



ЛЮДМИЛА МОХОВИКОВА

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ РОССИИ

КОЛЕСНИЦА СУДЬБЫ

Людмила Моховикова

**Автомобилизация России.
Колесница судьбы**

«Мультимедийное издательство Стрельбицкого»

Моховикова Л.

Автомобилизация России. Колесница судьбы /
Л. Моховикова — «Мультимедийное издательство
Стрельбицкого»,

Состоялось знаменательное событие для всех автолюбителей и создателей автомобилей. Наконец написана для массового читателя история автомобилизации России. Эта книга захватывает своим историческим сюжетом, раскрытием многих неизвестных подробностей в создании АМО, ГАЗа, Ярославского моторного завода, АВТОВАЗа на основе архивных документов и воспоминаний ветеранов отечественной автомобильной промышленности. Также в книге рассказывается о легендарных личностях автопрома, отдавших ему жизнь – о А.М.Тарасове, В.Н. Полякове, А.А. Липгарте, Е.А. Башинджагяне, А.А. Житкове... Автор книги «Автомобилизация России. Колесница судьбы...» Людмила Моховикова, журналист, писатель, более 30 лет работала на АВТОВАЗе.

© Моховикова Л.
© Мультимедийное издательство
Стрельбицкого

Содержание

Отзывы о книге ветеранов	8
«Руль насквозь пронзает Землю...»	12
Автомобиль – мечта человечества	13
Леонтий Шамшуренков	14
Паровой двигатель	16
Газовый двигатель	17
Двигатель Даймлера и русский бензин	18
«Луковый городок», Петр 1 и В. Н. Татищев	19
Автомобиль и мода	21
Начало индустриализации производства автомобилей	23
Форд и конвейер	24
Главная машина в России – лошадь	26
У автомобиля в России – великое будущее	27
Война и автомобили	28
3 марта 1915 г	29
АМО	30
Придворный гараж Николая II	31
ВСНХ	32
Письмо И.В. Сталина	33
«О создании боевых резервов республики»	34
26 декабря 1919 г	35
Есть двигатели!	36
1922 г. Автомобилестроение в массовом масштабе	37
1922 г	38
Праздник первого автомобиля	39
1923 г. Автопробег	40
ФИАТ	41
Первые серийные грузовики «Амо-Ф-15»	42
Ярославский авторемонтный	43
1925 г	44
Ожесточенные споры... Выступление И.В.Сталина	45
1926 г. Выступление И.В.Сталина	46
И.А.Лихачев	47
Н.Осинский	48
Создание АВТОДОРА	51
Диспут АВТОДОРа	52
Историческое решение	53
Сотрудничество ЗИСа с американцами	54
Сотрудничество с фирмой ФОРД	56
Строительство автозавода в Нижнем Новгороде	57
К 12-й годовщине Октябрьской революции	58
1930 г	59
Необходим вездеход!	60
Недостатки исправлялись...	61
Американцы на строительстве НАЗа	62
Смежники НАЗа	63

1 февраля 1931 г. Выступление И.В. Сталина	64
Социалистический город!	65
Первые автомобили ГАЗа	66
Конец ознакомительного фрагмента.	67

Людмила Моховикова

Автомобилизация России

Колесница судьбы

Не забывай прошлого, оно учитель будущего.
Китайская пословица

История – это роман, бывший в действительности...
Эд. и Ж. Гонкуры

Когда пишется история, нужно говорить правду. Факты – упрямая вещь.
И. В. Сталин

*Словно бичуемые незримыми духами
времени мчат солнечные кони легкую
колесницу судьбы, и нам остается лишь
твердо и мужественно управлять ими,
сворачивая то вправо, то влево, чтобы
не дать колесам там натолкнуться на камень,
здесь сорваться в пропасть...*

И. В. Гете

Посвящается 50-летию АВТОВАЗа

Эта документально-историческая книга, сюжет которой писали сами участники автомобилизации России. В книге впервые хронологически, на основе архивных документов и воспоминаний ветеранов отечественного автопрома рассказывается в деталях и ситуациях об истории автомобильной промышленности России, СССР, РФ, начиная с Руссо-Балтийского завода, АМО, ГАЗа и заканчивая АВТОВАЗом.

Российский автопром рождался в нескончаемых муках. Сложностей и всяческих перипетий было много. Но героически преодолевали все проблемы, создавая все новые и новые автомобили, которые подчас по своей надежности превосходили иномарки.

Особенно значительных успехов достигли работники АВТОВАЗа под руководством В. Н. Полякова, выдающийся организаторский талант которого признан не только в СССР, но и во всем мире.

Волжский автомобильный завод – крупнейший в Европе – был построен в кратчайшие сроки – за три года. Это непревзойденный мировой рекорд. За стремительное появление на небосклоне мирового автостроения АВТОВАЗ окрестили «русским чудом XX века». Но чуда могло бы и не быть, если б на строительство АВТОВАЗа не съехались лучшие специалисты со всех заводов отечественного автопрома, которые самоотверженно трудились над его созданием, а затем выпускали автомобили, известные во всем мире.

В книге больше ста героев. И все же обо всех не расскажешь, даже выбирая уникальные, кардинальные события, а именно это было определяющим принципом повествования. Однако за каждым героем стоят сотни, а то и тысячи тружеников, которые создавали славные страницы отечественного автопрома. Их судьбы – вдохновляющий пример служения Делу и Родине.

Президент России Владимир Владимирович Путин назвал автомобильную промышленность ключевой. Он тоже герой этой книги, так как в тяжелые кризисные годы многое сделал для того, чтобы автопром не рухнул, а стал целенаправленно развиваться.

Отзывы о книге ветеранов

АВТОВАЗа из команды В. Н. Полякова, первого генерального директора

«Автор книги – Людмила Моховикова, журналист, писатель (выпустила 7 книг, которые имели успех) работала на АВТОВАЗе с 1970 года по 2002 год. Ее новая книга – «Автомобилизация России. Колесница судьбы...», документальный срез о героических годах создания автомобильной промышленности СССР, главным образом АВТОВАЗа. Качество изложенного материала бесспорно. Получилась книга – памятник – создателям уникального предприятия».

В. Сивяков, бывший заместитель начальника транспортного управления АВТОВАЗа, член Союза писателей России

«В книге Л. Моховиковой «Автомобилизация России. Колесница судьбы...» методологически собран материал, которого раньше не было».

В. Г. Азизбекян, начальник УЛИРА АВТОВАЗа

«В книге Л. Моховиковой «Автомобилизация России. Колесница судьбы...» проделана большая и кропотливая работа с первоисточниками по сооружению ВАЗа. Прописаны биографии многих участников великой советской стройки XX века. Достаточно полно представлена деятельность и личная жизнь В. Н. Полякова, а также А. М. Тарасова.

Собраны факты и события, представляющие живой интерес для уходящего поколения автозаводцев, а также их близких и преемников.

Работу можно признать в известной мере энциклопедией истории завода, памятью о первопроходцах. В этом прямая заслуга».

П. М. Кацура, д. э.н., бывший заместитель генерального директора АВТОВАЗа по экономике

«Успешный опыт создания Волжского автомобильного завода, а по сути уникального кластера производственных предприятий, до сих пор заслуживает особого внимания специалистов России и зарубежья.

Впечатляют масштабы и сроки исполнения работ, эффективность международной созидательной эпопеи.

Миллионы ее участников сделали все возможное, чтобы их великий труд стал примером для грядущих поколений.

Автор книги «Автомобилизация России. Колесница судьбы...» Л. Моховикова с 1970 года работала журналистом на заводе и собрала по крупицам множество фактов истории, предопределивших массовую автомобилизацию России, помогающих оценить молодым читателям значение нынешнего АВТОВАЗа, задуматься о путях дальнейшего развития нашей страны и возможном участии каждого россиянина в общих делах.

Читайте, решайте, действуйте! Родине нужны новые герои!».

В. К. Исаков, бывший руководитель пресс-центра АВТОВАЗа

«В книге Людмилы Леонидовны Моховиковой «Автомобилизация России. Колесница судьбы...» удивительным образом удалось проследить всю историю автомобильной промышленности в мире и конкретно в нашей стране. На фоне этой истории отражены мировые и эпохальные события в России, Советском Союзе и опять в России.

Большое внимание в книге уделено судьбам конкретных людей – людей создателей, которые проектировали, строили, запускали и постоянно развивали Волжский автогигант.

Наглядно раскрыта роль и значение человека-легенды Виктора Николаевича Полякова в становлении не только Волжского автозавода, но и всей автомобильной промышленности страны.

Прочитав книгу, я узнал много нового и интересного о судьбе моих коллег и товарищей, с которыми отработал, как говорится, рука об руку более трех десятков лет, в чем очень благодарен автору.

Книга «Колесница судьбы автомобилизации России» представляет большой интерес для широкого круга читателей».

Тихонов В. И., член-корреспондент РАН, к. э. н. бывший директор дирекции информационных систем

«Книг об истории отечественного автопрома много. Но эта единственная, которая концентрирует последовательно, сюжетно сведения об основных уникальных предприятиях. Главным образом АВТОВАЗа, который был построен в кратчайшие сроки – за три года. Это был мировой рекорд, который невозможно повторить.

Кроме того, книга Л. Моховиковой «Автомобилизация России. Колесница судьбы...», хотя и частично (а нужна отдельная) отражает, как АВТОВАЗ сделал невозможное – создал автосервис на промышленном уровне, в котором работало более 80 тысяч человек. Это была новая отрасль, которую боялись и не хотели признавать, но в конце концов, признали, так как без квалифицированного, масштабного обслуживания и ремонта автомобилей, после того, как они сойдут с конвейера, невозможно себе представить жизнь общества с многомиллионным парком отечественных автомобилей.

Эта книга уникальная, она говорит сама за себя. В первую очередь огромное спасибо автору за кропотливый труд и любовь к стране.

Н. А. Гинц, бывший главный инженер, директор АВТОВАЗтехосблуживания с 1990–2001 г.

«Книга Л. Моховиковой «Автомобилизация России. Колесница судьбы...» – учебник руководителя любого ранга. Это не только история АВТОВАЗа, но и история автомобилизации РОССИИ.

Автору удалось собрать, обобщить, выстроить в логическую цепочку материалы по автомобилизации РОССИИ, назвать фамилии и имена руководителей, отдавших свои силы ОТЕЧЕСТВУ, а иногда и жизни на улучшение жизненного уровня жителей нашей страны, да и не только.

Историю автомобилизации РОССИИ должны знать не только те, кто участвовал в создании автомобилей, но и те, кто их эксплуатирует.

Труд автора книги заслуживает особого внимания и уважения АВТОРА».

Н. П. Дыбин, бывший коммерческий директор АВТОВАЗА

«С большим удовольствием прочитал книгу Людмилы Моховиковой «Автомобилизация России. Колесница судьбы...». В ней последовательно отражена история российского автомобилестроения, начиная с уникального изобретения первого автомобиля Шамшуренкова, инициатив Осинского по строительству ГАЗа, создание Автодора, а также полномасштабная история АВТОВАЗа, вплоть до сегодняшних дней, когда в судьбе автогиганта принял участие президент России В. В. Путин.

В книге живо описаны многочисленные характеры и судьбы – Полякова, Башинджагяна, Житкова, Бориса, Ясинского, Семизорова, Ремигайло и других. Особенно впечатлили страницы, как заместитель генерального директора АВТОВАЗа по экономике Петр Макарович Кацура начал работать в центральных органах власти по дальнейшему развитию страны.

Книга, я уверен, вызовет большой интерес у массового читателя, так как это живая история автомобилестроения в лицах и судьбах».

А. П. Мокрушин, бывший заместитель директора по экономике механосборочного производства АВТОВАЗа

«Книг об АВТОВАЗе много, которые освещают историю предприятия, но такой книги нет. Она фундаментально написана, носит не только хронологический, но и отчасти энциклопедический характер.

Выпуск этой книги очень важен для Тольятти, Самарской области, России и Италии, для руководителей и специалистов ФИАТа».

*В. И. Соколов, бывший директор энергетического производства
АВТОВАЗа», Заслуженный энергетик РФ»*

«Руль насквозь пронзает Землю...»

В конце девятнадцатого века, когда автомобиль еще только приобретал право на жизнь, его называли «дьяволом на колесах», а над изобретателями «самодвижущихся экипажей» порой жестоко издевались. Затем ситуация изменилась. Даже священники в своих проповедях стали говорить, что автомобиль – это дар Божий в образе надежного и безотказного помощника. Основатель и лидер итальянского футуризма Ф. Т. Маринетти в начале XX века буквально спел оду автомобилю:

«Мы говорим: наш прекрасный мир стал еще прекрасней. Теперь в нем есть скорость. Под багажником гоночного автомобиля змеятся выхлопные трубы и изрыгают огонь. Его рев похож на пулеметную очередь, и по красоте с ним не сравнится Ника Самофракийская.

Мы воспеваем человека за баранкой! Руль насквозь пронзает Землю, и она несется по круговой орбите... Если молитва – это общение с божеством, то мчаться на бешеной скорости означает молиться...»

Автомобиль – мечта человечества

Она воплощалась уже в сказках, в которых достигали высоких скоростей, причем, освободившись от каких бы то ни было физических усилий. Придумали, например, ковер-самолет, семимильные сапоги. Придумали и волшебников, переносящих человека за тридевять земель одним взмахом жезла.

Здесь будет уместно вкратце вспомнить историю создания автомобиля, чтобы понять роль России в этом процессе. В 15 веке уже не только мечтали, чтобы экипаж стал самодвижущимся, безлошадным, но и пытались претворить эти мысли в жизнь.

Например, Леонардо да Винчи, итальянский живописец, скульптор, архитектор, ученый, инженер, который называл механику «раем математических наук», изобрел металлургические печи, прокатные станы, ткацкие станки, подводную лодку, парашют... создал и первый автомобиль. Он приводился в действие слугами, шагающими рядом с повозкой или находящимися на ней самой.

Практически одновременно с ним в Германии придумал автомобиль с ручным управлением немецкий художник Альбрехт Дюрер. Его автомобиль был с четырьмя приводными колесами, то есть, по сути, стал прообразом полноприводного автомобиля.

Во Франции в 1478 году сходный с автомобилем механизм создал француз Жак де Вокансон, механик при дворе Людовика XI. Он сконструировал автомобиль, который передвигался с помощью огромного часового механизма.

А в России первые «самобеглые коляски» – по сути, прообраз первого автомобиля – изобрел в 1752 году самоучка – Шамшуренков.

Леонтий Шамшуренков

Родился Шамшуренков в 1687 году в деревне Большепольской Казанской губернии. Славился в деревне, как хороший мастер по столярной и механической части, очень интересовался сложными по тому времени механизмами. Впервые в Москве узнали о Шамшуренкове в 1736 году из его доношения в Московскую контору Сената по поводу царь-колокола. Вес его был 200 тонн, высота с ушками – 6,14 м, диаметр – 6,6 м. Отливали его русские мастера И.Ф и И. М. Моторины. И вот предстояло уникальный по весу колокол поднять на колокольню храма Ивана Великого. Шамшуренков, хотя его никто не просил, придумал две машины для облегчения работ по поднятию колокола. Они были признаны «к подъему больших тягостей удобными...» Но работы пришлось остановить. 23 мая 1737 года во время большого пожара в Москве колокол был поврежден, от него откололся кусок весом 11, 5 тонны.

Шамшуренкова отпустили домой, дав ему «пашпорт» от Артиллерийской конторы. 9 июня 1737 года он отправился в свою деревню. А царь-колокол с 1836 года находится в Кремле, поражая всех своим величием. Но дома ждала Шамшуренкова беда, тяжкие гонения, тюрьма за то, что заступился за брата, у которого отобрали землю. Вместо купца-преступника в тюрьму на десять лет посадили принципиального и справедливого Шамшуренкова. В 1751 году, Шамшуренков придумал «самобеглую коляску». Позднее он объяснил в своем доношении: «... тому искусству нигде он, Леонтий, не учился, но может это сделать догадкой, чем он и пробу в доме своем, таясь от других, делывал, токмо оная за неимением к тому достойных железных инструментов в сущем совершенстве быть не могла, а ход небольшой был уже...»

Последняя фраза в доношении Шамшуренкова была такой: «... ежели то ево (его) показание явится ложью, за то повинен смертной казни». Надо же, предложил казнить себя, если не справится. Жизнь рисковал, но хотел сделать «самобеглую коляску».

Наконец, доношением Шамшуренкова в Нижегородской губернской канцелярии серьезно заинтересовались. Уже на второй день, то есть 2 марта 1751 года, послали его в Московскую сенатскую контору. А оттуда пришел запрос уточнить, что за «самобеглая коляска» и во сколько это обойдется казне? 21 июня Шамшуренков написал: «... и такую коляску он, Леонтий, сделать может подобно изобретенным им машинам на четырех колесах с инструментами так, что она будет бегать и без лошади, только правима будет через инструменты двумя человеками, стоящими на этой же коляске, кроме сидящих в ней праздных людей, а бегать будет хоть через какое дальнее расстояние, и не только по ровному местоположению, но и по горе, буде, где не весьма крутое место, а та де коляска может быть сделана... через три месяца со всем совершенством... и для опробации на сделание первой такой коляски потребно ему из казны денег не более 30 рублей...»

На это письмо ответа не было. Тогда 17 февраля 1752 года было послано второе письмо. На заседании Сената 24 февраля было вынесено решение послать указ в Нижегородскую губернскую канцелярию с предписанием прислать Шамшуренкова в Сенат в сопровождении солдата, выдав ему по пять копеек на день кормовых денег. 11 апреля Шамшуренков на двух подводах с провожатым солдатом Петром Осинным был послан в Петербург, куда они прибыли в конце апреля.

1 мая вопрос о постройке «самобеглой коляски» был второй раз рассмотрен на заседании Сената. Было решено послать Шамшуренкова в Канцелярию строений. Шамшуренков прибыл туда 15 мая 1752 года и поступил в команду асессора Лодыженского, что видно из протокола заседания от 20 мая. В нем говорится: «... приказали асессору Никите Лодыженскому означенному крестьянину Шамшуренкову для жительства пристойную квартиру и для

делания предписанной коляски по усмотрению Шамшуренкова удобное место отвести... и по требованию надлежащие для оного дела инструменты и материалы из наличных отпускать немедленно...»

Коляска была закончена к концу октября, что видно из протокола заседания Канцелярии от 2 ноября 1752 года. «Канцелярия... объявляет о самобеглой коляске, что она крестьянином Леонтием Шамшуренковым совсем как надлежит по окончанию приведена и холстом обита, и по пристоинству красками выкрашена...»

Исследователь деятельности Шамшуренкова Е. И. Гагарин, сделал на основе имеющихся документов такое предположение о конструкции «самобеглой коляски»: «Коляска вмещала не менее двух пассажиров, так называемых «праздных людей», кроме двух человек, стоящих «под закрытием», которые приводили в движение ее механизм. Ведущие механизмы коляски состояли из стальных зубчатых передач с железными валами... Пять фунтов сала потребовалось для смазки этих механизмов...»

Таким образом, Шамшуренков построил «самобеглую коляску» за три месяца. Сделать в такой короткий срок сложнейший по тому времени механизм мог только высокоталантливый конструктор. Постройка коляски обошлась в 90 рублей 5 копеек, о чем говорится в протоколе. То есть в три раза дороже, чем предполагал изобретатель. Только, видимо, это было уже неважно, так как царица Елизавета своим указом наградила его 50 рублями. Но, когда награда была выдана, Шамшуренков предложил свои новые изобретения. В доношении к Сенату он написал: «...В прошлом 1752 году сделал я, именованный, для апробации коляску, которая и поныне имеется в Санкт-Петербурге при Правительствующем Сенате, а ныне еще могу для опробации сделать сани, которые будут ездить без лошади зимой, а для пробы могут ходить и летом... ежели позволено будет, то еще могу сделать часы, которые ходить будут у коляски на задней оси, на которых будет показываться на кругу стрелою до тысячи верст, и на всякой версте будет бить колокольчик...»

Об этих новых изобретениях надо сказать, что «часы на задней оси» являются практически совершенным верстомером. При их помощи можно измерять не только пройденный путь, но и скорость коляски. Часы Шамшуренкова являются как бы прототипом спидометра, который стал неотъемлемой частью всех современных автомобилей. Интересным также было его предложение о вездеходных санях и о желании создать более совершенные «самобеглые коляски, которые в дальнейшем будут дешевле. Впоследствии Шамшуренков придумал проект «подземной колесной дороги», а это, по сути, метро, проект канала Москва-Волга.

Паровой двигатель

В 1668 году произошло незаурядное событие – бельгийский священник-иезуит Фердинанд Фербист создал первый автомобиль в миниатюре чуть более 60 сантиметров в длину, который приводился в движение паровым двигателем. Он то и преобразовывал тепловую энергию в механическую. Об этом появилось сообщение в журнале «Астрономия Европы».

Там же сообщалось, что священника вдохновили на изобретение машины сведения «об огненных колесницах» времен династии, Чу (около 800 г. до нашей эры) и описания паровой турбины, которое опубликовал Джованни Бранки в журнале «Машина» в 1629 году. В итоге бельгийский священник Фердинанд Фербист размышлял и делал свой миниатюрный автомобиль около 40 лет. Так его крепко «зацепила» идея об автомобиле.

А первый автомобиль в натуральную величину создал в 1769 году француз Никола-Жозеф Кюньо. Он был с паровым двигателем.

Надо особо отметить, что появился такой автомобиль благодаря русскому изобретателю Ивану Ивановичу Ползунову, который первый в мире в 1763 году создал универсальный тепловой двигатель.

В Англии, в 1801 году, родился первый паровой автомобиль для перевозки пассажиров. Его создателем был Ричард Треветик. За десять лет было изготовлено более ста паровых омнибусов. Изобрели свой паровой автомобиль и Уильям Мердок с Ханкоком.

Развитие безрельсового транспорта в отличие от железнодорожного шло далеко не гладко. Мердока, например, некий пастор заподозрил в общении с нечистой силой, и тот, испугавшись, оставил свои опыты с повозками.

От паровых автомобилей осталось слово – шофер. По-французски означает «кочегар». И хотя не стало на автомобилях котла и топки, а водителей и по сей день называют шоферами.

Газовый двигатель

Вместе с тем развивалось и другое направление в двигателестроении для транспорта. Первые патенты на двигатели внутреннего сгорания – газовые – были выданы англичанам Барнету, Броуну и Райму, а затем и французу Леблону, открывшему светильный газ.

В 1860 году, француз Этьен Ленуар придумал газовый двигатель – двухтактный, двойного действия. Работал он на смеси воздуха и газа. Был очень компактным. Его охотно раскупали, так как он использовался на небольших предприятиях и даже устанавливался на лодках. А летом в 1862 году Ленуар установил свой двигатель между колесами старой кареты и совершил поездку по Венсенскому лесу вблизи Парижа.

Николай Отто, узнав о двигателе Ленуара из газет, стал его усовершенствовать. В ходе экспериментов родилась идея, которая коренным образом повлияла на дальнейшее развитие двигателя – сжатие газовой смеси стало производиться в камере внутреннего сгорания, рабочий цикл был установлен четырехтактный.

В 1867 году в Кельне состоялись соревнования пятнадцати новых газомоторных двигателей. Двигатель внутреннего сгорания Отто оказался самым экономичным. В 1872 году в «Акционерное общество газомоторной фабрики «Отто-Деуц» были приглашены молодые инженеры Готлиб Даймлер и Вильгельм Майбах. Даймлер, технический директор, активно взялся за дело и превратил ремесленные мастерские в современный рентабельный завод. О нем надо рассказать особо.

Двигатель Даймлера и русский бензин

Готлиб Даймлер с юных лет увлекался техникой. Сначала скрупулезно накапливал знания по локомотивам, успешно учился в Высшем политехническом училище в Штутгарте, а затем стал думать над изобретением нового двигателя. Причем Даймлер считал, что газ не совсем подходящее топливо для двигателя. В результате своих размышлений и поисков Даймлер, в конце концов, обратил внимание на нефть, то есть на продукты из нефти, которые начали производиться в России.

В 1882 году Даймлер приехал в Россию и познакомился с химиком А. А. Летним, который провел эксперименты и доказал, что перегонка нефти и ее остатков через раскаленные железные трубы дает различные продукты, в частности такое горючее, как бензин. Даймлер был в восторге. Легкое нефтяное топливо было как раз то, что он искал для экипажного двигателя: оно хорошо испаряется, быстро и полно сгорает, удобно в транспортировке. Так что можно сказать, создав бензин, Россия заняла особое место в истории мирового автомобилестроения.

В 1882 году Даймлер, оставив Отто, открыл собственное предприятие в Каннштадте. Вместе с Майбахом они стали экспериментировать и создавать новые двигатели, стараясь снизить их вес и увеличить быстроходность. Первые двигатели для испытания (1883 год) устанавливали на еще деревянный велосипед, а позднее – на трехколесный, четырехколесный экипажи и моторную лодку. Однако эти эксперименты сопровождались неприятностями. Горожан пугали хлопки от взрывов паров бензина в двигателе. Его называли взрывным двигателем, а на изобретателей смотрели косо. В немецких газетах даже писали: «Полиция не должна допускать, чтобы бензиновая тележка подвергала весь мир опасности».

Многочисленные испытания начали проводить в глубокой тайне. Но грохот и копоть при этом все равно не могли оставаться незамеченными. Люди сердились, выражали категорические протесты. Даймлеру пришлось испытывать свои повозки по ночам на загородных дорогах. А когда он поставил двигатель на судно, то пустился на хитрость. Вдоль бортов судна на крупных, хорошо видных с берега фарфоровых изоляторах, натянул провода и уверял всех сограждан, что лодка приводится в действие электричеством, которое представлялось менее опасным, чем бензин. Но и это не помогало.

Газетчики сообщали: «Мотолодка Даймлера и К» испытывалась на реке Некар в полночь. Результаты ошеломляющие, но окрестные жители, разбуженные грохотом мотора, пытались избить инженера-фанатика. Они продолжают жаловаться и бранят «фабриканта», испытывая суеверный страх и опасаясь пламени, исходящей из пасти «железного дьявола».

«Луковый городок», Петр 1 и В. Н. Татищев

В то время, когда Даймлер и Бенц (1880-е годы) придумывали бензиновый двигатель, будущая автомобильная столица России – Тольятти, называлась в шутку – «луковым городком». До 1964 года город именовался – Ставрополь-на-Волге. А «луковым городком» прозвали за то, что большинство жителей Ставрополя-на Волге увлекалось выращиванием лука. Даже говорили:

– Кто не нюхал луку, тот не истинный ставропольчанин.

Любимая пословица в городе была такая – кто ест лук, того Бог избавит от вечных мук. Канули в лету имена тех, кто привез в город из Пензенской области «бессоновский лук», который был способен переносить дальние перевозки и длительное хранение. Главное – это был очень доходный бизнес. При хорошем урожае ставропольчане выручали от 600 до 1000 рублей чистого дохода, затрачивая при этом на посев всего 100–150 рублей. А в пригородах выращивали богатый урожай зерновых. Например, в 1872 году со ставропольской пристани было отправлено 165 тысяч пудов пшеницы, 192 тысячи пудов ржи, 3 700 пудов гороха... Большое количество урожая поступало в Европу. Так что Ставрополь-на-Волге – за столетие до Волжского автомобильного – был уже известен своим товаром.

В городе жили в тот момент в основном русские, хотя он закладывался для калмыков, начавших принимать христианство в начале 17 века. Сам Петр 1 стал в 1724 году крестным отцом хана Тайшина, который при крещении принял имя Петра. Что удивительно, император подарил ему походную церковь во имя Воскресения Господня с иконостасом на атласе, который был установлен в храме, построенном в городе через много-много лет. Правда, он потом быстро сгорел.

В 1736 году, через 12 лет после крещения в христианство, Петр Тайшин обратился в Коллегию иностранных дел с предложением построить город для крещеных калмыков. Но вопрос окончательно решился только в 1737 году – после смерти Петра Тайшина. Анна – его вдова, крестилась в христианство от восприемницы императрицы Анны Иоанновны и получила титул княгини и право быть главою крещеных калмыков.

Окончательное место для города выбрал соратник Петра 1, Василий Никитович Татищев. Он облюбовал место на луговой стороне Волги «при протоке ея Куньей Воложки, против Жигулевских гор, где кругом вниз и вверх довольно лугов и сенных покосов...» Это был третий город, который основал Татищев.

По счастливой случайности и сам Петр 1 своеобразно облюбовал эти места. Проплывая по Волге, остановился на Лысой горе, что почти напротив будущего Тольятти и сделал топором надпись – 1722 год. Петр 1. А про сосновый бор сказал, что его надо беречь, не рубить. Сосны, такие высокие и прямые, пригодятся для строительства судов. Об этом факте написал художник И. Е. Репин, который нашел место, помеченное Петром 1.

Татищев предложил назвать город – Елифания, что по-гречески означало – просвещение. Но полковник Змеев и генерал-майор Соймонов сказали, что одна из целей строительства города – упрочение христианства среди калмыков и предложили название – Ставрополь-на-Волге, то есть город Святого Креста. Город начали строить в 1738 году. В первую очередь церковь, дома для княгини, коменданта, архимандрита Никодима, а также помещение для архива, канцелярии, магазинов, амбаров... К концу лета в Ставрополь прибыли переселенцы – 2241 калмык в 700 кибитках. Однако через сто лет – в 1842 году – стало окончательно ясно, что политика царского правительства в отношении калмыков не удалась. Они сбегали из Ставропольской крепости. Кочевая жизнь и скотоводство привлекала их больше, чем оседлая жизнь и хлебопашество. Вместо калмыков в городе начали все больше поселяться русские. Николай 1 в 1842 году издал указ о переселении калмыков в оренбургские

степи. Прощаясь с землей, на которой родились уже их деды и прадеды, калмыки сожгли сосновый бор. Вероятно, тот самый, который Петр 1 приказал беречь.

В 1889 году в Ставрополе-на-Волге проживало 5165 человек. Насчитывалось 847 домов и 100 торговых точек. В июле 1894 года Ставрополь-на-Волге посетил святой праведный Иоанн Кронштадтский. Он обладал даром прозорливости, и по его молитвам исцелялись сотни безнадежных людей. Многотысячная толпа ставропольцев ждала его на берегу. Благословив встречающих, он поехал в Троицкий собор. Отслужив молебен, стал беседовать с прихожанами. У него спросили мнение о городе. Иоанн Кронштадтский неожиданно сказал:

– Городок ваш хороший, но он будет затоплен водой.

Такое предсказание очень поразило ставропольцев, оно передавалось из уст в уста. О нем сразу вспомнили в 1913 году, когда Самарское техническое общество стало обсуждать проект сооружения плотины электростанции. Ее автором был инженер Г. М. Кржижановский. Решение о строительстве уже приняли, но вмешался в дело епископ Самарский и Ставропольский Симеон (Покровский). Он написал письмо-жалобу графу Орлову-Давыдову, которому принадлежали эти земли в Жигулях. Он находился в тот момент в Италии в Сорренто. Письмо граф получил и тут же в техническом обществе появился его управляющий.

– Кто-то тут вознамерился перепружать Волгу, – сказал он. – Так вот граф велел передать вам его волю одним словом – никогда! А от себя добавлю. Ищите, господа инженеры, другие места для своих сумасбродных прожектов.

Но, в конце концов, предсказание Иоанна Кронштадского сбылось, когда построили после Великой Отечественной войны самую крупную в мире Куйбышевскую ГЭС. Ставрополь-на-Волге был затоплен, пришлось возрождать его на новом месте. Это было второе рождение города. Третье рождение связано со строительством Волжского автомобильного завода. Но город уже назывался с 1964 года – Тольятти. Его переименовали в честь председателя Коммунистической партии Италии – Пальмиро Тольятти, который скоропостижно скончался в СССР, что вызвало у всех глубокую скорбь. Переименование города сыграло свою положительную роль, когда был заключен контракт века – ВАЗ-ФИАТ. Итальянцы очень трогательно относились к этому сотрудничеству, так как город носит имя Тольятти.

Но Татищева, сподвижника Петра 1, в Тольятти особо почитают. В 2000 году ему поставили грандиозный памятник на берегу Волги в исполнении известного скульптора А. Рукавишникова.

Автомобиль и мода

Автомобили уверенно входили в жизнь людей, как до них железная дорога или пароход. Может, даже более уверенно, потому что автомобиль мог быть не только к услугам каждого, но и собственностью каждого.

Безлошадные повозки двигались с оглушительным шумом, приводившим в смятение прохожих. Иные презрительно рассматривали неказистую машину, эту забаву самодельщиков-умельцев.

Но было немало энтузиастов, которым казалось чудесным кататься со скоростью 30 километров в «бензиновом экипаже». Их не останавливала высокая цена повозки, не обескураживали частые поломки, встречный ветер, пыль. Кутались в меха, защищались огромными очками и возили с собой солидный груз инструментов и запасных частей.

Если поездка на автомобиле заканчивалась удачно, писали фирме восторженную благодарность.

Автомобили в начале века еще неустойчивые, без боковых стенок, ветрового стекла... вызвали даже особую «автомобильную моду» для защиты от ветра, пыли и непогоды. Появились длинные плащи, капюшоны, фуражки, дамские шляпки с густыми вуалями, зашнурованные высокие сапоги, перчатки-краги наподобие мушкетерских. Все это вскоре стали носить не только автолюбители, но и те, кто им подражал.

С эстрад в садах и кабаре стали звучать песни – «Моя автовозлюбленная», «Медовый месяц на «Бьюике», «Мой «Форд»...

На плотных страницах журналов красовались различные марки автомобилей. Появились фильмы с участием автомобилей. Издавались книги об автопробегах. Даже художники стали изображать в своих картинах автомобили.

Большое распространение получили профессии – шофер и автомеханик. А также увеличилось количество автолюбителей и знатоков-болельщиков во время проводимых автогонок.

Все больше укреплялось и понимание, что автомобиль – надежный и верный помощник, но он требует определенной культуры, самодисциплины. И что без достаточных знаний и практических навыков он может превратиться в «злого демона» и в соучастника преступления.

Конструкторские бюро автозаводов начали снабжать каждую новую модель памяткой. В ней, в частности, говорилось, что, прежде чем купить автомобиль, следует окончить курсы по техническому уходу, вождению и ремонту автомобильных шин в пути.

Стали появляться правила дорожного движения.

Правда, очень долго новую машину не могли окрестить автомобилем. Мешало широкое применение этого термина ко всякой механике, и очень сильна была традиция конного транспорта.

Автомобиль именовали «безлошадным экипажем». Называли его также моторной тележкой. В США в официальных документах фигурировал термин – «плежер-кар», то есть повозка для удовольствия.

Наконец стал пробивать себе дорогу термин – «самодвижущийся экипаж». По-французски он звучал – «вуатюр отомобиль». Вскоре для краткости отбросили слово «вуатюр». Осталось отомобиль, аутомобиль и, в конце концов, стали называть – автомобиль. «Аутос» – сам и латинское «мобилис» – подвижный.

Автомобиль очень быстро стал не только средством передвижения, но приобрел комфортный, безопасный, изящный кузов.

На грани веков автомобиль уже мог достигать скоростей на порядок превышающий конные, а затем смог соревноваться с железнодорожным транспортом.

В первом десятилетии XX века стало широко развиваться конструирование автомобилей, строительство заводов, частных исследовательских центров обучения и совершенствования специалистов автомобилестроения.

Автомобили начали преобразовать жизнь людей и облик городов. Появились грузовые автомобили, автобусы, такси, регулировщики движения, заправочные станции и асфальтовые мостовые.

Автомобили приобретали все новые и новые формы и новую начинку – магнетное зажигание, ацетиленовые фары, сотовый радиатор, автомобильные шины высокого давления, вакуумный регулятор зажигания, электрический стартер для запуска двигателя...

Весной 1905 года в Женеве состоялась Всемирная выставка автомобилей. На ней можно было не только познакомиться с новыми образцами, но и наглядно убедиться, что каждая машина по комфортабельности и динамическим качествам превосходит любой конный экипаж.

В рамках выставки проводились и рекламные гонки на автомобилях разных фирм.

Начало индустриализации производства автомобилей

Поначалу автостроителям и в голову не приходило, что автомобиль, довольно сложную машину, можно делать как-то иначе, чем индивидуальным изготовлением и подгонкой деталей. Разве, бытовало мнение, можно сравнить автомобиль с ружейным затвором, который уже изготавливался из взаимозаменяемых частей? Да и мастерство автостроителей никак не сравнивали с высокой квалификацией оружейников.

Но все изменилось, когда в 1907 году американский конструктор и технолог, руководитель фирмы «Кадиллак» Генри Лиланд, сделал три автомобиля из тщательно обработанных деталей и решил продемонстрировать взаимозаменяемость их частей. На глазах у публики (а это было на стадионе) машины разобрали и разложили детали по кучкам. Затем механики, выбирая детали, снова собрали три автомобиля. И тут же был совершен испытательный пробег. Ни единой поломки не было. Это для того времени было большим достижением.

А после энтузиастам конструкторам удалось установить, что высокая точность изготовления деталей и сборки двигателя увеличивает его мощность, чуть ли не вдвое. Затем англичанин Генри Ройс решил поставить дело автомобилестроения на научную основу экономического расчета. Он ввел нормативы соотношения стоимости материальных затрат и долговечности машины. Автором же массовой конвейерной сборки стал американец Генри Форд.

Форд и конвейер

Генри Форд – потомок крупного французского исследователя, который основал в XVIII веке в США Детройт, родился в 1863 году в штате Мичиган в многодетной семье фермера. У родителей не было средств на образование детей. Генри проучился в школе только восемь лет и начал работать на ферме отца.

По существующей легенде впервые идея создания автомобиля пришла Генри в голову, когда он упал с лошади и сильно ушибся. В 16 лет, в 1879 году, он ушел из дома и начал самостоятельно зарабатывать деньги, тратя их в основном на обучение.

Сначала в 1899 году Форд придумал «бензиновую коляску» с приводом от двигателя 8 л.с., которая получила название «Модель А». Форд писал, что «это наиболее совершенная машина на рынке, которую в состоянии водить даже 15-летний мальчик». В последующие десять лет он создал еще 19 моделей, называя их в порядке английского алфавита, то есть, дойдя до буквы – S. Многие автомобили успешно продавались, однако большинство моделей так и остались экспериментальными.

Одновременно Форд размышлял о том, как быстрее и дешевле изготавливать автомобили. Идея конвейерной сборки осенила Генри Форда, когда он был на скотобойне. Он увидел, что рабочие трудятся, стоя на одном месте, а перед ними двигаются туши животных, подвешанные на крюках, которые закреплены на металлическом тросе.

Настал, что говорится, момент истины для Форда. И хотя кредиторы отказали в субсидировании предприятия с использованием конвейера (это, по их мнению, была бредовая идея), но Генри Форд не сдался...

В 1908 году Форд, наконец, осуществил свою мечту – создал первый общедоступный автомобиль «Форд-Т», двадцатый по счету, которым сам был доволен. Его американцы назовут ласково «Жестяная Лиззи» (служанка). Он станет самым известным автомобилем за всю историю автоиндустрии. Его выпуск превысит 15 миллионов. С первых же дней он завоеует небывалый авторитет и всеобщую популярность в народе не только у любителей загородных прогулок, но этой машиной стали с удовольствием пользоваться золотопромышленники и даже ковбои бескрайних американских прерий.

Но, главное, «Форд-Т» стал первым автомобилем, который начали собирать на конвейере. В 1908 году до установки движущейся сборочной линии модель «Т» стоила около 850 долларов. А после того когда была внедрена в 1914 году конвейерная линия – автомобильная рама двигалась по цеху на конвейерной ленте – автомобиль можно было изготовить менее чем за два часа, и стоил он уже 400 долларов.

С другой стороны, конвейер, удешевляя сборку, позволил применять сложнейшие, дорогие станки и оборудование, которое заменяет ручной труд и позволяет повысить качество комплектующих для автомобиля. Затраты на оборудование понемногу раскладываются на тысячи выпускаемых машин.

А при индивидуальном изготовлении каждого автомобиля, как это делалось всеми заводами в начале XX века, механизация не оправдывала себя, ложилась тяжелым бременем на продажную цену автомобиля.

Генри Форд первый начал выпускать дешевые автомобили. Причем, он стремился постоянно снижать и себестоимость автомобилей, и их продажную цену за счет улучшения методов производства на всех своих предприятиях.

Создали автоматизированную систему изготовления стекла, ведь автомобиль из открытого летнего экипажа очень быстро превратился в закрытый. Механизировали выработку льняных тканей. Придумали искусственную кожу, так как натуральная была слишком

дорога, да и не хватило бы животных для бурно развивающейся автомобильной промышленности. Были усовершенствованы процессы закалки сталей,ковки и методы литья.

Кроме того Форд претендовал на роль «социального реформатора» и утверждал, что его методы организации производства могут превратить буржуазное общество в общество изобилия и социальной гармонии. Форд превозносил свою работу, как заботу о рабочих, особенно более высокую зарплату на своих предприятиях, чем в среднем в отрасли.

Заботился Форд и о здоровье рабочих. Был создан специальный госпиталь, куда приглашались работать лучшие выпускники медицинских колледжей. Использовались и кабинеты релаксации для работников по методу врача Джекобсона, снимающие утомление. Они были прообразом кабинетов эмоциональной разгрузки, появившиеся в 70-х годах на Волжском автомобильном заводе, которые внедрял врач-психотерапевт, кандидат медицинских наук Василий Петрович Макаров.

Форд строил для рабочих дешевое жилье, магазины, в которых продавались для работников его предприятий продукты и промтовары по ценам, сниженным на 25 процентов по сравнению с другими магазинами.

Форд планомерно осуществлял свою идею строительства маленьких заводов около деревень, где фермеры, кроме возделывания земли, могли бы выпускать и промышленную продукцию. Случись кризис, сокращение, рабочие не умрут с голоду. У них есть свой хлеб, молоко, мясо...

10 декабря 1915 года Форд выпустил миллионный автомобиль. К 28 мая 1925 года – пятимиллионный автомобиль. Затем фирма стала производить в год свыше двух миллионов автомобилей.

А что же было с автомобилями вначале XX века в России?

Главная машина в России – лошадь

Главной машиной в России была лошадь. Лошадей в начале XX века было 32 миллиона. Предпринятые усилия наладить выпуск автомобилей отечественной конструкции до первой мировой войны на заводах «Дукс» в Москве, «Лейтнера» в Риге, Лесснера и Пузырева в Петербурге привели к созданию лишь нескольких десятков машин. Были они интересно задуманы, но имели серьезные недостатки. Частные предприниматели действовали на свой страх и риск, не получая никакой помощи от государства.

Русские промышленники сомневались в необходимости развития отечественного автомобильного производства. Ссылались на бездорожье, низкую покупательскую способность населения, отсутствие нужных сортов стали и станков. Но главная причина была в том, что в интересах иностранных фабрикантов, располагавших большей долей капитала в русской промышленности, правительство установило пошлины на ввоз автомобилей в несколько раз меньше, чем на ввоз деталей и материалов. Получалось, что выгоднее ввозить в Россию готовые автомобили, чем изготавливать их в стране.

И все же в 1908 году началось в Риге производство автомобилей «Руссо-Балт» по проектам и под руководством бельгийского инженера Ж.Поттера. Завод за семь лет выпустил 700 автомобилей. Они были исключительно добротные. Конструкцию отличали поршни и картеры из алюминиевого сплава, цепной привод распределительного вала, шарикоподшипники, электроосвещение. До 1913 года завод пользовался импортными деталями, а потом полностью перешел на самостоятельное производство.

В 1911 году И.Пузырев открыл на своем заводе производство легковых автомобилей собственной конструкции, рассчитанных на дорожные условия России. Все сорок автомобилей марки «Пузырев» отличались прогрессивными элементами. Но, увы, в 1914 году случился пожар, он уничтожил восемь собранных автомобилей и комплекты деталей еще для 15 автомобилей. Пришлось Пузыреву закрыть свою фирму. Пузырев вскоре умер после этого трагического события, которое разрушило его замыслы и уничтожило завод.

Так что в 1915 году в России был только один автомобильный завод – «Руссо-Балтийский» в Риге. О нем писали, что он является «вполне оборудованным для серьезной и ответственной работы по постройке автомобилей... В отношении устройства и оборудования завода он может быть поставлен наряду с заграничными автомобильными заводами и способен выпускать до 200 автомобилей в год».

Для справки. В 1913 году французский «Бугатти» изготовил около 150 машин, австро-венгерская «Прага» – 169, а итальянский «Альфа-Ромео» – 205. Автомобили «Руссо-Балт» с успехом экспонировались на пяти международных выставках и были отмечены золотыми медалями.

Рекорд долговечности установила машина с шасси № 14 из третьей серии завода. На ней журналист и спортсмен Андрей Павлович Нагель проехал 80 000 километров без капитального ремонта по дорогам Центральной Европы, Северной Африки. Он путешествовал почти четыре года с июня 1910 по январь 1914 г. Нагель писал: «Для среднего провинциального русского клиента не столько важно получить автомобиль «новейшей марки», сколько автомобиль, приспособленный к тем условиям, в которых придется работать. «Руссо-Балт» показал себя именно таким автомобилем». И все же пополнение парка машин шло главным образом за счет импорта: так в 1911 году было ввезено 2 717 машин, в 1912 – 3 440, в 1913 – 5 416 и в 1914 – 4 590.

У автомобиля в России – великое будущее

Однако прогрессивно настроенные люди предрекали, что в России у автомобиля будет великое будущее. Например, в 1915 году в журнале «Мотор» писалось: «Почему мы так много говорим об автомобилях, когда их число едва достигло десяти тысяч, когда многим десяткам заграничных марок мы можем противопоставить только одного отечественного «Руссо-Балта». Крестьянин шарахается от самодвижущегося экипажа, как от нечистой силы. Горожанин все еще считает автомобиль предметом фантастической роскоши, но мы уверены, что именно в России автомобилю предначертано великое будущее. Нет другой страны на свете с такой протяженностью дорог, с такими необозримыми, все еще непокоренными пространствами... Не видно иного средства уравнивания всех его членов в свободах, из которых главная свобода передвижения...

За пять-десять лет развития автомобильного дела в России мы в состоянии дать авто каждому, кто по-настоящему хочет его иметь. Нам возразят – а как же наша вековая безграмотность, лень и распущенность? Ведь владение автомобилем требует английской образованности, французской аккуратности и немецкой дисциплины!!! Превосходно! Ответим мы многоуважаемым оппонентам. Став предметом вождения и необходимости, автомобиль заставит нас приобрести эти качества получше, чем вельможные распоряжения и разночинные призывы. Только автомобиль способен избавить человека от рабской зависимости – от лошади. Самодвижущийся механический экипаж должен вытеснить это упрямое животное с арены общественной деятельности...»

Автор статьи был уверен, что автомобилизация России состоится к 1925 году. Но полноценно этот процесс произошел только после 1970 года, когда с конвейера Волжского автозавода под руководством первого генерального директора АВТОВАЗа Виктора Николаевича Полякова стали сходить с конвейера легковые автомобили «Жигули» и «Лады», дешевые, экономичные, надежные, кардинально преобразившие жизнь в стране.

Война и автомобили

Начало XX века – золотого века автомобилизации – было омрачено войной. Но это сыграло роль в резком подъеме технического прогресса, в том числе и в автомобилизации с одновременной ее милитаризацией.

Перед войной начали создаваться тяжелые машины для перевозок людей и грузов, автомобили-тягачи для военной техники и снаряжения.

Автомобили вместо голубых, красных, белых, оранжевых приобрели единую окраску – защитную – цвета хаки, а вместо элегантных кузовов, покрытых лаком, стали иметь пуленепробиваемую броневую «шинель». Даже парижские такси поучаствовали в 1914 году в войне. Когда немецкая армия угрожающе двинулась к Парижу, главнокомандующий фронтом французский генерал Галлиени приказал срочно доставить для обороны резервистов, мобилизовав все такси столицы. Времени было так мало, что железной дорогой это сделать было невозможно. Так что тысяча такси совершили чудо. Быстро доставили свежие силы и атаковали германскую армию, заставив ее отступить.

В 1913 году, в канун первой мировой войны, царское правительство пришло к выводу, что автомобиль можно с успехом применять для военных нужд. Поэтому военное ведомство приняло секретное решение о начале массовой сборки военных грузовиков на заводе «Руссо-Балт» в Риге. В качестве технического консультанта был приглашен Готлиб Даймлер, изобретатель бензинового двигателя. «Руссо-Балт» во время войны эвакуировали из Риги и разместили в Филях.

В конце 1915 года Ивановым и Нагелем была создана машина с бронированным корпусом и пулеметами. Он прошел многими дорогами империалистической и гражданской войн. Также в ходе войны царское правительство приняло решение о строительстве четырех автомобильных заводов. Были выделены средства на заводы – «Бекос» в Мытищах, «Аксай» возле Ростова-на Дону, «Русский Рено» в Рыбинске, «Завод Автомобильного Московского общества «АМО» в Москве. А в Ярославле решено было строить завод акционерного общества воздухоплавания В.А.Лебедева, и он сразу же заключил с царским правительством договор о создании военных грузовиков.

3 марта 1915 г

В этот день родился в городе Томске Виктор Николаевич Поляков, будущий первый генеральный директор Волжского автомобильного завода, а затем министр автомобильной промышленности СССР. На его судьбу, способности и характер в немалой степени повлияла обстановка в стране и мире.

В 1917 году Виктору Полякову исполнилось два года, когда жизнь в стране резко изменилась. Произошли сразу две революции – Февральская Буржуазная и Октябрьская социалистическая.

АМО

АМО строили братья Рябушинские. Это были представители новой буржуазии, потомки крестьян, которые, став розничными торговцами, накопили свой первичный капитал, откладывая каждую копейку. Самым знаменитым из братьев был Павел Павлович. Он владел с братьями «Московским банком Рябушинских», был одним из основателей газеты «Утро России», заседал в Государственной Думе, а после Октябрьской революции был руководителем «корниловщины» и «калединщины».

В проектировании завода АМО принял участие ФИАТ. Братья Рябушинские намечали в марте 1917 года собрать 150 автомобилей для фронта. Однако их затея построить завод за 1916 год провалилась. 300 строительных рабочих устроили забастовку, не желая больше работать по 12 часов в сутки, получать крайне низкую зарплату, жить в недостроенных бараках, без всяких удобств. Администрация завода уволила всех забастовщиков. Но на заводе была создана группа большевиков, дело опять застопорилось из-за забастовок. Пришлось Рябушинским покупать детали для автомобилей у фирмы ФИАТ.

В апреле 1917 года на заводе АМО братья Рябушинские решили сократить рабочих, но повысить заработную плату. Рабочие возмутились, прекратили работу, потребовали объяснений от директора завода Бондарева. Его выступление не понравилось, тогда Бондарева посадили в тачку и вывезли за ворота завода. Началась забастовка...

Рябушинским удалось «выбить» из Временного правительства России новую ссуду на продолжение строительства завода, но в октябре состоялась социалистическая революция. Рябушинские эмигрировали в Париж. В 30-годах создали в России диверсионную «Промышленную партию», пытаясь сорвать строительство социализма. Членов партии разоблачили и предали суду.

Придворный гараж Николая II

Придворный гараж Николая II, который располагал несколькими десятками легковых автомобилей, преимущественно дорогих моделей из-за границы – «Делоне-Белвилль», «Роллс-Ройс», «Рено», «Пежо», «Бенц», «Мерседес-Найт», «Воксхолл», «Бразве»..., был после Февральской революции передан на обслуживание Временного правительства, а после Октябрьской – автомобилями стало пользоваться советское руководство.

А всего Советской России досталось 8 тысяч автомобилей. Из них только 3 тысячи были годны для эксплуатации. Нужно было срочно налаживать ремонт автомобилей. А это было очень трудно из-за обилия иномарок от различных фирм. Серьезные проблемы были с обеспечением запчастями.

ВСНХ

15 декабря 1917 года в Советской России был создан Высший Совет Народного Хозяйства – ВСНХ. На него возлагалась задача по проверке экономической деятельности государства, централизации и руководству всеми экономическими органами и подготовке законов, касающихся экономики. ВСНХ подчинялся непосредственно правительству и имел двойную структуру. Вертикальную – главки, то есть центральные органы, управляющие работой различных отраслей промышленности. И горизонтальную структуру – совнархозы, или региональные советы народного хозяйства. ВСНХ обладал большими полномочиями. Мог конфисковывать, опечатывать любые предприятия. Автомобильные заводы сразу были в центре внимания.

Ленин еще в 1913 году в статье «Одна из модных отраслей промышленности» написал, что «автомобильное дело при условии обслуживания большинства населения имеет громадное значение, ибо общество объединенных рабочих заменит автомобилями очень большое количество рабочего скота в земледелии и в извозной промышленности».

Советской власти необходимы были автомобили, тракторы, самолеты, моторы. Большевики, как писали позднее, буквально с первых дней существования своей власти доказали всему миру, что имеют материальные средства и волю, чтобы добиться результата. Они превратили автомобилестроение в государственное дело первостепенной важности. Организация автомобильной промышленности началась с первых дней установления Советской власти.

6 января 1918 года было образовано автобюро при Центральном совете фабрично-заводских комитетов (по ремонту автомобилей).

5 апреля 1918 года на заседании Президиума ВСНХ рассматривалось ходатайство о национализации АМО.

19 апреля 1918 года были созданы автосекции при ВСНХ и при областных советах Народного хозяйства.

20 июня 1918 года ВСНХ принял Положение о Центральной автоинспекции и ее местных органах.

28 июня 1918 года ВСНХ принял декрет за подписью В.И.Ленина о национализации предприятий автомобильной отрасли.

28 июня 1918 года Ленин приехал на АМО. В просторном помещении столярной состоялся митинг.

Ленин говорил о причинах возникновения гражданской войны, подчеркивал, что война эта священна. Ее цель – избавить трудовой народ от эксплуататоров. Призывал к организованности, поддержке и укреплению Красной Армии, к борьбе с кулаками, помещиками, буржуазией, которые умышленно усложняют продовольственный вопрос, дезорганизуют промышленность и транспорт.

Долго не смолкал гром аплодисментов после выступления Ленина. А затем рабочие окружили его. Началась оживленная беседа...

Письмо И.В. Сталина

10 июля 1918 года Сталин написал Ленину письмо, в котором говорилось: «Если не дадите нам аэропланов с летчиками, броневых автомобилей, шестидюймовых орудий, Царичинский фронт не устоит, и железную дорогу мы потеряем надолго...»

Ленин сразу взялся за трубку телефона, надо было Сталину помогать.

26 ноября 1918 года ВСНХ рассмотрел вопрос об объединении национализированных автозаводов и постановил: «признать необходимым объединение всех заводов по постройке автомобилей в руках государства и создание единого главного управления государственных заводов Глававтозав, в управление которого передать национализированные заводы: 1. «Русский Рено». 2. «Руссо-Балтийский завод». 3. «Завод АМО». 4. «Завод Лебедева».

«О создании боевых резервов республики»

Через два года – 25 августа 1920 года – Сталин написал записку в Политбюро «О создании боевых резервов республики», где снова обратился к проблеме автостроения. «...Последние успехи поляков вскрыли основной недостаток наших армий – отсутствие боевых резервов, поэтому необходимо во главу угла очередной программы усиления военной мощи Республики положить образование мощных резервов, могущих быть брошенными на фронт в любой момент...»

В частности, Сталин написал: «6: Принять все меры к постановке и усилению автопромышленности, обратив особое внимание на ремонт и изготовление автомашин марки «Остин» и «Фиат».7.Всеми мерами усилить бронепромышленность, имея в виду главным образом бронировку автомашин».

26 декабря 1919 г

В этот день Владимир Ильич Ленин вызвал к себе в Кремль Глеба Максимилиановича Кржижановского. Тот знал, что не было лучшего средства отвлечь Ильича от тяжелых забот, как рассказать ему о последних завоеваниях науки и техники. А интересовали его, прежде всего те достижения, которые могли найти применение в стране.

В состоявшуюся встречу Ленин и Кржижановский много разговаривали о электрификации. Они расстались, но в тот же день, поздно вечером кремлевский курьер доставил Кржижановскому срочный пакет от Ленина. «Меня очень заинтересовало Ваше сообщение о торфе», – написал Владимир Ильич. И затем попросил поскорее составить для печати статью о торфе, его запасах и значении для электрификации. Предложил даже план статьи. Кржижановский быстро написал статью в газету «Правда». Вскоре пришло новое письмо от Ленина с просьбой – «написать статью об электрификации промышленности». Кржижановский написал статью, доказывая, что подъем промышленности тесно связан с электрификацией, нарисовал увлеченно и будущее электрификации молодой Советской республики. После публикации статьи Ленин тут же прислал письмо:

«Примерно: в 10(5?) лет построим 20–30 (30–50?) станций, чтобы всю страну усеять центрами на 400(или 200, если не осилим больше) верст радиуса; на торфе, на воде, на сланце, на угле, на нефти... Через 10 (20?) лет сделаем Россию «электрической». Надо увлечь массу рабочих и сознательных крестьян великой программой на 10–20 лет. Позвоните мне, пожалуйста, по телефону, получив это письмо, и мы поговорим».

Это письмо и дальнейший разговор послужили основой для технической разработки Государственного плана электрификации России – ГОЭЛРО. Надо ли говорить, что без выполнения этого плана невозможно было бы развитие промышленности, а особенно автомобильной, очень затратной по энергоресурсам.

План ГОЭЛРО был успешно выполнен. Мне в июне 1970 года довелось, как начинающей журналистке, участвовать в поездке, посвященной 50-летию ГОЭЛРО. Седовласые старцы с молодыми глазами вдохновенно рассказывали, как выполняли задание Ленина – строили Кизелгрэс. Строили от зари до темна. Порой полуголодные, но охваченные идеей электрификации страны. Впервые я испытала восторг от того, что видела легендарных людей, которые создавали историю страны.

Этот их заряд самоотверженности и преданности Делу передан и последующим поколениям – строителям Камской ГЭС, Воткинской ГЭС, первой атомной – Белоярской... Мне тоже там посчастливилось увидеть немало легендарных личностей... Благодаря им страна получила мощный импульс для своего развития.

Есть двигатели!

Как и во всей стране, амовцам нелегко приходилось в первые годы Советской власти. Не хватало топлива, металла, нужного оборудования, а главное – квалифицированных кадров. И все же в этих условиях постоянно осваивался выпуск все более сложных деталей и узлов для ремонта автомобилей. Все задания ВСНХ по ремонту грузовых и легковых автомобилей для нужд фронта и мирных потребностей государства выполнялись. Привлекли, кстати, к работе 123 высокопрофессиональных американских рабочих русского происхождения.

В январе 1920 года на АМО приступили к созданию двигателей для первых советских танков. За основу был взят мотор грузовика «Фиат». В июне было изготовлено 24 двигателя. За успешное выполнение важного задания совет военной промышленности вынес коллективу АМО благодарность.

5 апреля 1921 года коллектив АМО освоил выпуск автомобильных двигателей. Пригласили Ленина для участия в празднике. Но он не смог приехать, прислал правительственную телеграмму. В ней говорилось: «От всей души желаю бодрой работы, которая, несомненно, принесет дальнейшие успехи...»

1922 г. Автомобилестроение в массовом масштабе

В этом году Государственная комиссия по восстановлению крупной промышленности под руководством В.Куйбышева, заместителя председателя Совета Народных Комиссаров, приняла принципиально важное решение о развитии в России автомобилестроения в массовом масштабе.

Ориентация была сделана на завод АМО. Ему был спущен долговременный план до конца 1927 года и выдана субсидия 5 миллионов золотых рублей на организацию производства автомобилей. Тогда же по инициативе партийной ячейки переименовали предприятие. В память об убитом итальянском коммунисте, руководителе революционной борьбы на ФИАТе, завод назвали: АМО имени Ферреро. Так он назывался до 1925 года. Потом стал называться ЗИС – завод имени Сталина.

1922 г

Семья Поляковых переехала в Москву. Поселилась в Староконюшенном переулке, 26-м доме, в первой коммунальной квартире, в маленькой комнатке. Виктор пошел в школу.

Праздник первого автомобиля

В октябре 1922 года газета «Известия» поместила материал под заголовком «Праздник первого автомобиля», в котором рассказывалось о легковой машине, созданной на бронетанковом ремонтном заводе в Филях под Москвой, то есть на эвакуированном из Риги «Руссо-Балтийском заводе». На заводском митинге присутствовал Председатель Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Михаил Иванович Калинин. Он сказал:

– Выпуск первого автомобиля пробивает брешь в нашей технически слабой стране. Одна ласточка весны не делает, и потому первый выпущенный автомобиль должен явиться лишь звеном огромной цепи.

В основу конструкции автомобиля была положена модель «С» «Руссо-Балта». Но она претерпела существенные изменения. Была увеличена мощность двигателя, укорочена колесная база. Это улучшило проходимость автомобиля.

1923 г. Автопробег

Был организован автопробег на 2 000 километров: Москва- Смоленск-Псков-Петроград-Тверь-Москва. Участвовали 50 легковых машин марок – «Форд», «Фиат», «Ситроен», «Руссо-Балт»...

Главной целью автопробега был отбор образцов автомобилей, которые нужно было изучить советским автомобилестроителям для дальнейшего производства. Автопробег показал, что «Руссо-Балты» уступали по динамике и экономике импортным автомобилям. В основе своей они устарели лет на десять. И все же показатели надежности и проходимости оказались положительными. Один из трех автомобилей закончил пробег без единого штрафного очка.

Призы за наибольшее соответствие условиям Советской страны получили итальянские автомобили «Фиат» – легковой и грузовой. Выбор модели для производства был сделан...

ФИАТ

О ФИАТе нужно рассказать особо, так как он сыграл огромную роль в автомобилизации России. В Турине считают, что в 1899 году в городе произошла промышленная революция. Это дата-символ, год рождения Фабрики Итальянских Автомобилей в Турине – ФИАТа, который стал изготавливать продукт – символ – автомобиль.

В ФИАТе воедино слились самые лучшие традиции древнего Турина – традиции элиты – аристократической и спортивной, и традиции технической – передовых рабочих металлообрабатывающих предприятий.

Завод основали люди, которых автомобиль интересовал не только по научным, финансовым и спортивным соображениям, но и патриотическим. Ими владело желание начать соревнование с европейскими и американскими пионерами автомобилестроения. Акт об основании ФИАТа был подписан во дворце графов Брикеразио. Среди компаньонов был Джованни Аньелли – бывший артиллерийский офицер, потомок доблестного генерала, полвека тому назад разгромившего французов в Ассесте. Д. Аньелли был страстным гонщиком. И о нем говорили, что он человек светлого ума. Джованни Аньелли сначала занимал пост секретаря административного Совета, а спустя некоторое время стал президентом и уполномоченным администратором.

В 1906 году Джованни Аньелли основал акционерное общество «Виллар Пероза» для производства шарикоподшипников с заводами в городах Виллар Пероза и в Турине. В 1908 году ФИАТ приступил к производству авиационных двигателей, увеличил выпуск грузовых автомобилей. Кроме того были созданы завод крупных двигателей, металлургический завод... Акционерный капитал составил 17 миллионов лир, выпуск автомобилей возрос до 4 000 автомобилей в год.

Одновременно ФИАТ начал применять революционные принципы Генри Форда, касающиеся серийного производства с использованием механизированных сборочных линий и совершенствования производственных установок. Турин стал считаться столицей итальянского автомобильного производства. В Турине находилась половина всех автомобильных заводов Италии. А «ФИАТ» стал производить 50 процентов всех автомобилей в стране, доля экспорта составила 75 процентов.

Первые серийные грузовики «Амо-Ф-15»

На АМО решено было выпускать грузовик ФИАТа. Но было необходимо его конструкцию довести до требований, которые диктовали дорожные условия СССР. Эту работу возглавили Евгений Иванович Важинский (1889–1938 гг) и Владимир Иванович Ципулин (1882–1940 гг.). Они еще до революции получили теоретическую подготовку в лучших высших технических училищах России, прошли большую школу эксплуатации и ремонта многомарочного военного автомобильного парка. У грузовика ФИАТа была увеличена мощность двигателя. Сделан больше дорожный просвет, что улучшило проходимость автомобиля. Также была увеличена поверхность охлаждения радиатора, это предотвращало закипание воды в сильную жару и на затяжных подъемах.

«Амо-Ф-15» обладал еще редкими для тогдашних грузовиков электрическими фарами, пневматическими шинами, карданной передачей, штампованными дисковыми колесами. Грузовик «Амо-Ф-15» стал первым советским автомобилем крупносерийного производства.

Первый грузовик был собран в ночь на 1 ноября 1924 года бригадой Н.С.Королева. Восторгам не было конца. Кричали радостно:

– Сам едет!

Утром машине устроили испытательный пробег до Рогожской заставы. Возвращаться пришлось на буксире. В пути сломался палец рулевого управления. Подвела марка стали. Но дефект устранили быстро.

К празднику 7 ноября решили собрать еще девять машин. Трудились самозабвенно. Для выполнения намеченного потребовались не только технически грамотные люди, но и верящие в мечту. Возникало много сложностей, однако энтузиазм и коллективный разум позволяли преодолевать одну трудность за другой. И вот уже 6 ноября десять грузовиков, покрашенных в красный цвет, символизирующий знамя революционного пролетариата, были готовы. НА заводе состоялся митинг. Приветствовали первенцев советского автомобилестроения и говорили, что сделают все для того, чтобы насытить дороги городов и сел первоклассными грузовиками. А 7 ноября, на демонстрации в честь 7-ой годовщины Великого Октября, грузовые автомобили двигались впереди всей колонны автозаводцев. Красная площадь бурно приветствовала коллектив АМО в связи с этой большой трудовой победой.

Центральная пресса писала: «Отныне Советская Россия имеет собственное автомобилестроение. 10 новеньких «Амо-Ф-15» – ярчайший пример большой созидательной силы рабочего класса, освобожденного от гнета буржуазии».

Ярославский авторемонтный

Сразу после революции ярославцы внесли большой вклад в ремонт автомобилей, оставшихся после Николая II. Потом стали выпускать дрезины, мотовозы, запасные части к автомобилям.

А осенью 1925 года начали делать отечественные грузовики. Марка «Я-3» была рассчитана на перевозку значительных грузов. Двигатель был от «Амо-Ф-15». Скорость – 30 километров в час. Потом стали использовать еще более мощные двигатели на грузовиках – «Я-4», «Я-5», «Я-6».

1925 г

Виктору Полякову исполнилось десять лет. Он хорошо учился, примерно себя вел, ребята избрали его старостой в классе. Он согласился, смущенно сказал:

– Раз хотите, буду я старостой.

В этот момент Виктор начал вникать в то, что происходит в стране. А события бурлили, выливаясь в газетные полосы, и воспитывали, воспитывали...

Ожесточенные споры... Выступление И.В.Сталина

В 1925 году, после смерти Ленина, в руководстве страны развернулись ожесточенные дебаты о развитии страны. В восстановительный период удалось поднять преимущественно легкую промышленность. Но само развитие этой индустрии стало в дальнейшем упираться в слабость машиностроительной отрасли, не говоря уже о других потребностях страны, которые могли быть удовлетворены лишь развитым станкостроением.

Необходимо было создать заново целый ряд отраслей индустрии, которых не было в царской России – построить новые машиностроительные, станкостроительные, автомобильные, химические, металлургические заводы, наладить собственное производство двигателей и оборудования для электростанций, увеличить выплавку металла и добычу угля.

Против генеральной линии партии выступили зиновьевцы. Сталинскому плану социалистической индустриализации зиновьевец Сокольников противопоставил буржуазный план, по которому СССР должен был остаться аграрной страной, производящей, главным образом, сырье и продовольствие, вывозящей их за границу и ввозящей оттуда машины, которые сам не производит и не должен производить. Москва якобы была и должна остаться ситцевой Москвой, не надо в ней строить никаких станкостроительных заводов.

В условиях 1925 года этот план выглядел как план экономического закабаления СССР промышленно развитой за границей, как план закрепления промышленной отсталости СССР в угоду империалистам капиталистических стран. Принять этот план означало превратить СССР в беспомощный аграрный, земледельческий придаток капиталистического мира, оставить ее безоружной и слабой перед лицом капиталистического окружения. XIУ съезд партии (декабрь 1925 г) заклеил хозяйственный план зиновьевцев. Сталин сказал на съезде:

– ...Превратить нашу страну из аграрной в индустриальную, способную производить своими собственными силами необходимое оборудование, – вот в чем суть, основа нашей генеральной линии. Мы должны поставить дело так, чтобы помыслы и стремления хозяйственников были направлены в эту именно сторону, в сторону превращения нашей страны из страны, ввозящей оборудование, в страну производящей это оборудование. Ибо в этом основная гарантия хозяйственной самостоятельности нашей страны. Ибо в этом гарантия того, что наша страна не будет превращена в придаток капиталистических стран. Сокольников не хочет понять этой простой и очевидной вещи. Они, авторы плана Дауса, хотели бы ограничить нас производством, скажем, ситца, но нам этого мало, мы хотим производить не только ситец, но и машины, необходимые для производства ситца. Они хотели бы, чтобы мы ограничивались производством, скажем, автомобилей, но нам этого мало, ибо мы хотим производить не только автомобили, но и машины, производящие эти автомобили...

1926 г. Выступление И.В.Сталина

13 апреля. Сталин выступил на активе Ленинградской организации со следующей речью, которая вновь привлекла внимание всех.

— ...Чтобы индустриализацию двинуть вперед, необходимо обновить старое оборудование наших заводов и построить новые заводы. Тот период развития нашей промышленности, который мы переживаем сейчас, характеризуется тем, что мы уже загрузили старые заводы и фабрики, оставленные нам капиталистами царского периода, загрузили целиком, и теперь, чтобы двигаться дальше, надо технику улучшить, надо переоборудовать старые заводы, построить новые. Без этого невозможно двигаться вперед.

Но для того, чтобы обновить нашу промышленность на основе новой техники, для этого требуются, товарищи, большие и очень большие капиталы. А капиталов у нас мало, как это всем вам известно... Остается... путь собственных сбережений для дела промышленности, путь социалистического накопления, на который неоднократно указывал товарищ Ленин, как на единственный путь индустриализации нашей страны.

Далее Сталин раскрыл пути накопления источников. Доход дает национализированная промышленность, торговля, банковская система...

— Наконец, — сказал Сталин, — мы имеем такое оружие, как государственная власть, которая распоряжается государственным бюджетом и которая собирает малую толику денег для дальнейшего развития народного хозяйства вообще, нашей индустрии в особенности...

Затем Сталин обрушился на недостатки:

— Вор, расхищающий народное добро и подкапывающийся под интересы народного хозяйства, есть тот же шпион и предатель, если не хуже... Всех не изведешь с помощью ГПУ. Тут нужна другая мера, более действенная и более серьезная. Эта мера состоит в том, чтобы создать вокруг этих воришек атмосферу общего морального бойкота и ненависти окружающей публики... которая бы исключала возможность воровства... Нам нужно, наконец, повести кампанию за уничтожение прогулов на заводах и фабриках, за поднятие производительности труда, за укрепление трудовой дисциплины на наших предприятиях... товарищи, на новом фронте индустрии мы должны победить наверняка.

Надо сказать, что благодаря режиму экономии, с каждым годом стали собираться все более значительные средства на капитальное строительство. Появилась возможность приступить к строительству таких гигантов предприятий, как Днепровская гидроэлектростанция, Туркестано-Сибирская железная дорога, Сталинградский тракторный завод, станкостроительные заводы, автомобильный завод АМО (ЗИС). Если в 1926-27 годах в развитие промышленности было вложено около 1 миллиарда рублей, то через три года удастся вложить уже около 5 миллиардов рублей. А с 1928–1933 годов размер капитальных вложений определен в 64,6 миллиарда рублей.

И.А.Лихачев

В 1926 году на АМО встал вопрос о смене хозяйственного руководства. На должность директора был рекомендован Иван Алексеевич Лихачев – бывший путиловец, матрос, большевик с 1917 года.

Новый директор энергично взялся за разработку планов по увеличению выпуска автомобилей новых моделей завода. Это было очень важно. Индустриализация страны предъявляла высокие требования к транспорту. Его отставание становилось одной из причин, сдерживающих подъем советской экономики.

Н.Осинский

Осинский был председателем ВСНХ с 1917 по 1918 год. С 1921–1923 года занимал пост наркома земледелия. Затем был полпредом в Швеции, управляющим Центральным статистическим управлением, главным банкиром. С 1929 года – заместитель председателя ВСНХ, председатель ВАТО, то есть Всесоюзного автотракторного общества.

Он был очень образованным человеком, высокопрофессиональным экономистом и страстным сторонником автомобилизации страны. Как советский представитель, побывал в Америке, Детройте, и лично познакомился с Генри Фордом, которому так понравился, что тот подарил ему автомобиль. Причем, сделал сюрприз – подогнал машину к морскому причалу перед самым отплытием корабля, увозившего Осинского. После поездки в Америку Осинский, что называется, не мог успокоиться. Он написал серию программных статей «Американский автомобиль или российская телега», которые были напечатаны в газете «Правда» – 20,21,22 июля 1927 года.

В начале первой статьи, 20 июля, Осинский делится впечатлениями о поездке по Европе, где начался автомобильный бум.

«...В 1914 году было всего в мире около 2,5 миллиона автомобилей. 1 миллион 800 тыс. в США. В России – 16 тыс. машин. В 1919 году в мире уже было 8 миллионов 800 тыс. автомобилей, почти в три раза больше. В США – 7,5 миллиона. А в России осталось 15 тыс. машин.

Собственное автомобилестроение только намечалось на бумаге, импорт остановился... Италия, Голландия, Испания, Швейцария обогнали по количеству автомобилей. Впереди уже 40 других стран. Позади только Греция, Венгрия, Югославия, Эстония, Латвия.

... 1.Автомобилизация есть, по-видимому, первостепенной важности звено в послевоенной технической эпохе мира и потому-то она совершается так широко и быстро. 2. что по этой линии мы отстали недопустимо, отстали катастрофически; 3. что от этой проблемы не уйдешь – ее надо решать, каковы бы ни были трудности, и чтобы иное не казалось более «первоочередным».

Во второй статье, 21 июля, Осинский нападает на Госплан, который практически никаких средств не выделил на автостроение. Он пишет:

«Что касается автостроения, то в 1924 году, когда вновь взялись за это дело, оно развивалось такими темпами:

1924–1925 год – производственная программа – 1.200 штук, а сделали 100.

1926 год планировали 405, а сделали 300.

1927 год планировали 500, а сделали 253.

Пока что мы соорудили 653 автомобиля, а если производственный план за нынешний год будет выполнен, доведем это число до 800 штук. На будущий год имеем в перспективе 700 машин.

Совершенно ясно, что подобного рода «массовым производством» отнюдь не стоит заниматься... Это – чистейшая кустарщина. Меньше 3–5 тысяч машин в год на заводе при лозунгах индустриализации и рационализации производить просто позорно. Ведь среднего масштаба французские заводы БЕРЛИЕ или ПЕЖО производят 25 тысяч машин в год; мощные же заводы СИТРОЕНА – 100 тысяч... а гиганты ШЕВРОЛЕ и ФОРД – 1–2,5 миллиона. Не доказывают ли все эти факты, что мы действительно страдаем небрежением автотранспорта и «недооценкой значения» автомобильной техники.

...Первый предрассудок: автомобиль есть «буржуазный», а не «рабоче-крестьянский» экипаж... Какой же рабочий, какой крестьянин в состоянии завести себе собственный легковой автомобиль? Грузовики – это дело полезное; автобусы – также. Ну, а за легковыми

автомобилями нам нечего гнаться... Вреднейший предрассудок. Автомобиль и притом автомобиль легковой и легкий грузовой могут стать рабоче-крестьянским экипажем, и мы в ряду важнейших проблем индустриализации должны поставить именно эту задачу... В Америке... автомобиль дешевых марок определенно является рабоче-крестьянским экипажем, наподобие того, как велосипед им был в Европе уже задолго до войны... В общем, нашим лозунгом должно быть: в срок не более десяти-пятнадцати лет, в ногу с развитием общего нашего благосостояния, посадить на автомашину каждого рабочего и крестьянина СССР. И эту грандиозную задачу можно и должно осуществить власти Советов, и только ей она по плечу».

В третьей статье, 22 июля, Осинский пишет:

«...Среди основных затрат на ближайшее пятилетие должны фигурировать и более значительные затраты на улучшение дорог, а в особенности затраты на постройку крупных автомобильных заводов; устройство сборочного завода каким-либо американским концессионером может быть вступительным звеном такого развития, а более усиленный ввоз машин – наименее выгодным и вынужденным паллиативом на ближайшее время. Мы собираемся к концу пятилетки довести число тракторов до 103 тысяч. В Сталинграде решено построить тракторный завод с выпуском 100 тысяч машин в год. Нам нужен в ближайшее время, хотя бы один автомобильный завод с выпуском 100 000 машин в год. Вместо этого газеты нам преподносят известие о проекте велосипедного завода с таким выпуском. Идти по этому пути все равно, что вооружить армию только пушками и револьверами, лишив ее оружия. Крупный автозавод нам нужен также, как Днепрострой, Волго-Дон или Семиреченская дорога: это одна из очередных больших наших работ...»

Но колоссальна и культурная роль автомобиля. «Непроезжая Россия» – это символ культурной разобщенности, застойных медвежьих уголков, оторванности от технического, культурного, политического движения вперед. Недостаточно зажечь электрические лампочки в деревне. Нужна прямая и реальная смычка деревни с городом, нужно, чтобы наш крестьянин бывал в городе также часто, как американский фермер. Ничто не сломит лучше пресловутый «идиотизм деревенской жизни», чем когда русский, украинский, белорусский, татарский крестьяне сменяют допотопную российскую телегу на американский автомобиль. Он будет звеном, скрепляющим союз рабочих и крестьян...»

Статьи Н.Осинского об автомобилизации страны вызвали в стране острую полемику. Он получил, к своему удивлению, очень много писем. Высказывались, как дилетанты, так и серьезные ученые. Аргументы были самые разные, даже порой нелепые – русский де мужик ни за что не научится управлять автомобилем. Что, мол, сбыт 100 тысяч автомобилей в год в СССР нереален, а организация производства дешевых автомобилей – сомнительна... Эти письма были опубликованы и вызвали поток новых писем. Секретарь приносила и приносила письма Осинскому. И многие он читал и радовался. Народ в целом его поддерживал. Так что 27 августа 1927 года появилась новая статья Осинского, в которой он проанализировал письма читателей. Вот, например, что написал ему рабочий Савин: «Товарищ Осинский прав, что ставит вопрос прямо: построить завод с выпускной способностью в 100 тысяч штук и через 10–15 лет посадить каждую семью рабочего и крестьянина на автомашину. Но я в корне не согласен с тов. Струмилиным (Госплан), который недавно прилетел в Москву на нашу землю со своим скептицизмом по отношению к крестьянству и думает, что крестьянин только может утирать сопلي рукавом, а что касается управления машиной, то не годится. Прав товарищ Ленин, который ставил вопрос – каждая кухарка должна уметь управлять государством. Товарищ Струмилин боится за рынок сбыта. Достаточно повести широкую кампанию за автостроение, как через пять лет будет большой спрос на автомашины. Это сейчас видно на примере с тракторами». Наложив тов. Струмилину отчасти за грехи и

тов. Гартвана (Госплан), тов. Савин выдвигает, как способ обучения крестьян управлению автомобилями, прохождение красноармейцами шоферской науки.

Рабочий Карпенко написал Осинскому следующее письмо: «Тов. главки нашей промышленности из Госплана, Струмилин, Будняк, Гартван, ваши возражения не только не убедительны, но даже позорны».

Автомобиль, по мнению некоторых, лучшее средство против воскресного пьянства и безделья. Культработник Коняев написал следующее: «Автомобиль нужен, очень нужен. И ссылаться на то, что не будет спроса, на неграмотность и темноту крестьян нельзя. В каждой деревне имеется мастер, а то и тракторист, шофер. Крестьяне говорят, вы нам продайте автомобиль, а что с ним делать, куда поставить, как им управлять, мы сами разберемся...» Товарищ Белоглядов из Воронежской губернии написал: «Если когда мужик (царский) боялся к велосипеду подойти, то он ныне с удовольствием полетит на аэроплане, не постесняется. К машине у него растет потребность, исходя из его хозяйственных расчетов – а он научился вести такие расчеты». Предложили Осинскому, и создавать в деревнях автокружки. «Мы, крестьяне не уступим американцам, сумеем собрать и отремонтировать любой автомобиль, а управлять будем с полной уверенностью, не хуже любого француза».

Жаль, что Осинскому не удалось использовать все положительные письма, но, главное, он вдохновился и снова начал атаковать Госплан и его представителей – Гартвана и Струмилина. И все же они никак не хотели соглашаться на строительство 100-тысячного завода, говорили, что это барская затея и ни черта не выйдет. Потом стали убеждать Осинского, что нужно строить завод хотя бы на 75 тысяч. Только Осинский не согласился, стал настаивать на выпуске 100 тысяч автомобилей в год, пригрозил Сталиным, что пойдет к нему жаловаться. Пока решался вопрос о строительстве завода, Осинский создал общество содействия развитию автомобилизма и улучшения дорог – АВТОДОР.

Создание АВТОДОРА

13 сентября 1927 года под председательством А.М.Лежавы состоялось первое совещание инициативной группы в количестве 28 человек, которая решила привлечь внимание широких масс населения к вопросам внедрения в жизнь автомобиля и улучшения состояния дорог.

Второе собрание учредителей общества состоялось 21 октября, в Кремле. Присутствовали руководители ведомств и учреждений СССР и РСФСР, много инженеров и общественных деятелей. Были избраны совет и ревизионная комиссия. В президиум совета вошли А.М.Лежава (председатель) Н.В.Осинский и В.Ф.Дмитриев (зам. председателя) и др.

К этому моменту было уже в Ленинграде создано отделение общества АВТОДОР. Коллектив прислал телеграмму: «Мы принимаем АВТОДОР, как революционный Октябрь, и становимся все в его ряды для великой культурной работы. Мы видим в ней могучее средство обороны страны и ее экономического и культурного развития».

26 октября под председательством Лежавы состоялось первое заседание президиума АВТОДОРА, на котором было решено организовать автомобильную, агитационно-издательскую, дорожную, мото-водную, профтехническую и организационно-финансовую секции, через которые совет общества будет вести всю практическую работу. С этого времени и началась фактическая работа общества. В годовщину 10-летия Октября АВТОДОР устроил демонстрации автомобильной техники, рассказывал о роли автотранспорта в военной боевой и гражданской обстановке, демонстрировал роль механизации в строительстве дорог.

Диспут АВТОДОРа

28 ноября 1927 года состоялся диспут АВТОДОРа, на котором обсуждался вопрос «Автомобиль или телега». Осинский выступил с речью:

– Работа по улучшению автомобильного дела...является громаднейшим культурным фактором вообще. Это есть фактор просвещения и более широкого распространения науки. Это есть фактор, толкающий научную мысль по пути достижений все больших и больших успехов... Мы имеем 3 миллиона километров дорог в СССР, из них только 20 тысяч шоссейных... Надо строить дороги и завод на 100 тысяч грузовых и легковых автомобилей...

На трибуну поднялся знаменитый полководец Первой конной армии Семен Михайлович Буденный:

— Я думаю, что не найдется ни одного человека в нашей стране, который бы не признавал всей важности и серьезности этого вопроса. У нас этот вопрос представляет целую проблему. В этом отношении мы находимся на далеком расстоянии от других государств или, выражаясь по-кавалерийски, первые от заду. И, само собой разумеется, имеет гигантское значение его развитие, а именно в обороноспособности нашей страны... Много на диспуте говорится о типах машин... придется остановиться на трех-четыре типах, четыре, как максимум, а три, как норма. К чему же нужно приспособлять нашу автопромышленность? На случай открытия театра военных действий придется обслуживать и глубокий тыл, и держать связь на большое расстояние, и тут будут нужны машины большой емкости. Кроме того, нужны машины большой подвижности. Такая машина среднего типа, безусловно, должна обслуживать и санитарные учреждения, и передовые... Разрешите вас приветствовать от имени славной конницы (аплодисменты). Мы за автомобиль, а не за телегу... Мы будем всегда вас приветствовать, когда вы приступите к разрешению этого вопроса и к реальному выполнению этих задач.

Выступил и крестьянин Румянцев:

— Товарищи, я должен сделать маленькую оговорочку: я из деревни и говорить красиво не умею. Что сумею, я вам скажу... Нужна дорога, и нужен автомобиль. В деревне еще никто ни разу не видел автомобиля, но думают теперь его увидеть, надеются на это новое общество АВТОДОР, которое затеяли... Тут многие говорили о том, какие нужны автомобили. Я не знаю, что такое тонна, и не могу ничего об этом сказать, потому что я не учился. Но по поводу дорожек скажу, что они плохи... Крестьянин уже учел, что при плохой дороге у него теряется больше времени, и он ломает не только телегу, но и лошадь, и, в конце концов, заболевает при плохой дороге и сам... Бездорожье — враг развития сельского хозяйства и культуры в деревне. Когда пришла десятая годовщина Октябрьской революции, я в этот день создал организацию дорожного товарищества.

На трибуну поднялся некто Суханов:

— Я, товарищи, никого не представляю, я просто человек из публики, пробравшийся на собрание без билета... Собрание имеет не только громадное, но и принципиальное значение — невиданное в Европе и Америке вовлечение широких слоев общества в величайшее дело нашего строительства и нашей культуры... мы должны во всей широте развернуть все проблемы автомобилестроения, привлекая каждого слушателя к дальнейшей агитации...

На диспут собралось около 500 человек. Все голосовали не за телегу, а за автомобиль.

Историческое решение

Со 2 по 19 декабря 1927 года проходил XV съезд ВКП (б), рассматривался первый пятилетний план, и было принято решение о создании новых производств, в том числе – авто-, авиа- и тракторостроения.

Осинский, Лежава и другие члены АВТОДОРа стали активно пробивать свои идеи, основываясь на решениях съезда. Нужна, говорили они, коренная реконструкция АМО и строительство нового крупного завода. Нужно организовывать массовое производство автомобилей, но... первые модели отечественного производства «Амо-Ф-15», «Я-3» и «Нами-1» нельзя принимать как базовые модели. Массовое производство должно базироваться на объектах, проверенных в изготовлении, технологичных... Предлагали и конкретные модели – американские грузовики – «Форд-АА» -1,2 тн и «Автокар» – 2,12 тн, а по легковым автомобилям – американский автомобиль «Форд-А» с 5-местным кузовом «фаэтон».

Осинский, в частности, так охарактеризовывал модель «Форд-А»:

– Она представляет собой не только огромный шаг вперед по сравнению с моделью – «Т», но и крупный шаг вперед с победившим ее образцом «Шевроле». И, кроме того, это большой шаг вперед вообще в конструкции массовой дешевой машины. «Форд-А» – сильная (40 л.с.), быстроходная, способная к большому ускорению в короткий промежуток времени, компактная и легко маневрирующая на улице, обладающая высокой проходимостью на плохих дорогах, удобная в управлении и уходе, вполне удовлетворительная по внешнему виду и внутренней отделке, экономичная и дешевая машина, она, повторяю, сразу оказалась впереди своего конкурента – «Шевроле» – и позволила Форду уже в 1929 году восстановить свои позиции.

Осинский аргументировал настолько убедительно, что было решено сотрудничать с компанией ФОРД. В ноябре 1928 года высокопоставленные представители АВТОДОРа по инициативе Осинского устроили в правительстве совещание, главной целью которого было воплотить в жизнь идею строительства нового большого автозавода под руководством компании ФОРД.

4 марта 1929 года В.В.Куйбышев, председатель СНК, написал в приказе, что правительство приняло решение построить собственными силами автомобильный завод с годовой мощностью 100 тысяч грузовых и легковых автомобилей. Однако в приказе не указывалось место строительства. В печати же назывались города – Москва, Ленинград, Нижний Новгород, Ярославль и другие. У каждого места были преимущества, но, в конце концов, остановились на Нижнем Новгороде, находящимся у слияния рек Волги и Оки. Это было удобно с точки зрения транспортных коммуникаций. Кроме того, в городе была металлообрабатывающая промышленность, имелись лесные ресурсы, развитая железнодорожная сеть, обеспечивающая дешевую перевозку материалов, полуфабрикатов и готовой продукции. 6 апреля 1929 года решение о строительстве автозавода в Нижнем Новгороде было утверждено.

Сотрудничество ЗИСа с американцами

В 1928 году решено было привлечь к реконструкции ЗИСа американских специалистов. Осуществить эту идею было не так-то просто. Прямых дипломатических контактов между США и СССР не было.

Приходилось ехать в Европу и просить визы на въезд в США у американских дипломатов во Франции или в Германии. Нередко в визе отказывали. Лихачеву, например, визы не дали. Он член ВКП (б) и работал в ЧК. Только в 1930 году он попал в Америку и встретился с Фордом.

А между тем американский президент Герберт Гувер откровенно выразил свое мнение об СССР в газете «Сан-Франциско-Ньюс»:

– Сказать по правде, цель моей жизни состоит в том, чтобы уничтожить Советский Союз.

Но в расширении экономических связей США и СССР были заинтересованы крупные американские бизнесмены. Их увлекали огромные потенциальные рынки сбыта продукции, а это могло помочь Америке выйти из экономической депрессии, так что они заставили правительство «смотреть сквозь пальцы» на расширяющиеся связи отдельных граждан и фирм с этими «ужасными большевиками».

Делегация «Автотреста», которую возглавлял председатель Марк Лаврентьевич Сорокин, провела в США в 1928 году несколько месяцев. Изучали, что можно ценного заимствовать у американцев, какие модели автомобилей, типы станков, какие использовать методы работы и достижения. Нашли инженера Брандта, руководителя фирмы, которая взялась за составление проектов реконструкции ЗИСа. Выбрали новейшую модель грузовика «автокар» в качестве прототипа для производства на реконструированном заводе.

Но в процессе работы выяснилось, что фирма Брандта является лишь посреднической организацией. Она привлекла к работе инженеров, неподготовленных к масштабам и возможностям строительства в СССР. Большинство из них были неудачниками, которые лишились работы из-за кризиса в США и стремились попасть в СССР, надеясь на легкий заработок. Проект Брандта реконструкции завода был признан специалистами ЗИСа неприемлемым. Печальной была участь и рекомендованной новой модели – «автокара». При всех завидных технических данных – скорости, грузоподъемности, современной конструкции модель оказалась неудачной в технологическом отношении.

Председатель «Автотреста» Сорокин, как говорили о нем на ЗИСе, был человеком заводским. Рекомендуя автокар, рассчитанный по дюймовым размерам, Сорокин не учел, с какими трудностями столкнется производство при переводе всех сопряжений в метрическую систему. Не учел он и опасностей, связанных с тем, что автомобиль должен был производиться по кооперации двумя десятками мелких, независимых друг от друга фирм, у каждой из которых были свои технологические стандарты, свои приемы проектирования, производства. Откажись хоть одна из них от сотрудничества в период запуска и освоения «автокара», все производство было бы поставлено под удар. Сорокин предлагал некоторые наиболее технологически сложные детали «автокара» получать в течение нескольких лет от американцев, а это ставило серийный выпуск машины также в зависимость от заокеанских партнеров.

Сроки реконструкции срывались. И тогда И.А.Лихачев и секретарь парткома завода С.С.Игнатьев поставили вопрос в ЦК партии о ходе строительства завода. 25 января 1930 года Политбюро ЦК ВКП (б) обсудило этот вопрос и одобрило предложения автозаводцев. Договор с американцами был расторгнут. В принятом решении была четко определена линия

на то, чтобы построить завод, оснащенный самой передовой техникой и технологией, с соблюдением требований охраны труда.

Лихачев уже сам поехал в Америку к Генри Форду. Проведены были специальные испытания американских автомобилей по осенним, немощным дорогам. Лучше всех показал себя полутонный грузовик «Форд-АА». На одной из встреч Генри Форд сказал Лихачеву:

– Дорогой мистер Лихачев! Вы видите, что все дороги ведут в Америку... Ведите хозяйство у себя по-нашему, и вы добьетесь успеха.

На это директор ЗИСа ответил:

– Пути наших строителей автомобилей и тракторов пока ведут в Америку, но скоро, я в этом убежден, пути-дороги повернут в другую сторону – в Советский Союз. Хозяйство наше мы собираемся строить не по-вашему, капиталистическому образцу, а по-нашему социалистическому.

Форд добродушно рассмеялся. Позднее, кстати, преподал русским специалистам еще одну науку. Когда к нему приехали, чтобы купить тракторы, он сказал:

– Вам следовало бы сначала купить автомобили и приучить ваш народ к пользованию механической силой и к свободным способам передвижения. Вслед за автомобилями появятся хорошие дороги, и тогда будет возможность перевозить продукты ваших ферм в города.

К этому совету Форда прислушались и купили несколько тысяч автомобилей. А потом приехали закупать у него и тракторы.

Сотрудничество с фирмой ФОРД

Первоначальный эскизный проект автозавода на 100 тысяч автомобилей сначала было поручено выполнить «Гипромезу» и тресту «Металлострой». Но сразу было ясно, что специалисты СССР еще не имеют опыта автомобилестроения, особенно по организации массово-поточного производства. Решено было обратиться за помощью к автомобильной компании ФОРД.

31 мая 1929 года в США вылетела правительственная комиссия во главе с заместителем председателя ВСНХ В.И.Межлауком. В США делегация сразу столкнулась со скептическим отношением к организации массового автомобилестроения в СССР. Начали даже рекомендовать создавать лишь сборочные заводы, для которых бы в США стали закупаться узлы, детали, полуфабрикаты. То есть СССР по-прежнему бы оставался зависимой страной. Это не отвечало долгосрочным политическим целям. Однако американцы настаивали на своем. Предприниматель Вальтер Крейслер даже заявил советской делегации:

– Я сочувствую вашему стремлению построить автомобильный завод. Но, поверьте мне, если вы будете жадничать и пытаться создать у себя на голой земле новую промышленность снизу доверху, не выйдет ничего.

Но эти слова не склонили советскую делегацию сдаться. Наконец, удалось договориться о сотрудничестве с Генри Фордом. Компания обязалась оказывать СССР техническую помощь и консультацию в строительстве автозавода, в организации производства легковых и грузовых автомобилей. Разрешался и доступ на заводы компании советских специалистов и практикантов в количестве 50 человек ежегодно.

В разработке технического проекта и рабочих чертежей архитектурно-строительной части приняло участие и акционерное общество «Остин и К». 150 советских специалистов работали в США под руководством начальника «Автостроя» С.С.Дыбеца. Отношения с американскими специалистами все же складывались трудно. Они попросту относились недоброжелательно, старались не допускать к решению технических вопросов, к разработке технологических проектов. Дыбец терпел, терпел и, в конце концов, не выдержал и заявил одному из деятелей – Соренсену – в довольно резком тоне:

– Мы приехали учиться... не слесарить, а вести крупное дело.

Так что с помощью настойчивости и бескомпромиссности удалось переломить, что называется, ситуацию. Проект первой очереди завода был успешно завершён.

Строительство автозавода в Нижнем Новгороде

Было принято решение строить автозавод на левом берегу Оки, в районе деревни Монастырка. В августе 1929 года стали очищать огромную территорию от кустарника, мельколесья, сравнивать холмы и бугры, засыпать овраги и ямы. Было всего десять экскаваторов. 88 процентов земляных работ выполнялись конно-ручным способом. В октябре 1929 года на строительстве работало – 415 человек, в январе 1930 – 1 330 человек. Начали строить почти 40 километров железнодорожных путей, пристань, подсобные мастерские... Но работы разворачивались медленно.

На совещании «Автостроя» и «Металлостроя» 17 января 1930 года докладывали: «За первые три месяца выполнили только 18 процентов работ. Необходимо получить строительных материалов 7 400 вагонов, для чего нужно иметь непрерывный поток около 100 вагонов в сутки. Однако принять этот материал некуда, это самое узкое место... Работает 1 330 человек, а надо людей в два раза больше. Только плотников нужно 1200 человек... Постройка железной дороги слабое место, работы ведутся кустарным способом. «Автострой» возмущается организацией производства, а в «Металлострое» заявляют: «Это не ваше дело...» Недружелюбное отношение к работникам «Автостроя» проникло во все звенья аппарата... необходимо ликвидировать подобные случаи... Также происходят задержки из-за недоработок проекта... по некоторым чертежам нельзя строить, приходится останавливать работы... Технический персонал должен быть усилен, мы должны обращать внимание на вопрос снижения себестоимости... выполнять директивы партии...»

К 12-й годовщине Октябрьской революции

Этот текст 3 ноября 1929 года был опубликован за подписью И.Сталина.

«Истекший год показал, что партия с успехом справляется с задачей индустриализации. Известно, что к весне наступающего 1930 года мы будем иметь на полях более 60 тысяч тракторов, через год после этого – свыше 100 тысяч тракторов, а спустя еще два года – более 250 тысяч. То, что считалось несколько лет назад «фантазией», мы имеем теперь возможность превратить с лихвой в действительность. Вот, где причина того, что середняк повернул в сторону «коммунии». Выводы.

Мы идем на всех парах по пути индустриализации – к социализму, оставляя позади нашу вековую «рассейскую» отсталость. Мы становимся страной металлической, страной автомобилизации, страной тракторизации. И когда посадим СССР на автомобиль, а мужика на трактор, – пусть попробуют догнать нас почтенные капиталисты, кичащиеся своей «цивилизацией». Мы еще посмотрим, какие из стран можно будет тогда «определить» в отсталые и какие в передовые».

1930 г

Виктору Полякову исполнилось пятнадцать лет. Ему очень нравилась радиотехника, но все страсти вокруг автомобилизации СССР, разгоревшиеся в прессе, увлекли его. И в 1930 году он решил, что будет инженером-автомобилистом. Но сначала поступил в ФЗУ, стал учеником слесаря автошколы.

Необходим вездеход!

В АВТОДОР, в октябре 1930 года, пришло письмо Роттермеля следующего содержания:

«Зависимость автомобиля от времени года, климата в целом, от рельефа, местности, грунта и погоды – общеизвестна...примерно на 5/6 всей территории СССР в течение 5–6 месяцев в году автотранспорт не используется в полной мере его возможностей.

Зимой, глубокой осенью и весной, вне пределов города, мы фактически пересаживаемся с автомобиля на телегу или сани, мы снова опираемся, главным образом, только на автомобиль на длинном зажигании – лошадь...Стоимость тонно-километра груза немедленно подскакивает в несколько раз, а грузооборот замедляется в 4–5 раз. Нам необходима машина, работающая круглый год на любом грунте, при любой погоде, идущая по дороге и вне дорог. Нам необходим вездеход.

Эта необходимость назрела уже сейчас. Она будет обостряться все больше...В разработке типа вездеходной машины мы стоим перед большими трудностями, чем обычно в автопромышленности, ибо здесь нам придется идти часто без опыта автопромышленности Западной Европы и США. Многих характеристик для наших условий климата и грунта нет в Западной Европе и США».

В АВТОДОРе с Роттермелем согласились, и 3 ноября 1930 года появился такой документ за подписью В.В.Куйбышева, заместителя председателя Совета Народных Комиссаров:

«Моторизация и механизация Красной Армии и народного хозяйства ставит во весь рост вопрос о максимальном увеличении проходимости автотранспорта и боевых автосредств. Если вопрос о машинах повышенной проходимости автотранспорта для летних дорог находится ныне в плоскости практического разрешения, то преодоление ими глубокого и рыхлого снежного покрова является еще нерешенной задачей. Имевшие место проекты различных приспособлений для увеличения проходимости по снегу обычных типов автомашин и испытания их до сих пор не дали нужного результата. Учитывая исключительную важность и срочность решения этой проблемы, как в интересах Красной Армии, так и в интересах всего народного хозяйства страны, большие территории которой покрыты снегом на протяжении многих месяцев в году, Военная секция Центрального Совета АВТОДОР предполагает организовать в течение зимы 1931 года широкий конкурс на представление проектов приспособлений для езды по снегу автомобиля и мотоцикла. По имеющимся уже теперь сведениям, ряд изобретателей имеют серию новых проектов, не фигурировавших на прошлых испытаниях. По ориентировочным подсчетам, на организацию и проведение широкого конкурса потребуется 50.000 рублей».

Дальнейшие события показали, что автомобильным конструкторам СССР удалось создать несколько типов вездеходов, которые по своим качествам превосходили иномарки.

Недостатки исправлялись...

Недостатки на строительстве автозавода в Нижнем Новгороде быстро исправлялись. Уже в апреле 1930 года на стройке работало – 5 107 человек, в августе 1930 – 9 130 человек, а в 1931 было уже 30 тысяч рабочих, в основном молодых – комсомольцев. 2 мая 1930 года заложили первый камень в фундамент будущего автомобильного завода. Нужно было построить производственные корпуса, складские помещения, жилые дома и бараки, здания административного центра, магазины, столовые, железные и автомобильные дороги, бани... Дать воду и электричество. Руководил строительством НАЗа из министерства Осинский. На одном из совещаний он сказал:

– Если вы думаете, что сейчас борьба за завод и автомобилестроение закончилась, то ошибаетесь. Каждый день встречаются такие вещи, за которые надо горячо браться, чтобы подкручивать, потому, что иначе мы договора с Фордом не исполним или окажемся в глупом положении. Вот сейчас есть 2–3 вопроса пожарного свойства, из-за которых дело может быть серьезно подмочено... Наша основная практическая задача, чтобы был завод, чтобы были машины.

На Горьковский автозавод истратили 200 миллионов рублей. Был создан по примеру Турксиба комитет содействия строительству автозавода. В итоге, первая очередь завода была построена за 15 месяцев. Это был мировой рекорд. Как потом писали в газетах, на строительство подобных заводов в Германии и Канаде у Форда ушло пять лет.

Американцы на строительстве НАЗа

Для американских специалистов был построен специальный «американский» поселок из 40 домов коттеджного типа. Порой они слали возмущенные телеграммы в ВАТО (Всесоюзное автотракторное объединение), Ваксову в Москву: «Наша отопительная система неудовлетворительна. У нас во всех домах очень холодно, радиаторы замерзли... не обращается никакого внимания на отопительную систему... Должны немедленно принять меры...» «Последние два дня совершенно отсутствует отопление... часть наших инженеров больны... Нет бесперебойного снабжения водой. В случае пожара в поселке из-за отсутствия воды могут быть плачевные результаты... Мы просим более внимания к нам...»

Из ВАТО послали в Нижний Новгород Герценберга. Он 27 декабря 1930 года написал: «Проверка показала, что с отоплением проблемы были из-за больших морозов и гололетья. Не завезли нужного количества дров. Еще были жалобы на задержку посылок. Но американцы их получили вовремя, на рождество. Американцы питаются в американской столовой, но не все. Готовят дома. Причем, все покупают в специальном магазине при условии, что им все поставляется на дом, независимо от веса покупки, хотя бы катушки ниток. Мясо покупается домохозяйками только мякоть, а кости направляются в другой магазин для продажи... Из разговоров с тов. Кайгородовым я усмотрел, что тактика «Автостроя» к остинцам сводится к тому, что даны директивы всем обслуживающим «Остина и Ко», идти им навстречу во всех мелочах без отказа, причем заводоуправление ограничивает только в тех случаях, кои связаны с большими затратами».

Смежники НАЗа

На XV1 съезде ВКП (б) первый секретарь Нижегородского крайкома партии А.А.Жданов от имени более чем 50 тысячной армии коммунистов, просил «у партии поддержки и критики для того, чтобы величайшую задачу автомобилизации страны наряду с тракторизацией выполнить с честью». На НАЗе намечалось изготавливать примерно до 60 процентов наименований узлов и деталей, остальные комплектующие должны были поступать со стороны – с 42 промышленных предприятий.

Автомобильному производству нужны были высококачественная листовая, рессорная и другие спецстали, шарико и роликподшипники, резинотехнические изделия, фары, провода, лаки, краски, ветровые стекла, электротехнические, измерительные и другие приборы, шоферский инструмент. Широкая сеть смежных производств создавалась в стране одновременно с автомобилестроительным заводом.

Перед строителями автозавода в Нижнем Новгороде выступил Г.К. Орджоникидзе, нарком машиностроения СССР. Он сказал:

– Строите завод не только вы – его строит вся страна. И вам легко себе представить, что каждый день, когда тот или другой товарищ берет в руки газету и читает, он думает – а что, выйдет или не выйдет? Этот вопрос задают себе и наши друзья, и наши враги, не только у нас, а и в Европе, и в Америке. Ведь что значит пустить в срок такую машину, как ваш завод? Это значит внести в нашу экономику целую революцию.

Виктору Полякову исполнилось 16 лет, он вступил в комсомол. Слова Орджоникидзе запали ему в душу настолько, что он их дословно повторил в 1968 году на торжественном собрании ВАЗа, посвященном Дню машиностроителя, а потом сказал:

– Эти слова Орджоникидзе через 37 лет во многом можно отнести к нашей стройке. Наш долг – оправдать доверие партии и правительства, оказанное нам, и обеспечить своевременный пуск Волжского завода, который будет нашим вкладом к юбилею 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Все получилось, как говорил Поляков. Первые автомобили Волжский автомобильный выпустил к 100-летию со дня рождения В.И.Ленина.

1 февраля 1931 г. Выступление И.В. Сталина

Внимательно слушал Поляков и программную речь Сталина... Она касалась его лично, ведь он будет инженером. Сталин сказал:

– Мы отстали от передовых стран на 50-100 лет. Мы должны пробежать это расстояние за десять лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут... Говорят, что трудно овладеть техникой. Неверно! Нет таких крепостей, которые бы большевики не могли взять. Мы решили ряд труднейших задач. Мы взяли власть. Мы повернули середняка на путь социализма. Нам осталось немного: изучить технику, овладеть наукой. И когда мы сделаем это, тогда у нас пойдут такие темпы, о которых мы сейчас не смеем мечтать. И мы сделаем это, если захотим по-настоящему...

Социалистический город!

Когда встал вопрос о строительстве города для будущих работников автозавода в Нижнем Новгороде, то к нему подошли тоже творчески. В ВАТО (Всесоюзное автотракторное объединение), например, родился такой документ: «ЦК металлистов. ЦК строителей. Строительство новых гигантов-заводов по авто- и тракторостроению на основах последней техники и массового производства диктует необходимость строительства новых наиболее благоустроенных городов вблизи новостроящихся заводов. Совершенно понятно, что, расходуя большие средства на строительство новых городов с каменными постройками, необходимо уже сейчас при проектировании и строительстве их учесть, чтобы как планировка города, так и типы жилых домов и коммунальных учреждений отвечали запросам социалистического быта и способствовали реконструкции старых бытовых условий в сторону обобществления, как труда, так и быта.

Такого типа социалистического города с наличием таких жилых домов, которые бы обеспечивали полную возможность обобществлять быт и предоставить необходимые удобства населению, ВАТО считает необходимым построить при Нижегородском автомобильном, Челябинском, Сталинградском и Харьковском тракторных заводах... Размер квартиры – 9, 17 и 24 метра. 17 и 24 – уборная и умывальник. Для 9 метровых на 10 квартир – один умывальник и 1 уборная. На каждом этаже особая комната с ваннами и душем. Никаких печей и плит не должно быть. Для внутреннего устройства квартир проектируется стандартная мебель. В каждой квартире будет радио. Детские сады, ясли соединены с жилыми корпусами теплым коридором. Впереди фасада – хозяйственно-культурный сектор: столовая, буфет, клуб, читальня, комната отдыха, почта, парикмахерская...»

Строительство осуществлялось на основе применения дефицитных строительных материалов...»

Первые автомобили ГАЗа

К концу декабря 1931 года были подготовлены кадры автостроителей, и 1 января 1932 года в ремонтно-механическом цехе состоялось торжественное собрание коллектива, на котором было объявлено о готовности завода к пуску. Осинский в этот момент находился на лечении в Кисловодске, прочитав новость о пуске завода в Нижнем, взволнованно воскликнул:

– Мои заводы уже пускают, а я тут сижу... лечусь...

В июле он отправился на автомобилях «ГАЗа» в пробег – Москва-Крым. Но об этом чуть позднее.

Первую продукцию автозавод дал 29 января 1932 года. Под звуки оркестра и заводского гудка из сборочного цеха выкатился первенец – грузовик НАЗ-АА, точная копия «Форд-АА». В этом же, 1932 году, город переименовали в честь великого пролетарского писателя Максима Горького, и машина стала называться – ГАЗ-АА. Но затем в работе ГАЗа возникли проблемы. 4 апреля 1932 года в газете «Правда» было напечатано: «Горьковский завод в настоящее время приостановил выпуск машин, главным образом по причинам совершенно неудовлетворительного руководства заводом. На заводе благодаря неправильной установке крайкома – полное отсутствие единоначалия и подмена хозяйственного руководства райкомом и цеховыми парторганами, наличие антиспецовских настроений и травли административно-технического персонала, слабая партийно-массовая работа...»

Но с этими возникшими трудностями опять успешно справились. Если в первом квартале 1932 года была выпущена 171 машина, то во втором уже – 897, в третьем квартале – 2725, а в четвертом – более 3 000.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.