

Адо́льф
Па́влов

Уфимские страницы



Адо́льф Па́влов

Уфимские страницы

Арт-Холдинг «Медиарост»

2012

Павлов А. К.

Уфимские страницы / А. К. Павлов — Арт-Холдинг
«Медиарост», 2012

ISBN 978-5-904886-21-9

Эта книга – документальное повествование об эвакуации Рыбинского моторостроительного завода в Уфу в годы Великой Отечественной войны, основанное на воспоминаниях десятков ее очевидцев и участников. В книге впервые публикуются многочисленные подлинные документы военного времени, а также письма и фотоматериалы из личных архивов рыбинцев и уфимцев, судьбы которых связаны с отечественным авиадвигателестроением.

ISBN 978-5-904886-21-9

© Павлов А. К., 2012

© Арт-Холдинг «Медиарост», 2012

Содержание

От редактора	7
От автора	9
Часть первая	10
Вехи довоенной истории завода	11
Война	13
Накануне эвакуации	15
Директор Василий Баландин	16
Участники великого исхода	18
Судьбы моих земляков	22
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Адольф Константинович Павлов Уфимские страницы



Адольф Константинович Павлов

© Павлов А.К., 2012

© Издательство «Медиарост» – оригинал-макет

От редактора

Выходят в свет «Уфимские страницы» – документальное повествование об эвакуации Рыбинского моторостроительного завода в Уфу в годы Великой Отечественной войны. Этот Великий Исход дал жизнь Уфимскому моторостроительному заводу и стал решающим событием не только в судьбе отечественного авиадвигателестроения, но и в судьбах сотен тысяч людей – рыбинцев, уфимцев, ленинградцев. Но почему только теперь, почти семьдесят лет спустя после этих трагических событий, публикуются воспоминания очевидцев и участников эвакуации?

Один из ответов на этот вопрос может быть таким: долгое время тема эвакуации предприятий оборонного комплекса была государственной тайной. И потому объяснимо первоначальное удивление знакомого с темой читателя, впервые открывшего, к примеру, юбилейное, посвященное 50-летию завода, издание УМПО 1975 года, в историческом разделе которого нет ни слова о Рыбинске. Присутствует лишь упоминание о том, что «моторостроители воздвигли на Волге новый первоклассный завод советского машиностроения». Но даже и в середине 90-х в Уфе выходили в свет книги, которые могли привести в недоумение внимательного читателя. В одной из них, к примеру, работник, пришедший на уфимский завод в 1931 году и начавший здесь свою карьеру от подсобного рабочего, вспоминает, как для заводчан «выстроили фабрику-кухню, Дворец культуры, и, бывало, откупали пароход и устраивали прогулки по Волге, выезжали на спектакли Ярославского драматического театра...»

А рыбинцы молчали. Впрочем, не молчали, конечно, ведь очень многие из заводчан – уфимцев, вспоминая о своей юности военного времени, были родом из Рыбинска. Документальная точность изложения, имевшая место в технической литературе, тоже свидетельствовала о том, сколь великим исходом была эвакуация. Так, к примеру, в изданной в Уфе книге выпускника Рыбинского авиационного института Н.Г. Ревы «Авиационные и поршневые двигатели УМПО и их применение в самолетах» 1996 года в разделе о моторе М-105Р есть своего рода «лирическое отступление». «В октябре-ноябре 1941 года Рыбинский ордена Ленина авиадвигательный завод был эвакуирован в г. Уфу, – пишет автор, – где расположился на территории Уфимского моторостроительного завода, выпускавшего комбайновые моторы У5-МА и приступившего в 1940 году к освоению производства авиационных моторов М-105. За два месяца крупнейший завод прибыл в Уфу в своем полном техническом составе, как говорится «до болтика, до гаечки» – со всей номенклатурой цехов, служб и отделов, со всем оборудованием, оснащением, заделом материалов, заготовок, узлов, деталей, агрегатов, моторов и полной технической документацией. В составе завода были эвакуированы и опытно-конструкторское бюро (ОКБ) с входившей в его структуру летно-испытательной станцией (ЛИС – цех 27), которая имела в своем парке самолеты – истребители ЯК-1, ЯК-7, бомбардировщики СБ-2, Ер-2, Пе-2, и летно-транспортный отряд завода (ЛТО) с парком самолетов По-2 и Ли-2... Важнейшим содержанием этого исторического величественного события было то, что в процессе эвакуации в Уфу прибыл с семьями весь личный состав рыбинских высококвалифицированных специалистов, имевших богатый многолетний опыт в области авиационного моторостроения... В состав рыбинских моторостроителей влились только что приступившие к освоению производства авиадвигателей молодые уфимские и эвакуированные, такие же, ленинградские моторостроители... Рыбинский моторостроительный завод № 26 получил наименование «Уфимский моторостроительный завод» УМЗ с оставлением номера «№ 26»...»

Таким образом, тема этой масштабной эвакуации в конце XX века все же прозвучала в Уфе. В Рыбинске же первые опубликованные воспоминания о ней появились лишь в начале XXI века. Их собрал Адольф Константинович Павлов, музыкант и публицист, в судьбе которого Уфа сыграла не последнюю роль.

Первые же публикации в местной прессе стали открытием для большинства рыбинских читателей. «Уфимские страницы» вызвали волну откликов – было много тех, кто спешил поделиться своими воспоминаниями об этой героической странице военной истории, которая, как казалось многим очевидцам, осталась забытой отечеством. Звонили не только участники эвакуации (их к началу века не так уж много оставалось в живых), звонили и их потомки, хранившие отцовские архивы писем, фотографий, документов... И автор понял, что теперь не имеет права оставить эту тему.

Публикации «Уфимских страниц» в местной прессе были продолжены, и в 2009 году их автор получил первую премию на региональном этапе Всероссийского конкурса «Патриот России».

Книга «Уфимские страницы» составлена из собранных А.К. Павловым воспоминаний очевидцев. Самая изощренная фантазия писателя не сочинит столько трагических подробностей уфимского быта – именно рассказы очевидцев, безыскусный стиль их повествования позволяет читателю «прочувствовать» историю, осознать меру терпения и героических усилий, выпавших на долю военного поколения. Вот почему в книге сознательно сохранены большие фрагменты прямой речи собеседников – так читатель воспримет и интонацию, с которой в устной традиции рыбинцы передавали память о Великом Исходе.

В настоящем издании четыре части. Первая из них посвящена событиям осени и зимы 1941-го года, связанным с эвакуацией рыбинского завода. Вторая – трудностям первого года жизни рыбинцев в Уфе. В этом разделе автор приводит не только воспоминания очевидцев, но и документы, свидетельствующие о невероятных трудностях военного времени, – тексты приказов директора завода, инструкции, а также некоторые статистические сведения об Уфе военного времени.

В третьей части «Уфимских страниц» с многозначным названием «По рыбинской технологии» речь идет, большей частью, об организации производства, а также о том, какими усилиями удалось наладить жизнь и быт заводчан.

Четвертая часть книги – «Оркестр моей жизни» – имеет отношение к мирному времени. Дело в том, что автор «Уфимских страниц», А.К. Павлов, более сорока лет руководил большим самодеятельным коллективом Рыбинска – оркестром народных инструментов имени П.И. Павлова. Основоположником оркестра был родной его дядя. Созданный П.И. Павловым и руководимый Адольфом Константиновичем Павловым оркестр – это самостоятельная, очень колоритная страница, вписанная музыкантами-подвижниками в историю музыкальной культуры нашего необъятного отечества. Поскольку судьба оркестра и тема уфимской эвакуации оказались тесно связаны и судьбой автора книги, и историей музыкального коллектива, четвертая глава настоящего издания посвящена уфимской теме в судьбе двух оркестров.

В настоящем издании также помещены биографии руководителей эвакуированного моторостроительного завода, и фрагменты воспоминаний дочери авиаконструктора В.Я Климова о военных годах в Уфе, записанные и опубликованные Любовью Калининой (НПО «Сатурн»). Кроме того, в приложении помещены письма братьев Багудиных в публикации А. Павлова.

Редактор книги выражает благодарность сотрудникам пресс-службы НПО "Сатурн" и управления корпоративных коммуникаций ОАО "УМПО", а также директору музея ОАО "УМПО" Вере Осиповне Зесли за помощь в подготовке архивных материалов к публикации.

В те дни, когда готовилась к выходу в свет эта книга, ушел из жизни ее автор, Адольф Константинович Павлов. Он так ждал публикации "Уфимских страниц", что даже тяжелая болезнь не могла отстранить его от работы над макетом книги. Заключение ее было написано автором за две недели до ухода.

От автора

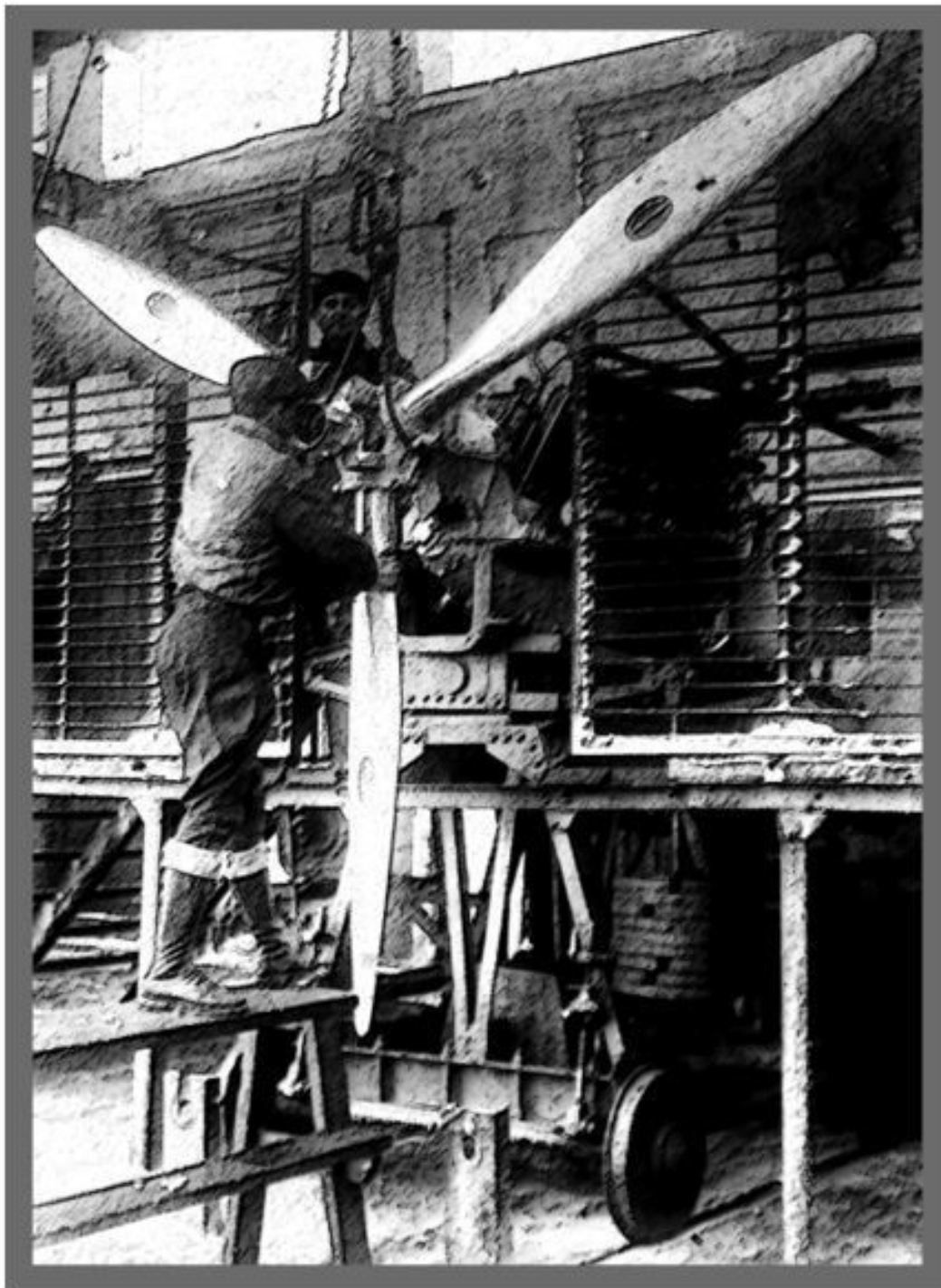
Сегодня я благословляю тот день и тот час, когда всерьез решил заняться изучением истории перемещения нашего моторостроительного завода на Урал, в Башкирию в октябре 1941 года. Уфа и все, что с ней связано, — традиционная тема разговоров в нашей семье. Мой отец тогда уехал вместе с заводом, и дорогой так обморозился, что его, полуживого, отправили обратно – лечить там его никто не собирался. Родители моей жены всю войну провели в Уфе и смогли вернуться в Рыбинск только в 1951 году. Да и сама Вера Александровна родилась и провела первые годы жизни в Башкирии.

Многое о тех временах мы знали из рассказов близких. Но даже подробная история одной семьи не дает полной картины той эпопеи судеб, того трагического исхода, которым стала для рыбинцев уфимская эвакуация. Только рассказы ветеранов, их воспоминания, дошедшие до нас документы, собранные воедино, как кусочки мозаики, воссоздают общую картину тяжелейших испытаний, выпавших на долю наших родителей, наших стариков. Испытаний, сопоставимых с судьбами блокадников – ленинградцев.

Да, упущено время. Многих свидетелей, участников тех событий, уже нет среди нас. Но еще живы ветераны, и нужно очень поспешить, чтоб встретиться с ними, терпеливо и заинтересованно выслушать их исповеди и зафиксировать эти рассказы. Я не устаю повторять очевидную истину – каждый человек достоин разговора о нем. А уж наши старики — в большей степени. Встречаясь с ними, ведя долгие, многочасовые беседы, я проникаюсь желанием рассказать о каждом из них. – Об их нелегкой судьбе, их стойкости и человеческом достоинстве, об их многотерпении, обостренном чувстве долга перед страной, семьей, позволившем им сохранить и себя, — не оскотиниться и не опуститься в тех невыносимых условиях, в которых они оказались не по своей воле.

Каждая такая встреча начиналась одинаково: «Что же вы так долго собирались! Где вы были, когда живы были многие из нас?» А и впрямь, где же были наши журналисты, писавшие о войне? Почему тема Уфы была обойдена нашими краеведами, отчего нет публикаций на эту тему? Для меня ответ на эти вопросы однозначен – долгие годы тема переезда военного завода в Уфу была закрытой. Уже в 80-х годах «завернули» мою статью, в которой была упомянута Уфа как место передислокации завода во время войны: уфимская эпопея считалась государственной тайной. От кого же мы так долго хранили эту тайну? От самих себя?

Часть первая Осень и зима 41-го



Вехи довоенной истории завода

Прежде чем рассказать о событиях осени 1941 года, назовем основные вехи в истории рыбинского моторостроительного завода.

1915 год. Фирма «Рено» покупает у помещика С.А. Хомутова пустующие земли для строительства автозавода. К 1917 году было построено несколько корпусов и установлено около 30 станков. Все остальное оборудование для завода транспортировалось из Франции морским путем, и было потоплено подводной лодкой немцев. После 1917 года французы покинули Россию, завод перешел в ведение ВСНХ и вошел в автотрест под названием Шестого государственного автозавода. Завод, на котором работало около 200 человек, занимался ремонтом автомобилей для Красной Армии.

В 1924 году завод, находившийся на консервации, был передан авиационному тресту. 17 июля 1925 года было принято решение Совета Труда и Оборона о строительстве и реконструкции завода по выпуску авиамоторов. А 14 января 1928 года завод был пущен в эксплуатацию – он один из первенцев реконструктивного периода. Первые авиационные моторы выпущены заводом в конце 1928 года. В 1934 году он перешел на освоение нового, более совершенного образца моторов, а в 1936 году этот мотор был запущен в серию.

В канун войны, как известно, Советский Союз и Германия подписали пакт о ненападении. Не будем вдаваться в дипломатические тонкости этого договора, скажем лишь об одном пункте, согласно которому договаривавшиеся стороны обязались на уровне специалистов знакомить друг друга с производством и освоением новой военной техники. Как этот пункт договора реализовывался в Рыбинске, я узнал из рукописи моего земляка и родственника Павла Дмитриевича Багудина, о котором подробно расскажу немного позднее. *«В начале 1941 года в рамках обмена делегациями и согласно мирному договору прибыла группа немцев, – пишет он. – Завод насторожился, но не принять их не имел права – в 40-м году группа наших специалистов побывала на заводах Хенкеля, Юнкера, Фокке – Вульфа и Мессершмитта. Лаврентьев (директор завода) распорядился в этот день поставить на конвейер двигатели М-100. Их уже не выпускали, но многие детали сохранились, а некоторые использовались в последующих разработках... Вагоны с делегацией по вновь проложенным путям были отведены от вокзала в глубь какой-то улицы, и от этого места прямо к дверям Центральной заводской лаборатории протянулся ровнейший деревянный щит.*

Накануне визита мне в числе вновь принятых на завод было предложено провести день 15 апреля 1941 года дома и на заводе не появляться. Но в означенный день не только мы, отлученные, но и занятые в другую смену, и просто любопытные со стороны стали стекаться к настилу. Всем хотелось увидеть этих самых загадочных немцев, с которыми то следовало биться насмерть (в Испании), то дружить вечной дружбой, то опять готовиться к взаимному уничтожению. И вот они вышли из вагонов, постояли, щурясь от яркого апрельского солнышка, и двинулись к заводу. В основном пожилые, со стеками и почти все в золоченых пенсне. Шли медленно, а толпа уже не делала вид, что случайно тут оказалась, шумно и оживленно обсуждала, зачем все это было сделано, кому это нужно, не нанесет ли вреда нам? Большинство было едино во мнениях, что любезно раскрывать ворота перед мощнейшей делегацией военных специалистов не следовало бы – время не подходящее».

Свидетелем приезда немецкой делегации был и рыбинский художник и краевед Владимир Викторович Шпрангер: *«...На завод приехала делегация немецких военных, – рассказывал он. – Одни генералы – все в звездах, орденах, плащи на руке. Их свободно пропустили на завод. Показывали все, к чему они проявляли интерес. Но у нас накануне была проведена специальная подготовка к встрече немцев. Убирались чертежи, схемы, плакаты с новым двигателем, а нам выдали старые технологии на двигатель, который уже был снят с производства. Немцы*

шли по нашему пролету, остановились у моего станка, смотрели и о чем-то говорили. Говорили с усмешкой. Я не понял, что они говорят, но думаю нам не удалось их одурачить.

Немцы, конечно, не поверили, что у нас выпускают эти устаревшие двигатели, но их поразил конвейер. Начиналось все с пустого поддона, проходит один круг – и готовый двигатель можно ставить на самолет. Особенно их удивила операция посадки днища картера на шпильки. Это была самая трудоемкая операция – вручную она иногда осуществлялась часами. А здесь – секундное дело.

Все закончилось грандиозным праздником в заводоуправлении. Были дружеские тосты, заверения о мире, а до войны оставалось – совсем чуть-чуть... По рассказам, в конце визита немцы выразили желание увидеть Волгу».

На самом деле, до эвакуации, то есть в период 1928–1941 гг., рыбинские моторостроители дали Родине одиннадцать типов и модификаций моторов, применявшихся на 34-х серийных и более чем на 22-х экспериментальных, опытных типах самолетов военного, гражданского назначения, в том числе морских.

С тех пор, как в 1935 году Главным конструктором завода был назначен Владимир Климов, в созданном им заводском ОКБ были разработаны, конструктивно доведены и выпущены небольшими сериями промежуточные модификации двигателей мощностью до 1.100 л.с. А в 1939 году был создан М-105, ставший самым массовым советским двигателем Второй мировой войны, во многом определивший достигнутое превосходство нашей авиации над знаменитыми ассами Люфтваффе. На заводах Рыбинска, Ленинграда, Уфы, Воронежа, Горького и Казани было выпущено около 75 тыс. таких моторов.

Перед началом войны с рыбинского конвейера сходило 38 моторов в сутки, в июле – уже на десять больше. А за три месяца, с июля по сентябрь, и без того увеличенный план выпуска – 3 371 единиц – удалось перекрыть на 87 моторов. На рыбинских моторах М-105, М-105П, М-107 летали истребители и скоростные бомбардировщики – ЯК-1, ЯК-3, Пе-2.

Война

Воскресное утро 22 июня 1941 года раскололо жизнь советских людей на «ДО» и «ПОСЛЕ». Посуровели лица горожан, по ночам город погружался в темноту. На окнах появились бумажные кресты, которые, по слухам, предохраняли стекла при взрывах. Круглосуточно работал военкомат. Жизнь горожан регламентировали указы, постановления городских и областного Советов депутатов.

Из хроники событий и фактов. «23 июня 1941 года, в соответствии с указом об объявлении Ярославской области на военном положении, охрану, оборону и поддержание общественного порядка в Рыбинске и прилегающих населенных пунктах берет на себя начальник городского гарнизона полковник Полковников. ...25 июня выходит приказ Ярославского ОблОНО о прекращении экскурсий детей, связанных с передвижением по железной дороге и на водном транспорте. ...27 июня в целях противовоздушной обороны в Рыбинске вводится режим «полного затемнения». 11 июля выходит постановление Ярославского облисполкома о закрытии на территории области пионерских лагерей. ...20 октября. Постановлением исполкома Рыбинского горсовета вводится обязательная трудовая повинность для проведения оборонительных работ: мужчин от 16 до 60 лет, женщин от 18 до 50 лет (освобождались от работы беременные женщины и матери детей, не достигнувших 8-летнего возраста)»¹. Немецкие самолеты кружили над городом, но не бомбили. Изредка сбрасывали листовки, в которых призывали не эвакуироваться и не трогать завод. За это они обещали не бомбить город. Действительно, первый налет был совершен лишь в сентябре, когда вражеская разведка обнаружила интенсивные перевозки в ленинградском направлении. Разбомбили железнодорожный вокзал и пути. На завод не упало ни одной бомбы. Немцы были уверены, что как только им удастся захватить Москву, то Рыбинск тут же окажется в их руках. Они решили сохранить завод для себя.

С января 1939 года по 8 декабря 1941 года первым секретарем Ярославского Обкома ВКП (б) был Николай Семенович Патоличев. На этом посту он встретил начало Великой Отечественной войны. Для Рыбинска и рыбинцев этот период военного времени связан с эвакуацией завода на Урал, в Уфу. Николай Семенович принимал непосредственное участие в организации этого великого переселения.

Из воспоминаний Н.С. Патоличева. *«14 октября 1941 года мы собрались в ЦК, нам сказали, что нас приглашает в Кремль товарищ Сталин. Это было между 10 и 11 часами вечера. Мы пришли в кабинет Сталина. Там кроме него сидел только начальник Генерального штаба Борис Михайлович Шапошиников. Сталин с каждым из нас поздоровался за руку и тут же подозвал нас всех к столу. На большом столе его рабочего кабинета лежала карта. На карте разноцветными карандашами изображена какая-то схема. Сталин подробно разъяснил, что это схема оборонительных рубежей. Они проходили вокруг Углича, Рыбинска, Ярославля, Костромы, городов Ивановской и Горьковской областей. Мы внимательно всматривались в карту. Сталин дал нам подумать, поразмыслить, а потом спросил:*

– Есть ли у вас какие вопросы, замечания, предложения?

Мы, конечно, оказались совершенно неподготовленными к беседе по этому вопросу. Все молчали. Да и Сталин, видимо, не ожидал от нас ничего такого, что могло бы внести изменения в план, который предложил он. Сталин сообщил, что к нам приедут крупные военные специалисты, которые помогут во всех этих сложных и новых для нас делах. Начальником всего строительства назначался Яков Давыдович Раппопорт (строитель Рыбинского гидроузла). Я спросил у Сталина, как нам быть с Рыбинским морем. Ведь это огромный искусственный водоем (...) в 25 миллиардов кубометров. А обстановка складывалась таким образом, что

¹ И. Кочуев. «Рыбинск в 1941 году». «Анфас», № 18, 11 мая 2007 г.

гидроузел мог подвергаться бомбовым ударам. Да он мог быть и занят противником в обход Москвы. Думаю, что этот вопрос не застал Сталина врасплох. Но он, однако, был, видимо, не простым. Сталин походил, подумал, потом совершенно четко и ясно сказал: «Рыбинское море, Рыбинский гидроузел надо оборонять. – И еще раз твердо повторил: – Оборонять. Защищать.»

– Не следует ли нам, – обратился я к Сталину, – эвакуировать некоторые заводы Ярославской области?

– Какие заводы вы имеете в виду? – спросил меня Сталин.

Я назвал Рыбинский завод моторостроения, шинный и «Красный перекоп».

Подумав, Сталин сказал:

– В Ярославль мы противника не пустим.

Сказано это было с такой твердостью и убежденностью, что мы все в это поверили.

– Но, – продолжал Сталин, – противник может эти важнейшие для страны заводы разбомбить. Поэтому их надо эвакуировать. Пришли товарищи Косыгин, Первухин и Шахурин. Начали обсуждать вопросы эвакуации промышленных предприятий. Выслушав их сообщения, Сталин дал совершенно четкое и твердое указание ускорить эвакуацию названных предприятий».

Наверное, уместно напомнить, что к этому времени немцы овладели Калининым. Наша область была в эти дни уже не прифронтовой, а фронтовой.

...Все было сделано с такой быстротой, с такой точностью, что не будь этого, завод, как предприятие, производящее важнейшую продукцию для фронта перестал бы существовать.

Накануне эвакуации

В каждой стране тщательнейшим образом разрабатываются не для всех доступные планы поведения на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств. Эвакуационный план – это сложный комплекс взаимосвязанных мероприятий, тщательно выверенных и согласованных. После утверждения – это документ безусловного выполнения. Естественно, эти документы разрабатываются не в спешке, вовсе не накануне часа «X», а загодя.

Но в те времена в обществе царил уверенность в быстрой победе над любым врагом, причем «малой кровью, могучим ударом». А потому и в страшном сне не могли померещиться те провалы и неудачи, что преследовали нашу страну в первые месяцы войны. Именно тут и выявились слабые стороны наших эвакуационных планов.

Почему местом передислокации нашего завода была выбрана столица Башкирии? Не только из – за своего географического положения и недостижимости для вражеской авиации. Дело в том, что наш Рыбинский завод был «маточным предприятием», с заводами-дублерами – в Ленинграде, в Уфе, в Казани, Горьком, Воронеже. Специалисты нашего завода разрабатывали конструкции, технологические процессы, необходимую оснастку, и все это передавалось заводам – дублерам. Ведущие специалисты завода неоднократно посещали своих коллег на дублерах, оказывали необходимую помощь по внедрению в производство своих собственных технологий.

Как только решение об эвакуации было принято бесповоротно, резко поменялся режим работы завода. Внешне все оставалось без изменений – шли на работу толпы горожан, одна смена меняла другую, дымили заводские трубы. Именно это видели немецкие летчики – разведчики, летавшие ежедневно и над городом и над заводом. Но если бы у них была возможность заглянуть в заводские корпуса, то они увидели бы совсем иную картину: шла лихорадочная работа по снятию с фундаментов тяжелых станков, оборудования. Технические службы готовили к переезду на новое место документацию, чертежи. И как только наступала темнота, из цеховых пролетов вытаскивали секции железнодорожных путей, выкладывали вдоль цехов, состыковывали и по этим временным путям подгоняли железнодорожные вагоны и платформы, на которые и грузилось готовое к отправке оборудование. Часть их отправлялась к вокзалу, где формировали эшелоны, по другой ветке станки свозили на берег Волги и грузили на баржи. Утром к рассвету эти временные пути разбирали и заносили в пролеты цехов.

Таким образом, в предельно короткие сроки – 10 дней – с территории заводы было вывезено всё до последней гайки, вплоть до батарей парового отопления. На 25-ти баржах из Рыбинска в далекий путь отправились 9760 рабочих и служащих завода с семьями. Более 3000 вагонов – попробуйте мысленно представить железнодорожный состав таких размеров – было задействовано для перемещения станков и оборудования.

Немцы прозевали такую масштабную операцию, какой была скрытная эвакуация громадного оборонного завода из Рыбинска. Они спохватились тогда, когда стало ясно – операция под Москвой терпит крах. А вместе с этим проблематичным стал захват Рыбинска с его моторостроительным заводом. Немцы решили уничтожить это предприятие, и 31 октября был совершен налет на Рыбинск, на завод был совершен налет 10 декабря. Немецкая пресса на весь мир хвастливо заявила, что в Рыбинске уничтожен крупный оборонный завод. На это заявление тут же последовало опровержение ТАСС, из которого стало ясно, что немцы, их разведка проглядели такую внушительную по масштабам операцию и зря потратились на горючее для своих самолетов. Завода в Рыбинске уже не существовало!

Участники тех событий 1941 года, словно сговорившись, начинают свой рассказ об Уфе с наполненного драматизмом переезда рыбинцев на Урал. Дорога и все, с ней связанное, стали первым суровым испытанием в цепи тех, что предстояло пережить моторостроителям.

Директор Василий Баландин

Прежде чем обратиться к воспоминаниям наших ветеранов, я хочу остановиться на судьбе выдающегося человека, имя которого знала вся Уфа. Речь пойдет о бывшем, довоенном директоре нашего Рыбинского завода, а с началом войны – директоре Государственного ордена Ленина завода № 26 в Уфе В.П. Баландине ².

Его биография, равно как и его судьба, заслуживают отдельного обстоятельного разговора. А пока – всего лишь эпизод его жизни, о котором заводчане слышали, но подробностей которого по тем времена знать не могли, и обсуждали его с опаской.

В 1939 году Василий Петрович Баландин был отозван из Рыбинска с поста директора завода № 26 и назначен заместителем наркома (министра) АВИАПРОМА. Несомненно, обладал он и выдающимся организаторским талантом, и качествами руководителя такого ранга, позволившими ему занять столь высокий пост.

Об эвакуации завода еще и речи не шло. Но стремительное наступление немцев заставило руководство страны озаботиться сохранением промышленного потенциала. Угроза блокады Ленинграда вынудила в срочном порядке эвакуировать в Уфу авиационный завод, который по статусу был филиалом Рыбинского завода. Начался перевод на военные рельсы и Уфимского моторного завода. Все эти масштабные перемещения, реорганизация производства требовали опытного и волевого руководства. Но волна репрессий, покотившаяся по стране, выбила из строя опытных руководителей. И когда с началом войны встал вопрос о кандидатуре руководителя, который смог бы взять на себя вопрос увеличения в разы производства, имя Баландина было названо первым. Но к этому моменту он находился в застенках НКВД.

Как вспоминает Н.С. Патоличев: «*Сталин, обеспокоенный организацией эвакуации авиационных заводов обратился к «авиапромовцам»:*

– *Где взять кадры?*

² *Василий Петрович Баландин – заместитель Народного Комиссара авиационной промышленности СССР, – директор Рыбинского моторного завода № 26, а затем – Уфимского ордена Ленина и Красного Знамени моторостроительного завода, генерал-майор инженерно-авиационной службы. Родился 15 (28) сентября 1904 года в семье железнодорожника. Трудовую деятельность начал слесарем-сборщиком. В 1930 году окончил Московский институт железнодорожного транспорта. Член ВКП(б)/КПСС с 1925 года. В 1936 году инженер-новатор, он внедрил у себя в сборочном цехе конвейерную сборку моторов. Таких конвейеров ранее в СССР не было. Накопленный опыт помог Василию Баландину в организации поточного производства авиационных моторов и впоследствии, когда он стал директором моторостроительного завода в Уфе. В начале войны на площади Уфимского завода был эвакуирован ряд моторных заводов, в том числе и из города Рыбинска. 17 декабря 1941 года Рыбинский ордена Ленина моторный завод № 26, два ленинградских завода-дублёра (№ 234 и № 451), частично московский № 219, московское проектное бюро ЦИАМ, воронежское конструкторское бюро Добрынина и два уфимских завода, – моторный (№ 384) и дизельный (№ 336) были объединены в единое целое. Новое предприятие получило название Государственный Союзный ордена Ленина завод № 26. В дальнейшем оно было переименовано в Уфимский моторостроительный завод. Под руководством В.П. Баландина было организовано крупное поточное производство авиационных моторов «М-105», «М-105ПА», «ВК-107А», «ВК-107ПФ». Уфимский моторостроительный завод, которым он руководил, изготавливал моторы для боевых самолетов «Як-3», «Як-9», «Пе-2». Коллектив завода, возглавляемый В.П. Баландиным, двадцать три раза завоёвывал переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. 26 июля 1945 года газета «Правда» в передовой статье отмечала, что завод № 26 с 1928 по 1945 год выпустил девяносто семь тысяч авиационных моторов, назвав этот факт подвигом. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 сентября 1945 года за умелое руководство трудовым коллективом завода и выдающийся вклад в обеспечении фронта авиационными моторами, генерал-майору инженерно-авиационной службы Баландину Василию Петровичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». В этот же день Государственный союзный завод № 26 был награжден орденом Красного Знамени, а двести девяносто девять его лучших работников были удостоены орденов и медалей СССР. После 1946 года генерал-майор инженерно-авиационной службы Баландин В.П. – на различных государственных должностях. Жил в Москве в знаменитом «Доме на набережной» в квартире № 255. Один из организаторов авиационной промышленности СССР, Герой Социалистического Труда В.П. Баландин скончался в 1973 году. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище. Награжден тремя орденами Ленина, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды. На одном из зданий бывшего Уфимского моторостроительного завода (ныне ОАО «УМПО») установлена мемориальная доска с горельефом В.П. Баландина. А в микрорайоне «Июрс» Калининского района города Уфы именем бывшего директора Уфимского моторостроительного завода назван бульвар. (Источник – <http://www.warheroes.ru>)*

– Разрешите, товарищ Сталин? – набрался смелости П. Дементьев (первого замнаркома авиационной промышленности по серийному строительству). – Вот уже больше месяца арестован наш замнаркома по двигателям Баландин. Мы не знаем, за что он сидит, но не представляем, чтобы он был врагом. Он нужен в наркомате – руководство двигателестроением очень ослаблено. Необходимо эвакуировать завод в Ленинграде, возможно, придется эвакуировать КБ Климова и завод в Рыбинске – а он там был директором. Просим рассмотреть это дело.

Сталин пошел в дальний конец кабинета.

– Да, сидит уже сорок дней и никаких показаний не дает. Может быть, за ним и нет ничего... Очень возможно... И так бывает...

Он медленно подошел к столику с телефонами. Снял трубку:

– Лаврентий! Ты, говорят, хорошего человека в тюрьме держишь?

– Кого, товарищ Сталин?

– Баландина.

– Он же враг народа.

– А он в этом признался?

– Пока еще нет...

– Ну, вот видишь, не признался. Отпусти его, Лаврентий.

– Да, зря посадили. Толковый человек, хорошо работает, ему завидуют, под него подкапываются. А если он, к тому же, человек смелый, говорит то, что думает – вызывает недовольство и привлекает к себе внимание подозрительных чекистов. Они сами дела не знают, но охотно пользуются всякими сплетнями и слухами.

Приблизившись к Дементьеву, Сталин уже другим, совсем жестким тоном произнес, глядя тому прямо в глаза:

– Передайте товарищу Баландину. Я даю ему месяц срока на эвакуацию и расстановку оборудования. И чтобы через три месяца он выпустил первый двигатель. Так и передайте – товарищ Сталин дал ему такое задание! Если не справится, придется вернуться назад к Берии. Лаврентий, наверное, не напрасно его посадил. Это и вас касается, товарищ Дементьев, помогайте ему во всем!

На прощание он злое усмехнулся:

– Лаврентий добрый человек – он курицы не обидит....

Когда Дементьев пришел в наркомат, ему сообщили, что в кабинете наркома Василий Петрович Баландин.

Похудевший и бледный, с припухшими следами побоев на остриженной голове, но чисто выбритый и в глаженной гимнастерке – он рассказывал о своих злоключениях.

Баландин сразу же, на первом допросе отверг все обвинения. Когда к нему попытались применить силу, он, человек физически очень сильный, просто могучий, расшвырял всех следователей. Его заковали в кандалы, ежедневно избивали, но он стойко продержался сорок дней. Стоило ему подписать хоть какое – либо обвинение, то вряд ли удалось его освободить.

Сломленным людям Сталин не доверял...»

Уже в августе директор завода № 384 В.П. Баландин был в Уфе. Он оставаясь на этом посту, практически до середины 1946 года совмещал его с должностью заместителя министра авиационной промышленности.

Участники великого исхода

По рассказам участника тех событий В.В. Шпрангера, погрузка оборудования на баржи происходила в том месте, где стоит сегодняшний Дворец спорта «Полет». Баржи были отбуксированы к зданию биржи (сегодняшний музей-заповедник) и стояли там около десяти дней. Последние из них отправились вниз по Волге в начале ноября. А в наших местах случается так, что в начале ноября встает лед.

Для рыбинцев эта дорога стала первым суровым испытанием в череде тех, что предстояло вынести в пути и в пугающе далекой, незнакомой Уфе.

...Вместо десяти дней рыбинцы добирались почти два месяца, и попали в Уфу к началу января. Как они выжили, чем питались, где согревались? Попробуйте представить себя в той ситуации, которую со всеми подробностями живописуют очевидцы и участники исхода. Увы, этот путь оказался лишь началом череды тех невероятных испытаний, что выпали на долю наших земляков, сметенных военным лихолетьем с родных мест.

На Урал люди добирались не только водным путем, но и по железной дороге. Причем, по рассказам участников тех событий, железной дорогой добиралась основная масса эвакуированных. Оказавшись в Уфе, они сразу начинали ставить оборудование, оснащать цеха, устраивать их и включаться в производственный процесс.

Обратимся к рассказам живых свидетелей и участников тех событий. По большому счету, судьбы всех их, отправившихся с заводом в Уфу, похожи. Но при всей их схожести у каждого был свой нелегкий крест.

Вспоминает Ф.Ф. Грин: *«До середины октября на заводе никто не слышал об эвакуации. Узнали мы о предстоящем переезде завода 16 октября. Начальник цеха назначил меня ответственным за эвакуацию сборочного цеха № 6.*

25 октября мы закончили испытание последнего мотора. В городе сразу стало тихо. К Волге были проложены железнодорожные пути. В садике перед заводом и у каждого цеха на случай бомбежки вырыты щели, где люди прятались при объявлении воздушной тревоги.

Взял я два чемодана с имуществом да тюфяк – и на берег. Там уже стояли шесть барж, в которые загрузили рабочих 6-го и 7-го сборочных цехов. Грузились днем. Вдруг немецкий самолет! Мы же как на ладони – делай что хочешь. Но тут повезло – откуда ни возьмись два наших истребителя. Отогнали немца.

Получили мы эвакуационные продовольственные карточки. К нашему каравану прицепили дебаркадер с ребятами из Калинина. Плыли мы и днем и ночью. Возле села Сокольское (Сокольский затон) нас остановили военные. У них вмерзли два катера. Они приказали буксиру освободить катера из ледового плена. Пока буксир крутился вокруг этих катеров, вмерзли мы. Стоим, живем на этих баржах. Есть нечего. Нам говорят, что дальше мы поедем поездом, но для этого нужно добраться до ближайшей станции Правдино. А это 100 километров по степи.

Обком Ивановской области какими-то неведомыми путями собрал 1000 лошадей и пригнал к месту нашей стоянки. Уложили мы свои вещи, усадили ребятшек да стариков и потопали до Правдина в метель да вьюгу. Три дня добирались. Разместили нас в школьных корпусах, где мы прожили около месяца. Тогда готовилось наступление под Москвой, гнали эшелоны с пополнением, с орудиями, снарядами. Нам вроде бы и выделяют эшелон, а его тут же военные забирают. Наконец, погрузили в холодные телятники...

... в Уфу мы прибыли только пятого января, в самые морозы. Часть наших осталась на баржах – охранять оборудование».

Из рассказа К.В. Крюкова: «Во второй половине октября завод начал спешно готовиться к эвакуации. Уже тогда над Рыбинском постоянно появлялись немецкие самолеты-разведчики, потому решено было провести эвакуацию скрытно.

Рельсы звеньями заносили в цех, вечером вытаскивали, состыковывали. По этой временной дороге подгоняли вагоны и грузили их. Грузили не только оборудование, но и детали. Мы понимали, что едем не на неделю. Война только разворачивается. Нужно захватить с собой все, что можно будет носить и обувать.

19 октября погрузились в вагоны. Нас вывезли с территории завода – была глубокая ночь – и поставили на запасном пути. Сформировали состав, и 20 октября мы покинули родной город.

Погода была осенняя, пасмурная. Пасмурно было и на душе у каждого из нас. Мы ехали в неизвестность. День едем, два стоим. Говорят, впереди разбомбили состав. Подъезжаем, а на проводах клочья одежды висят. Все разбросано взрывом... В Уфу мы приехали только 16 ноября вечером. Вот и считайте – с 20 октября по 16 ноября. Уезжали из дождливой осени, приехали в трескучие зимние морозы...»

Вспоминает Н.Н. Давидзон (Уфа): «Сборы были недолгими. Отвезли нас на вокзал, где стоял состав с оборудованием и станками. Последние два вагона – телятники для семей работников завода. Нары в два этажа, посередине печка и большой ящик с крышкой для продуктов. Не отъехали и трех километров – поезд встал. Рядом с железной дорогой валяется почти целый сбитый фашистский самолет. Все повыскакивали посмотреть на него. Самолет ярко желтый с белыми кругами на крыльях, на них свастика.

Сколько раз мы попадали под бомбежку, но все обошлось. Однажды увидели состав, в который, видимо, произошло прямое попадание. Вагоны перевернуты, разбросаны вещи. На макушке голого дерева висит детская распашонка».

Рассказывает М.Н. Загуляев: «К началу эвакуации у меня даже паспорта не было. Я в ноябре родился. Наверное, мог бы и дома остаться. Но туда ехал отец – он-то не мог отказаться, права не имел. А меня по молодости лет романтика новых мест влекла.

От завода в Северный поселок через садик были проложены пути. По ним на баржи доставляли тяжелые станки, оборудование.

Погрузили нас на баржу – там нары в два яруса. Наша баржа под № 2005 – не забыл этот номер и сегодня – с людьми была. Рядом была баржа с заготовками коленвалов. Увозили не только станки, но и детали, и необработанные заготовки. Все, до последней гайки. Погрузились. День стоим. Второй стоим. Ночи темные, в барже света нет. Побежал домой попросил у матери керосиновую лампу. А на третий день тронулись. Это было 31 октября. Караван был из пяти барж. Доплыли до Копалева, слышим взрывы – Рыбинск бомбят. А мы посредине Волги, никуда не денешься, не скроешься...»

Из рассказа В.В. Шпрангера: «Мы до Уфы два с половиной месяца добирались. Под Горьким вмерзли. У нас было пять барж, включая дебаркадер из Калинина. Стоим, до Горького – сто километров. Свезли нас на берег и разместили в деревне Ванятино. У хозяйки нас было семеро. Мы со складов дрова ей таскаем. И нам тепло, и она довольна. Пошли по деревням – барахло на еду менять. Ждем состав, который должен нас до Уфы довести. Пригнали вагоны – телятники, сделали нары, как на барже. Разместились. В вагоне человек 30. Посередине печка. Уголь на станциях добывали. У печки жарко, а у стены вода замерзает. К печке не пробьешься.

Поезд остановится – парни по нужде из вагонов повыскакивают, а девки только голый зад из вагона выставляли. По большой нужде под вагоны лазили. Я однажды залез под вагон, а напротив знакомая девчонка, которая мне нравилась, делает то же, что и я. Посмотрели друг на друга и разошлись по своим вагонам – никакого стеснения. Совсем обасурманились.

Есть было нечего. На станциях в рабочих поселках нам хлеб по карточкам давали, если начальники договорятся.

В Уфу приехали – везде огни, никакой светомаскировки, как в Рыбинске, нет. А чего им бояться – немецкие самолеты сюда не долетают».

* * *

Когда готовилась к выходу эта книга, рыбинцы продолжали звонить мне, чтобы рассказать о судьбах своих близких, переживших уфимскую эвакуацию, или предложить материалы к публикации о тех испытаниях, сохранившиеся в их домашних архивах. Была среди них и Л.В. Потапченко, отец которой, Вячеслав Сергеевич Ермолов (1911–1990) перед войной работал старшим контрольным мастером на испытательной станции завода № 26 г. Рыбинска, а в ноябре – декабре 1941 года вместе с заводом был эвакуирован в Башкирскую АССР. «Разбирая домашний архив, я обнаружила тетрадь, в которой его рукой карандашом были кратко описаны события этих месяцев», – рассказала она. Эти краткие записи 1941 года, сохранившие всю хронологию событий, мы публикуем здесь целиком.

«02.11.41 г.

Погрузились на баржу № 1340. Первая ночь на барже. Тепло.

03.11

8.30. отошли от берега. Встали на рейд у Слива. В 10–11 часов в городе ВТ (я думаю, что это означает – «воздушная тревога» – прим. Л. Потапченко). В 16 часов буксир «Инженер Кравицов», забуксировав караван, пошел по назначению.

04.11

В 6 часов прошли под Ярославским ж. д. мостом. Позади 93 км.

9.15. Нас обогнал пассажирский пароход «Мария Ульянова».

05.11

В 14.30 пришли в Кинешму. В воздухе похолодало, на Волге появилось сало. Бакена сняты. Сделали остановку до 18 часов. Вечером в 21 км ниже правая баржа села на мель. Нас отвели к берегу.

06.11

Буксир пытается снять баржу с мели. К вечеру при помощи еще 3-х пароходов баржа снята, темнеет. Остаемся ночевать.

07.11

Сильно похолодало. На Волге сплошной лед. Пошли вниз. Идти невозможно, лед 40–50 мм. Рвется стальной буксир. Опасность пробоя баржи льдом. Пришвартовались к берегу в 3-х км выше Решмы. Выше и ниже нас еще караван из 5 пассажирских пароходов. На Волге сплошной лед.

08.11

Ждем распоряжений.

09.11

Ждем буксиров из Юрьевца и Горького, кругом снег, тепло, льда нет.

10.11

Снег, на Волге сплошной лед. Мороз. Буксиров нет. Шедший из Кинешмы за нами пароход «Бирюса» вмерз в 5 км выше нас. Утром пришел пароход «Гончаров», получивший пробоину. Наше положение совершенно неопределенное, как и когда будем выезжать неизвестно.

11.11

Кругом снег, мороз 8 – 10 градусов. Волга покрыта льдом. Рядом с нами около 10 барж и 5 пароходов. Настоящий арктический лагерь, как будто суда в дрейфе. О выезде ничего не известно.

12.11

По свежему льду ходили за Волгу в деревни за продуктами.

13.11

Никаких перемен.

14.11

Мылись в деревенской бане.

15.11

Уехали из «лагеря» в Юрьевец.

16.11

Вернулись обратно.

17.11

«Лагерь» на барже № 1340 около Реимы против поста 2386 оставлен после 12 дней пребывания в нем. Выгрузились на берег. Вещи на машине увезли в Кинешму. Сами расстояние 21 км прошли пешком с 14.05 до 18.35.

18.11

Прожили в Кинешме.

19.11

Погрузились в эшелон, в 18 часов оставили Кинешму.

20.11

Пробыли 6 вечера в Коврове.

23.11

В Арзамасе проездом.

26.11

В 24 часа переехали Волгу у Ульяновска.

03.12

Прибыли в Уфу. Выгрузились в эвакупункт.

10.12

Переехал на квартиру.

12.12

Работаю на площадке.

20.12

Перешел работать на завод».

Чтобы завершить рассказ о В.С. Ермолове, отметим, что в июне 1946 года он был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов». В Рыбинск вернулся в декабре 1947 года, а с февраля 1948 года и до выхода на пенсию в феврале 1966 года работал старшим контрольным мастером на испытательной станции завода п/я № 106.

Судьбы моих земляков

Павел Дмитриевич Багудин – уроженец села Глебово Рыбинского района. По первому образованию – термист. В эвакуации в Уфе он работал ведущим технологом в термическом цехе, а когда приехавший из Рыбинска вечерний институт возобновил свою деятельность, он продолжил учебу, начатую в Рыбинске. По окончании войны П.Д. Багудин перевелся в Московский институт стали и сплавов. Окончив его, получил направление в Свердловск, на знаменитый Уралмаш, потом по рекомендации Свердловского обкома партии учился в Академии Внешторга. По окончании ее много работал за рубежом: в Германии, Австрии, на Кубе, в Венгрии. Шесть лет он провел в Алжире, где, по рекомендации Косыгина, работал экономическим советником правительства страны. Павел Дмитриевич – Заслуженный экономист СССР, владеющий тремя европейскими языками, прекрасно знающий музыку, литературу. На пенсию он ушел с должности заведующего главным экономическим отделом секретариата СЭВ. На протяжении всей жизни Багудин пишет стихи и прозу. Его воспоминания об Уфе – не только его сохранившиеся письма той поры, но и рукописные мемуары, в которых он запечатлел многие подробности эвакуации.

«В первую субботу октября 41-го года мы спокойно покинули завод, – вспоминает Павел Дмитриевич, – а вернулись в понедельник утром и были удивлены и озадачены – на всех заводских улицах рельсы, готовые к погрузке вагоны. В начале смены короткий сбор, сухая информация о принятом решении Правительства по поводу перебазирования завода на Восток, приказ к немедленному демонтажу оборудования, его упаковке и погрузка. Отъезд через семь дней. С собою – минимум вещей.

Составители плана не приняли во внимание вероятность наступления ранних холодов, растянувших время пути до двух с половиной месяцев. В условиях карточной системы у трудового люда не могло быть больших запасов продовольствия. Да и денежными накоплениями вряд ли кто мог похвастать. Следовало в этих условиях в каждом эшелоне иметь хотя бы небольшой запас продовольствия, теплой одежды, обуви, примитивные рукавицы. Но ничего этого не было.

На каждой станции народ бросался в поле и в деревенские огороды в надежде найти что-либо пригодное в пищу – листья капусты, оставшуюся в поле свеклу, картошку, ржаные колоски. Но ничего не было, все вычищено людьми их предыдущих эшелонов. Оголодавшие дети плакали, требуя еды. Взрослые мрачнели и молчали».

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.