве блокады Ленинграда.

Свои завершающие бои БТ-7 провели в Маньчжурии.

Однако танки БТ-7 прибыли на завод без технических условий и чертежей. С опозданием поступили и запасные части, что существенно повлияло на сроки окончания их ремонта. При ходовых испытаниях первого танка в заводском пробеге, так же как и с танком БТ-5, не обошлось без происшествий. Водитель танка Анатолий Денисевич рассказывал:

«В заводском пробеге танк принимает начальник ОТК завода В.Ф. Новейченко. Он сидит на корточках за моей спиной и наблюдает за приборами. Я всегда с теплотой вспоминаю этого добросовестного сильного человека с почти детской непосредственностью. Он был большим оптимистом, жизнелюбом с неприменной улыбкой на лице, и в то же время знающим, серьезным и деловитым.

Испытания шли нормально. По старому Московскому тракту доехали до Батарейной, сделали две восьмерки (развороты на 360 градусов) вправо и влево и, не останавливаясь, поехали обратно. И тут начальник ОТК прокричал мне в ухо:

– Дай-ка Антон, я проеду. Не дрейфь, я потихоньку.

И он сел за рычаги. Доезжаем до железнодорожной водокачки. Здесь нужно повернуть направо на улицу Боковскую (ныне Новаторов), а там и завод совсем близко. Но на повороте танк не вписался в кривую и въехал в боковское болото, крепко сев на днище.

Подошла полуторка ГАЗ-АА. В кузове – десяток железнодорожных шпал, бухта 5-мм проволоки. Кладем шпалу под гусеницы танка, привязываем проволокой за отверстия в траках, и я

включая задний ход. Гусеница тянет шпалу под себя, танк приподнимается, проволоку обрубает, и так несколько раз, пока танк не выходит по сооруженному мосту. На завод приехали поздно ночью.

Тогда я первый и последний раз получил строгий выговор от директора завода».

За три дня в танкоремонтном цехе на БТ-7 заменили помятые крылья, погнутые качающие рычаги и, под строгим контролем военпреда И.П. Рябокобыленко, повторно совершили уже военный пробег по Московскому тракту. Поскольку танкисты и автомобилисты по-прежнему работали в одном помещении, УКС завода начинает строительство отдельного здания для размещения танкоремонтного цеха.



Строительство здания танкоремонтного цеха. 1938 год

В тот период к капитальному ремонту танков приступает и завод тяжелого машиностроения имени Куйбышева. Для осу-

ществления военной приемки сюда переводят Д.Г. Айбера – военного представителя ГАРЗ № 104. (Прим. 8). Вместе с ним были переведены несколько подготовленных мастеров из танкоремонтного цеха и опытный водитель танков Фатеев. В порядке взаимопомощи специалисты завода нередко проводили консультации по технологическим процессам сборки танков.

Во втором квартале 1938 года, для обеспечения фронта ремонтных работ на заводе имени Куйбышева, приказом начальника VIII Главного управления Наркомата оборонной промышленности Свиридова в план ГАРЗ № 104 дополнительно включается ремонт 30 коробок скоростей танка БТ-5 и 30 танковых моторов М-5. Для обкатки и испытания первого танка «куйбышевцев» был командирован опытный водитель А.И. Денисевич. Испытания проходили по Якутскому (Качугскому) тракту, который был значительно лучше старого Московского, хотя и гористый. После ходовых испытаний по тракту проехали на танке до распадка у Веселой горы, свернули на уже знакомый полигон завода, где произвели отстрел танкового вооружения.

С 1938 года авторемонтный завод приступает к работам по модернизации танков БТ-5, БТ-7 и Т-26, которая заключалась в замене стальных рычагов латунными, установке мелкозвенчатых гусениц на всех танках, замене старых заклепок и болтов на пулестойкие. На танках также монтировали дополнительные бензобаки, ставили бронированные ящики для укладки боеприпасов, новые вентиляторы, приборы внутренней связи, рации, компасы, перископы, бронировали фары. Работы по модернизации производили слесари А. Крюков, И. Петров, П. Грицаев, Д. Гордеев и другие.

В том году ремонт автомобилей в автосборочном цехе заметно облегчился с появлением двух мостовых кранов. А после ввода в эксплуатацию компрессорной установки для подачи сжатого воздуха на рабочих местах в цехе появился ручной пневмоинструмент.

После тщательной отработки конструкции и технологического процесса изготовления судовых забортных двигателей СЗ-20, сборочный цех вновь приступил к их серийному изготовлению. Однако испытания готовых двигателей по-прежнему проходят на Боковской протоке, что вызывает большие потери времени.

При отделе главного механика в тот период создается свой ремонтно-строительный цех. Важнейшими строительными объектами, на которых было сконцентрировано внимание нового цеха, являлись цех сборки и испытаний танковых моторов М-5, М-17 и МТ-26, а также испытательная станция судовых двигателей СЗ-20.

Событием для заводчан стало начало постоянной работы ТЭЦ, которая стала обеспечивать электроэнергией и теплом заводские цехи. Следующей задачей стало сооружение механизированной углеподачи, без которой происходил перерасход угля и неритмичная работа котлов.



ТЭЦ авторемонтного завода. 1940-е годы

Вскоре излишки электроэнергии стали подавать соседнему авиационному заводу № 125, Ленинскому кирпичному заводу и другим предприятиям. И уже не под резкий, раздражающий гудок паровозного депо станции Иннокентьевская, а под солидный басовитый гудок построенной ТЭЦ стал просыпаться поселок авторемонтников, да и весь Ленинский район. К концу года главным энергетиком назначается Г.Л. Козьмин.

В IV квартале сдается в эксплуатацию новое здание пожарного депо. Для обеспечения водой на случай пожара на заводе построили железобетонный резервуар емкостью 80 кубометров, рядом смонтировали насосную станцию.



Георгий Леонидович Козьмин – главный энергетик завода. 1940-е годы



Здание пожарного депо завода. 2017 год

Быстрыми темпами строился и жилой поселок авторемонтников. Радостным было заселение рабочими и служащими десяти шлакоблочных общежитий на 70 человек каждое, а также четырех двухэтажных восьмиквартирных домов. При строительстве этих домов отличились стахановцы из бригад Панкратова, То-

милыченко, Воронова, Никулина, Зверева, выполнявшие нормы на 170–300 %.

Далее строители перешли на 9-ю улицу (ныне Сибирских Партизан), где приступили к возведению многоэтажного 53-квартирного дома – в будущем самого привлекательного здания в Ленинском районе.



Строительство 53-квартирного дома на 9-й улице, ныне Сибирских партизан. 1938 год

Недалеко от этого дома начали строительство 3-этажного здания для нового детского сада.

Особое внимание в том году уделяется озеленению жилой зоны поселка. Поскольку существующий сад-стадион имел небольшую территорию и подчас не мог вместить всех желающих отдохнуть, руководством завода принимается решение о строительстве нового парка культуры и отдыха. И в этом начинании комсомольцы и молодежь были в первых рядах. Обширный пустырь, который был в квадрате нынешних улиц Шпачека, Крымской, Марии Ульяновой и Ползунова, недалеко от детского сада № 3, они обнесли временной деревянной оградой, выполнили ливневые стоки. На организованных субботниках и воскресниках молодежь высаживала хвойные деревья, планировала аллеи, устанавливала скамьи, сооружала первые спортивные площадки. Центральный вход в парк украсили скульптурой А.М. Горького, именем которого было решено назвать будущий парк.

Постоянные работы по озеленению и благоустройству парка превращали его в привлекательное место отдыха.

С восточной стороны к парку примыкало футбольное поле. В перспективе на этом месте предусматривалось сооружение заводского стадиона.

Но ни производственные, ни строительные успехи не разрядили тревожную обстановку на авторемонтном заводе. Репрессивная машина не сбавляла обороты. И не суждено было директору заводу Сергею Андреевичу Елизарьеву долго поработать, как он заверял коллектив. Осенью 1938 года его арестовали, а вскоре и оставшуюся группу руководителей старшего ранга – главного инженера М.В. Малахина, главного энергетика В. Царегородцева, нового главного бухгалтера И. Сычева, начальника планово-производственного отдела И. Титова, начальника танкоремонтного цеха А. Гулина, председателя завкома Кулешова и вновь избранного парторга завода М. Собакина.

С 22 августа 1938 года, по приказу наркома оборонной промышленности М. Кагановича, авторемонтный завод № 104 перестал носить имя М.О. Разумова, и на фасаде главного здания завода исчезла выпуклая надпись с его именем.

После последних арестов временно исполняющим обязанности директора завода назначается Василий Федорович Новейченко – начальник ОТК, главным инженером становится Георгий Осипович Михайлов.

И вновь прошла черед назначений на вакантные руководящие должности в административные, технические и экономические службы завода. Новым людям приходилось заново входить в курс дела. Конечно, все это не могло не отражаться на общей производственной обстановке.

Поменялись на заводе и представители военной приемки. Был арестован представитель Инженерного управления РККА А.И. Берневский, отозваны в Автобронетанковое Управление ЗабВО военные инженеры II ранга И.П. Рябокобыленко и Г.П. Соломко. На их место прибыли военинженеры А. Фочкин и С. Мехлин.

В течение последующего года стали освобождать арестованных в последний заход. Был оправдан и вышел на свободу директор завода С.А. Елизарьев и далее вся группа главных и ведущих специалистов завода – М. Малахин, А. Гулин, В. Царегородцев, И. Сычев, И. Титов, М. Собакин.

Вместе с тем немало рядовых тружеников, репрессированных в то время, останутся безымянными и забытыми навсегда.

Репрессии 1937–1938 годов стали серьезным ударом по коллективу завода, и без того небогатому квалифицированными кадрами. Ведь брали в первую очередь руководителей, специа-

листов главного и среднего звена, руководителей общественных организаций.

После освобождения исхудавший и бледный Сергей Андреевич Елизарьев не стал работать на заводе и перед отъездом в Москву тепло попрощался с коллективами цехов. Не пошли на прежние места работы М. Малахин и А. Гулин, хотя такая возможность им была предоставлена. В. Царегородцев и И. Сычев продолжили работу после длительного отдыха на курорте.

Аресты пострадавших оставили скорбный след в истории их семей, родных и близких. Их выселяли из квартир, детей исключали из комсомола. Многие из них были объявлены членами семьи изменников Родины.

Известно, что Утробина Цицилия Теодоровна – супруга главного бухгалтера А.А. Утробина – как член семьи изменника Родины 5 лет отбывала наказание в Джезказганском ИТЛ НКВД СССР. Волкова Мария Васильевна – супруга главного инженера УКСа Волкова Н.И. – была направлена в Алжир: так называли Акмолинский лагерь жен изменников Родины. Медик по образованию, после освобождения она была направлена на работу в тюремную больницу на Соловках.

«Пощадили» Доценко Прасковью Селиверстовну – супругу Г.Р. Глезера-Егора. После окончания медицинского факультета ИГУ и аспирантуры в Москве она работала в иркутском институте вакцины и сыворотки по профилю микробиологии (газовая гангрена, столбняк) относящемся к тематике военной медицины. В 1936 году Прасковья Селиверстовна родила дочь Светлану. Это, по-видимому, и послужило смягчающим обстоятельством. После ареста Глезера-Егора ее исключили из рядов ВКП(б), конфисковали имущество, оставили одну небольшую комнату в коммунальной квартире, в которой она стала проживать вместе с родителями. Продолжая работу в институте, Доценко в 1944 году защитила кандидатскую диссертацию и в дальнейшем стала известным специалистом – начальником отдела, руководителем научного направления. За актуальные научные разработки в 1954 году была награждена орденом «Знак почета». Годом ранее ее восстановили в партии. Скончалась Прасковья Селиверстовна в 1992 году.

Светлана Григорьевна Русова – дочь Глезера-Егора, после окончания Иркутского пединститута преподавала физику в средней школе № 15. С 1962 года работала в институте физики СО АН СССР в Красноярске. Далее учеба в аспирантуре того же института, защита кандидатской диссертации. После возвращения в Иркутск в 1969 году Светлана Григорьевна продолжила трудовую деятельность в пединституте старшим научным сотрудником: тематикой научных работ являлось исследование физики магнитных явлений на примере нанобразцов. Ее успешное со-

четание научной работы с преподавательской деятельностью отмечено присвоением ученого звания доцента, избранием деканом факультета. Закачивала свой трудовой путь Светлана Григорьевна в 1996–2014 годах учителем высшей категории в одном из лицеев Иркутска, где проводила уроки физики и астрономии.

Прошедшая во второй половине 1950-х годов реабилитация невинно погибших Разумова, Глезера-Егора, Великанова, Карликова, Вдовина, Утробина, Массальского, Тюменцева, Волкова, Нектова, Видемана и других, как жертв произвола и беззакония, лишь подчеркнула трагизм происшедшего. Эти мрачные страницы в истории поселка и завода не вычеркнуть и не забыть.

6. Предвоенные годы

Приказом Народного Комиссара Авиационной Промышленности М. Кагановича от 8 февраля 1939 года за № 19/Х, директором авторемонтного завода № 104 назначается Федор Степанович Белогорлов – военинженер I ранга, участник войны в Испании. Почему его назначение директором авторемонтного завода исходило от Наркомата Авиапрома – выяснить не удалось. Можно предположить, что Ф.С. Белогорлов числился в кадрах этого Наркомата.

Ветераны вспоминали, что новый директор был уже не молодым, общался с людьми просто, совещания в своем кабинете проводил редко, чаще бывал в цехах. К нему всегда можно было прийти на прием по личным делам после работы – ни записей, ни ограничений. Ходил он в гражданской одежде, но предпочтительнее отдавал военной форме с тремя шпалами в петлицах гимнастерки и орденами на груди.

Тепло Федор Степанович относился к танкистам, окончившим Автобронетанковую академию им. Сталина. Хорошо отзывался о советских танках БТ-7 и скоростных бомбардировщиках СБ, которые применялись в Испании. Уместно напомнить, что такие бомбардировщики в то время выпускались и на Иркутском авиационном заводе.

Производственный план авторемонтного завода на 1939 год предусматривал ремонт 130 танков БТ-5, БТ-7, Т-26, а также 233 танковых моторов М-5, МТ-26, М-17 и 150 коробок передач танков БТ-5, БТ-7. Кроме того, предстояло произвести модернизацию танков БТ-5 и Т-26 в количестве 90 экземпляров.

Из транспортных машин ожидалось прибытие в ремонт автомобилей ГАЗ-А, ГАЗ-АА, ЗИС-5, специальных машин ГАЗ-АА и ЗИС-5 общим количеством 1348 единиц.

Запланирован был и выпуск 100 судовых двигателей СЗ-20.

В феврале того года произошла очередная реорганизация Наркомата оборонной промышленности: VIII Главное управления, в ведении которого находилось производство и ремонт танков, было передано в Главспецмаштрест Наркомата среднего машиностроения.

Работа завода в предвоенный период началась с введения новых, более жестких требований к качеству продукции. Контролю военной приемки стали подвергаться танковые и автомобильные запчасти, поступающие с заводов имени Сталина, Молотова, Ворошилова. Вновь изготавливаемые детали в заготовительных и механических цехах завода стали проверять по техническим условиям АБТУ РККА. Для исключения брака в цехах вводится обязательное клеймение первой детали работниками ОТК и производственными мастерами. На более ответственные детали стали заводить паспорта. Эти и другие требования позволили резко сократить количество рекламаций из воинских частей по качеству ремонта автобронетехники.

В первом квартале вступает в строй цех сборки и испытаний танковых моторов М-5, М-17, МТ-26. Начальником цеха был назначен Григорий Иосифович Денисевич. В новом цехе сосредоточили все работы по демонтажу, ремонту агрегатов, комплектации, монтажу и испытанию моторов. Здесь же проходила сборка главного фрикциона. Техническим отделом для цеха было разработано и изготовлено более 25 единиц технологического оснащения, среди которых приспособления для правки и сборки радиаторов, установка для испытания картеров двигателя на герметичность, стенды для испытания карбюраторов, бензиновых и масляных помп, универсальные стенды для сборки и холодной обкатки моторов, стенд для испытания моторов МТ-26. Изготовлен был и специальный инструмент для выполнения сборочно-разборочных работ. Это позволяло перевести некоторые участки цеха на поточную сборку.



Григорий Иосифович Денисевич – начальник цеха сборки и испытаний танковых двигателей. 1939 год

Специальным инструментом, приспособлениями в количестве 200 наименований пополнились также танкоремонтный и автосборочный цехи, что значительно повлияло на производительность труда.

Большой вклад в выполнение плана ремонта внесли рационализаторы завода. В 1939 году было подано 255 предложений, из них нашли применение в производстве 105. Годовой экономический эффект от применения предложений составил 280 556 рублей, рационализаторам выплачено вознаграждение в сумме 23 492 рубля. Лучшими рационализаторами названы стахановцы: Варфоломеев – слесарь, Крапинов – токарь, Степанов – вагранщик, Котляр – газосварщик, Журавлева – хромировщик, Баштанюк – кузнец, Мерзляков – медник, Новоселов – моторист, Завьялов – термист и другие, всего 32 человека.



Руководители завода № 104 с рационализаторами и ударниками труда. В первом ряду второй справа Н.Н. Домашенко – председатель завкома профсоюза, Ф.С. Белогорлов – директор завода, военинженер I ранга, А.Ф. Сударев – начальник литейного цеха, В.И. Вылегжанин – модельщик. Во втором ряду третий слева – А.А. Филатов – мастер модельного цеха. 1939 год

Во второй половине 30-х годов смонтированное еще до пуска завода металлообрабатывающее оборудование стало выходить из строя по причине износа. В 1939 году в отделе главного ме-

ханика создается бюро планово-предупредительного ремонта, начальником которого становится Валериан Николаевич Лукьянов.



Валериан Николаевич Лукьянов –
начальник бюро ППР оборудования.
1939 год

После осмотра всего оборудования в цехах, в текущий и капитальный ремонт в первую очередь было определено 198 токарных, револьверных и фрезерных станков.

Инструментальный цех в то время освоил процессы восстановления изношенного инструмента на различных участках ремонтного и сборочного производства – разверток, метчиков, сверл, резцов, напильников.

После года эксплуатации судовых забортных двигателей СЗ-20 в воинских частях на заводе прошли межведомственные испытания образцов из серийной партии 1938 года. Результаты испытаний оказались неудовлетворительными по причине разрушения шеек вала, обрыва поршней, трещин в бензобаке. Эти дефекты вновь застави-

ли обратиться к пересмотру конструкции двигателя и доведению его до образца, удовлетворяющего требованиям Инженерного управления РККА.

Однако серийный выпуск двигателей СЗ-20 образца 1938 года прекращен не был и продолжался дальше. При этом гарантийный срок работы двигателя составлял 300 часов, рекламаций по его неудовлетворительной работе завод не получал. Вскоре на территории завода был построен водный бассейн для контрольных испытаний трех двигателей одновременно. Теперь они стали крутить свои винты в воде под нагрузкой, с замером мощности. Отпала необходимость доставлять двигатели на Боковскую протоку.

Конец весны и лето 1939 года прошли в обстановке растущего обострения международной обстановки. В это время японские войска напали на Монгольскую Народную Республику. Тяжелые бои в пустынной местности на берегах реки Халхин-Гол продолжались с мая до конца августа и увенчались сокрушительным разгромом императорских частей японской армии. Упорные сражения развернулись в районе Баин-Цаган, в котором с обеих сторон участвовало около 400 танков и бронемашин, более 300 орудий и несколько сот самолетов. Следует отметить, что среди

советских самолетов было немало скоростных бомбардировщиков СБ (АНТ-40), построенных на Иркутском авиационном заводе № 125. Принимавшие участие в боевых действиях танки БТ-5 и Т-26 проявили себя надежными и достаточно мощными машинами, однако были уязвимы для японских солдат, вооруженных бутылками с зажигательной смесью.

Четырехмесячная война на Халхин-Голе против японской армии явилась самым крупным сражением Красной Армии после Гражданской войны. После окончания войны поврежденные танки восстанавливали в танковых частях и некоторое количество – на авторемонтном заводе № 104.

Первого сентября 1939 года войска фашистской Германии вторглись в пределы Польши. Этот день и стал началом Второй мировой войны.

Согласно приказу начальника Главспецмаштреста Наркомата среднего машиностроения Суреняна, на авторемонтном заводе в тот период проходила аттестация работников, относящихся к номенклатуре Главка, за исключением директора и главного инженера. Аттестации подлежали главные специалисты, начальники цехов и заместители, начальники отделов и инженерно-технические работники завода.

Коллектив ИТР завода включал 234 человека, среди которых инженеров – 40, техников – 56 и не имеющих образования – 138. В аппарате заводоуправления работали 25 дипломированных инженеров и 21 техник, на производстве – 15 инженеров и 25 техников. После проведения аттестации расстановка основных руководящих кадров на заводе выглядела следующим образом.

Главный механик – Капинос Андрей Алексеевич. Окончил Московский институт механизации и электрификации сельского хозяйства.

Главный энергетик – Козьмин Георгий Леонидович. Инженер-электрик. Окончил Московский электротехнический институт.

Главный бухгалтер – Сычев Иван Филиппович. Окончил в Москве промышленные экономические курсы.

Начальник II-го отдела – Шихарбеев Василий Андреевич. Инженер-механик. Окончил Томский индустриальный институт.

Начальник технического отдела – Ланин Валентин Иннокентьевич. Инженер-механик. Окончил Томский индустриальный институт.

Начальник ППО – Сазонов Владимир Александрович. Товаровед. Окончил Иркутский экономический институт.

Начальник отдела снабжения – Ширшов Анатолий Александрович. Окончил Иннокентьевскую школу ФЗУ.

Начальник ОТК – Филимонов Виктор Самуилович. Образование среднее.

Начальник УКСа – Кудрявцев Василий Григорьевич. Инженер-строитель. Окончил Куйбышевский строительный институт.

Главный инженер УКСа – Лебедев Василий Алексеевич. Инженер-строитель. Окончил Ленинградский институт коммунального хозяйства.

Начальник ТЭЦ – Марков Иван Васильевич. Окончил Харьковский техникум связи.

Начальник танкоремонтного цеха – Косинский Виктор Митрофанович. Инженер-технолог. Окончил Киевский индустриальный институт.

Начальник автосборочного цеха – Кучинский Александр Антонович. Окончил ремесленное училище № 1, профтехшколу.

Начальник моторного цеха – Денисевич Георгий Иосифович. Окончил Иннокентьевскую школу ФЗУ.

Начальник механического цеха – Фоменко Николай Яковлевич. Инженер-механик. Окончил Харьковский машиностроительный институт.

Начальник инструментального цеха – Малахин Михаил Викторович. Окончил 3 курса Киевского машиностроительного института.

Начальник литейного цеха – Сударев Алексей Федорович. Окончил Иннокентьевскую школу ФЗУ.

Начальник монтажного цеха – Махонько Петр Михайлович. Окончил трехгодичные курсы мастеров соц. труда при заводе 104.

Начальник термического цеха – Томенко Николай Федорович. Термист. Окончил школу ФЗУ.

Начальник кузнечного цеха – Ипполитов Лаврентий Павлович. Кузнец. Образование начальное.

Начальник аккумуляторного цеха – Шагалов Александр Петрович. Автоэлектрик. Образование начальное.

С этим составом руководящих работников завод работал все последующие годы. Позже прошли аттестацию производственные мастера завода, которых насчитывалось 92 человека.

К концу 1939 года был построен отдельный корпус для танкоремонтного цеха. Это было высокое просторное здание из кирпича с бетонным перекрытием, калориферным отоплением и вентиляцией, с мойкой танков при въезде, бытовками в подвальном помещении и бомбоубежищем на случай войны. Прекрасно смотрелся пол цеха, покрытый вываренными в смоле листовыми брусками с шестигранными сторонами и торцами, уложенными на основание пола. Однако, к огорчению строителей, с первым же заездом танка в новый цех и его последующим разво-

ротом пол не выдержал и вздыбился. Пришлось срочно снимать искореженное покрытие и заливать пол толстым слоем бетона. Неподалеку приступили к монтажу нескольких бензоколонок для заправки автомобилей и танков.

В последний день уходящего года танкисты переехали в новый цех, освободив весь главный корпус автомобилистам.

Неплохо шли дела и у строителей жилья. В 1939 году заканчивается возведение 53-квартирного дома, который тотчас



Новый 53-квартирный дом по улице Сибирских партизан. 2017 год

стал выделяться своей изящной архитектурой в стиле «сталинский ампир». В доме – полнотражные, с большими окнами и всеми удобствами квартиры, названные позже «сталинками», просторные лестничные площадки, широкие с массивными перилами лестницы, красивые балконы с колоннами. При доме



Здание бывшего детского сада № 32. 2017 год



Коллектив воспитателей детского сада № 32.

Во втором ряду справа – Филатова (Титова) Анна Кузьминична. 1940 год

была своя котельная. Весь нижний этаж дома был отдан под магазины. В этом доме была предоставлена квартира новому директору завода Ф.С. Белогорлову. Открывается для приема детей заводчан и новый детский сад № 32.

Годом позже рядом были построены такие же прекрасные дома, называемые в то время «72-квартирный» и «сороковка». На нижнем этаже одного из них также разместились магазин, промбанк, почта, телеграф. Получить квартиру в домах было нетрудно, поскольку почти весь коллектив завода состоял из местных жителей, предпочитающих жить в своих домах с палисадниками и огородами.

Вспоминает В.Н. Богородский – прораб на строительстве этих домов:

«Мне поручили руководство архитектурной отделкой первого этажа 53-квартирного дома по улице Сибирских Партизан. Этот дом – самый красивый в нашем поселке. Его автор – архитектор Волков. По своей архитектуре дом соответствует домам Черноморского побережья. Там много солнца, а Иркутск по количеству солнечных дней в году мало уступает югу. Его фасад должен быть белым и только белым, тогда все его архитектурные детали будут рельефно подчеркнуты тенями. Строители сдали дом в эксплуатацию по проекту, он смотрелся величаво и грациозно. К сожалению, со временем многое забывается, забыта и мечта архитектора. Фасад дома стал пестрым».

Далее Владимир Никандрович писал, что в генеральном плане поселка предусматривалось строительство зеркального отражения этих домов в сторону улицы Просвещения с образованием замкнутого квартала. Внутри этого квартала разбивается сквер с двумя великолепными фонтанами и зонами отдыха, там же возводятся детские сады. Если бы не война!..

С большим уважением вспоминал он и профессиональных строителей, трудом которых возводились производственные корпуса и жилые дома. Это бригады каменщиков Крупнов, Николай и Павел Каширины, Шагаев, Федосеев, Кириллов, бригады плотников Алексей и Владимир Морозовы, Панкратов, бригады штукатуров Самонов, Трофимов, Пономарев, бригады маляров Яхно. Мастер арматурных работ Воронов, столяры Морозов, Карманов, Крикунов, мозаичники-бетонщики Мосягин и Чаплыгин, кровельщик-жестянщик Туманов, стекольщики Тетерин и Ленденева, бригады подсобных рабочих Дорошенко. Подсобными рабочими были в основном женщины, они готовили раствор, подносили кирпичи, бутовый камень и другой строительный материал. А все строительное оборудование состояло из пилорамы, бетономешалки, да тачки с киркой и мастерком.

По-прежнему большое внимание руководители завода уделяют озеленению поселка. К тому времени подросли деревья в детском скверике на перекрестке улиц Сибирских Партизан и Шпачека. Высаженный на пустыре в 1935 году по инициативе жен руководителей завода, сквер оказался между новым 53-квартирным домом и пожарным депо и выглядел не вполне благоустроенным. После обновления в сквере появились широкие аллеи с уютными скамейками, цветники, детская площадка, небольшая летняя эстрада. Прекрасно смотрелись скульптурные композиции, установленные по краям сквера, большой фонтан в центре. Сквер превратился в замечательный зеленый уголок поселка. Огороженный невысокой оградой и круглосуточно охраняемый сторожем, сквер в таком виде простоял



Владимир Никандрович Богородский – прораб на строительстве многоэтажных домов. 1950-е годы

все военные и послевоенные годы. (Прим. 9).

Приступили строители и к благоустройству улиц старого поселка Иннокентьевский. На больших саперных понтонах с установленными двигателями СЗ-20 перевозили бутовый камень с правого берега Ангары и мостили им центральные части 4-й и 7-й улиц поселка – ныне Красный Путь и Мира. (Прим. 10). С таким покрытием улицы простояли до середины 1950-х годов.

В те годы жилые дома завода вплотную приблизились к старому Иннокентьевскому кладбищу, как и прежде стоявшему на островке среди вековых сосен и берез. Здесь покоились первые строители железной дороги и жители поселка Иннокентьевский, ссыльные поляки. Последние захоронения прошли в

1937 году. Зеленый ухоженный островок привлекал внимание заводчан, и они обратились в Ленинский райисполком с просьбой о передаче кладбища под парк отдыха завода. В конце мая 1939 года просьба заводчан была удовлетворена. Райисполком принимает решение о закрытии Иннокентьевского кладбища и переносе мест захоронений на открывшееся Ново-Ленинское кладбище. Но уже 17 июня Президиум городского Совета отменил решение Ленинского райисполкома как нарушающее закон о закрытии кладбищ, а также нормы санитарных правил по использованию их территорий. При этом райисполкому было предложено оформить закрытие кладбища специальным постановлением и отменить разрешенное перезахоронение умерших. Не будь отмены решения Ленинского райисполкома, поселок вполне мог иметь еще один парк отдыха, который располагался бы в квадрате современных улиц Просвещения, Авиастроителей, Жукова и Сибирских Партизан (Прим. 11).

Летом 1939 года, в густом сосновом бору, в десяти-двенадцати километрах от станции Суховская, авторемонтным заводом для детей был открыт пионерский лагерь, который позднее уже ави-



Скульптура «Материнство», сохранившаяся на территории сквера. 2017 год

астроители назовут «Сталинцем». Лагерь располагался на берегу таежной реки Еловки, недалеко от широкой и теплой реки Китой с уютными прибрежными лужайками и полянами. Из местных сосен для пионеров и школьников было построено 4 деревянных корпуса, два домика для обслуживающего персонала, пекарня, столовая и баня. Ощутимую помощь в постройке лагеря оказывали комсомольцы и молодежь, приезжая сюда на субботники и воскресники. По воспоминаниям ветеранов, первым начальником лагеря был Игнатий Михайлович Ярмак. Добирались до лагеря вначале по старому Московскому тракту на автомашинах. Ехали вдоль берега Ангары с ее многочисленными протоками, мимо стоявшего на пригорке живописного села Зуй, где располагалось подсобное хозяйство завода, и останавливались в деревне Суховская. Затем пешком несколько километров шли по лесной дороге, ведущей к мощной радиостанции с высокими антеннами, от которой было уже недалеко до лагеря. Открытие сезона непременно сопровождалось пионерскими кострами, веселыми концертами. Вожатыми в отряды направлялись лучшие представители заводского комсомола. Они активно вели в лагере хорошо поставленную воспитательную и патриотическую работу. Много полезного узнавали для себя пионеры, и это оставалось у них на всю жизнь. Одним из лучших вожатых считался молодой учитель физкультуры школы № 37 Сергей Калущий.



Лучший пионерский отряд лагеря. Справа – вожатый Сергей Калущий. 1940 год

В 1939 году на участке, ограниченном сегодняшними улицами Просвещения, Речная и Демьяна Бедного, создается исправительно-трудовая колония № 2 Управления НКВД Иркутской области. С восточной стороны колония вплотную примыкала к жилому поселку авторемонтного завода. Принимая во внимание год образования колонии, можно предположить, что наказание здесь отбывали заключенные, осужденные по печально известной 58-й статье Уголовного кодекса, действовавшей в РСФСР и других союзных республиках с 1926 по 1956 годы. Колония предоставляла авиационному и авторемонтному заводам заключенных в качестве рабочей силы. Они занимались особо тяжелыми земляными работами, строительством и реконструкцией производственных корпусов на заводах, лесоповалом.

6.1. На пороге войны

Наступил последний предвоенный год. Согласно распоряжению Главспецмаша НКСМ, в плановый ремонт ожидалось поступление 174 танков БТ-5, БТ-7, Т-26, в том числе и модернизированных вариантов, а также 28 танковых моторов М-5 и МТ-26. В плане значился также ремонт 900 автомобилей ЗИС-5, ГАЗ-АА и автомашин спецназначения. Предстояло выпустить 125 судовых забортных двигателей СЗ-20.

В 1940 году коллектив танкоремонтного цеха начал работу в новом просторном здании. На периферийных площадях цеха оборудовали отделения ремонта корпусов танков, ремонта крупных агрегатов и узлов, а также участки ремонта коробок передач, балансирных подвесок, электрооборудования. Здесь же находилась мастерская по ремонту вооружения.

В центральной части цеха организовали общую сборку танков БТ-5 и БТ-7 на упрощенном конвейере и назвали его «постовым». На каждом посту трудилась бригада слесарей из трех человек и выполняла определенные технологические операции. На первом посту устанавливали корпуса танков на колеса с подвеской, на втором – бортовые передачи и так далее. Всего постов было шесть. В дальнейшем предполагалось разукрупнение операций, выполняемых на постах. Ремонт танков Т-26 производили вне конвейера отдельной бригадой.

В период проведения этих реорганизаций опытный мастер Анатолий Денисевич назначается заместителем начальника танкового цеха.

Освободившиеся после выезда танкистов производственные площади автосборочного цеха позволили несколько продлить общую линию сборки машин. В соответствии с маршрутной техно-



Ремонт грузового автомобиля ЗИС-5. 1940 год

логией здесь разместили основные участки по кузовному ремонту, сборке и испытанию моторов ЗИС и ГАЗ, сборке агрегатов ходовой части, регулировке, испытанию и сдаче машин, а также вулканизационное и малярное отделения. Большой участок выделили для ремонта специальных автомашин.

К тому времени были разработаны детальные технологические процессы на разборку, ремонт, сборку и испытания всех видов танков и автомобилей. В цехах появился полный комплект испытательных и обкаточных стенов, предусмотренных технологическими процессами ремонта.

Ветераны запомнили в тот период четкую работу начальников цехов, которые все свое умение вкладывали в организацию производства. Многие из них, хотя и не были инженерами, но уж организаторами были классными. Ежедневно из капитального ремонта выходило три-четыре автомобиля ЗИС-5 или ГАЗ-АА, и каждые два дня – танк БТ-5 или БТ-7. Ремонт был обезличенный, обеспечивающий требования ТУ, приравненные к новой продукции. Гарантия автомобилям и танкам давалась как новым машинам. К ним прилагались новые формуляры, где указывалась характеристика испытаний, срок гарантийного пробега. Снабжались машины и брезентовыми сумками с бортовым инструментом, изготовленным на заводе

В марте 1940 года закончилась война с Финляндией. Получившая название «зимней», война длилась несколько более трех

месяцев и стоила огромных жертв со стороны Красной Армии. Победа была достигнута лишь после создания существенного перевеса в технике и живой силе. Армия оказалась неподготовленной к условиям современной войны, в связи с недостаточным оснащением современными видами вооружения.

Необходимо было срочно улучшать тактико-технические данные самолетов, танков, артиллерии, резко увеличивать их производство. Авиационные и танковые заводы страны тогда перешли на работу по суточному графику и приступили к выпуску новых советских самолетов – истребителей Як-1, МиГ-3 и бомбардировщиков Пе-2, новых танков КВ и Т-34. Артиллерийская промышленность также начала производить новые типы орудий и минометов, автоматов и боеприпасов.

В июне 1940 года, «в связи с начавшейся Второй мировой войной и напряженной международной обстановкой», вышел указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений». Вторая часть указа означала, что рабочие приписываются к заводу без права увольнения по собственному желанию. Последующие указы, вышедшие в июне и августе 1940 года, грозили тюремными сроками за выпуск некачественной продукции. Особо строгими были наказания за прогулы, которыми считались опоздания на работу свыше 20 минут, однако они способствовали укреплению трудовой дисциплины. Страна начинала жить по законам военного времени.

Во втором квартале по приказу Главспецмаша НКСМ на заводе организован отдел технической пропаганды и БРИЗ. Начальником отдела назначен инженер Тюнников. Работа отдела началась с формирования технической библиотеки и комплектации ее книжного фонда. В рабочем порядке был разработан сборник тем для рационализаторов и изобретателей, определены технические консультанты по рацпредложениям, разработано положение о премировании.

На общем собрании рационализаторов завода принят перспективный план работы БРИЗа, утвержден график посещения соседних промышленных предприятий и командировок на родственные заводы Москвы и Харькова по обмену опытом работы, определены ответственные за подготовку информации для стенда технических новинок.

12 августа 1940 года произошли новые назначения. Приказом № 580 Главспецмаштреста НКСМ главный инженер завода 104 Михайлов Георгий Осипович освобождается от должности. Главным инженером становится Малик Сергей Матвеевич. До этого назначения Малик работал начальником цеха на заводе № 153

(бывший Харьковский паровозостроительный завод). Имел высшее техническое образование, полученное в Харьковском механико-машиностроительном институте, был секретарем РК ВЛКСМ, членом горкома и обкома комсомола.

В ноябре 1940 года конструкторско-производственная группа технического отдела завода во главе с главным конструктором П.Е. Сутуловым представила опытный образец модернизированного забортного двигателя СЗ-20-2, который к 29 декабря прошел межведомственные испытания и был принят к серийному производству. В приказе директора завода Ф.С. Белогорлова отмечалось, что конструкторы и рабочие успешно справились с возложенным заданием и создали для Красной Армии надежный двигатель. Особо отличившимся директор объявил благодарность, а начальнику Главспецмаша отправил ходатайство на их поощрение. Это касалось главного конструктора П.Е. Сутулова, инженера-технолога Н.М. Бондарева, старшего конструктора В.В. Польгейма, техника-конструктора А.Г. Шкантова, мастера А.И. Алексеевского, слесаря-сборщика В.И. Лихачева, моториста И.И. Кузнецова, помощника моториста Ульяновова, токаря А.Т. Сероуса, слесаря Кибальченко.

А Вторая мировая война уже приближалась к границам СССР. На востоке конфликты с Японией прекратились после разгрома ее войск в военном конфликте у озера Хасан и в боях у реки Халхин-Гол. Оттуда приехали демобилизованные танкисты, участники боевых действий, и поступили на завод слесарями-сборщиками в танкоремонтный цех. Среди них был механик водитель А. Рыжак из Черемхово, удостоенный орденов Красного Знамени и Красной Звезды. Он рассказывал, как горели наши танки в бою, а спасали их только маневренность и скорость. В случае непредвиденной остановки японцы тут же поджигали танк, бросая жестянки с горючей жидкостью.

Вновь обратимся к рассказам Анатолия Денисевича:

«Теперь танки из ремонта отправлялись и на запад. Помню, как однажды приехал получать десять модернизированных танков БТ-7 военный откуда-то из-под Львова, из кавалерийской части. В бурке, черной форме, с кубанкой на голове, кавалерист поведал нам, что на Западе помаленьку идет мобилизация. Призывают, как бы на переподготовку, давно отслуживших военнообязанных. Пограничные инциденты случаются каждый день. На границе строятся укрепления».

– Так что жмите, братцы. Войны не избежать, – говорил он доверительно в узком кругу».

В 1940 году сдан в эксплуатацию новый заводской клуб, построенный недалеко от школы № 37. Руководил строительством

клуба К.Т. Агалаков. В клубе разместился большой концертный зал вместимостью до 300 зрителей. Нашлось место и для небольшого спортивного зала. Появились просторные комнаты для занятий творческих коллективов и кружков художественной самодеятельности, в том числе и детских, расширилась профсоюзная библиотека. Порадовала заводчан и новая киноаппаратура.

В послевоенное время концертный зал клуба авиастроители переоборудовали для занятий различными видами спорта. Немало заводских спортсменов становились чемпионами Иркутской области, Сибири, РСФСР. Комнаты для кружковой работы



Здание клуба авторемонтного завода в 1960-е годы

заняли службы ремесленного училища № 2. В таком виде клуб простоял до начала 1960-х годов.

По отчетным данным завода, производственный план 1940 года по ремонту автобронетехники выполнен на 101 %.

7. Великая Отечественная в судьбе завода

Наступил 1941 год. Еще никто не представлял себе, каким он будет тяжелым и трагическим. Однако приближение войны чувствовалось во всем.

Накануне начальник Главспецмаша НКСМ Горегляд А.А. направил заводу № 104 производственную программу, согласно которой в капитальный ремонт должна поступить автобронетехника из Забайкальского и частично из Сибирского военных округов, включающая:

- 140 танков БТ-7 и БТ-5, в том числе 50 модернизированных Т-26;
- 150 танковых моторов М-5 и М-17;
- 40 коробок скоростей танков БТ-5 и БТ-7;
- 1500 автомобилей ЗИС-5 и 100 бензоцистерн.

Предстояло также выпустить партию новых двигателей СЗ-20-2 в количестве 150 штук.

Авторемонтный завод к тому времени практически вышел на проектную мощность, работал без дотаций, с прибылью. Коллектив был в основном молодым. Всем работающим было не больше 25–30 лет, только отдельным руководителям перевалило за 35. Энтузиазма у молодежи – хоть отбавляй. Все хорошо понимали важность и необходимость своей работы для укрепления обороноспособности страны. Производственные планы выполнялись досрочно.

В новом клубе заводчане с большим вниманием слушали лекции о международном положении. Между тем обстановка становилась все более тревожной. Вторая мировая война, уже полыхавшая в Европе, вплотную подступила к границам Советского Союза. Несколько успокаивал советско-германский договор о ненападении, подписанный в Москве еще в конце августа 1939 года.

В начале января 1941 соседний авиационный завод № 125 им. Сталина, согласно Постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР, приступил к освоению серийного производства новейших пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Эти очень ожидаемые в Красной Армии самолеты способны были наносить с пикирования высокоточные бомбовые удары по локальным целям противника: железнодорожным узлам, мостам, дотам, колоннам бронетехники на марше, и затем на высокой скорости уходить от вражеских истребителей. Пе-2 в то время стал основным фронтовым бомбардировщиком авиационных частей ВВС.

В целях ускорения запуска бомбардировщика, по решению бюро Иркутского обкома ВКП(б), авторемонтный завод приступил к выполнению ряда заказов для этого самолета. Авиастрои-

телям требовались изделия чугунного литья, стальные поковки, детали, получаемые механической обработкой. Тем же решением обкома ВКП(б) председателю Иркутского Исполкома горсовета Камоликову в летний период 1941 года предлагалось построить гравийную дорогу от завода № 104 к заводу № 125.

В середине мая 1941 года решением СНК СССР авторемонтный завод № 104 НКСМ СССР переводится в подчинение Главного Автобронетанкового Управления Красной Армии НКО СССР и передается Забайкальскому военному округу в качестве ремонтной базы № 104. Соответствующий акт приема-передачи завода подписан 26-го мая 1941 года. Тогда заводчане поняли – это неизбежно к большой войне.

Напряжение в стране нарастало. Со смешанным чувством было встречено в народе опубликованное 14 июня 1941 года в газете «Правда» сообщение ТАСС, в котором опровергаются слухи о скорой войне между Германией и Советским Союзом. Было заявлено, что эти слухи являются неуклюже состряпанной пропагандой враждебных СССР и Германией сил, заинтересованных в дальнейшем расширении и развязывании войны.

Германское правительство не только не ответило на это сообщение, но даже не опубликовало его. Однако, как отмечают историки, армия и общество в целом были настроены оптимистично. Все были уверены в непобедимости Красной Армии, и в том, что в случае нападения на страну враг потерпит поражение.

В хорошем настроении авторемонтники заканчивали трудовую неделю 21 июня. Полугодовой план ремонта танков и автомобилей заводом выполнен в заданные сроки с хорошим качеством. По этому случаю в воскресенье 22 июня большая группа заводчан вместе с семьями организовано выехали отдохнуть на берег реки Иркут. А страстные заводские болельщики отправились на Боковский остров реки Ангары, где отдыхали авиастроители. Там должен был состояться футбольный матч между командами авторемонтного и авиационного заводов.

Был прекрасный летний день. Люди загорали, подолгу купались в теплой воде Иркуты, смотрели выступления заводской художественной самодеятельности, пели песни и на прибрежной полянке весело танцевали под баян. Казалось, ничто не предвещает беды.

И вдруг на мотоцикле приехал посыльный от дежурного по заводу и сообщил о начале войны с Германией. Люди поспешно возвратились домой. Так тревожно закончился беззаботно начатый воскресный отдых.

На следующий день прошли собрания партийной и комсомольской организаций завода, состоялся общезаводской митинг.

Выступая перед рабочими на этом митинге, директор завода Федор Степанович Белогорлов говорил:

«Я знаю фашизм не по рассказам, я встречался с ним на полях сражений в Испании под Барселоной. Мы приложим все силы, чтобы Красная Армия, фронт не нуждались ни в чем. Для нас, работающих на заводе, фронт здесь, и название ему – трудовой».

Завод стал перестраиваться на режим военного времени. Выходит приказ директора об усилении дежурства во всех подразделениях завода, ужесточении дисциплины, принятии мер по строжайшей противопожарной и общей охране объектов, повышении бдительности, подготовке к выполнению мобилизационного плана.

А 27 июня авторемонтники были просто шокированы Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР за № 2125РС, согласно которому завод ГАРЗ № 104 со всем оборудованием, жилищным фондом и личным составом передается авиационному заводу № 125 им. Сталина. Об этом узнали из следующей телеграммы Главспецмаша НКСМ:

«МОСКВЫ 1388 243/7 1210 ИРКУТСК ЗАВОД 104 БЕЛОГОРЛОВУ

ВЫ ПЕРЕХОДИТЕ ПОЛНОЕ ПОДЧИНЕНИЕ НАРКОМАТА
АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ ЗАВОД 125 ИРКУТСКЕ НЕМЕД-
ЛЕННО ВЫПОЛНЯЙТЕ НОВОЕ ЗАДАНИЕ СТАРЫЙ ПЛАН ГА-
БТУ ОТМЕНЯЕТСЯ

ФЕДОРЕНКО НР 66»

На срочно созванном совещании партийно-хозяйственного актива многие выражали недоумение: «Как же так, завод наш ведь тоже оборонный!». Ф.С. Белогорлов с горечью на это говорил, что «после Победы разберутся, кто виновен в разрушении авторемонтного завода».

Одну из причин выхода такого постановления историки связывают с большими потерями боевой авиации уже в первые дни войны. Особенно огромными они были в соединениях ВВС Западного и Киевского особых военных округов. Так, к исходу второго дня авиационные части Западного округа, потеряв 738 самолетов, оказались полностью небоеспособны. Авиация Киевского военного округа потеряла 301 самолет, Прибалтийского – 56, Одесского – 47. Более половины из них было сожжено на аэродромах.

В результате обстрелов артиллерии и массированных ударов противника с воздуха не менее тяжелые потери в тот период понесли все танковые части механизированных корпусов в при-

граничных военных округах, в большинстве укомплектованные танками БТ-5, БТ-7, Т-26.

Утрата значительной части самолетов и другой техники сразу сказалась на боевых действиях наших войск и состоянии духа личного состава

При нанесении бомбовых ударов по наступающему врагу отлично проявили себя новые пикирующие бомбардировщики Пе-2. Для увеличения выпуска этих самолетов необходимо было немедленно обеспечить существенный прирост производственных мощностей авиапредприятий, в том числе Иркутского авиационного завода.

Но поскольку строить новые корпуса завода в тот период было совершенно нереально по причине нехватки рабочих рук и дефицита строительных материалов, Совнарком СССР и принял разумное решение о слиянии двух соседних оборонных заводов.

Одновременно с телеграммой Главспецмаша НКСМ в адрес авторемонтного завода Иркутский авиационный завод получает приказ Наркома авиапрома А.И. Шахурина:

«Во исполнение распоряжения Правительства... директору завода № 125 тов. Иосилевичу полностью загрузить производством самолетов Пе-2 авторемонтный завод № 104...»

Вскоре из Читы в Иркутск прибыли представители Автобронетанкового управления Забайкальского военного округа и была создана комиссия для решения вопросов передачи и приема авторемонтного завода.

7.1 Объединение с авиационным заводом

Приемка и постановка авторемонтного завода № 104 на баланс авиационного завода № 125 производилась в течение нескольких суток, при этом акт приемки составлялся на основе предыдущего акта передачи его в АБТУ ЗабВО с добавлением тех изменений, которые произошли в период с 26-го мая по 1-е июля 1941 года. Из него были исключены только отдельные разделы, касающиеся технологии и организации ремонтного производства, не имеющие принципиального значения для авиационного завода. Ниже, с небольшими сокращениями, приводится текст акта передачи завода № 104 авиационному заводу № 125 им. Сталина, из которого узнаем, каким был ГАРЗ № 104 к началу Великой Отечественной войны.

Акт

передачи и приема завода № 104 (рембазы № 104)
НКО СССР (ГАБТУ КА) и НКАП – заводу № 125

г. Иркутск

23 июля 1941 года

На основании постановления СНК от 27 июня и телеграфного распоряжения начальника ГАБТУ КА генерал-лейтенанта Федоренко от 3.7. 41 г. за № 66, комиссия в составе:

От штаба ЗабВО:

1. Начальник 3 отдела АБТУ ЗабВО, военинженер II ранга Гурьлев Н.В. – председатель комиссии по передаче завода.

2. Начальник ФО АБТУ ЗабВО – интендант II ранга Костинский О.А.

3. Начальник отделения 3 отдела АБТУ ЗабВО – воентехник I ранга Землянский А.П.

От завода № 104 (рембазы НКО № 104)

1. Директор завода – военинженер I ранга Ф.С. Белогорлов.

2. Старший военпред завода – военинженер III ранга А. Фочкин.

3. Главный бухгалтер – И.Ф. Сычев.

4. Главный энергетик завода – Г.Л. Козьмин.

5. Главный механик завода – П.С. Капинос.

6. Помощник директора по АХЧ – Н.В. Хоменко

От завода № 125 НКАП

1. Заместитель директора завода Н.В. Веселовский – председатель комиссии по передаче завода.

2. Помощник директора завода И.Н. Гусевский.

3. Помощник директора по кадрам, Р.С. Карабач.

4. Помощник директора по охране и ПВО И.Х. Хамидулин.

5. Главный бухгалтер Л.Е. Сибиряков.

6. Начальник планового отдела В.П. Агеенко.

произвела передачу и прием завода № 104 (рембаза НКО № 104) по балансу на 1 июля 1941 г.

Территория завода

Площадка завода расположена в 8 километрах от города Иркутска в западном направлении и в 1 километре от станции Иркутск II. С северной стороны территория завода находится в 3 километрах от реки Ангары.

Земельный участок ГАРЗ № 104 занимает 316,5 га, при этом на промышленную зону приходится 16,5 га, на жилую зону – 300 га. Со станцией Иркутск II Восточно-Сибирской железной дороги заводская площадка связана железнодорожной веткой, с городом Иркутском и другими пунктами – автомобильной грунтовой дорогой.

Состояние подъездных путей

Общая протяженность заводской железнодорожной ветки нормальной колеи составляет 3560 погонных метров. Состояние путей – удовлетворительное.

Шоссеиных дорог с твердым покрытием на территории завода нет, за исключением единственной бульжной дороги в рабочем поселке. Имеющиеся грунтовые дороги находятся в неудовлетворительном состоянии.

Наличие промышленных зданий и сооружений

Весь фонд завода состоит из 56-ти отдельных зданий и сооружений, общей площадью 46 121 кв. метров, в том числе 9 производственных зданий площадью 30 799 кв. метров. Плановый, капитальный и текущий ремонт проводился и проводится несвоевременно. Инструкций по эксплуатации зданий, сооружений и специального технического оборудования ремонтно-строительный цех не имеет.

Главный корпус завода

Секционное одноэтажное и трехэтажное здание с материалом стен из кирпича и шлакобетона. Эксплуатируется с 1934 года, оборудовано паровым отоплением. Цехи термический, литейный, кузнечный размещены в низких, непроектных помещениях. В административном корпусе отсутствует вентиляция, междуэтажные перекрытия местами прогнили и требуют замены.

В главном производственном корпусе система стропил и ферм перекрытий деревянной конструкции и для горячих цехов не соответствуют проекту. Некоторые стропила и фермы имеют поперечный и продольный изгибы. В производственном корпусе в 1939–1940 годах произведена смена перекрытий.

Цех спецмашин (объект № 5) – состояние здания хорошее, мостовой кран установлен, но не оборудован.

Администрация завода и технологические службы размещены на втором этаже главного корпуса.

Характеристика цехов

В главном корпусе завода на первом этаже размещены следующие основные производственные цехи:

Цех 1 – механический.

Цех 2 – инструментальный.

Цех 3 – литейный (отливки из чугуна, бронзы, алюминия).

Цех 4 – термосварочный (с термическим, электросварочным и пескоструйным отделениями).

Цех 5 – кузнечный.

Цех 6 – гальванический (хромирование, оцинковка, омеднение и оксидирование деталей и агрегатов).

Цех 7 – электрооборудование машин.

Цех 9 – сборочный (агрегатов СЗ-20),

Цех 10 – демонтажно-монтажный транспортных машин с отделениями: разборочное, дефектовочное, главная линия сборки машин и другими.

Цех 11 – сборочный боевых машин. Имеет демонтажно-комплектовочный цех, который, кроме разборки, мойки, дефектовки, производит слесарные, ремонтно-подгоночные, медницкие и комплектовочные работы.

Цех 13 – сборочный моторов М-5, М-17, МТ-26. Проводит работы по демонтажу, монтажу и ремонту деталей моторов. Сборка и испытание осуществляется на испытательной станции.

Отдел главного механика

Службы главного механика размещались в главном корпусе завода и в своем составе имели:

1. Ремонтно-механический цех № 12.
2. Ремонтно-строительный цех, конструкторское бюро, плановую группу.

Состояние станочного оборудования

На заводе установлено 281 металлорежущих станков различных типов и марок, которые в большинстве своем установлены и запущены в эксплуатацию в 1934 год. Техническое состояние станочного оборудования удовлетворительное. Изношенность парка станков, в среднем, составляет 15–18 %.

Станочное оборудование цехов №№ 1 и 2 загружено на 70–75 %, отдельные станки совершенно не используются

Отдел главного энергетика

В своем ведении отдел имеет тепловую электростанцию (ТЭС) и два цеха:

- тепловой, включающий отопительную котельную завода, компрессорную, пожарно-насосную станцию;
- электроремонтный, в составе телефонной станции, аккумуляторной, охранной и пожарной сигнализации.

На ТЭС смонтирован один турбогенератор, мощностью 1500 кВт, который был демонтирован в Донбассе, установлен на заводе и сдан в эксплуатацию в 1937 году.

Мощность ТЭС распределяется следующим образом:

1. На промышленные и бытовые нужды завода – 850 кВт.
2. На собственные нужды ТЭС – 250 кВт.
3. Заводу 125 и кирпичному заводу – 350 кВт.

Личный состав завода на 1 июля 1941 года

Численность всех производственных рабочих, инженерно-технических работников и служащих основного производства на момент передачи завода составляет 1828 человек. Из 236 инженерно-технических работников, инженеров с дипломом – 40 человек, техников – 56 человек, имеющих законченное высшее и среднее образование – 138 человек. Квалификация рабочих по основной деятельности определяется средним разрядом 3,9 против плановой 3,6.

Отдел капитального строительства завода (ОКС) имеет в своих штатах 636 человек.

Состояние транспортного хозяйства

Автопарк завода состоит из грузовых и легковых автомашин в количестве 81 единицы. Техническое состояние удовлетворительное. Из-за отсутствия автопокрышек, автотранспорт используется только на 52 %.

Железнодорожный транспорт завода состоит из одного паровоза, 2-х мотовозов и 15-ти двухосных платформ. Состояние железнодорожного транспорта удовлетворительное.

Конный парк имеет 63 лошади, инвентарем (телеги, сани, упряжь) обеспечен. Упитанность лошадей средняя. Централизовано фураж завод не получает.

Охрана завода

Охрана завода осуществляется 21-м отдельным отрядом военизированной охраны в количестве 176-ти человек. По заводу выставляется 26 суточных постов. Караульных собак – 24.

Пожарная охрана осуществляется самостоятельной военизированной охраной, которая подчинена СПО НКВД по Иркутской области.

Жилищные и коммунально-бытовые здания

Жилищно-бытовой фонд завода состоит из 97 зданий, из них: 68 жилых домов площадью 33 000 кв. метров и шесть барачков-общежитий на 245 человек, столовая на 1400 обедов, баня, детские ясли и детский сад с охватом 295 детей, баня с пропускной способностью 104 человек в час, клуб вместимостью 600 человек, овощехранилище на 240 тонн овощей, прочие здания и сооружения.

Планировка территории жилищно-культурно-бытового сектора осуществлялась до 1938 года без генерального плана. Многие объекты расположены отдельными нагромо-

жденными группами без учета общей компоновки заводской территории и соблюдения квартального зонирования.

Из перечисленного жилого фонда ряд зданий находится в неудовлетворительном состоянии. Утвержден план капитального и текущего ремонта на 1941 год

Пионерский лагерь

Имеется свой пионерский лагерь на 300 детей – в районе реки Китой в 45 километрах от завода. Все здания лагеря – временные, каркасно-засыпного типа, в одном из них размещался заводской дом отдыха. Техническое состояние удовлетворительное.

Подсобное хозяйство

Подсобное хозяйство расположено в районе села Зуй в 18 километрах от завода. В хозяйстве имеется 103 га земли, из них пахотных – 36,2 га. На усадьбе имеется 2 жилых дома для персонала, свинарник на 100 голов, коровник на 10 дойных коров. Сельхозинвентарь включает 4-х корпусный тракторный плуг, 5 конных плугов, сеялку, веялку, трехзвенную борону «Зигзаг» и другое. Работа подсобного хозяйства началась в 1940 году.

Наличие боевых, вспомогательных машин и отдельные виды оборудования на заводе

Наличие отремонтированных, находящихся в процессе ремонта и ожидающих ремонта боевых машин и агрегатов оформляется отдельным актом.

Машины, ожидающие ремонта до их отправки, остаются на хранении завода № 125. Подготовка и переотправка машин и агрегатов на другие ремонтные предприятия, в соответствии с нарядами АБТУ ЗабВО, производится силами завода № 125 по мере подачи платформ за счет АБТУ КА.

Танки, моторы, находящиеся в процессе ремонта, заканчиваются ремонтом в цехах завода № 104, которые временно не занимают заводом № 125.

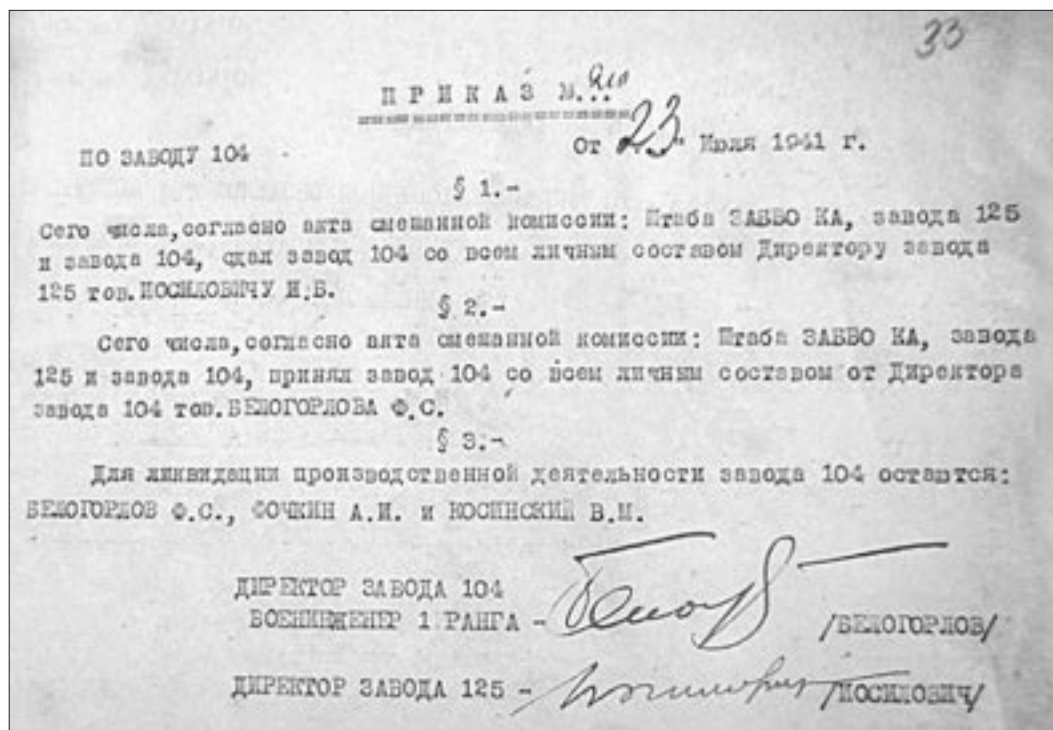
Отдельные виды станочного оборудования, стенды, приспособления, инструменты, ненужные заводу № 125, передаются другим организациям дополнительным распоряжением ГАБТУ КА и НКАП.

Загрузка оборудования завода № 104 заказами завода № 125

Загрузка оборудования механических, горячих и деревообрабатывающих цехов завода № 104 по заказам завода № 125 началась с утра 2 июля. Цехи первого корпуса 7 июля освобождены под монтаж оборудования завода № 125.

Танковый корпус по договоренности с дирекцией завода № 125 занят доделкой боевых машин и освобождается в первых числах августа.

После подписания акта приема-передачи выпущен последний приказ по заводу № 104, констатирующий его окончательный переход в состав авиационного завода № 125.



Последний приказ по авторемонтному заводу № 104. 1941 год

В новом качестве бывший ГАРЗ № 104 становится филиалом авиационного завода № 125 им. Сталина под наименованием «объект № 4». Начальником филиала назначается П.Ф. Васильев, заместителем по производственной части – П.С. Малахин. Оба ранее работали начальниками цехов авиационного завода. Помощником начальника филиала по хозяйственно-административным и материальным вопросам становится Н.В. Хоменко. Помощник директора завода № 125 по кадрам Р.С. Карабач организует единый отдел найма и увольнения. Начальник 1-го отдела Жуков принимает под свой контроль и полное подчинение секретную часть филиала.

Под руководством И.Х. Хамидулина, помощника директора по охране и ПВО, строятся новые проходные, внедряется система пропусков в строгом соответствии с положением о секретности заводов Наркомата авиационной промышленности.

Директор авиационного завода И.Б. Иосилович приказом от 26 июля утверждает представленный план загрузки и использования производственных площадей филиала, а также организационную схему его управления и новое штатное расписание. Ускоренными темпами в филиале расформировали и частично перепрофилировали существующие ремонтные подразделения. Часть демонтированного металлорежущего оборудования и весь автомобильный ремонтный фонд был передан иркутскому авторемонтному заводу «Ирзолототранс», некоторые станки отправили в Заларинскую МТС. Работал только прежний механический цех, выполняя на оставшихся станках токарные, фрезерные, строгальные работы, но уже по заказам авиационного завода.

Одновременно приступили к организации новых цехов авиационного производства – крыльевого, фюзеляжного, механического, горячего, литейного, покрытий, заготовительно-жестяного и деревообрабатывающего. В цехах было установлено соответствующее оборудование, внедрены новые технологические процессы, организовано обучение персонала бывших авторемонтников самолетостроительным профессиям. Для ускорения внутривзводского грузооборота, с учетом полутора-двух отдаленности от авиационного завода, обе производственные площадки вскоре соединяют гравийной дорогой, проводят дополнительные телефонные линии. К осени, силами заключенных колонии № 2, между авиазаводом и филиалом прокладывают железнодорожную ветку.

После слияния предприятий образовался единый поселок авиастроителей, а за территорией, относившейся к бывшему авторемонтному заводу, укоренилось и до сих пор живет в народе негласное название «объект».

В сентябре 1941 года директор авиационного завода № 125 И.Б. Иосилович докладывает наркому авиационной промышленности А.И. Шахурину:

«Объект № 4 (бывший завод № 104 Народного Комиссариата Обороны) полностью нами освоен и уже выпускает крылья и Ф-1 бомбардировщика Пе-2».

7.2 Формирование полевых ремонтных баз

В том же месяце на авиационный завод № 125 приходит письмо из Управления ремонта и эксплуатации автобронетанкового и тракторного парка ГАБТУ КА Народного Комиссариата Обороны СССР со следующим содержанием:

*Начальнику АБТУ ЗАБВО г. Чита
Директору завода № 125 тов. ИОСИЛОВИЧУ г. Иркутск
Директору б/завода № 104 тов. БЕЛОГОРЛОВУ г. Иркутск*

«Совет Народных Комиссаров СССР своим распоряжением № 9831 от 8.9.41 г. обязал:

1. Наркомавиапром /тов. Шахурин/ передать Наркомату Обороны /ГАБТУ КА/ имеющиеся на заводе № 104 и неиспользованные для самолетостроения оборудование, приспособления и инструмент по ремонту танков Т-26 и БТ, а также специалистов по ремонту этих танков из числа квалифицированных рабочих и руководящих работников в количестве 45 человек.

2. Наркомат Обороны /тов. Федоренко/ к 20 сентября 1941 г. сформировать на базе переданного заводом № 104 оборудования, приспособлений, инструмента и специалистов по ремонту танков две подвижные ремонтные базы для ремонта Т-26 и БТ в полевых условиях.

Укомплектование подвижных ремонтных баз кадрами, запасными частями и табельным имуществом до штатной нормы произвести из своих ресурсов.

Зам. Наркома Обороны генерал-лейтенант танковых войск тов. Федоренко приказал формирование этих двух подвижных рембаз за №№ 54 и 55 возложить на военный Совет ЗАБВО. Подробные указания по формированию будут даны округу по линии Управления по формированию и укомплектованию АБТУ КА.

Для руководства на имя тов. Белогорлова направляется приказ НКО № 0232 –1941 г, который после ознакомления подлежит отсылке нач. АБТУ ЗАБВО. Без возврата при этом посылается нач. АБТУ ЗАБВО и б/директору завода № 104 тов. Белогорлову штат № 026/131 и табеля к нему, по которым и должно быть произведены подвижные рембазы за №№ 54 и 55.

Укомплектование оборудованием, инструментом и запчастями формируемых рембаз производить из расчета производства каждой из них ремонта танков Т-26 и БТ.

Предусмотренную в приложении № 5 приказа НКО № 0232 материальную часть выделяет Нач. АБТУ ЗАБВО. Все остальное табельное имущество выделяют соответствующие довольствующие отделы штаба ЗАБВО.

Назначение Нач. и комиссаров ПРБ оформить приказом по Округу. Предусмотренное в распоряжении СНК выделение 45 чел. разделить между формируемыми ПРБ, остальной личный состав получить через оргмоботдел Округа.

По окончании формирования передать рембазы назначенным начальникам ПРБ по актам комиссией в составе б/

директора завода № 104 тов. Белогорлова, представителя АБТУ Округа и начальника ПРБ. Копии актов выслать в I отдел РЭУ ГАБТУ КА.

Военинженеру I ранга тов. Белогорлову по сдаче сформированных ПРБ явиться в распоряжение РЭУ ГАБТУ КА»

*Начальник Управления Военный комиссар Управления
Бригинженер Максименко Ст. батальонный комиссар Зарапин*

Следом на завод поступает письмо из штаба Забайкальского военного округа, подписанное командующим войсками округа генерал-лейтенантом Ковалевым и членом Военного Совета округа корпусным комиссаром Зиминим:

*Секретарю Иркутского обкома ВКП /б/ тов. Качалину
Директору завода № 125 тов. Иосиловичу*

На основании распоряжения СНК СССР № 983 рс от 8.9.41года, телеграфного распоряжения Зам. Народного Комиссара Оборона СССР № 65 /Ш от 12.9. с/г. и приказа войскам ЗабВО № 088 от 15.9.41года, на базе переданного заводом № 104 оборудования, приспособлений и инструмента, должны быть сформированы две подвижные танкоремонтные базы с укомплектованием на них 45 человек – специалистов завода.

Военный Совет просит Вас обеспечить и ускорить проведение указанной работы по расчетам начальника 3 отдела АБТУ ЗабВО – военинженера II ранга Гурылева. Руководство практическими работами Военный Совет возлагает на бывшего начальника рембазы № 104 – военинженера I ранга тов. Белогорлова.

Поскольку авторемонтный завод № 104 был единственным в Забайкальском военном округе, после его ликвидации округ оставался без ремонтной базы автобронетехники, что было совершенно недопустимо в условиях войны. По этой причине, видимо, и принято решение о формировании подвижных полевых баз, которые частично бы выполняли функции ремонтного завода.

В соответствии с вышеуказанными распоряжениями, из бывших работников авторемонтного завода сформировали рабочий коллектив и приступили к постройке полевых ремонтных баз – ПРБ. Были выделены 40 автомобилей ЗИС-5, прошедшие капитальный ремонт на заводе «Ирзолототранс». В кузовах-фургонах устанавливали токарные, фрезерные, сверлильные станки, электросварочные и газосварочные аппараты, слесарные верстаки, стеллажи под материалы, переносные подъемники, укомплектовывали запасами инструмента и необходимыми для ремонта ма-

териалами. Получились небольшие заводы на колесах. Каждая ПРБ включала 20 автомобилей, поэтому для них подготовили по автомобилю, где поставили генераторы-электростанции мощностью по 50 кВт.

Участник строительства ПРБ Анатолий Денисевич вспоминал, как ночами, порой до рассвета, рабочие старались как можно компактнее расположить оборудование в фургонах, предусмотреть места для отдыха и ночлега технического персонала.

В первых числах сентября подвижные ремонтные базы, несмотря на трудности с их укомплектованием, были готовы. Пробные испытания решено было провести в районе деревни Мегет. С интервалом в пятьсот метров по Московскому тракту вдоль Ангары двинулись две автомобильные колонны, закамуфлированные в желто-зеленые и черные цвета. Так их раскрасил мастер А. Зырянов. Одной базой командовал А. Антоненко, другой – В. Косинский, оба начальники цехов завода № 104.

В испытаниях участвовали многие инженеры и техники: Д. Гордеев, Г. Денисевич, В. Шихарбеев, А. Колчин, рабочие А. Ларионов, Е. Старых, Ф. Жебрун, А. Роздин, В. Авдеев, С. Травинский, Е. Алексеенко и другие специалисты. За Мегетом колонны свернули на проселочную дорогу и, встретив подходящую поляну, рассредоточились среди мелкого осинника и березняка.

Вначале запустили двигатели электростанций, смонтированные в кузовах автомобилей. Затем включили все металлообрабатывающее оборудование, работающее от генераторов, сварочные аппараты, даже освещение на рабочих местах слесарей.

Личный состав приступил к изготовлению реальных деталей для танков. Сварщики накладывали пробные швы на броневые образцы, токари точили втулки танковых подвесок, крепежные болты, гайки. Фрезеровали, сверлили, строгаали и другие детали. Слесари в тисках гнули шпильки пальцев гусениц. До позднего вечера гудели генераторы, крутились станки, трещала электро-сварка, освещая кроны деревьев сполохами вольтовой дуги. На завод возвратились в сумерках.

Пробные испытания показали готовность ПРБ работать в полевых условиях. Это был последний день гражданской жизни.

На другой день ремонтные базы стали лагерем в районе станции Суховская. Здесь ремонтные базы согласно письму ГАБТУ КА получили порядковые номера – ПРБ-54 и ПРБ-55. Командиры и комиссары ремонтных баз были назначены приказом по ЗабВО, технический руководящий состав сформирован из числа заводчан.

На ПРБ-54 командиром становится капитан Клименко, комиссаром – капитан Золотов, помощником по технической части – заводчанин, старший лейтенант Г. Денисевич. Были при-

своены воинские звания и другим техническим руководителям ремонтной базы: В. Шихарбееву – инженер-капитана, начальнику ОТК Н. Замоздре – лейтенанта.

Командиром ПРБ-55 назначается капитан Филатов, комиссаром – старший лейтенант Чижов. Помощником по технической части стал капитан В. Косинский, начальником технического отдела старший лейтенант А. Колчин, начальником ОТК – старший лейтенант Отфиновский. Призыв заводчан на рядовые должности в ремонтные базы осуществлялся по письменным заявлениям в Ленинский райвоенкомат.

В начале октября, поднятые по тревоге, обе ремонтные базы погрузились в эшелоны и по железной дороге отправились на восток. В Чите их пути разошлись до окончания войны.

7.3 Боевой путь ремонтных баз

ПРБ-54 направилась в Монгольскую Народную Республику, где была включена в состав 17-й общевойсковой армии Забайкальского фронта под командованием генерал-лейтенанта А.И. Данилова. Армия была образована в начале войны с фашистской Германией из советских частей, принимавших участие в разгроме японцев на реке Халхин-Гол и оставленных здесь по просьбе правительства МНР. Ремонтная база остановилась в небольшом городе Баин-Тумэн, рядом с городом Чойболсан. Здесь и расположились небольшим хозяйством: соорудили землянки, построили капониры, подвели электричество, оборудовали связь. С первых же дней в ПРБ начала поступать техника, поврежденная еще в боях на реке Халхин-Гол – танки Т-26, БТ-5, БТ-7. Практически не поступали новые танки Т-34, поскольку они применялись в европейской части страны против немецких войск. Производили также текущий ремонт автомобилей, тракторов, мотоциклов различных воинских частей. По Забайкальскому фронту ходила добрая молва, что в Монголию приехал отличный авторемонтный завод из Иркутска.

Одновременно личный состав стал нести караульную службу, регулярно проводить учения по применению стрелкового оружия при нападении противника.

После поражения гитлеровской Германии японское правительство не отказалось от агрессивной политики. Оно отклонило требование США, Великобритании и Китая о безоговорочной капитуляции и решило продолжать войну до победного конца. 8-го августа 1945 года Советское правительство передало правительству Японии заявление, в котором говорилось, что СССР принимает предложение союзников о совместном участии в во-

йне против японских агрессоров. Особенностью войны с Японией было совместное выступление армий двух стран – Советского Союза и Монгольской Народной Республики.

Боевые действия на Забайкальском фронте под командованием маршала Р.Я. Малиновского начались с рассветом 9-го августа. Главные удары с территории Монголии на хингано-мукденском направлении наносили 17-я, 39-я общевойсковые и 6-я гвардейская танковая дивизия. Вспомогательные удары на правом крыле фронта осуществляла конно-механизированная группа советско-монгольских войск, на левом, со стороны Забайкалья – войска 36-й армии.

Вместе с частями 17-й армии перешла китайскую границу и ПРБ-54. В течение дня армия продвинулась на 80 километров. На следующий день подвижные отряды армии с включенными в них батальонами легких танков БТ вышли к хребту Большой Хинган, за которым находилась Маньчжурия. Переход войск и техники по горным дорогам Большого Хингана, окруженным отвесными скалами и обрывами, резкими поворотами и крутыми спусками, требовал от воинов огромного напряжения всех моральных и физических сил.

Двигаясь во втором эшелоне, ПРБ ремонтировала не только поврежденные в боях танки БТ, но и танки Т-34 из частей 6-й гвардейской танковой дивизии. По чертежам В. Шихарбеева на тракторы ДТ-54 ставили системы реактивного залпового огня «Катюша». Замаскированные в горах огневые точки японцев не давали работать, обстреливая реактивными снарядами и минометным огнем. Для их уничтожения приходилось вызывать артиллеристов. Подвергались налетам и японской авиации.

14 августа, преодолев Большой Хинган, войска 17-й армии вышли на Маньчжурскую долину и, после тяжелейшего перехода по песчаным барханам в палящую 48-градусную жару, с боем овладели городом Чифын. Вслед за боевыми частями армии сюда прибыла и развернула свою работу ПРБ-54. В больших количествах ремонтировали и возвращали в строй автомобили, тягачи, танки и другую военную технику.

Обратимся к ПРБ-55, которая осенью 1941 года прибыла на «Разъезд 76», недалеко от станции Борзя Читинской области и, после обустройства, стала заниматься восстановлением автобронетехники для сосредоточенных в Забайкалье воинских частей. Как и в ПРБ-54, личный состав нередко проводил учения по отражению атак условного противника.

В победном мае 1945 года в районе Даурии стала формироваться 36-я армия под командованием генерал-лейтенанта А.А. Лучинского, в состав которой вошла ПРБ-55. Вспомогательный

удар силами этой армии предстояло нанести в направлении на Хайлар, разгромить группировку войск Квантунской армии в Хайларском укрепленном районе, далее преодолеть хребет Большой Хинган и выйти в район города Чжаланьтунь.

К утру 9-го августа инженерные войска на реке Аргунь навели мосты, оборудовали паромную и десантную переправы. Форсировав реку, соединения 36-й армии развернули наступление на город Хайлар. ПРБ-55 двигались за танковой бригадой. Участник тех событий сварщик Егор Алексеенко рассказывал:

«Преодолевая упорное сопротивление противника, войска армии продолжали наступление, и к исходу 11-го августа Хайлар был взят. Затем начали форсировать хребет Большой Хинган. Работы было много, подвижные электростанции почти все время «крутились». А тут еще где-то замаскированные у нас в тылу огневые точки японцев оставались неподдавленными. Только начнем работу – летят откуда-то снаряды. Просим командование подавить огонь, а сами отсиживаемся где-нибудь под скалами.

Артиллеристы отыскивали, казалось бы, невидимые точки японцев. Слышно было, как после нескольких залпов «Катюш» все прекращается. Выходим из укрытия, запускаем станцию – и пошла работа. Не один броневой лист пришлось приваривать на корпуса танков. А то еще ставили экраны к лобовым щиткам водителя на устаревших танках. Они тоже в боях были.

Так за танковой бригадой и перевалили Хинган и вышли в город Бухэду. Это уже в Маньчжурии, японцы в Маньчжоу-го ее переименовали.

Китайцы, что встречались в деревнях на нашем пути, относились к нам очень хорошо. Все мы были для них «капитанами». Бедность, в которой жили китайцы, неопишима. Жилье – фанза с окнами, заклеенными бумагой, одежды никакой, только набедренные соломенные повязки. Это у старших, а дети, которых много, ходят совершенно голые, спят кучей на одной циновке. Вот так японцы несли свою «культуру» поработавшим китайцам. Запуганные и забитые, они боялись всего.

В городе Якэши другой сюрприз нас ждал. В нем русские эмигранты жили. Все там по-русски было: и школа, и церковь даже небольшая, всюду чистота. Встретили со слезами:

– Скучаем, – говорят, – по Родине. – Ведь никто мы: и не военные, а так, по глупости попали в Китай.

Особенно один дьячок просил.

– Возьмите с собой моих трех дочерей, а там и я приеду.

– Надо в посольство обращаться, – отвечали. По приглашению дьячка заглянули в церковь, стариной на нас повеяло: но иконы,

цветы как-то не сочеталось с нашим бытом. Неверующие же мы были. Так и ушли».

14 августа правительство Японии приняло решение об официальной капитуляции, но Квантунская армия продолжала сопротивление до 18 августа. Но после высадки советских воздушных десантов в крупных городах Маньчжурии и Кореи – Мукдене, Чанчуне, Харбине, Гирине, Порт-Артуре, Пхеньяне – японцы окончательно сдались.

2 сентября 1945 года на борту американского линкора «Миссури», был подписан акт о безоговорочной капитуляции Японии, а 3 сентября объявляется праздничным днем Победы над Японией.

После окончания войны обе ПРБ вернулись на места своей прежней дислокации. Иркутских добровольцев демобилизовали, и большинство из них стали работать на авиационном заводе.

8. Танковая колонна «Иркутский комсомолец»

Но вновь обратимся к начальному периоду Великой Отечественной войны. Слияние авиационного и авторемонтного заводов позволило авиастроителям повысить технический потенциал завода и продолжить производство пикирующих бомбардировщиков Пе-2 с увеличенной программой выпуска. Большинство бывших авторемонтников приступили к работе по своим прежним специальностям в службах главного механика, в литейных, кузнечных, механических и других цехах, занимались штамповкой, сваркой, термообработкой деталей. Немало их работало и в транспортном цехе.

Очень скоро опыт авторемонтников был востребован на авиационном заводе. В августе 1941 года здесь образовался дефицит горюче-смазочных материалов, обусловивший введение строжайшей экономии бензина даже при облетах изготовленных боевых самолетов.

Из-за нехватки горючего пришлось переводить на альтернативное топливо и многие заводские автомобили. Наиболее приемлемым топливом оказался генераторный газ. Такой газ, состоящий в основном из окиси углерода и водорода, получали путем сжигания древесных чурок в условиях ограниченного доступа воздуха. На этом принципе и работали автомобильные генераторы – простые по сути, но громоздкие по конструкции.

Чертежи на переоборудование автомобилей газогенераторами получили на Иркутском авторемонтном заводе, где директором был опытный автомобилист Бутенко, а начальником технического отдела А.А. Ежевский – будущий министр сельскохозяйственного машиностроения СССР.

По приказу директора авиационного завода И.Б. Иосилевича, в соответствующие цехи поступили срочные заказы на изготовление деталей и узлов газогенераторных установок: коллекторов, цилиндрических корпусов газогенератора («самоваров»), электровентиляторов для вдувания воздуха в топку, фильтров-охлаждителей и очистителей, другой необходимой арматуры. Под топливники использовали старые тормозные барабаны автомобилей ЗИС-5.

Переоборудование автомобилей производили под руководством начальника транспортного цеха А.А. Кучинского и его заместителя А. Понятного – бывших руководителей автосборочного цеха ГАРЗ № 104.

С одной стороны кабины вертикально ставили газогенераторы, с другой, на подножке, закрепляли электровентиляторы. Остальные крупные узлы монтировали под кузовом автомобиля.

Когда наступило время испытания, то многие водители автобазы собрались посмотреть, как поведут себя машины на «березовом бензине». В генератор одного из автомобилей испытатели загрузили березовые чурки и подожгли их. Когда из генератора повалил дым, его плотно закрыли крышкой, затем включили электровентилятор и перегнали полученный газ из топливника в бункер-накопитель.

Двигатель автомобиля вначале запустили на бензине из небольшого бачка. После прогрева подачу бензина прекратили и перешли на газ. Двигатель мягко заработал, автомобиль поехал, но оказалось, что у него нет прежней резвости. Но главным недостатком газогенераторов являлся малый пробег автомобиля на одной заправке, не превышающий 80–85 километров. Конструкция по выработке газа весила более сотни килограммов, что снижало грузоподъемность автомобиля. Запас деревянных



А.Е. Понятов – руководитель группы по оборудованию автомашин газогенераторами. 1940-е годы

чурок, хранимый в передней части кузова, уменьшал его полезный объем. Кроме того, через две-три тысячи километров двигатель терял мощность, забивался смолой, зависали клапаны. Его



Автомобиль с газогенератором. 1940-е годы

приходилось разбирать, детали отмачивать в керосине и даже нагар соскабливать шабером. На заправленных газом машинах можно было ездить, имея большой опыт.

Однако, благодаря дешевому и доступному газовому топливу, заводчане смогли отказаться от дефицитного бензина. Вскоре эксплуатацию газогенераторных машин полностью освоили, и на них стали работать даже женщины. Всему заводу были известны Серафима Гасанова, Мария Гришуленко, Ольга Мари-сюк, Анастасия Манохина, которые всю войну, наравне с мужчинами, отработали за рулем таких автомобилей.

Но не все авторемонтники в то время стали авиастроителями. Кроме технического персонала, ушедшего с ремонтными базами на Забайкальский фронт, солдатские шинели надели и другие заводчане. В морскую пехоту призван Владимир Богородский – прораб УКСа, после окончания краткосрочных курсов направлен на фронт лейтенант Анатолий Ширшов – первый комсорг авторемонтного завода. (Прим.12)

Приказом по РЭУ ГАБТУ КА заместитель начальника танкоремонтного цеха Анатолий Денисевич был направлен помощником

военпреда на авторемонтный завод «Ирзолототранс» и другие ремонтные предприятия, где производил приемку продукции для фронта. В то тяжелое время все крупные МТС области приступили к ремонту своих автомобилей и тракторов для отправки на фронт.

Недолго работал начальником транспортного цеха авиазавода Александр Антонович Кучинский: как специалист с большим опытом ремонта автомобилей, он был назначен директором авторемонтного завода «Ирзолототранс». (Прим. 13.)

Главный инженер завода Малик Сергей Матвеевич вскоре возглавил промышленный отдел Иркутского обкома ВКП(б). Начальник инструментального цеха Малахин Михаил Викторович переведен на патронный завод № 540, эвакуированный в Иркутск из Ленинграда. Были и иные перемещения руководящих работников бывшего ГАРЗ № 104.

К осени 1941 года положение Красной Армии осложнилось: в первой половине октября войска вермахта оказались у стен Москвы. В те отчаянно-горькие дни Советом по эвакуации принимается Постановление за № 14324-СЭ от 16 октября о вывозе из Москвы в Иркутск одного из старейших и прославленных в стране, увенчанного орденами Ленина и Трудового Красного Знамени авиационного завода № 39 им. Менжинского со всем оборудованием и персоналом – инженерами, техниками, рабочими вместе с семьями. Этот завод в декабре 1940 года первым выпустил опытную партию бомбардировщиков Пе-2 и, после летных испытаний, приступил к их серийному производству.

Вскоре началась напряженная круглосуточная работа по приему и размещению на территории Иркутского авиационного завода № 125 и его филиала прибывающего из Москвы демонтированного оборудования и материальных грузов. Одновременно решалась острейшая проблема расселения людей. Москвичей подсаляли практически во все многоэтажные и частные жилые дома поселка и «объекта», включая рабочий клуб бывших авторемонтников.

В то время в тылу зарождается патриотическое движение по сбору средств на строительство вооружения для фронта. В Сибири это движение началось задолго до известного почина тамбовских колхозников в ноябре 1942 года. Народные пожертвования шли на постройку танков, самолетов, артиллерии, других видов оружия.

По сведениям иркутского историка профессора И.И. Кузнецова, зачинателями сбора средств в Иркутской области выступили комсомольцы завода тяжелого машиностроения им. В. Куйбышева. Заработанные на воскреснике 16 ноября 1941 года сред-

ства они решили внести на постройку танковой колонны и дать ей имя «Иркутский комсомолец».

Пленум Иркутского обкома ВЛКСМ поддержал инициативу «куйбышевцев» и призвал всех комсомольцев последовать их примеру.

В это благородное дело дружно включились все трудящиеся области. Они отчисляли на танки денежные средства, трудодни, личные сбережения, сдавали облигации государственных займов, золотые и серебряные украшения, другие семейные драгоценности.

В Иркутском госбанке открыли специальный счет № 350, на который и поступали средства на танки. Уже к 23 декабря 1941 года на счету было 1 163 000 рублей, а к апрелю 1942 года – почти 2 843 000 рублей.

Комсомольцы и молодежь Иркутского авиационного завода № 125 им. Сталина во главе с комсоргом С. Левиковым не только поддержали этот почин и стали перечислять в банк свои однокладные заработки, но и выступили со встречным предложением: не снижая плана выпуска боевых самолетов, построить танковую колонну у себя заводе. Разумеется, что предложение комсомольцев было согласовано с директором авиазавода И.Б. Иосиловичем и парторгом ЦК ВКП(б) С.В. Андреевым. Инициатива авиастроителей получила горячее одобрение Иркутских областных комитетов партии и комсомола.

Танковую колонну предполагалось строить на базе бывшего авторемонтного завода ГАРЗ № 104, который в основном уже был перепрофилирован и в статусе филиала авиазавода выпускал самолетные агрегаты. Однако здесь еще оставалось кое-что от прежнего оборудования, некоторый задел запасных частей из ремонтного фонда танков БТ-5 и Т-26, а также альбомы чертежей на эти боевые машины.

Подготовительные работы начались в начале декабря 1941 года с подбора соответствующих специалистов. Для постройки колонны в первую очередь привлекались специалисты, ранее занимавшиеся ремонтами танков на ГАРЗ № 104, а также комсомольцы и молодежь, прошедшая армейскую службу в танковых частях. По согласованию с руководством ГАБТУ КА, на авиационный завод был командирован помощник военпреда Анатолий Денисевич.

Официальный приказ о создании коллектива по строительству танковой колонны вышел несколько позже, поскольку в декабре 1941 года произошло объединение иркутского авиазавода № 125 им. Сталина и эвакуированного в Иркутск московского авиазавода № 39 им. Менжинского. Образование многотысячного авиационного предприятия, получившего наименование

«Дважды орденоносный завод № 39 им. Сталина Народного Комиссариата Авиационной Промышленности СССР» потребовало реорганизации существующих и создания новых цехов, кадровых перестановок и назначений, решения вопросов юридического оформления и многого другого. И только 2-го февраля 1942 года директор уже объединенного авиазавода № 39 И.Б. Иосилович издает приказ № 128 следующего содержания:

«Поддерживая инициативу комсомольской организации, стахановцев и ИТР завода по строительству танковой колонны Иркутской области в подарок фронту ко дню 24-й годовщины героической Красной Армии

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Создать на объекте № 4 бригаду по сборке танковой колонны под руководством Борисова Л.В. в следующем составе:

Гаврилова Ф. – нач. сборки; Першина П. – нач. подготовки производства;

Сазонова В. – нач. планово-диспетчерской группы; Филимонова В. – начальник группы ОТК.

Сборку машин укомплектовать мастерами:

Денисевич А., Демешко С. – мастера по сборке и испытаниям; Шагалов А. – мастер по электрооборудованию; Бакин – мастер по комплектовке; Орленок – мастер по вооружению; Строганов – мастер по корпусам.

Группу подготовки производства укомплектовать:

Першин П. – нач. подготовки производства; Звякин – конструктор; Никитченко – технолог по электрооборудованию; Солнышкин – технолог сборки; Холмов – техник по инструменту; Червяков – зав. чертежным хозяйством; Бабенко – копировщик-архивариус; Молчанов – светокопировщик-чертежник; Каракин – руководитель инструментальной группы; Монастырский – конструктор по электрооборудованию; Носков – конструктор по машинам.

Планово-диспетчерскую группу укомплектовать: Сазонов В. – нач. группы; Савосько – ст. диспетчер; Смолин – рук. группы снабжения.

Группа ОТК: Филимонов В. – нач. группы; Сесь, Бугреев – завод 39; Фатеев, Зюзин.

2. На выполнение специального задания за бригадой закрепить следующих рабочих завода 39:

Петров – слесарь (ОТК объект 4); Крохин – слесарь гл. энергетика (объект 4); Зимин – слесарь цех 24; Попов – слесарь цех 15; Сороковиков – слесарь цех 14; Кольишкин – слесарь цех 3; Жилкин, Токарев, Фомин, Горячкин, Аксеновский, Шелехов, Пьянов – слесари цеха 47; Наумник, Жерменов, Одинцов – цех 22; Янкович – цех 7; Лаврентьев – сварщик; Корчагин, Загарнов, Заварзин, Сорокин, Агеенко, Миронов, Попко – ком-

плектовщики; Гринько – слесарь сборки корпусов; Ануфриев, Смирнов – слесари.

3. Начальнику бригады и руководителям групп немедленно приступить к выполнению спецзадания, обеспечив подготовку выпуска продукции по утвержденному мною графику.

4. Транспортному отделу выделять по заявкам Борисова автомашину ГАЗ-АА и трактор вне всякой очереди.

5. Нач. цеха 43 немедленно освободить площади к 8 часам 3/II с.г. по указанию нач. производства объекта № 4 и обеспечить работу бригады пневмоинструментом, шлангами.

6. Всем нач. цехов и отделов в целях быстрее выполнения задания всех вышеперечисленных рабочих и ИТР направить (временно) в распоряжение спецбригады. Срок – 3/II с.г.

7. Моему помощнику по найму и увольнению Ведяеву с 3/II с.г. произвести временный перевод рабочих, закрепленных за бригадой на объекте № 4.

9. Нач. механических цехов завода № 39, при поступлении заказов от бригады, изготавливать детали вне очереди согласно указаниям нач. производства тов. Матвеева Ф.М.

11. Гл. механику и его заместителю на объекте № 4 Капиталоборудовать рабочие места бригады верстаками, тисками. Срок – к 8 ч. 4/II с.г.

12. Нач. отдела инструментального хозяйства тов. Севостьянову обеспечить необходимым инструментом работу бригады.



И.Т. Петров – участник строительства танковой колонны «Иркутский комсомолец». 1950 годы

Участники постройки танковой колонны А.И. Денисевич и И.Т. Петров вспоминали, что к началу работ провели тщательную ревизию имеющихся запасных частей для танков. В наличии оказалось 8 новых бронекорпусов танков БТ-5 и 4 – танков Т-26, а также несколько требующих ремонта двигателей М-5, коробок передач и редукторов привода колесного хода, радиаторы и некоторые другие механизмы ходовой части.

Недостающие части пришлось приобретать на складах воинских частей Забайкальского военного округа, где хранилась поврежденная еще в боях на Халхин-Голе боевая техника, в том числе и танки серии БТ. С танков снимали практически все, что было пригодно для

сборки, каждая деталь шла в дело. Доставленные узлы подвергались промывке, разборке, контролю на пригодность, ремонтно-восстановительным работам, с последующей сборкой и регулировкой. Немало деталей изготавливали заново в механических цехах авиационного завода, причем в первую очередь.

Но особенно тяжело было с двигателями. Их с большим трудом находили на различных воинских складах: многие из них требовали серьезного ремонта. Отдельно приобреталось вооружение танков – пушки и пулеметы.

Участок общей сборки организовали в здании, где ранее находился танкоремонтный цех. Сюда трактором затаскивали корпуса танков, навешивали двигатели, устанавливали трансмиссию, ходовую часть, механизмы управления, монтировали электрооборудование. Завершали сборку установкой вооружения.

Большой объем работ выполняли П.А. Першин и его помощник И. Каракин, обеспечивая поставку деталей для сборки танков. По-ударному трудились слесари-сборщики И. Петров, А. Воймов, А. Агеенко, А. Сорокин, а также электрики А. Шагалов, А. Наумник и многие другие специалисты.

Контроль качества производил В.С. Филимонов, ставивший клеймо приемки по ходу процесса сборки. Работали днем и ночью. Отдыхали, когда не хватало каких-нибудь деталей или агрегатов.

Из-за проблем с комплектующими изделиями первые, готовые по сборке танки начали поступать только в феврале: оставалось провести их ходовые испытания, установить и пристрелять вооружение. Испытаниями танков руководил мастер А.И. Денисевич. Военную приемку осуществляли старший военпред – военинженер 3-го ранга С.Е. Мехлин и старший техник А. Шут.

Танки испытывали знакомым маршрутом – вдоль старого Московского тракта в сторону деревни Суховская, одновременно отлаживали работу двигателей, механизмов и узлов машин. У деревни Суховская делали остановку и проводили короткий осмотр сальников на течь, нагрев подшипников, шплинтовку пальцев гусениц.

В начале февраля на одном из ходовых испытаний танка БТ-5 побывали секретари ОК ВКП(б) К.И. Качалин, В.И. Иванов, начальник Управления НКВД И.И. Дошлов и другие, в сопровождении директора авиационного завода И.Б. Иосиловича. Все в галифе, в «сталинках», в хромовых сапогах. Высоким гостям предоставили возможность проехать на танке по испытательной трассе. После короткого пробега К.И. Качалин пожелал успеха в работе и спросил, будут ли готовы танки к 23 февраля:

– Если будут моторы, то да, – отвечали заводчане.

Но с моторами по-прежнему было худо, на половине танков они отсутствовали.

По настоянию старшего военпреда С.Е. Мехлина, заводчане производили также и отстрел установленного на танках вооружения. Он, как и прежде, происходил на полигоне завода тяжелого машиностроения им. Куйбышева, в районе 12 километра Якутского тракта.

Танковые пушки при стрельбе на полигоне, согласно техническим условиям, испытывали только на откат, а из пулеметов прицельно стреляли по специально изготовленному броневому щиту. Заключение по испытаниям вооружения давали военпреды завода им. Куйбышева.

Вскоре стало известно, что решением ОК ВКП(б) колонна танков включена в состав эшелона с подарками от Иркутской области для бойцов Западного фронта к Первомайскому празднику. Отправление эшелона намечено на 12 апреля, начальником его назначен секретарь ГК ВКП(б) М. Водопьянов. В состав делегации иркутян входили представители комсомола города и области. От авиационного завода сопровождение танковой колонны поручалось инженеру Виктору Самойловичу Филимонову, технику Анатолию Иосифовичу Денисевичу, а также Моисееву – эвакуированному в Иркутск «менжинцу», хорошо знающего Москву.

К отправке были подготовлены пять танков БТ-5 и два танка Т-26 с комплектом запасных частей и инструментов. На четырех танках Т-26 и БТ-5 моторы отсутствовали. Мастер Зырянов на башнях готовых танков старательно вывел белой краской надпись «Иркутский комсомолец». За три дня до указанного сро-



Сборка танка «Зоя Космодемьянская». Апрель 1942 года

ка последний восьмой танк прошел ходовые испытания и был предъявлен военпреду. Круглосуточно работая, установили на нем вооружение, покрасили, а перед самой отправкой на башне написали «Зоя Космодемьянская» и ниже – «Иркутск».

Готовые танки установили на восьми платформах, закрепили, что-то подкрашивая на ходу – по дороге высохнет, и по заводской ветке выкатили на маневровые пути станции Иркутск II.

Надо признать, что вошедшие в отправляемую колонну танки БТ-5 и БТ-26 со слабой броней, рассчитанной максимум на противодействие винтовочным пулям и осколкам снарядов, к тому времени являлись уже устаревшими. В открытых атаках, без авиационного и артиллерийского прикрытия эти танки в начале войны несли огромные потери. Но именно они прежде всего и дали первый отпор танкам Гота, Гудериана и Клейста.

Наибольших успехов танки стали достигать при нападении из засад в боях осенью 1941 года. Конечно, фронту больше требовались новые танки Т-34 и КВ, но тогда, в грозные дни 1942 года, и эти устаревшие машины были фронтовикам дороги. А в связи с большими потерями танков летом 1941 года, командование распределяло их едва ли не поштучно.

12-го апреля после торжественного митинга, на котором провозжающие просили передать фронтовикам наказ – крепче бить фашистов и заверить их, что тыл не подведет, эшелон с подарками отошел от центрального вокзала Иркутска. Его вагоны были загружены мясными продуктами, рыбными консервами, спиртом, теплой одеждой, бритвенными приборами, кисетами для табака, мундштуками, зажигалками, почтовой бумагой. Отличившимся бойцам от обкома и горкома комсомола везли именные часы.

В Иркутске II платформы с танками подцепили рядом с пассажирским вагоном, где находилась иркутская делегация, и отправили в далекий путь. И хотя эшелон шел под литером «А», что давало преимущество перед другими поездами, дорога от Иркутска до Москвы растянулась более чем на двадцать суток. Чем дальше удалялся эшелон от дома, тем чаще его останавливали на станциях и надолго ставили на каких-нибудь дальних от вокзала маневровых путях. Здесь же простаивали ходившие вне всякого расписания редкие пассажирские поезда, пропуская мчавшиеся на запад воинские составы.

Приходилось давать телеграммы в Наркомат железнодорожного транспорта с просьбой ускорить продвижение иркутского эшелона. На двенадцатые сутки закончились взятые с собой продукты, и обеды стали брать по комендантским талонам.

Первое мая встретили в пути. Вечером в вагоне провели праздничное собрание и, как смогли, организовали ужин. На столе даже бутылка вина появилась, предусмотрительно прихваченная в дорогу «менжинцем» Моисеевым.

Наконец подъехали к Москве. На календаре было 6-е мая 1942 года. В Главном автобронетанковом управлении Красной Армии, что находилось во 2-м доме Наркомата обороны на Васильевском спуске, В. Филимонова и А. Денисевича уже ждали. В приемной заместителя начальника управления генерала Лебедева получили указание – передать танки в 206 запасной полк 5-й армии, которым командовал подполковник Василевский.

На выделенной «эмке» иркутяне проехали по московским улицам до железнодорожной станции Лось, находившейся недалеко от Ярославского вокзала. Танки к этому времени уже были сняты с платформ и стояли на разгрузочной площадке с работающими двигателями. Далее колонной танки стали выдвигаться в район дислокации воинской части. За рычагами танка «Зоя Космодемьянская», шедшего вторым, сидел Анатолий Денисевич. Позднее Анатолий Иосифович вспоминал:

«Ехали быстро. В экипаже у меня помощник командира по технической части, решивший проверить танки на ходу. Он, хлопая по плечу, указывает, куда нужно поворачивать: по правому плечу, значит, направо, по левому – налево. Вскоре проехали поселок Костино. Затем путь шел через завалы больших сосновых сосен, противотанковых ежей, щетинившихся своими «рогами».

Дальнейшая дорога тоже была усыпана колючками из металлических уголков, «подкарауливающими» баллоны вражеских автомобилей. Наконец въехали в небольшой дворик. Вокруг – дома и лес. Жителей не видно».

Здесь и произошла передача колонны иркутских танков, одного из первых в стране боевых подарков фронтовикам.

Танки построили в ряд, перед ними – танкисты. Кроме командования полка и иркутян, на передаче присутствовало несколько десятков фронтовиков, приглашенных из других воинских частей 5-й армии, а также корреспондент газеты «Красная Звезда».

Все проходило быстро, по-военному. Открывая митинг, комиссар полка Терехов поблагодарил иркутян за ценный подарок и заявил, что танкисты с честью выполнят Первомайский приказ Народного Комиссара Обороны И.В. Сталина.

Командир полка подполковник Д.В. Василевский заверил иркутян, что колонну «Иркутский комсомолец» поведут в бой танкисты, не раз прославившиеся в схватках с немецкими оккупантами, и зачитал приказ о закреплении танков за экипажами полка:



Открытие торжественного митинга.

На первом плане в центре командир полка Василевский, справа – комиссар полка Терехов. На втором плане А. Денисевич (в кожаном пальто), правее В. Филимонов. 6 мая 1942 года

*Приказ
по 206 запасному стрелковому полку
от 6-го мая 1942 г. № 177.
Действующая Армия*

Товарищи красноармейцы, командиры, политработники, танкисты!

Сегодня мы принимаем от трудящихся Иркутской области драгоценный подарок – восемь боевых машин. Это еще раз подтверждает, насколько крепок и неразделим наш фронт и тыл, составляющий единый боевой лагерь, насколько сильна наша готовность к разгрому немецко-фашистских оккупантов.

Помните, товарищи, экипажи, которым непосредственно вручаются боевые машины, тем самым обрекаются высшим доверием народа, нашей партии и Советского правительства. Будьте же достойны этого высокого доверия.

Приказываю: танки, принятые от трудящихся Иркутской области, закрепить за экипажами:

Танк БТ-5 № 26840 имени Зои Космодемьянской: командир сержант Худенков И.Н., механик-водитель – старший сержант Пономарев А.С., башенный стрелок – сержант Ошустин В.И.

Танк БТ-5 № 112-4: командир танка младший сержант Валеев Ж.А., механик-водитель – красноармеец Коваль М.А., башенный стрелок – красноармеец Капков В.В.

Танк БТ-5 № 254-0: командир танка – сержант Филинов И., механик-водитель – старшина Власов Н.И., башенный стрелок – ефрейтор Анисимов В.М.

Танк БТ-5 № 0212-7: командир танка – старшина Зайцев Я.И., механик-водитель – старший сержант Ковтун В.В., башенный стрелок – красноармеец Новиков С.Г.

Танк БТ-5 № 172-47: командир танка – старшина Побрянский Г.К., механик-водитель – старший сержант Овсянин В.В., башенный стрелок – красноармеец Жулунов А.Д.

Танк БТ-5 № 172-45: командир танка – младший сержант Полосев И.Д., механик-водитель – красноармеец Березен А.Г., башенный стрелок – красноармеец Новиков С.И.

Танк Т-26 № 915486: командир танка – старшина Тутушкин Е.П., механик-водитель – старшина Кивасов И.О., башенный стрелок – красноармеец Гусев И.Ф.

Танк Т-26 № 915416: командир танка – старшина Попов Н.И., механик-водитель – сержант Смирнов В.Г., башенный стрелок – красноармеец Рябизов.

Поздравляю с вручением боевых машин, обязываю в совершенстве изучить эту грозную технику, стать мастерами своего дела, бить в упор немецко-фашистских захватчиков до их полного истребления.

*Командир 206 ЗСП подполковник Василевский
Военком 206 ЗСП батальонный комиссар Терехов
Начальник штаба 206 ЗСП капитан Парский*

После зачитания этого приказа танк с именем «Зои Космодемьянской» Анатолий Денисевич вручил сержанту И.Н. Худенкову – командиру лучшего комсомольского экипажа в части.



А. Денисевич вручает танк «Зоя Космодемьянская» командиру лучшего экипажа части сержанту И. Худенкову

Принимая боевую машину, Худенков говорил:

«Мы обязуемся бить врага, не жалея сил и самой жизни. Мы будем такими же стойкими в бою, какой была Зоя Космодемьянская».

Этот торжественный момент запечатлел на одном из своих фотоснимков корреспондент газеты «Красная Звезда».



С ответным словом выступает сержант И. Худенков

В своем кратком выступлении заводчанин Виктор Филимонов сказал, что сейчас трудящиеся Иркутской области трудятся с удвоенной и утроенной энергией и пожелал танкистам «крепче бить врага, а мы в тылу приложим все свое умение и силы, чтобы способствовать Красной Армии в разгроме гитлеровских полчищ в 1942 году». (Прим. 14).

Далее единодушно были приняты приветствия Народному Комиссару Оборона И.В. Сталину, а также коммунистам и комсомольцам Иркутской области. В последнем танкисты писали:

«Дорогие товарищи!

Сегодня мы, бойцы, командиры и политработники воинской части, где командиром части – подполковник Василевский и комиссар части – батальонный комиссар Терехов, на собранные вами средства получили боевые машины. Этот день еще раз показывает любовь и заботу тыла о своей героической Красной Армии, как крепость единства тыла и фронта, как общее желание ускорить выполнение боевого приказа Наркома Оборона СССР № 130 товарища Сталина:

«Всей Красной Армии добиться того, чтобы 1942 год стал годом окончательного разгрома немецко-фашистских войск и освобождения советской земли от гитлеровских мерзавцев».

В огне Великой Отечественной войны советского народа против гитлеровских захватчиков мы возмужали, окрепли и приобрели

рели необходимую силу для полного и окончательного разгрома немецко-фашистских войск...

Сделанные боевые машины по инициативе комсомола еще раз показывают, что нет в мире крепче и сильнее нашей советской молодежи. Боевые машины и среди них машина им. Зои Космодемьянской нами закреплены за лучшими мастерами своего дела, умеющими бить врага без промаха и бить врага на верняка. От наших пехотинцев, кавалеристов, артиллеристов, минометчиков, танкистов, летчиков и моряков врагу не уйти.

Мы надеемся, что и вы, находясь на трудовом фронте, дадите еще больше, еще лучшего качества боевые машины и оружие нашей Красной Армии. Каждая минута и час вашей работы приближают время и ускоряют выполнение приказа любимого Наркома Обороны, гениального полководца товарища Сталина. Первомайский приказ Наркома Обороны СССР влил в нас новую энергию, еще больше укрепил наши силы. Если товарищ Сталин сказал, так должно и быть, если товарищ Сталин приказал – приказ будет выполнен. Наши задачи ясны.

Под непобедимым знаменем Ленина-Сталина, под командованием великого полководца товарища Сталина – вперед к победе.

По поручению митинга подписали:

*Командир части – подполковник Василевский,
военком части – батальонный комиссар Терехов,
секретарь парторганизации – ст. политрук Сушенков,
секретарь комсомольской организации – политрук Бураков,
командиры и бойцы – Козырев, Соляр,
экипаж танка им. Зои Космодемьянской – Худенков,
Пономарев, Ошустин».*

На этом передача танковой колонны закончилась. Командир полка Василевский подал команду – «по машинам!». Экипажи быстро заняли свои места, хлопнули крышки люков, взревели моторы, и танки один за другим, плавно, без рывков, двинулись в сторону леса. Видно было, что за рычагами сидели не новички, а опытные танкисты.

Затем Василевский пригласил гостей в столовую на скромный дружеский ужин. Первый тост комиссара полка Терехова, конечно, был за Родину, за Сталина, за скорую Победу! Командир полка от всей души благодарил иркутян за столь дорогой для красноармейцев подарок. В конце ужина комиссар попросил иркутян встретиться с жителями освобожденного поселка Костино.

Встреча состоялась в клубе, который был очень похож на первый клуб авторемонтного завода – такой же засыпной барак. Светомаскировка не была еще отменена, и ни один лучик не

пробивался через закрытые черной тканью окна. Неяркий свет был и в переполненном зале. Заняты были все стулья, люди стояли в проходах, у стен. Иркутян провели в президиум, где уже сидело несколько человек. Первым выступил комиссар Терехов: представив гостей, он еще раз поблагодарил их за оказанную помощь в вооружении полка.

Иркутяне поведали, как строили танковую колонну на одном из заводов, из секретности не говоря, что он авиационный, и как сутками не выходили из цехов, следуя лозунгу «Не выполнил задание – не уходи». Анатолий Денисевич с гордостью говорил, что лично участвовал в сборке и испытаниях всех танков, а именно танк «Зоя Космодемьянская» сам довел до полка и вручил лучшему комсомольскому экипажу. Самые добрые слова иркутянам высказали жители освобожденного Костино. Встреча длилась около часа.

На следующий день Анатолий Денисевич был на приеме в Центральном Комитете ВЛКСМ, где первый секретарь ЦК Н.А. Михайлов вручил ему часы с выгравированной надписью: «А.И. Денисевичу. Май 1942 года. От ЦК ВЛКСМ».

Слух о том, что иркутяне привезли танковую колонну, дошел до бывшего директора ГАРЗ № 104 Ф.С. Белогорлова. Разыскав иркутян по телефону, он назначил им встречу в Главном автобронетанковом управлении. Следует напомнить, что после сдачи в Иркутске в сентябре 1941 года двух ремонтных походных баз ПРБ-54 и ПРБ-55, Федор Степанович прибыл в распоряжение Главного автобронетанкового управления Красной Армии. Здесь он был назначен начальником ремонтной базы, созданной на московском заводе «Подъемник», который в довоенное время занимался производством эскалаторов для метрополитена.

Теплая встреча иркутян с Ф.С. Белогорловым состоялась в присутствии генерала Лебедева в его кабинете. Рассказывает А.И. Денисевич:

«Зашли в знакомую приемную. Только мы собрались сообщить о передаче танков, но генерал остановил нас:

– Не надо, не надо, садитесь! Все знаю, все мне доложили. Спасибо вам, спасибо иркутянам. Ох, как нужны нам танки. – Потом обратился к Белогорлову:

– Федор Степанович, покажите им, что мы ремонтируем, все покажите, что латаем и чем воюем иногда.

Простившись с генералом, поехали на ремонтную базу. По дороге Федор Степанович рассказал, что в Иркутске остается его семья: две дочери и жена, которая работает на авиационном заводе, и ее пока не увольняют.

По прибытии на базу зашли в высокий светлый корпус, сплошь заставленный танками. Я старался внимательно рассмотреть танки фашистов – Т-1 и Т-2. Угловатые корпуса склепывались, в то время как наши БТ и Т-34 сваривались. Моторы немецких танков работали на бензине и горели исправно. Только наших тридцатьчетверок здесь не встретил. Этот легендарный танк, имевший дизельный мотор, в ремонт не поступал.

Увидев на немецком танке две пушки, торчащие из башни в разные стороны, невольно воскликнул:

– Это еще что за чудо, как же они стреляют?

Федор Степанович улыбнулся:

– А ты посмотри внимательно. Одна-то пушка деревянная.

Присмотрелся я, никак не пойму. Все покрашено в серый цвет, и отверстие в стволе есть, и амбразура тоже. Только взявшись за ствол, понял хитрость фашистов. Для устрашения все сделано, на психику рассчитано это дерево: пойми-ка в пылу боя, которая пушка стреляет, а которая – макет.

Посидел я в английском танке «Валентина», их нам союзники по ленд-лизу поставляли. Понравился он мне: без единой заклепки, корпус отлит из стали. Только уж очень тесно в нем. Однако Федор Степанович отозвался категорично: дрянь. И повел меня к другой «Валентине», прошитой навывлет немецким снарядом. Оказалось еще, что у танка и подвеска жесткая.

– А это еще что за машина? – спросил я, направляясь к большому угловатому танку с цилиндрической высокой башней и заклепками на броне.

– А это «Матильда». Название у танков почему-то женские, хотя танк мужского рода, и не прогулочный экипаж. Не будем смотреть «Матильду» – плохая машина. На, боже, что нам негоже, – закончил он поговоркой оценку танков союзников».

В Иркутск отправились с первым поездом, вышедшим из Москвы. Провожал иркутян Ф.С. Белогорлов. Посидели по русскому обычаю в купе, выпили привезенную им бутылку спиртного. Федор Степанович не питал надежды на скорую победу:

– Трудно будет нам всем, – говорил он, – но мы победим, наша армия знает, за что воюет и армией стал весь советский народ.

Потом, до отхода поезда, несколько минут сидели молча...

Вернувшись в Иркутск, делегаты узнали, что 27 апреля 1942 года по авиационному заводу вышел приказ № 433, в котором директор И.Б. Иосилович, «за выполнение спецзадания по строительству танковой колонны», приказал премировать денежными премиями лучших рабочих и ИТР спецбригады. Премии в размере 1200 рублей получили Л.В. Борисов, Н.А. Першин, Ф.Г. Гаврилов, В.С. Филимонов; по 1000 рублей – В.А. Заварзин, А.И.

Денисевич, А.И. Шагалов. Остальные члены спецбригады получили от 600 до 150 рублей.

Напомним, что по мере поступления моторов на оставшиеся четыре танка БТ-26 и БТ-5, была произведена их сборка и испытания. Танки ушли с завода на фронт в октябре 1942 года. Вместе с очередными подарками иркутян к 7 ноября, они были вручены танкистам 7-й отдельной армии под командованием генерал-майора Крутикова, входившей в состав Карельского фронта.

Вторая колонна танков с названием «Иркутский комсомолец» в составе двадцати танков Т-34 и двух Т-70 строилась в Нижнем Тагиле, и в марте 1943 года была передана 237 танковому полку. Танки сражались на Курской дуге, у Ольховатки и Понырей. Заместитель командира полка В.Д. Михеев с похвалой отзывался о танках. И на это строительство заводчане перечислили немалые денежные средства и ценности. (Прим. 15).

После передачи второй колонны танков на авиационный завод № 39 поступила телеграмма Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина:

«Директору завода и парторгу ЦК ВКП(б)

Прошу передать рабочим, работницам, инженерно-техническим работникам и служащим, собравшим, кроме ранее внесенных 4 500 000 рублей, дополнительно 11 000 050 рублей на строительство вооружения для Красной Армии и оказавшим помощь семьям фронтовиков и детям, пострадавшим от немецкой оккупации – мой братский привет и благодарность Красной Армии».

Тем временем многотысячный коллектив авиационного завода № 39 продолжал выпуск боевых самолетов для фронта. Уже с марта 1942 года ежемесячные поставки пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и на их базе тяжелых истребителей Пе-3бис составляли не менее 100 боевых машин. Серийный выпуск этих самолетов, за отличное качество называемых на фронте «иркутяночками», был закончен в августе 1942 года.

Следующим самолетом иркутян стал дальний бомбардировщик Ил-4, предназначенный для нанесения бомбовых ударов в глубоком тылу противника. При этом Государственный Комитет Обороны ставит перед заводом непростую задачу – выпустить первые бомбардировщики уже в ноябре. К середине декабря того тяжелейшего года завод досрочно выполняет задание правительства по освоению серийного производства новых самолетов и награждается переходящим Красным Знаменем ГКО. Одиннадцать раз ежемесячно вручалось заводу это почетное Знамя, и каждый раз это было большим праздником для коллектива. Кроме почета, всенародного признания и уважения, заводчане получали и

существенное материальное вознаграждение: денежные премии, продукты питания и ордера на дефицитные товары для дома. И в последующие шесть месяцев по итогам работы завод занимает вторые места по Наркомату авиационной промышленности.

Начиная с 1942 года на фронте стал ощущаться острый недостаток боеприпасов. Поэтому по заданию Наркомата авиационный завод приступил к массовому производству 82-мм противопехотных мин. Для этого был организован специальный цех, в который из других подразделений завода передали соответствующую оснастку по литью, приспособления и станки для механической обработки корпусов мин, изготовления стабилизаторов. Здесь в основном стала работать молодежь – выпускники ремесленного училища, подростки, оставившие учебу после окончания семи классов. Одной из самых ответственных операций была отливка корпусов мин с последующим отжигом перед механической обработкой. Эти операции выполнялись группой мастера А.А. Филатова, состоящей из бывших литейщиков авторемонтного завода.

Затем ребята обтачивали корпуса на токарных станках, производили общую сборку, девушки окрашивали готовые изделия, упаковывали в ящики. Вначале преобладал ручной труд. В сутки изготавливали не более 25–30 корпусов. Затем заводские рационализаторы механизировали ряд трудоемких операций, создали поточную линию из двадцати станков, и выпуск мин вырос до 1000 штук в сутки. Это обеспечивало стабильное выполнение плановых заданий. Упакованные мины переправляли в Новосибирск, где их снаряжали взрывчаткой, испытывали на отстрел и отгружали на фронт.

В 1942 году, несмотря на заводскую бронь, комсомольцы и молодежь авиазавода продолжали осаждать военкоматы, обращались в партком, в комитет комсомола и даже писали письма наркому обороны с одной просьбой – отправьте на фронт! Еще в 1941 году по мобилизации ЦК ВЛКСМ были направлены в парашютные части Красной Армии 80 молодых заводчан, в октябре на фронт уехали 45 комсомольцев-лыжников. 27 комсомольцев, в том числе секретарь комитета Н. Питиримов, члены комитета А. Белов, А. Чистяков и другие, были посланы на фронт в качестве политработников. В разное время ушли в партизанские отряды комсорг ЦК ВЛКСМ на заводе С. Левиков, комсомольцы Луговцев, Рогов, Сорокин – всего более 200 человек.

В августе 1942 года Иркутский обком ВЛКСМ объявляет призыв в знаменитый партизанский отряд «Буревестник», действующий на территории Карелии. В отряд ушли представители железной дороги и завода тяжелого машиностроения имени В. Куйбышева, комсомольцы авиационного завода. Среди них К. Суворов, В. Родин, М. Школьников, А. Муравьев, В. Матвеев,

А. Девятайкин, Е. Вертаева, К. Кайнова, С. Калущий и многие другие. (Прим.16).

Во второй половине 1942 года в городе произошло резкое сокращение запасов продовольствия, стал нарастать голод. И хотя авиационный завод как оборонное предприятие имел норму снабжения продуктами по первой категории, тем не менее их крайне не хватало. Выручали заводские подсобные хозяйства «Максимовское», «Труженик» и «Ударник». На многих сотнях гектаров выращивали рожь, ячмень, овес, картофель и другие овощи, занимались молочным и мясным животноводством. Продукция хозяйств поступала в рабочие столовые, детские сады, школы, больницы. Часть продуктов сдавалась государству для отправки на фронт.

Одновременно завод являлся шефом тридцати одного колхоза и десяти МТС области. Кроме помощи в уборочную страду, заводчане ремонтировали автомашины, тракторы, плуги, сеялки, бороны, другой сельхозинвентарь.

В период подготовки к весенне-полевым кампаниям огромный объем ремонтных работ в подсобных хозяйствах и подшефных колхозах выпадал на опытных специалистов бывшего авторемонтного завода. Разбившись на бригады, они восстанавливали изношенные и изготавливали на заводе новые запчасти, производили переборку и регулировку машин. Завод помогал мастерским МТС в обеспечении требуемыми материалами, оборудованием, инструментом.

В течение всего 1943 года многотысячный коллектив авиационного завода продолжал строительство бомбардировщиков Ил-4. Этими самолетами пополнялись дивизии Авиации дальнего действия (АДД), командовал которой генерал А.Е. Голованов – бывший начальник Восточно-Сибирского управления ГВФ, будущий Главный Маршал Авиации. Подчинялась дальняя авиация непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования.

В сентябре 1943 года, согласно приказу Наркомата авиапромышленности, завод, не прекращая выпуска самолетов Ил-4, приступает к организации производства дальних тяжелых бомбардировщиков Ер-2 – самых крупных из советских бомбардировщиков периода Великой Отечественной войны. Отличительной особенностью этих бомбардировщиков являлись дальность полета до 5000 километров, бомбовая нагрузка свыше двух тонн и мощное оборонительное вооружение. В АДД тяжелые бомбардировщики Ер-2 стали поступать весной 1944 года.

В августе того года завод освобождается от выпуска самолетов Ил-4 и получает новое задание Наркомата – на базе бомбардировщика Ер-2 построить четыре 10-местных пассажирских варианта с повышенной комфортностью. Самолет, получивший обозначение Ер-2ОН (особого назначения), предназначался для

полетов высшего командного состава Красной Армии и членов правительства СССР на дальние расстояния. На заводе Ер-2ОН называли «самолетом для Сталина». Ер-2ОН изготавливали с особой тщательностью и подвергали строжайшему контролю. В 1945 году самолеты были готовы: два из них успешно совершили в Москву беспосадочные перелеты, а два доставлены к месту назначения на железнодорожных платформах.

К весне 1945 года полки дальней авиации, вооруженные иркутскими «Ерами», приступили к активным боевым действиям. Бомбардировщики наносили удары по военно-морским базам Восточной Пруссии, топили немецкие транспорты в Балтийском море. Крупный массированный налет был совершен на город-крепость Кенигсберг, после чего основательно разрушенный город был взят советскими войсками.

Неописуемо радостными и счастливыми были победные майские дни 1945 года. Тысячи людей с восторгом слушали сообщение о полной и безоговорочной капитуляции фашистской Германии. В этот и последующие дни на заводе проводились многочисленные митинги и собрания, принимались приветствия в адрес ЦК ВКП(б) и Советского правительства. Весомый вклад в общую Победу внесли иркутские авиастроители: всего за годы войны было построено и передано фронту 2174 бомбардировщика.

Со второй половины 1945 года начался отъезд эвакуированных москвичей из Иркутска, а в 1946 году он принял массовый характер. Уезжали профессионалы, настоящие мастера с огромным опытом самолетостроения.

Особенно большие потери произошли в инженерно-техническом составе завода: из тысячи требуемых ИТР на заводе осталось немногим более ста человек, и заменить уехавших было просто нечем. Возник острейший кадровый дефицит. Как и в довоенное время, на инженерные должности вновь стали назначать техников, мастеров, опытных практиков. При этом рассматривали каждого кандидата, его способности, результаты работы, профессиональный потенциал.

Обратили внимание и на бывших работников авторемонтного завода № 104, которые к окончанию войны вполне освоили профессии самолетостроительного производства. Главным бухгалтером был назначен Сычев Иван Филиппович, главным энергетиком Царегородцев Василий Георгиевич. Руководителями цехов, отделов и других подразделений авиационного завода стали Петров Иван Тимофеевич, Ипполитов Лаврентий Павлович, Томенко Николай Федорович, Маркеев Иван Панфилович, вернувшиеся с фронта Шихарбеев Василий Андреевич, Богородский Владимир Никандрович, Денисевич Георгий Иосифович и другие.



Иван Филиппович Сычев – главный бухгалтер авиазавода. 1950 годы



Василий Андреевич Шихарбеев – руководитель подразделения авиазавода. 1950 годы



Василий Георгиевич Царегородцев – главный энергетик авиазавода. 1950 годы



Николай Федорович Томенко – председатель исполкома Иркутского горсовета. 1960 год

После работы в военном представительстве вернулся на завод Анатолий Иосифович Денисевич. Известными специалистами авиазавода являлись И. Мощинский, Л. Борисов, М.Я. Крутер, Н. Замоздра, В.И. Вылегжанин, Е. Алексеенко, А. Крюков.

Крупным административным руководителем становится Томенко Николай Федорович. В 1956 году он избирается секретарем парткома авиационного завода, в 1958 году – первым секретарем Ленинского райкома КПСС. В 1960–1962 годах Томенко Н.Ф. работает председателем исполкома Иркутского городского Совета депутатов трудящихся.

В послевоенные и последующие годы коллектив авиационного завода строит самолеты практически всех ведущих отечественных самолетостроительных ОКБ: А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина, О.К. Антонова, А.С. Яковлева, А.И. Микояна, П.О. Сухого, Г.М. Бериева, и поставляет Военно-Космическим Силам страны современную и востребованную боевую технику. В настоящее время Иркутский авиационный завод – филиал ПАО «Корпорация «Иркут»» – считается одним из лучших предприятий российского авиапрома.

9. Память о делах Иркутского комсомола

Шли годы. Мысль об увековечении памяти патриотических дел иркутских комсомольцев в годы войны была высказана на семинаре комсомольских пропагандистов в декабре 1966 года Ильей Иннокентьевичем Кузнецовым – известным сибирским историком, доктором исторических наук, профессором, кстати, уроженцем поселка Иннокентьевский. Идея понравилась комсомольским вожакам города Александру Калмыкову и Анатолию Коцарю. Одобрил ее и Николай Францевич Салацкий – председатель исполкома Иркутского горсовета. Вскоре началась работа по претворению этой идеи в жизнь. Илья Иннокентьевич принимал в этом самое деятельное участие.

Решено было соорудить памятник – танк на углу улиц Декабрьских Событий и 1-й Советской, для чего выделили часть территории бывшего парка усадьбы Сукачева. Для установки танка на высоком постаменте, как в других городах страны, уже не было времени, поэтому выбранную площадку немного приподняли и замостили каменными плитами.

Спустя годы найти танки БТ-5 или Т-26, входившие в состав первой танковой колонны «Иркутский комсомолец», оказалось невозможным, и на площадке решили поставить танк Т-34, поскольку этими машинами в основном была вооружена 2-я одноименная танковая колонна иркутян.



Установка танка-памятника на площади Советской. Март-апрель 1967 года

Доставленный в Иркутск танк Т-34-85 принадлежал одной из танковых частей Забайкальского военного округа. Капитан, сопровождающий танк в Иркутск, передал И.И. Кузнецову «Формуляр машины танка Т-34-85 № 4100885». В нем значилось:

«Машина выпуска военного времени, участвовала в боях и сражениях в годы Великой Отечественной войны в 1944–1945 гг. под гор. Ковель, Люблин, Вроцлав и другими. Закончила путь в Праге (Чехословакия) в мае 1945 г. Прошла более 10 тыс. километров, а в послевоенный период – 4424 км. Имеет три пробоины от снарядов. Старый формуляр сгорел в машине. Данный формуляр заведен по выпуску из капитального ремонта в 1964 г. воинской частью п/п П75094.

Начальник ОТК в/ч п/п Сергеев»

В формуляре также подробно зарегистрированы все стадии ремонта танка в 1964–1967 годах, вплоть до отправления его из Читы в Иркутск.

На следующий день после установки танка случилось непредвиденное: предприимчивые иркутяне сняли с него навесные баки для горючего, установленные вдоль бортов. Пришлось на

месте изыскивать и приваривать новые баки, а заодно и заваривать люки танка.

Незадолго до открытия танка-памятника И.И. Кузнецов через архив Министерства обороны не без труда разыскал адрес бывшего командира 206 запасного стрелкового полка Д.В. Василевского, который принимал первую танковую колонну «Иркутский комсомолец». Давид Вениаминович оказался генерал-майором. (Прим. 17). В Киев, где проживал генерал, от имени горкома ВЛКСМ было послано официальное приглашение на открытие танка-памятника.

7-го мая 1967 года исполнительный комитет Иркутского городского Совета депутатов трудящихся опубликовал решение № 292 «О создании площади «Советской», в котором говорится:

«В ознаменование предстоящего юбилея – 50-летия Советского Социалистического государства, исполнительный комитет городского Совета депутатов трудящихся решает:

1. Создать в городе Иркутске на месте пересечения улиц 1-я Советская и Декабрьских Событий площадь и именовать ее «Советской».

2. В ознаменование 22-й годовщины разгрома фашистской Германии, в день праздника Победы 9-го мая 1967 года установить на данной площади в память о Победе танк Т-34, построенный в числе 7-ми колонн в период Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. на средства, собранные комсомольцами Иркутской городской комсомольской организации.

3. Городскому отделу коммунального хозяйства внести необходимые изменения в план города.

Председатель исполкома городского Совета депутатов трудящихся Н. Салацкий.

Утром 9 мая 1967 года у танка собралось огромное количество иркутян. На временной трибуне – председатель горисполкома Н.Ф. Салацкий, генерал В.П. Воронченко – командующий бронетанковыми частями ЗабВО, генерал Е.Д. Гайдаенко и главный гость торжества – генерал Д.В. Василевский. Здесь же Герои Советского Союза И.А. Рубленко, А.Ф.Смирнов, М.А. Андреев и руководители ГК ВЛКСМ.

Открыл торжественный митинг Н.Ф. Салацкий. В своем выступлении он говорил, что в суровые годы войны фронт и тыл были единым лагерем. Отныне боевой танк, один из колонны «Иркутский комсомолец», – вечный символ этого могучего единения!



Танк-памятник готов к торжественному открытию. Май 1967 года

С большим вниманием было выслушано выступление генерала Д.В. Василевского:

«Мы назвали первый танк вашей колонны именем мужественной девушки-партизанки, именем Зои Космодемьянской. Танк прошел всю войну, и сейчас я обращаюсь к вам, молодые иркутяне, комсомольцы области – будьте достойны отцов и братьев ваших, помните – в мире неспокойно, берегите, укрепляйте силу нашей Родины!»

После митинга перед трибуной под звуки духового оркестра прошли строевым шагом воины Иркутского гарнизона и следом все присутствующие на этом торжественном событии. Вечером в честь дня Великой Победы состоялось факельное шествие иркутян. Под звуки орудийного салюта колонна с зажженными факелами от бульвара им. Ю. Гагарина двинулась к танку-памятнику, где провели еще один митинг.

В те годы у танка собиралось немало молодежи и школьников послушать рассказы о строительстве танковых колонн для фронта, о вкладе иркутских комсомольцев в дело великой Победы. Нередко здесь выступал и Анатолий Иосифович Денисевич – один из строителей первой танковой колонны «Иркутский комсомолец». В 1970 году у танка-памятника торжественно от-



Анатолий Иосифович Денисевич рассказывает о строительстве танковой колонны.
Начало 1970-х годов

мечалось 35-летие победы советского народа в Великой Отечественной войне.

В Первомайские и Октябрьские праздники у танка выстраивались колонны воинов Иркутского гарнизона, курсантов ИВАТУ,



Митинг у танка в честь 30-летия Победы в Великой Отечественной войне. 1975 год

училища гражданской авиации и следовали на площадь Кирова, где проходя чеканным шагом перед трибунами, открывали демонстрации трудящихся города.

Вот уже более 50 лет, словно на боевом посту, стоит танк Т-34. На его постаменте – отлитая из металла надпись:

«Колонна танков «Иркутский комсомолец» построена на средства комсомольцев города и области на Иркутском авиационном заводе и передана воинской части в мае 1942 г. под Москвой».

Пройдя с ожесточенными боями по Европе, танк стоит как олицетворение народного подвига, где воедино слились усилия фронта и тыла, стоит как символ памяти. У его подножья всегда лежат цветы, много играющих детей.

Не забывают о строительстве танковой колонны и на Иркутском авиационном заводе. Напоминает об этом событии памятная доска на одном из цехов его филиала.

В настоящее время празднование дня Великой Победы по традиции начинается у танка. Здесь собираются многочисленные колонны «Бессмертного полка», молодежных объединений «Юнармии», роты почетного караула. Праздник начинается с короткого митинга, после которого колонны начинают движение к центру города, постоянно пополняясь новыми участниками – кадетами, казаками, курсантами Восточно-Сибирского института МВД, ветеранами Великой Отечественной войны. Под звуки военного оркестра вступают колонны на площадь графа Сперанского, где в торжественном шествии отдадут долг памяти всем, кто внес вклад в общую Победу над фашизмом.



Памятная доска на цехе авиационного завода. 2018 год

Послесловие

На этом заканчивается повествование о малоизвестных страницах истории авторемонтного завода № 104. Материалы книги отражают не только производственную деятельность завода: в них много рассказов и воспоминаний ветеранов, помогающих воспроизвести живые детали неповторимой атмосферы тех лет. Автор искренне надеется, что читатели смогут получить объективную картину о работе завода в тот непростой период.

В процессе работы над книгой, с трепетом узнавал автор имена первостроителей авторемонтного завода, которые в труднейшие годы возводили производственные корпуса, строили жилой поселок, осваивали непростые профессии ремонта автобронетехники, радовались жизни, с оптимизмом смотрели в будущее. Оказалось, что некоторые из них были хорошо знакомы автору в период работы на авиационном заводе в 1970–1980-х годах. Особенно запомнилось общение с Иваном Тимофеевичем Петровым – начальником одного из цехов заготовительно-штамповочного производства, в котором автор с группой инженеров занимался автоматизацией операций штамповки на основе робототехники. Если бы знать, что спустя много лет придется по крупицам собирать историю авторемонтного завода, не счесть вопросов, которые могли быть заданы Ивану Тимофеевичу, прошедшему трудовой путь с авторемонтным заводом от начала и до конца, участнику строительства первой танковой колонны «Иркутский комсомолец».

Сегодня ветеранов авторемонтного завода уже нет с нами, но они и их дела навсегда должны остаться в нашей исторической памяти. Этому и посвящена настоящая книга.

Автор выражает слова искренней благодарности Анатолию Валериановичу Лукьянову, Светлане Григорьеве Русовой – дочери директору завода 1934–1937 гг., Тамаре Александровне Вещуевой, Людмиле Михайловне Самариной, Елене Алексеевне Спириной, Александру Ивановичу Ганину, Елене Ефремовне Смагло, родственникам Анатолия Иосифовича Денисевича за ценные сведения и переданные документы, касающиеся довоенной деятельности авторемонтного завода.

Особую признательность автор выражает Ивану Ивановичу Козлову – писателю, историку за профессиональные советы при редактировании этой книги.



Встреча автора книги с Русовой Светланой Григорьевной – дочерью директора завода Г.Р. Глезера-Егора.
2018 г.

Примечания

Прим. 1. По другим воспоминаниям ветеранов, дирекция строительства авторемонтного завода размещалась на 5-й улице (ныне Ленинградская) в только что отстроенном новом доме А. Голубя – железнодорожного мастера паровозного депо станции Иннокентьевская.

Прим. 2. Международный юношеский день (МЮД) – международный праздник молодежи, проводившийся в 1915–1945 годах. Установлен решением Бернской международной социалистической конференции молодежи в апреле 1915 года, в целях мобилизации молодежи на борьбу за мир, против империалистической войны.

В России МЮД впервые был проведен в сентябре 1917 года. Он отмечался массовыми демонстрациями, митингами молодежи. В СССР проводился как день интернациональной солидарности и трудовых успехов молодежи в социалистическом строительстве.

Празднование МЮДа в 1930-е годы иркутяне отмечали парадами военизированных организаций молодежи, проходившими на площади им. С. Кирова, гулянием в саду им. Парижской Коммуны с концертами и показом кинофильмов, грандиозными фейерверками.

Прим. 3. Виктрола – вид фонографов (патефоны, граммофоны), выпускавшихся в первой половине XX века фирмой «Victor» Inter.

Прим. 4. Разумов Михаил Осипович (1894–1937 гг.) Родился в гор. Глухове Черниговской губернии. В 1919–1920 гг. – начальник политуправления военного округа в городе Одесса, политинспектор частей Южного фронта. В 1920–23 гг. – секретарь Рыбинского, Орловского губкомов, Башкирского, Татарского обкомов ВКП(б).

В 1931 году Наркомат тяжелого машиностроения СССР принял решение о строительстве в Казани крупного авиастроительного комплекса, состоящего из ряда заводов, включая моторостроительный. План был активно поддержан Татарским обкомом ВКП(б). Однако надо было заручиться одобрением И.В. Сталина. С этой целью и отправился в Москву первый секретарь обкома ВКП(б) М.О. Разумов. На встрече присутствовали М.И. Калинин, К.Е. Ворошилов, Г.К. Орджоникидзе и другие руководители страны. Историки о той встрече писали следующее.

На вопросы Сталина – есть ли в Татарии кадры строителей, дорожная сеть, стройматериалы, электроэнергия, опыт больших строек – Разумов отвечал, что пока всего этого нет.

– Так что же у вас есть для того, чтобы осуществить такую грандиозную стройку? На что вы рассчитываете? – спрашивает Сталин.

– У нас, товарищ Сталин, есть совесть и честь народа. И на это мы очень рассчитываем. Когда я отправлялся к Вам, товарищи просили передать, что народ Татарии гордится доверием партии и правительства и ничего не пожалеет для того, чтобы в республике был воздвигнут авиационный комбинат.

– Ну что ж, давайте стройте, – медленно проговорил Сталин.

С ноября 1933 года М.О. Разумов – первый секретарь Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б). При нем в Иркутске широко развернулось

строительство промышленных предприятий, введены в строй действующие авторемонтный и авиационный заводы. В марте 1937 года, «в целях укрепления руководства городской парторганизацией», М.О. Разумов избирается первым секретарем Иркутского горкома ВКП(б).

Прим. 5. Был на заводе еще один легковой автомобиль – большой и роскошный «Фиат» синего цвета, приобретенный в Свердловске. Даже по тем временам это был старинный, дореволюционной постройки автомобиль, а фирма «Фиат» имела огромный авторитет у автомобилистов. Тогда говорили, что это был царский лимузин, и этому можно было верить. Салон обит розовым шелком, с такими же розовыми занавесками на окнах, розовыми сидениями, позолоченными дверными ручками и поднимающейся стеклянной перегородкой от водителя. На передних крыльях – огромные фары-прожекторы, фирменный золоченный знак «Фиат» по синей эмали на облицовке. Тщательно сработанные части и детали, даже пробка радиатора с вделанным термометром говорили о штучности изготовления автомобиля, его большой стоимости. Где и по каким дорогам он ходил в бурные годы революции и Гражданской войны, как сохранился и попал на завод, осталось загадкой. Ветераны предполагали, что лимузин был личным автомобилем императрицы при дворе Николая II, а может быть, одной из великих княжон – дочерей императора. Розовый цвет обивки салона, позолота говорили о том, что автомобиль принадлежал женщине. Даже запахом тонких духов отдавало от всего этого. Автомобиль имел большую удобную кабину, много приборов на щитке, включая часы, что считалось тогда роскошью. Много интересного было и под капотом. Бросался в глаза массивный латунный карбюратор и мерный бачок. Это был вакуум-насос, подающий из основного бака горючее, которое точными порциями самотеком попадало в карбюратор. Такое устройство системы питания давало возможность контролировать расход горючего с большой точностью. Дальнейшая судьба этого автомобиля неизвестна.

Прим. 6. С середины 1930-х годов технические директора заводов именуются главными инженерами.

Прим. 7. Нейман Константин Августович был одним из высших чинов РККА, имел звание комкора. Родился в 1897 в городе Митава Курляндской губернии, латыш по национальности. В 1916 году призван в армию. Участник Первой мировой войны. Последний чин в старой армии – прапорщик. Член партии большевиков с 1917 года.

В Красной Армии с июля 1918 года. Активно участвовал в Гражданской войне, занимал командные должности в соединениях Восточного фронта. При разгроме войск барона Унгерна в Монголии в 1921 году командовал экспедиционным корпусом. Был награжден двумя орденами Красного Знамени. В 1924–1928 годах находился на высоких должностях в РККА, но вскоре был переведен в резерв РККА и был назначен помощником начальника Военно-промышленного управления ВСНХ СССР.

С июня 1934 года Нейман находился в распоряжении Наркомата тяжелой промышленности, где был утвержден управляющим 8-м главком (Главное управление танковой промышленности, которое с 1932

года именовалось Спецмаштрестом). Поэтому К.А. Неймана можно с полным основанием считать одним из первых организаторов танковой промышленности СССР. За выдающийся вклад в производство танков в стране и поставку их Красной Армии награжден орденом Ленина.

Комкор Нейман был арестован 21 июня 1937 года. После ареста он длительное время держался стойко и не подписывал предложенные ему фальсифицированные протоколы допросов. Он был не единожды подвергнут изощренным методам допроса. Сил Константина Августовича хватило на два месяца. Затем он сдался и признал себя участником подрывной вредительской организации в оборонной промышленности.

В судебном заседании 5 ноября 1937 года К.А. Нейман от своих показаний отказался, назвав их вымышленными. Однако по приговору суда он признан виновным в том, что в 1936 году был завербован в число участников антисоветского военно-фашистского заговора, существовавшего в РККА, и, по заданию руководителей этого заговора, проводил вредительскую работу по срыву производства танков, вовлек в организацию ряд лиц, через которых осуществлял вредительство. Кроме того, вел шпионскую работу в интересах одного из иностранных государств. За все это был лишен воинского звания «комкор» и приговорен к высшей мере наказания – расстрелу. Приговор приведен в исполнение в тот же день.

В ходе дополнительной проверки архивно-следственного дела на К.А. Неймана в 1954–1955 годах было доподлинно установлено, что оно сфальсифицировано от начала до конца.

Прим. 8. На авторемонтном заводе было известно, что Д.Г. Айбер в период учебы в автобронетанковой академии был знаком с Павлом Аллилуевым, братом жены Сталина, и поддерживал с ним дружеские отношения.

Середина 30-х годов для страны была временем авиационных триумфов. Перелеты и рекорды летчиков вызывали всеобщее ликование. Совершались и рекордные автомобильные пробеги, из которых наиболее известным был пробег автомобилей ГАЗ-А по пустыне Кара-Кум.

Заручившись поддержкой П. Аллилуева, который к тому времени стал начальником автобронетанкового управления РККА, Д.Г. Айбер также планировал осуществить рекордный пробег на танках из Иркутска в Москву. После внезапной смерти Аллилуева в 1938 году, связанной с арестом многих сотрудников автобронетанкового управления, мечту о пробеге пришлось оставить.

Айбер погиб в первые дни войны, не доехав до фронта. Их эшелон попал под бомбежку фашистской авиации.

Прим. 9. Ныне сохранившийся, но значительно поредевший и вытоптаный сквер находится на прежнем месте. Сквер лишился скульптур, на его территорию выдвинулись дворовые постройки близлежащих домов, значительную часть занимает совершенно нелепое и чуждое строение под торговую точку. В конце 1980-х годов сквер был огорожен ажурной металлической оградой, но в «лихие 90-е» исчезла и она. О прежнем сквере напоминает лишь одна уцелевшая скульпту-

ра женщины с ребенком на руках, которую можно назвать «Материнство».

Прим. 10. При доставке на понтонах бутового камня произошел несчастный случай: один из понтонов перевернулся, и люди оказались в холодной воде Ангары. Находившийся на соседнем понтоне начальник цеха сборки забортных двигателей Николай Бакунович бросился на помощь, но неудачно прыгнул с понтона и погиб. С ним погибли молодые рабочие Субботин и Титов.

Прим. 11. После закрытия кладбище простояло до лета 1941 года. Весной здесь распускалась сирень, густо пахло цветущей черемухой. В дни поминовения усопших их родственники украшали могилки цветами, скромными венками. Не забывали заводчане и комсомольцев, погибших при пожаре в декабре 1935 года, посещали их братскую могилу. На сохранившейся схеме поселка Ленино в 1940 году еще обозначены кладбище и польский костел.

Кладбищенский покой был нарушен в начале Великой Отечественной войны, когда авторемонтный завод стал филиалом авиационного завода. В то время отдаленную территорию филиала и завода соединили железнодорожной веткой, которая прошла через кладбище. Железнодорожную ветку прокладывали силами заключенных, лагерь которых находился неподалеку. Это явилось началом уничтожения Иннокентьевского кладбища. По рассказам ветеранов, в течение первой военной зимы кладбище не стало. Его вековой лес и деревянные надгробия были варварски уничтожены и пущены на дрова. И уже весной 1942 года опустевшее кладбище стало превращаться в картофельное поле, причем посадки сопровождалась серьезными конфликтами с родственниками умерших. В дни поминовений картофельные рядки пестрели букетиками цветов, оставленных на бывших могилах.

После войны посадки картофеля прекратились, и на этом месте образовался обширный, заросший густым многотравьем пустырь. Лишь высокий железный крест, одиноко и горестно стоявший на краю пустыря, до середины 1950-х годов напоминал о существовавшем здесь Иннокентьевском кладбище.

В настоящее время, в нетронутых строительством местах бывшего кладбища, еще находятся останки умерших, и неплохо бы отметить это историческое место путем воссоздания кусочка прежнего хвойного леса, с подобающим памятным знаком.

Прим. 12. Первый секретарь комитета ВЛКСМ завода № 104 Анатолий Ширшов – майор, командир батальона, погиб в боях за освобождение Белоруссии в сентябре 1943 года. А.И. Денисевич посвятил ему свое стихотворение, опубликованное в заводской газете «Иркутский авиастроитель» 8-го мая 1997 года. Приводится в сокращении.

Памяти друга

*В Иркутске бомбы не рвались.
Сюда не долетали пули.
Но как условна тишина! –
В сердцах сибиряков слились.*

*Любовь и ненависть – две бури.
В которых слышалось: война...
Война... Она внесла свои законы
В рабочий ритм. Рубеж твой – у станка,
Бессонный труд, мозоли на руках...
На фронт идут, идут, идут вагоны.
«Ты нужен здесь!» Но молодость упряма,
В жестокий бой душа тебя зовет:
«До встреч, друзья. Прощай, родной завод.
Трудись, станок. Не надо плакать, мама».
Сбылась твоя мечта – солдатом стать!
Когда на фронт с завода провожали
Тебя товарищи, друзья, родные, мать,
Они наказ на подвиг не давали.
Бой фронтовой и тяжкий труд в тылу.
Плечом к плечу тогда шагали рядом.
Ты знал, за Родину в любой огонь пойдут
Твой комсомол, надежная бригада.
Увидел сам, фашизм несет какое горе –
Об этом матери подробно написал.
Но умолчал о смертном, жарком бое.
Когда обжег ладони о металл.
Не жаловался ты, как тяжело было.
В засаде сутками – под носом у врага.
Когда в окопе мерзлом тело стыло
И под огнем тащили «языка»...
Из «похоронки» мы не много знаем
О том, как встретил смерть к лицу лицом.
Навек склонилось траурное знамя
Над братскими могилами бойцов.
– Ты пал в бою, и путь твой славен,
И память о тебе жива.
А век, который ты оставил,
Не до конца еще отбушевал.*

Прим. 13. С поста директора авторемонтного завода «Ирзолото-транс» Кучинский Александр Антонович ушел добровольцем на фронт. В боях был ранен, награжден многими правительственными наградами. После войны работал в производстве шарикоподшипников. Обладая врожденным талантом изобретателя, имел в творческом активе около десятка востребованных авторских свидетельств на свои изобретения.

Прим. 14. История приказа о наступлении была такова. Измотав противника в ходе оборонительных боев под Москвой, 6 декабря 1941 года советские войска перешли в контрнаступление, в результате которого фронт отодвинулся от столицы на 100–250 км.

5 января 1942 года на совещании Ставки Верховного Главнокомандования И.В. Сталин говорил: «Немцы в полной растерянности от поражения под Москвой, они плохо подготовились к зиме. Сейчас самый

подходящий момент для перехода в общее наступление обеспечения победы над Германией уже в 1942 году».

Ставка и Генштаб приступили к разработке нового стратегического плана общего наступления Красной Армии. Вместе с тем военная разведка и органы госбезопасности доносили, что главный удар Германия готовит на юге советско-германского фронта. Однако эти данные не были учтены. Ставка и Генштаб считали наиболее вероятным нанесение удара на московском направлении.

Как отмечают историки, это было стратегическим просчетом. Оценка обстановки показывала, что ближайшая задача должна заключаться в активной стратегической обороне советских войск без масштабных наступательных действий, в накоплении мощных обученных резервов и боевой техники – только после этого можно было перейти в решительное наступление. Вопреки сложившейся обстановке, И.В. Сталин директивой от 8 апреля 1942 года приказал командующим ряда фронтов перейти в наступление, чтобы заставить вермахт израсходовать свои резервы.

Однако расчеты на скорейшее истощение фашистских войск не оправдались, а тактика Генштаба, построенная на сочетании обороны и наступления одновременно на нескольких направлениях, привела к катастрофическим результатам.

В мае немцы начали наносить удары по линии наших войск. Наступление немцев развивалось столь же стремительно, как и в 1941 году. Оставлена Одесса, после Керченской катастрофы пал Севастополь. Затем поражение наших войск под Харьковом. Неудачной оказалась попытка прорыва блокады Ленинграда наступлением 2-й ударной армии, которая в конце мая попала в окружение. В конце июля был сдан Ростов, потерян Донбасс, и немецкие войска устремились на юг к нефтяным месторождениям главного Кавказского хребта. В августе 1942 года немецкие войска вырвались к Волге. Начиналась Сталинградская битва.

В этой драматической обстановке И.В. Сталин подписал знаменитый приказ № 227 «Ни шагу назад».

Прим. 15. На пожертвования иркутян, кроме двух танковых колонн «Иркутский комсомолец», были построены колонны «Иркутский железнодорожник», «Иркутский колхозник», «Черемховский шахтер».

Прим. 16. Сергей Калущий работал учителем в школе № 37 до 1942 года. С началом Великой Отечественной войны он в числе первых явился в военкомат, но в призыве в армию ему было отказано из-за поврежденных пальцев на левой руке. Когда в августе 1942 года Иркутский обком ВЛКСМ объявил призыв в партизанский отряд «Буревестник», действовавший на территории Карелии, Сергей свой шанс не упустил. Он ушел в отряд с группой комсомольцев, оставив жену Надю, которая готовилась стать матерью. 6 ноября 1942 года у станции Сегежа комсомольцы приняли присягу на верность Родине. Базы партизан создавались на советской территории, и чтобы совершать дерзкие набеги на врага, нужно было переходить линию фронта и все нести с собой – боеприпасы, продовольствие в рюкзаках, которые весили до пятидесяти килограмм. А потом были тяжелые переходы по

лесам и болотам Карелии, бои с гарнизонами белофиннов, подрыв автомобилей и орудий, поджоги складов с боеприпасами. Сергей Калущкий был включен в состав первой делегации партизан, посетившей комсомольцев Иркутска с письмом-рапортом о победах в Карелии. Вернувшись в отряд, Сергей с партизанами вновь совершает глубокие рейды по тылам противника и в одном из боев героически погибает.

Не смогла пережить гибель Сергея Калущкого его жена Надя: через несколько месяцев она скончалась. Родившуюся дочь Таню взяла на воспитание мать Сергея – Анна Герасимовна Луковникова.

Прим. 17. Профессору И.И. Кузнецову удалось получить биографические данные генерала Василевского.

Василевский Давид Вениаминович родился в 1895 году в деревне Фелезы Бобруйского района Белоруссии. Участвовал в Первой мировой войне. С 1918 года в Красной Армии, воевал в Гражданскую войну. После войны окончил институт народного хозяйства им. Плеханова. В 1932 году вновь был призван в армию. В начале Великой Отечественной войны командовал полком в 3-й армии Западного фронта, с боями выходил из окружения. С октября 1941 года по август 1942 года – командир 206 запасного полка, затем заместитель командира 53-й стрелковой дивизии (1942–1944 гг.). С мая 1944 года – командир этой дивизии.

20-го апреля 1945 года Василевскому Д.В. присвоено воинское звание генерал-майор. После войны служил в научно-исследовательском отделе высших военных курсов «Выстрел» и в 1959 году вышел в отставку. Его ратный труд отмечен орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 3-й степени, Отечественной войны 1-й степени, Богдана Хмельницкого и Красной Звезды.

Приложения

Приложение 1.

Список первостроителей-ударников завода, премированных на слете 6.4.1934 г.

Щукин Василий Игнатъевич. Год рождения 1890. Рабочий стаж – 3 года. На ГАРЗе работает с сентября 1933 года. Ударник. Производственное задание выполняет на 137 %. Работает в качестве чернорабочего. Красный партизан. Взысканий нет.

Изосимов Иван Иванович. Год рождения 1900. Рабочий стаж с 1926 года. На ГАРЗе работает с 9/11.1932 года. Ударник. Производственные задания выполняет на 102 %. Работает каменщиком. Из крестьян. Взысканий нет.

Попова Нина Николаевна. Год рождения 1910. Рабочий стаж – 8 лет. На ГАРЗе работает с 1932 года. Ударница. Производственные задания выполняет на 100 %. Работает бригадиром штукатуров. Взысканий нет.

Тирских Федор Николаевич. Год рождения 1903. Производственный стаж – 5 лет. На Гарзе с сентября 1933 года. Ударник. Производственные задания выполняет на 100 %. Работает плотником. Взысканий нет. Из крестьян-середняков.

Махонькина Феоклиста Васильевна. Год рождения 1915. На ГАРЗе работает с сентября 1933 года. Ударница. Работает подносицей. Производственные задания выполняет. Взысканий не имеет. Из крестьян-бедняков.

Абрахман Махмуд Аштафович. Год рождения 1912. Рабочий стаж – 8 лет. На ГАРЗе работает с 10 октября 1932 года. Ударник. Комсомолец. Производственные задания выполняет. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Нипершин Павел Андреевич. Год рождения 1898. Рабочий стаж – 22 года. На ГАРЗе работает с ноября 1933 года. Чернорабочий. Ударник. Производственные задания выполняет. Взысканий не имеет.

Абраменко Сергей Алексеевич. Год рождения 1909. Рабочий стаж – 8 лет. На заводе с 1932 года. Землекоп. Производственные задания выполняет на 120 %. Взысканий не имеет. Батрак.

Чикарев Андрей Семенович. Год рождения 1897. Производственный стаж – 12 лет. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Взысканий не имеет. Из крестьян.

Васильев Дмитрий Иванович. Год рождения 1916. Рабочий стаж – 3 года. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 137 %. Взысканий нет. Из крестьян.

Лимонов Матвей Васильевич. Год рождения 1909. Рабочий стаж – 7 лет. На ГАРЗе с января 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Терпугов Тимофей Васильевич. Год рождения 1909. На ГАРЗе с августа 1932 года. Производственный стаж 4 года. Плотник. Ударник. Производственные задания выполняет на 115 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-бедняков.

Калинин Петр Степанович. Год рождения 1900. Рабочий стаж – 4 года. На ГАРЗе с октября 1933 года. Рабочий лесорамы. Ударник. Производственные задания выполняет на 120 %. Взысканий не имеет. Крестьянин-бедняк.

Гурин Петр Иванович. Год рождения 1885. Рабочий стаж 15 лет. На ГАРЗе с июля 1933 года. Ударник. Производственные задания выполняет на 110 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-бедняков.

Туракова Мария Савельевна. Год рождения 1909. Рабочий стаж с 1926 года. На ГАРЗе работает с декабря 1933 года. Подносчица. Ударница. К работе относится хорошо. Взысканий не имеет. Батрачка.

Петрова Александра Александровна. Год рождения 1916. Рабочий стаж – 4 года. На ГАРЗе с января 1934 года. Подносчица. Ударница. Дисциплинирована. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Яковлев Иван Андреевич. Год рождения 1905. Производственный стаж работы 3 года. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-средняков.

Соловьев Сергей Захарович. Год рождения 1912. Рабочий стаж с 1929 года. На ГАРЗе с апреля 1933 года. Молотобоец. Ударник. Производственные задания выполняет на 110 %. Взысканий не имеет.

Пушин Василий Васильевич. Год рождения 1898. Рабочий стаж с 1924 года. На ГАРЗе с апреля 1933 года. Возчик. Ударник. Производственные задания выполняет на 125 %. Взысканий нет.

Боровиков Михаил. Год рождения 1913. На ГАРЗе работает с апреля 1933 года. Ударник. Взысканий не имеет. Из крестьян-бедняков.

Воронин Илья Александрович. Год рождения 1884. Рабочий стаж – 18 месяцев. На ГАРЗе работает с мая 1933 года. Ударник. Производственные задания выполняет на 140 %. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Гилев Василий Петрович. Год рождения 1914. Рабочий стаж с 1930 года. На ГАРЗе с октября 1932 года. Конюх. Лучший ударник. Производственные задания выполняет на 114 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-средняков.

Бошун Егор Михайлович. Рабочий стаж 6 лет. На ГАРЗе работает с апреля 1933 года. Печник. Ударник. Производственные задания выполняет на 108 %. Дисциплинирован. Из рабочих.

Фалалеева Дарья. Рабочий стаж 12 лет. На ГАРЗе работает с сентября 1933 года. Подносица. Лучшая ударница. Производственные задания выполняет на 105 %. Из рабочих.

Агафонов Иван Яковлевич. Год рождения 1892. Рабочий стаж – 28 лет. На ГАРЗе с июня 1933 года. Бригадир чернорабочих. Ударник. Взысканий не имеет. Из крестьян-бедняков.

Бринкин Михаил Тихонович. Год рождения 1893. Рабочий стаж – 19 лет. Работает на ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Из крестьян-бедняков.

Лазарев Петр Иванович. Год рождения 1913. Рабочий стаж – 7 лет. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Звеньевой штукатуров. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Дисциплинирован. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Павликов Григорий Михайлович. Год рождения 1908. Рабочий стаж работы – 7 лет. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Производственный план выполняет на 130 %. Взысканий не имеет. Крестьянин-середняк.

Лыков Андриан Иванович. Год рождения 1913. Рабочий стаж – 7 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Ударник. Производственный план выполняет на 150 %. Взысканий не имеет. Крестьянин-середняк.

Кошелев Андрей Иванович. Год рождения 1912. Рабочий стаж – 3 года. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственный план выполняет на 130 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-середняков.

Ларионов Павел Семенович. Год рождения 1904. Рабочий стаж – 8 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Плотник. Ударник. Производственный план выполняет на 120 %. Дисциплинирован. Из крестьян-батраков.

Даншов Николай Петрович. Год рождения 1904. Рабочий стаж – 10 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-середняков.

Севенко Андрей Ильич. Год рождения 1904. Рабочий стаж – 16 лет. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Звеньевой штукатуров. Ударник. Производственные задания выполняет на 160 %. Активный общественник. Взысканий не имеет.

Лактионов Федор Григорьевич. Год рождения 1901. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 160 %. Дисциплинирован.

Пискарев Денис Иванович. Год рождения 1885. Рабочий стаж – 33 года. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 160 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-середняков.

Михеев Сергей Петрович. Год рождения 1902. Рабочий стаж – 14 лет. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Дисциплинирован. Взысканий не имеет. Из крестьян.

Михеев Андриан Петрович. Год рождения 1894. Рабочий стаж – 24 года. На ГАРЗе с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 160 %. Взысканий не имеет. Из крестьян-середняков

Сосновский Степан Андреевич. Год рождения 1912. Рабочий стаж – 22 года. На ГАРЗе с сентября 1933 года. Возчик. Ударник. Производственные задания выполняет на 108 %. Отношение к лошадям хорошее. Взысканий не имеет. Из крестьян-середняков.

Лихваренко Иван Тихонович. Год рождения 1909. Рабочий стаж – 6 лет. На ГАРЗе с апреля 1933 года. Конюх. Ударник. Хорошее отношение и уход за лошадьми. Взысканий не имеет.

Лаптев Денис Степанович. Год рождения 1914. Рабочий стаж – с 1930 года. На ГАРЗе с июня 1933 года. Плотник. Ударник. Ежемесячно перевыполняет производственные задания. Взысканий не имеет. Из крестьян-середняков.

Востриков Ефим Ильич. Год рождения 1904. Рабочий стаж с 1924 года. На ГАРЗе работает с февраля 1933 года. Плотник. Ударник. Ежемесячно перевыполняет производственные задания. Взысканий не имеет.

Ашканов Алексей Федорович. Год рождения 1904. Трудовой стаж – 4 года. На ГАРЗе работает с февраля 1933 года. Плотник. Ударник. Ежемесячно перевыполняет производственные задания. Из крестьян-бедняков.

Сыродоев Петр Петрович. Трудовой стаж – 27 лет. На ГАРЗе работает более года. Столяр. Лучший ударник. Производственные задания выполняет на 120 %. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Васильев Степан Игнатович. Рабочий стаж – 2 года. На ГАРЗе с ноября 1933 года. Столяр. Ударник. Производственные задания выполняет на 120 %. Общественник. Из крестьян.

Нечухина Пелагея Гавриловна. Год рождения 1890. Рабочий стаж – с 1914 года. На ГАРЗе работает с октября 1933 года. Подносица штукатуров. Ударница. Превышает норму производственного задания. Из рабочих.

Мурашкина Мария Ильинична. Год рождения 1898. Рабочий стаж – с 1930 года. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Подносица штукатуров. Ударница. Из крестьян-бедняков.

Лактионова Мария Ивановна. Рабочий стаж – с 1931 года. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Подносица. Ударница. Производственные задания выполняет на 138 %. Из крестьян.

Баранова Елизавета Семеновна. Рабочий стаж – с 1932 года. На ГАРЗе работает 8 месяцев. Подносчица. Ударница. Из крестьян-батраков

Шпицина Александра. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Штукатур. Ударница. Замечаний нет. Из рабочих.

Пискарева Анна Тимофеевна. Рабочий стаж – с 1925 года. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Подносчица. Ударница. Из крестьян-батраков.

Громов Исаак Николаевич. Год рождения 1902. Рабочий стаж – 12 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Звеньевой в бригаде маляров. Производственные задания выполняет на 110 %. Взысканий нет. Из крестьян-батраков.

Фомичев Сергей Васильевич. Год рождения 1906. Рабочий стаж – 8 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Маляр. Ударник. Производственные задания выполняет на 130 %. Взысканий нет. Из крестьян-батраков.

Рыжов Григорий Карпович. Год рождения 1895. Рабочий стаж – 11 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1934 года. Штукатур. Ударник. Производственные задания выполняет на 150 %. Взысканий нет. Из крестьян-средняков.

Пахомов Степан Семенович. На ГАРЗе работает 2 года. Бригадир лесорамы. Ударник. Производственные задания выполняет на 110 %. Дисциплинирован. Хороший администратор. Из крестьян-батраков

Перевалов Михаил Петрович. Рабочий стаж – 15 лет. На ГАРЗе с 1932 года. Работник пилорамы. Ударник. Производственные задания выполняет на 110 %. Дисциплинирован. Из крестьян.

Золотухин Семен Максимович. Рабочий стаж – 8 лет. На ГАРЗе работает более года. Землекоп. Ударник. Производственные задания выполняет на 115 %. Взысканий нет. Из крестьян-бедняков.

Абдрахан Иван. Год рождения 1912. Рабочий стаж с 1927 года. На ГАРЗе более года. Землекоп. Ударник. Производственные задания выполняет на 110 %. Замечаний нет. Из рабочих.

Аборкин Иван Алексеевич. Год рождения 1913. Рабочий стаж – 5 лет. Землекоп. Лучший ударник. Производственные задания выполняет на 120 %. Активный общественник. Замечаний не имеет. Из крестьян-бедняков.

Гарусин Михаил. Год рождения 1913. Рабочий стаж – 6 лет. На ГАРЗе работает 8 месяцев. Каменщик. Ударник. Производственные задания выполняет на 110 %. Замечаний нет. Из крестьян-бедняков.

Савченко Афанасий Алексеевич. Год рождения 1873. Рабочий стаж – 16 лет. На ГАРЗе работает 8 месяцев. Печник. Ударник. Производственные задания выполняет на 108 %. Замечаний не имеет. Из крестьян-бедняков.

Селезнев Михаил Николаевич. Год рождения 1888. Рабочий стаж – 28 лет. На ГАРЗе работает 8 месяцев. Маляр. Ударник. Производственные задания выполняет на 108 %. Дисциплинирован. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Науменко Александр Николаевич. Год рождения 1902. На ГАРЗе работает более года. Маляр. Ударник. Производственные задания выполняет на 108 %. Дисциплинирован. Взысканий не имеет. Из крестьян.

Зарубин Ефим Иванович. Рабочий стаж – 20 лет. На ГАРЗе с августа 1933 года. Плотник. Лучший ударник. Производственные задания выполняет на 109 %. Замечаний не имеет. Из рабочих.

Буксов Николай Поликарпович. Год рождения 1908. Рабочий стаж – 7 лет. На ГАРЗе работает с февраля 1936 года. Плотник. Ударник. Производственные задания выполняет досрочно. Взысканий не имеет. Из крестьян-бедняков.

Романько Максим Семенович. Год рождения 1904. Рабочий стаж – 3 года. На ГАРЗе работает 1 год. Плотник. Ударник. Производственные задания выполняет досрочно. Общественник. Из крестьян-средняков.

Марев Александр Павлович. Год рождения 1908. Рабочий стаж – 7 лет. На ГАРЗе работает 7 месяцев. Плотник. Ударник. Производственные задания выполняет досрочно. Взысканий не имеет. Из крестьян-средняков.

Загвозкин Григорий Петрович. Год рождения 1901 год. Рабочий стаж – 5 лет. На ГАРЗе работает 1 год. Плотник. Ударник. Производственные задания выполняет досрочно. Из крестьян-средняков.

Гончарова С.И. Рабочий стаж – с 1920 года. На ГАРЗе работает с сентября 1933 года. Производственные задания выполняет на 150 %. Ударница. Профорг паросилового хозяйства. Взысканий не имеет. Из крестьян-батраков.

Попов Афанасий. Рабочий стаж – 2 года. На ГАРЗе с октября 1933 года. Ударник. Производственные задания выполняет на 150 %. Взысканий не имеет. Из крестьян.

Сизов В. Рабочий стаж – с 1920 года. На ГАРЗе с сентября 1933 года. Кузнец. Ударник. Производственные задания систематически выполняет на 156 %. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Власов Михаил. Рабочий стаж – 18 лет. На ГАРЗе работает с декабря 1933 года. Кузнец. Ударник. Систематически перевыполняет производственный план. Взысканий не имеет.

Клепиков. На ГАРЗе с сентября 1933 года. Кузнец. Ударник. Систематически перевыполняет план. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Федоров. На ГАРЗе работает с марта 1934 года. Производственные задания перевыполняет. Взысканий не имеет. Из рабочих.

Приложение 2.

Ударники завода, занесенные на Красную Доску почета им.
1 мая в 1934 году.

Левандо – начальник производственного корпуса.

Собакин – помощник начальника производственного корпуса.

Философов – начальник отдела главного механика.

Колпаков – заведующий производственным отделом.

Лебедев – прораб монтажных работ.

Сударев – мастер модельного цеха.

Таранович – мастер литейного цеха.

Жмакин – бригадир монтажников.

Блажевич – начальник инструментальной кладовой.

Абов – бригадир электросварщиков.

Тыньян, Андреев, Алексеев – бригадиры производственных бригад.

Чернышев, Бушмакин, Козлаков – электромонтеры цехов.

Грязнов, Мерц Александр – слесари.

Мерц Яков – бригадир мотористов.

Лазутин, Островская – техники-строители.

Селезнев – помощник начальника строительной конторы.

Манухин – помощник начальника столярной мастерской.

Межевой – бригадир краснознаменной бригады плотников.

Сазонов, Сидоров – бригадиры бригад плотников.

Крючкин, Абраменко – бригадиры бригад землекопов,

Шипицына, Михеев – бригадиры бригад штукатуров.

Фомочкин – бригадир каменщиков.

Изотов – каменщик.

Пискунова – подносица.

Рябокоть – шофер.

Приложение 3.

Выписка из приказа № 1 по Государственному Авторемонтному Заводу № 104 от 2 мая 1934 г.

За ударные темпы в работе, за систематическое перевыполнение планов работ и высокие показатели в социалистическом соревновании премировать:

Евсюкова И.Ф. строгальщика – виктролой.

Истомина В.М. жестящика отдела главного механика – виктролой.

Гериссен Я. инструктора мех. цеха – виктролой и грамотой 2-й пятилетки.

Синякова токаря мех. цеха – виктролой.

Абова мастера горячего цеха – виктролой и благодарность в приказе.

Мерц А.Я. слесаря автосборки – виктролой.

Уварова заведующего учебным комбинатом – фотоаппаратом.

Селюкова В. техника строительной конторы – виктролой.

Островскую техника строительной конторы – виктролой.

Зеленина Н.Е. плотника строительной конторы – виктролой.

Махонькина В.К. техника по учету – виктролой.

Середу Ф.А. столяра строительной конторы – виктролой.

Меркулова И.А. мастера по отоплению – виктролой.

Рейхбаумана Ф.Я. врача сан. организации – виктролой.

Никифорова М.Ф. бригадира гужевого транспорта – виктролой.

Иванова Г.А. зав. гуж. транспортом – виктролой и грамотой 2-й пятилетки.

Каюкову К.В. табельщицу – виктролой.

Гурова С.Д. грузчика центрального склада – виктролой.

Сычева И.Ф. бухгалтера главной конторы – виктролой.

Шеловских А.С. повара ОРСа – виктролой.

Будаловского В.И. слесаря гаража – виктролой.

Рябокonia С.С. шофера гаража – виктролой и грамотой 2-й пятилетки.

Пилихина отдел материального снабжения – виктролой.

Садовскую Р.В. пионервожатую школы № 20 – виктролой.

Ницетюка Р.И. наборщика типографии – виктролой.

Вестермана Н. профорганизатора мех. цеха – виктролой.

Владимирова совхоз – виктролой.

Похабова техника – виктролой и грамотой 2-й пятилетки.

Лепихину зав. секретариатом – виктролой и почетной грамотой.

*Юдовича агента – виктролой и благодарностью в приказе.
Андреева Ю.Н. бригадира мех. цеха – виктролой и благодарностью в приказе.*

*За показатели, образцовую и честную работу премировать:
Сотникова Н.У. слесаря отдела главного механика – пальто.
Гаврилова П. старшего кочегара отдела главного механика – виктролой.*

Глушкова М.В. бригадира чернорабочих – пальто.

Голубя А.Ф. – пальто и грамотой 2-й пятилетки.

Рябокonia токаря механического цеха – пальто.

Богданова Н. токаря механического цеха – пальто.

Некрасова бригадира механического цеха – пальто.

Литвиненко бригадира механического цеха – пальто.

Скрипника В.М. кузнеца механического цеха – пальто.

Полянского И.С. кузнеца механического цеха – пальто.

Грязнова М.П. шофера автосборки – пальто.

Мерца Влад. слесаря автосборки – пальто.

Сазонова И.И. контролера ОТК – пальто и грамотой 2-й пятилетки.

Федоренко А.Х. плотника строительной конторы – пальто.

Павова В.П. плотника строительной конторы – пальто.

Непомнящего П.Ф. маляра строительной конторы – пальто.

Шипицину Ф.Н. маляра строительной конторы – пальто.

Никитина А.Н. водопроводчика – пальто.

Фомина К.П. конюха гужевого транспорта – пальто.

Лапина А.А. шофера гаража – пальто.

Низовцеву К. наборщицу типографии «За ударную стройку» – пальто.

Коренкова совхоз – пальто.

Пинтегова мастера монтажников – пальто и благодарностью в приказе.

За участие в общественной жизни завода, за поднятие производительности труда и выполнение плана премировать:

Жмакина И.П. механика ОГМ – часами.

Козлакова электрика ОГМ – часами.

Блажевича И. зав. инструментальной – часами и благодарностью в приказе.

Орова сварщика гальванического цеха – часами.

Данилова бригадира автосборки – часами.

Чалова Б.А. зав. мастерской учебного комбината – часами.

Михеева бригадира штукатуров строительной конторы – часами.
Бурдеева А.К. мастера по отоплению – часами.
Безгодова техника отдела подготовки производства – часами.
Леничо Н. грузчика центрального склада – часами.
Козарева Т.Н. шофера гаража – часами.
Зоот отдел материального снабжения – часами и благодарность в приказе.
Кузнецова начальника конторы – часами.
Чекулаева В.М. электромонтера ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Попова А.П. кочегара ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Шурукина Н. слесаря ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Белослудцева А.П. слесаря бригады ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Мацевского И.И. теплотехника ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Максимова А.Я. слесаря ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Желонкина строгальщика ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Алексеевского нормировщика ОГМ – хлопчатобумажным костюмом.
Кремлева бригадира механического цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Гиконова С.С. токаря механического цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Григорьева токаря механического цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Калинишева фрезеровщика цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Чувалко токаря механического цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Седых И. литейщика – хлопчатобумажным костюмом.
Шадрина сварщика – хлопчатобумажным костюмом.
Федорова К.А. молотобойца кузнечного цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Мушекова Ф.С. кузнеца кузовного цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Зайцева Г. молотобойца кузнечного цеха – хлопчатобумажным костюмом.
Шагалова А.П. мастера автосборки – хлопчатобумажным костюмом.
Суркова И.С. строительная контора – хлопчатобумажным костюмом.
Бричалину А. подносицу – хлопчатобумажным костюмом.
Рогачеву И.И. подносицу – хлопчатобумажным костюмом.

Загородного Е.И. землекопа стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Третьякова М.Л. плотника стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Шутова И.М. плотника стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Броженова Ф.С. плотника стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Беляева Ф.И. плотника стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Бархатенко С.Н. плотника стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Андреева И.А. штукатура стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Якунина Е.Д. каменщика стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Зайцева А.М. плотника строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Афонькина Н.С. плотника стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Васильева С.И. столяра стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Белянова И.И. плотника строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Сыроедова П.И. столяра строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Гарусина М. каменщика стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Симакова В.Н. плотника строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Ломакина А.А. плотника строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Кузьмина Е.Ф. плотника строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Попова Д.Н. плотника строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Громова И. бригадира маляров – хлопчатобумажным костюмом.

Фомичева В.С. маляра строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Старожимского И.Н. столяра стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Антошкина М.Л. столяра стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Гурева Г.Р. столяра строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Распутину М.И. подносицу стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Бахтева С.П. бетонщика стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Бабенцеву Д.Т. подносицу стройконторы – хлопчатобумажным костюмом.

Гжанова землекопа строительной конторы – хлопчатобумажным костюмом.

Медведева Ф. строительная контора – хлопчатобумажный костюм.

Распутина Ф. склад ГСТМ – хлопчатобумажным костюмом.

Чулева М.А. водопроводчика склада ГСТМ – хлопчатобумажным костюмом.

Анучина С.М. склад ГСТМ – хлопчатобумажным костюмом.

Семенова Н.А. склад ГСТМ – хлопчатобумажным костюмом.

Зарева П.Я. склад ГСТМ – хлопчатобумажным костюмом.

Фролова А.А. кочегара пожарной охраны – хлопчатобумажным костюмом.

Кострицкого Е.Т. рабочего пожарной охраны – хлопчатобумажным костюмом.

Стендееву П.Н. медсестру – хлопчатобумажным костюмом.

Жагунову П.И. уборщицу больницы – хлопчатобумажным костюмом.

Замородную Ф.И. уборщицу 5-го барака – хлопчатобумажным костюмом.

Русанову А.Д. уборщицу бани – хлопчатобумажным костюмом.

Ювко А.Д. коменданта – хлопчатобумажным костюмом.

Метелину П.А. повариху детских яслей – хлопчатобумажным костюмом.

Воронина И.А. возчика гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Миронченко И.Т. конюха гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Митько П.Е. санитаря гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Толстихина А.С. возчика гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Сосновского С.А. конюха гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Глазунова Г.Е. рабочего гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Кудрявцева Н.Д. возчика гужевого транспорта – хлопчатобумажным костюмом.

Панкратова В. грузчика центрального склада – хлопчатобумажным костюмом.

Мосарева Е.С. грузчика центрального склада – хлопчатобумажным костюмом.

Золотова В.М. бухгалтерия – хлопчатобумажным костюмом и благодарностью.

Ядова И.А. бригадира ОРСа – хлопчатобумажным костюмом.

Черных М. рабочего ОРСа – хлопчатобумажным костюмом.

Владимирова А. рабочего ОРСа – хлопчатобумажным костюмом.

Приложение 4

Работники ГАРЗ № 104, особо отмеченные в честь 17-й годовщины Октябрьской революции.

1. Глезер-Егор Григорий Романович.

Член партии с 1917 года, организатор Красной Гвардии в одном из районов города Ленина, за что был награжден знаком, приравненным к ордену Красного Знамени.

Премирован именными часами.

2. Канануха Александр Федорович.

Член ВКП(б) с 1929 года, партизан с 1917 по 1921 годы. Воевал на Уральском фронте против генерала Дутова и против Колчака в отряде Блюхера. Ранен, контужен, был представлен к ордену Красного Знамени. В настоящее время работает инженером.

Премирован комплектом постельных принадлежностей: матрац, 2 простыни, 1 байковое одеяло, 6 метров ткани на полотенца.

3. Козлов Осип Давыдович.

Партизан в 1919–1920 годах, воевал на Тасеевском фронте. В настоящее время работает в социально-бытовом секторе. Ударник.

Премирован одним поросенком, кроватью и полным комплектом постельных принадлежностей.

4. Ковальчук Анисий Васильевич.

Партизан в 1919–1920 годах. Воевал в отряде Зверева против Колчака. Стрелок охраны.

Премирован джемпером, шалью, 6-ю метрами ткани на полотенца

5. Павлов Гавриил Иванович.

Член ВКП(б) с 1917 года. Партизан отряда Лебедева в 1917–1920 годах. В настоящее время работает контрольным мастером.

Премирован годовалой телкой, детям по 3 кг конфет, пряников, сахара.

6. Вересов Михаил Ефимович.

С 1918 года партизан в отряде Каландаришвили. 31.X.1918 в числе 7 человек расстреливался белогвардейцами в Тункинской долине.

Премирован мужским пальто.

7. Изотов Андрей Иванович.

Партизан с 1918 по 1921 год. В настоящее время работает в ОРСе.

Объявлена благодарность.

Библиография

1. *Агапитов М.Н., Чащин С.Н.* Пожарное дело в истории освоения и развития Восточной Сибири (1661–1950 гг). – Иркутск, 2006.– 504 с.
2. *Богданов Л.* Над голубыми глазами озер. –Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1976.
3. *Богородский В.Н.* Но ты мне улица родная. В книге «Дорога в небо». – Иркутск: ООО Артиздат, 2004. – 448 с. илл.
4. *Богородский В.Н.* Это были 30-е годы... // «За коммунизм». Газета парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и дирекции ИАЗ. 1981.
5. *Ванюков Д.А., Гнусарьков А.А.* Великая Отечественная война. – М.: ООО ТД «Издательство Мир книги», 2007. – 240 с.: ил.; цв. вкл. 16 с. – (История России)
6. *Денисевич А.И.* На Забайкальском фронте. В книге «Дорога в небо». – Иркутск: ООО Артиздат, 2004. – 448 стр. Ил.
7. *Денисевич А.И.* Танки едут на фронт. Там же.
8. *Денисевич А.И.* Иркутский комсомолец // «За коммунизм». Газета парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и дирекции ИАЗ. 21 февраля 1975 г
9. *Денисевич А.И.* Был такой авторемонтный // «Иркутский авиастроитель». Газета ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут». 30 июня 1994 г.
10. *Емельянов Ю.В.* Сталин: На вершине власти. – М.: Вече, 2002. – 544 с. (Досье без ретуши).
11. *Земсков В.Н.* Народ и война: Страницы истории советского народа накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938–1945.– М., 2014. – 288 с.
12. Иркутская летопись: 1661–1940 гг. / Составитель, автор предисловия и примечаний Ю.П. Колмаков. – Иркутск: «Оттиск», 2003. – 848 с. Ил.
13. *Кузнецов И.И.* Комсомольская колонна // «Советская молодежь». 9 мая 1967 г.
14. *Кузнецов И.И.* О танке-памятнике «Иркутский комсомолец». В книге «Страницы жизни историка». – Улан-Удэ: Издательско-полиграфический комплекс ВСГАКИ, 2001. – 315 с.
15. *Кузнецов И.И.* «Шрапнелью небылиц по опаленной броне «тридцатьчетверки» / Восточно-Сибирская правда. 24 мая 1996 г.
16. *Маркеев И.П.* Это было в 30-е годы // «За коммунизм». Газета парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и дирекции ИАЗ. 7 сентября 1982 г.
17. ОГУ «Государственный архив Иркутской области». Завод № 104 Народного комиссариата танковой промышленности СССР. Фонд № Р-2470. Описание № 1. Дела постоянного хранения за 1934–1941 годы.

18. ОГКУ «Государственный архив новейшей истории Иркутской области». Завод № 104. Ф. 297. Оп. 1. Ед. хр. 10, 17 18, 20, 21. Протоколы партбюро и партийных собраний завода за 1934–1936 годы.

19. Ордена Ленина Забайкальский: История ордена Ленина Забайкальского военного округа. – М.: Воениздат, 1980. – 374 с., 28 л. Ил.

20. *Пшеничная М.* Живая история школы // «Иркутский авиастроитель». Газета ОАО «Научно-производственная корпорация «ИРКУТ», 24 января 1995 г.

21. Приказы и распоряжения по НКАП по НКАП и ПГУ. 1941 год. Центральный архив ИАЗ. Д. 1. Ч. 2. Л. 12.

22. *Стародумов В.П.* Они были первыми // «За коммунизм». Газета парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и дирекции ИАЗ. 6 апреля 1978 г.

23. *Свирин М.Н.* Броня крепка. История советского танка. 1919–1937. –М.: Яуза, ЭКСМО. 2005. – 384 с. Ил.

24. Танковая колонна «Иркутский комсомолец» // Газета «Красная звезда». 8 мая 1942 года. № 106 (5170).

25. ФГУ «Российский Государственный Архив Экономики». Г. Москва.

– Выписки из докладов о работе Треста специального машиностроения и объяснительные записки к годовым отчетам за 1934–1939 гг.

– Приказы Наркома оборонной промышленности СССР № 336с от 22 августа 1939 года и Наркома авиационной промышленности СССР № 19к от 8 февраля 1939 года.

26. *Хвоцевский Г.И.* Броню ковал и авиазавод // «Байкал-61». Газета патриотического воспитания №№ 7–8. Июль – август 2014 г. С. 12–13.

27. *Хвоцевский Г.И.* Немеркнущие огни Дворца. – Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2017.

28. *Хвоцевский Г.И.* Страницы истории авиационного завода № 39 им. Менжинского: от Москвы до Иркутска: хроникально-документальная история. Издание 2-е, дополненное. – Иркутск: изд-во ООО «Типография «Иркут», 2012. – 453 с., ил.

29. *Чаркова А.А.* Символ мужества // «За коммунизм». Газета парткома, профкома, комитета ВЛКСМ и дирекции ИАЗ. 1984.

Содержание

Об авторе и его публикациях	3
Введение	4
1. Начало строительства авторемонтного завода	8
2. Предпусковой период	22
3. Ввод завода в эксплуатацию	25
4. Становление завода	31
4.1 Начало ремонта боевой техники	32
4.2 Трудовые будни 30-х годов	40
4.3. Танки на испытаниях Ангарского моста	61
5. Драматическая страница биографии	65
6. Предвоенные годы.	81
6.1. На пороге войны	92
7. Великая Отечественная в судьбе завода	97
7.1 Объединение с авиационным заводом	100
7.2 Формирование полевых ремонтных баз.	107
7.3 Боевой путь ремонтных баз.	111
8. Танковая колонна «Иркутский комсомолец»	114
9. Память о делах Иркутского комсомола	136
Послесловие	142
Примечания	143

Приложения	150
Приложение 1.	150
Приложение 2.	156
Приложение 3.	157
Приложение 4	163
Библиография	164

Геннадий Иннокентьевич Хвощевский

Иркутская броня

Исторический очерк

Литературная редакция И.И. Козлов
Корректор М.В. Ильина
Верстка И.В. Кравцов

Издательство «Оттиск».
Лицензия ЛР № 066064 от 10.08.1998.
Подписано в печать 04.07.2018 г.
Формат 60x84 1/8.

Отпечатано в типографии «Оттиск»
Гарнитура Bookman Old Style.
Печать офсетная. Бумага мелованная.
Усл. печ. л. 7,8. Уч.-изд. л. 9,8.
Тираж 500 экз. Заказ № 0019.
664025, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, 26.
Тел./факс: (3952) 34-32-34, 241-242.
E-mail: ottisk@irkmail.ru
www.ottisk-irk.ru