



Сердце нового мира

К 100-летию ОДК-Уфимского моторостроительного
производственного объединения

ПРЕДИСЛОВИЕ

Летом 2025 года вышла книга очерков к 100-летию ОДК-Уфимского моторостроительного производственного объединения. Собрав большое количество архивных и музейных материалов, свидетельств ветеранов, авторы восстановили события прошлого, рассказали о людях, не считавших, что они творили историю, не думавших, что они станут героями книги. А между тем их жизнь была повседневным подвигом, благодаря которому Башкирия из аграрной республики переходила в статус индустриальной. Предлагаем очерки из книги и фрагменты, в ней не вошедшие, позволяющие представить, как появление крупного предприятия, мобилизующего лучшие научные и производственные силы советского государства, изменило жизнь Уфы, Башкортостана и всего СССР.

В ОЖИДАНИИ ЧУДА

Мотор никто не видел пока, не мог к нему прикоснуться. А уже большая толпа пошла от села Богородского с песнями и транспарантами, на которых светилось белым: «Даёшь мотор!». И сразу начались чудеса – тихие, разорённые недавней Гражданской войной поселения оказались посреди котлованов, траншей, откуда росли с удивительной скоростью стены, столбы и трубы. От Транссиба прямо на стройку легла насыпь с новыми рельсами. В излучине Уфимки сделали пристань, к ней по реке потянулись плоты лесосплава, их, вытаскивая на берег, превращали в штабеля свежих досок.

Триста лет село называли в честь чудотворной иконы, охраняющей от

пожаров, от кочевников, от оспы и малярии... Но, когда покатился пожар революции и четыре кочевника – Война, Мор, Голод и Смерть – втянули людей в свирепую жатву, Богородица не помогла. Её икона, собиравшая многолюдные крёстные ходы, исчезла. Кончился старый мир, пришли иные святые. И после торжественной закладки 6 сентября 1931 года 1-го Государственного Моторного завода Богородское обрело новое имя – Моторное.

Территория села и соседних деревень – Черниковки, Глумилино, Курочкино, Непейцево, Сипайлово, Тужиловки, Воробьёвки, Дежнёвки, Шакши – с волостным центром Степановка зазвучала в официальных документах и газетных статьях как «промрайон», «промышленная площадка», «Башкомбинат».

Светлана Рустэмовна Чураева – поэт, прозаик, драматург, литературный переводчик. Секретарь Союза писателей России, председатель Объединения русских и русскоязычных писателей Союза писателей Республики Башкортостан. С 2007 года работает заместителем главного редактора литературно-художественного и общественно-публицистического журнала «Бельские просторы» (г. Уфа). Заслуженный работник печати Республики Башкортостан. Автор двадцати книг прозы, поэзии и публицистики, соавтор русского текста Государственного гимна Республики Башкортостан. Лауреат ряда международных, всероссийских и региональных литературных премий и конкурсов.

Мотор – рождающее непривычное слово означало рождение нового мира.

Коллективизация собрала сто двадцать пять миллионов крестьян в колхозы. Для обработки просторных обобщённых земель требовалась прогрессивная техника – не на конной тяге, а с мощным мотором. Строительство завода двигателей для комбайнов давало работу всем: рыть угольные, железорудные карьеры и шахты, сооружать плотины, электростанции, литейные цеха, прокладывать железные дороги, добывать нефть для производства горючего...

Газета «Красная Башкирия» 26 мая 1931 года писала о скором появлении в республике комбината, «крупнейшего в мире». В него войдут, сообщалось читателям, девятнадцать заводов – моторный, карбюраторный, сборочный... Автокомбинат будет давать три миллиона моторов в год и столько же грузовиков. А сам станет лишь элементом комплекса предприятий, куда включат и лесопильно-фанерный завод, и кирпично-черепичный, и кожевенный, и дубильно-экстрактный, и даже – дирижаблестроения.

27 июля 1931 года постановление № 526 Президиума Высшего совета народного хозяйства СССР объявило «О строительстве 1-го моторного завода» для производства комбайновых моторов, директором назначался Василий Фёдорович Грачёв.

Пресса не жалела превосходных эпитетов в адрес нового предприятия, поставив его впереди крупнейших строек страны: «Ориентировочные размеры самого завода-гиганта будут ясны из сравнения с уже построенными гигантами автостроения. Так, механосборочный цех моторного завода будет на 150

метров длиннее и на 100 метров шире такого же цеха Челябинского тракторного завода. Сам завод в два с половиной раза больше Сталинградского или Харьковского тракторных и в полтора раза больше Челябинского»¹, – писали в журнале «Путь Ленина».

В России всего за семьдесят лет до появления Моторного отменили крепостную зависимость. Стали свободными хлебопашцами жители деревень, наречённых по именам уфимских дворян. Одна из них – Черниковка – началась как деревенька в двенадцать дворов «с населением 28 человек женского и 28 человек мужского пола», полученная капитаном Иваном Черниковым за верную службу. И вот внезапно крестьянская Черниковка закрутилась в индустриальный узел, подтянувший к Уфе страны и континенты. Помимо растущего Моторного 8 ноября начали рыть котлован нового исполина: «...одного из крупнейших в мире, сложнейшей техники, не имеющей себе “конкурента” за границей – КОТЛОТУРБИНОГО КОМБИНАТА², – утверждал корреспондент “Красной Башкирии”. – Величайшие в мире котельные и турбинные заводы Европы и Америки будут карликами по сравнению с новым гигантом». И на соседней странице газеты будущий Котлотурбинный называли «гигантом мирового уровня», сравнивая с «Красным Путиловцем» и ленинградским металлическим заводом имени Сталина, чьё совокупное производство продукции станет в три раза меньше одного Уфимского котлотурбинного³.

– Быть может, для отдельных товарищей это непонятно – и автокомбинат, и Котлотурбинный завод, – заявил первый секретарь Башкирского обкома ВКП(б) Яков Борисович Быкин, высту-

¹ Шагимарданов Ф. Парторганизация Моторстроя накануне решающих боев // Путь Ленина. 1933. № 8–9. С. 17

² Иванов М. Башкирия выходит на стройку мирового гиганта // Красная Башкирия. 1931. 7 ноября (№ 240). С. 3.

³ Герман А. Закладка гиганта // Красная Башкирия. 1931. 7 ноября (№ 240). С. 2.

пая на открытии КомВуза⁴ в мае 1931 года, – но во всём Союзе в целом вряд ли найдутся такие товарищи, такие члены партии, которые были бы не уверены в том, что это будет построено⁵.

Таких товарищей и таких членов партии не имелось. Никто не сомневался в успехе.

В самой большой в мире стране всё должно быть самым большим – чтобы с любой точки планеты каждый увидел успехи прогрессивного строя. Не только в Уфе коммунисты грезил тем, что Сталин вскоре назвал «преступной гигантоманией», а в те дни провозглашалось прогрессивной «американской системой».

– Один наш завод... – сказал старый большевик, крупный экономист, пионер советского автомобилестроения Оболенский-Оссинский во время переговоров в Париже с Андре Гюставом Ситроеном, – будет выпускать больше автомобилей, чем все ваши заводы.

– Меня восхищают ваши усилия, – тактично ответил Ситроен, – но мне кажется, что столь высокая концентрация производства потребует исключительно высокой технической эффективности, бесперебойного поступления сырья и материалов. Пока таких условий нет, я бы считал более разумным построить несколько заводов меньшего размера. Управление гигантскими предприятиями – очень сложная проблема⁶.

Господин Ситроен и представить не мог, но Оболенский знал: люди в СССР могут неделями жить на рабочих местах, питаюсь в перерыв на еду чёрным хлебом и кислой капустой. Уровень энтузиазма был настолько высок, что, когда, например, 4 августа 1929 года впервые отмечался День индустриа-

лизации, пятьдесят с лишним тысяч рабочих Башкирии вместо отдыха трудился «с небывалым подъёмом» и, как отмечалось в прессе, передали в Фонд индустриализации сто пятьдесят тысяч рублей.

Сталин в индустриализацию верил истово и беззаветно. «Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса» – эти его слова, выведенные огромными буквами, украшали редакцию газеты Моторного. Советские граждане, вдохновлённые новой верой, работали, не жалея себя. Они строили самое справедливое общество, где человек труда заживёт достойно и счастливо. Коммунизм – не утопия, ведь есть конкретная формула, выведенная Владимиром Лениным: «Коммунизм – это электрификация плюс советская власть».

«ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ПЛАН»

В 1920 году, когда сама советская власть ещё была под вопросом, когда продолжались бои Гражданской войны, Ленин объявил о плане ГОЭЛРО – электрификации всей страны. План Ильича мог показаться нелепой фантазией там, где народ жил при свечах, керосиновых лампах и даже лучинах. Но коммунизм – самая прогрессивная идея, соответственно, без новейших достижений прогресса – без электричества, без железных дорог, без радио – не может быть коммунизма, считал большевистский лидер.

Раньше аббревиатуру ГОЭЛРО знал каждый школьник: Государственная комиссия по электрификации России. Комиссия под руководством революци-

⁴ КомВуз (другое написание – Комвуз) – Башкирская высшая коммунистическая сельскохозяйственная школа, учебное заведение в БАССР, готовившее кадры для сельского хозяйства с высшим образованием.

⁵ Быкин. За Уралом-Кузбасс, за совхоз, колхоз, за ленинскую национальную политику партии, за социализм! // Красная Башкирия. 1931. 4 июня (№ 117). С. 1.

⁶ Цит. по: Бармин А. Г. Двадцать лет в разведке. – М.: Алгоритм, 2014. – С. 272.

опера, учёного и литератора – автора русского текста грозной «Варшавянки» – Глеба Кржижановского менее чем за год разработала первый перспективный план развития всей экономики, а не только одной энергетики. Он охватывал восемь основных экономических районов – Северный, Центрально-промышленный, Южный, Приволжский, Уральский, Западно-Сибирский, Кавказский и Туркестанский.

Около двухсот учёных и инженеров трудилось над ним, чтобы Россия превратилась «в счастливую страну всеобщего довольства и благополучия» – именно такую формулировку определила в качестве цели комиссия. В декабре 1920 года план ГОЭЛРО был одобрен VIII Всероссийским съездом Советов, через год его утвердил следующий съезд.

План ГОЭЛРО стал прообразом Госплана СССР, который легендарный послевоенный директор Моторного Михаил Алексеевич Ферин назвал как-то «его величество План»⁷.

В XXI веке сложно представить тотальный и детальный контроль над живым организмом государственной экономики. Тем не менее на семьдесят лет это стало возможным – благодаря ленинскому принципу «демократического централизма» – построению жёсткой системы с единым хребтом – Коммунистической партией. Ни один крупный руководитель не мог избежать членства в партии и, соответственно, не подчиняться обязательной для всех дисциплине. Все важные решения в стране принимались на партийных съездах, исполнялись под коммунистическим руководством.

Начался небывалый, поразительный эксперимент, затеянный поначалу небольшой группой мечтателей, – распланировать жизнь огромной страны на годы вперёд, нацелить работать по

детальному плану все предприятия и учреждения. Эксперимент, сопоставимый по масштабу с творением мира из хаоса.

Выполнение программ Госплана контролировал и направлял Высший совет народного хозяйства – ВСНХ.

13 августа 1931 года председатель ВСНХ СССР товарищ Орджоникидзе в дополнение к постановлению от 27 июля издал Приказ № 533, где подробно расписал, каким будет Уфимский моторный завод на площадке возле бывшего села Богородского⁸.

В приказе, занимающем лист, заполненный с обеих сторон, четыре раза встречается слово «немедленно». Оно относится к подготовке кадров, к возведению для них жилья. И первым делом полагалось «обязать Энергоцентр немедленно приступить к сооружению Теплоэлектроцентрали для снабжения завода энергией, паром и воздухом, с тем чтобы подача энергии была обеспечена к 1-му июня 1932 года».

На Непейцевской горе ещё 16 сентября 1928 года заложили первую в Башреспублике паротурбинную Центральную электростанцию (ЦЭС). Станция мощностью четыре тысячи киловатт предназначалась для предприятий будущего Черниковского промышленного узла, жилых домов и культурно-бытовых объектов.

С ЦЭС началась индустриализация столицы Башреспублики. 1 сентября 1931 года в Уфу пошёл переменный ток, а электростанция Коншина, дающая постоянный ток с 1898 года лишь центральным районам города, закрылась.

Листок бумаги, подписанный Орджоникидзе, менял судьбы тысяч людей. «Придавая исключительное значение подготовке кадров для Моторного завода, в первую очередь, из местного

⁷ Цит. по: Сборник / Михаил Алексеевич Ферин – Уфа: Белая река, 2017. – С. 66.

⁸ ЦГИА РБ. Ф. 933. Оп. 1. Д. 1043. Л. 70–70 об.

населения Башреспублики, обязать БАТО⁹ организовать подготовку не менее 1 000 чел. квалифицированных рабочих на Сталинградском и Харьковском тракторных заводах, из них не менее 50 чел. высококвалифицированных рабочих...» – приказывал Председатель ВСНХ СССР.

Жителям Башреспублики предстояло осваивать профессию моторостроителя на Путиловском заводе и других крупных предприятиях Союза. В самые кратчайшие сроки предполагалось получить «высококвалифицированных наладчиков, установщиков и мастеров в количестве не менее 300 чел., не менее 1 500 рабочих средней и низшей квалификации, кадров счётно-конторского и административно-хозяйственного персонала, не менее 200 чел. рабочих складской службы» и так далее.

А главное, «имея в виду форсированную подготовку кадров как для Моторного завода, так и для ряда новостроек автотракторной промышленности, обязать БАТО немедленно приступить к расширению учкомбината завода АМО, с введением его в эксплуатацию с 1 января 1932 г. с тем, чтобы первый набор расширенного учкомбината обеспечил подготовку не менее 1 000 чел. квалифицированных рабочих для Моторного завода...». Двадцать пять человек инженерно-технического персонала направлялись «для прохождения заграничной практики» на «заводы моторных фирм».

Пока «кадры ковались», предписывалось «приступить немедленно к жилищному строительству и культурно-бытовым сооружениям, из расчёта удовлетворения потребности I очереди завода, причём 40 % каменного с центральным отоплением и 60 % деревянного с канализацией и водопроводом и печным отоплением».

Ради того, чтобы появился уфимский мотор, объединялись пролетарии стран Европы, Азии и даже далёкой Америки.

Американцам пришлось переплыть океан и долго ехать на поезде, пока они добрались до голых полей у села Богородского. Двадцать три плотника с жёнами и детьми одолели путь в половину земного шара и стояли, смотрели на серые деревеньки вдаль, на сельский погост, на реку, на лес за рекой. Недавно здесь лежали пашни и пастбища, а теперь поднимался завод.

Переселенцы не боялись труда и сразу принялись возводить временный дом для себя и своих семей. Ставя стены, настилая полы, пели, радуясь участию в строительстве не просто здания – нового мироздания. В то время как старое, подточенное экономическим кризисом, казалось, рассыпалось в труху.

В начале 1930-х годов СССР принял от шести до десяти тысяч рабочих из США. Английский писатель и журналист Тим Цулиадис запечатлел такую картину: пассажиры парохода «Нью-Йорк – Ленинград» бросали в воду «звёздно-полосатые» паспорта, расставаясь с охваченной Великой депрессией родиной.

Предводитель «уфимской» группы американцев Карл Карлович Картунен привёз в Башкирию жену Эмму Карловну Нюстром и единственного сына Эвальда – не иждивенцев, а полноправных участников Моторостроя.

На XVI Всесоюзном съезде большевиков генеральный секретарь Центрального комитета коммунистической партии СССР Иосиф Виссарионович Сталин говорил в микрофон, и его неторопливая речь звучала во всех радиоточках страны:

⁹ БАТО – Государственное всесоюзное объединение автотракторной промышленности в составе ВСНХ.

– Рушатся иллюзии насчёт всемогущества капитализма вообще, всемогущества североамериканского в особенности. Всё слабее становятся победные песни в честь доллара и капиталистической рационализации. Всё сильнее становятся пессимистические завывания насчёт ошибок капитализма. А всеобщий шум о неминуемой гибели СССР сменяется всеобщим злобным шипением насчёт необходимости наказать эту страну, которая смеет развивать свою экономику, когда кругом царит кризис¹⁰.

«НЕ РАВНЯЙТЕСЬ, ТОВАРИЩИ, НА КОБЫЛУ!»

Завод, чьей продукцией собирались заменить двенадцать миллионов лошадей, строился вручную. Тысячи рук рыхлили кирками землю, рыли лопатами, таскали на носилках – если братья вдвоём – или в одиночку на деревянной «козе» на спине. Так же переносили цемент, песок, кирпичи... Теми же лопатами замешивали в корытах бетон.

Женщины рвали жилы наравне с остальными – «слабый пол» никогда таковым не считался в сфере тяжёлого ручного труда. Это чтобы сесть за телеграфный или кассовый аппарат, за университетскую парту женщины боролись с середины девятнадцатого века. А для пахоты они годились всегда. Впрочем, в ту пору и пролетарские дети во всём цивилизованном мире не имели никаких привилегий, кроме одной – возможности работать на износ за меньшую плату, чем давали взрослым мужчинам.

Но на фотографиях стройки Моторного нет измученных лиц, люди

ликовали: их труд стал осмысленным, направленный на великую цель.

«Не равняйтесь, товарищи, на кобылу!» – с таким призывом выступили корреспонденты заводской газеты «Даёшь мотор!» в 1931 году. «Нам диктует темпы самая лядащая кобылёнка – на том основании, на котором прочность цепи измеряется самым слабым её звеном». Речь шла о длительных задержках подвоза стройматериалов. Кобыла – «самое слабое звено», а человек труда – может всё.

«Сроки стройки снова сорваны!» – негодовала газета. Не хватает телег, досок, гвоздей... «Трестовые чинуши преступно игнорируют вопросы снабжения...»

Но «трестовые чинуши» не игнорировали. Они не представляли, как быть – стройка развёрнута, вот-вот родится уфимский комбайновый двигатель, а в Кремле вдруг решили от него отказаться. Именно от этого – с литерой «У»: в Нижнем Новгороде в тот момент готовили запуск производства аналогичных моторов.

ПРОСЬБА О СРОЧНОМ ПРИНЯТИИ

Осенью 1931 года примчавшийся в Москву председатель Башсовнаркома¹¹ Зинатулла Булашев день за днём добивался приёма у председателя ВСНХ¹² СССР товарища Орджоникидзе. «Вышел», «Уехал», «Будет», – отвечали ему.

До появления Орджоникидзе никто не мог решить уфимский вопрос.

– Ждите возвращения председателя, – слышал Зинатулла Гизатович каждое утро.

¹⁰ Цит. по тексту издания: «XVI съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). Стенографический отчёт. Ленинград: Государственное издательство типографии «Печатный двор», 1930. – 782 с.

¹¹ Совет народных комиссаров Башкирской республики – название Правительства БАССР с 1920 по 1946 год.

¹² Высший совет народного хозяйства – орган управления народным хозяйством СССР в 1923–1932 гг. и в 1963–1965 гг.

А ждать невозможно! Каждые новые сутки трудовые советские деньги улетали в трубу, впустую тратились драгоценные человеко-часы.

Булашев кипел: в конце октября 1930-го Совет народных комиссаров СССР выпустил постановление «О развитии промышленности Башкирской АССР» – совсем недавно! Имел место «недоучёт значения БАССР в развитии всего народного хозяйства СССР». Недоучёт значения! И с целью исправления «недоучёта» за прошлый год в Башреспублике сдвинулись тектонические пласты: начались работы по возрождению Белорецких заводов, организации нефтепромыслов и созданию группы промышленных предприятий в двенадцати километрах к северу от Уфы – в Черниковской промзоне.

Дома «на хозяйстве» остался заместитель товарища Булашева, председатель Госплана республики товарищ Самсонов. Он же – председатель комитета содействию строительства Моторного завода. Алексей Кириллович Самсонов пять лет проработал заместителем наркома социального обеспечения РСФСР, знал все ходы-выходы, и лучше бы ему обивать пороги кабинетов в Москве... Но нет, дело государственной важности, его не передашь заместителю, и Булашеву приходилось вместе с директором Моторного Василием Грачёвым и представителем БашЦИК¹⁵ Шагиахметом Даутовым в сотый раз выслушивать: «Ждите».

Председатель Башсовнаркома потребовал чистый лист для служебной записки Молотову – председателю Совета народных комиссаров, главе правительства СССР.

«В контрольных цифрах 1932 г. исключены ряд крупных строителей в Башреспублике, – яростно выводил Бу-

лашев. – Мы узнали, что снимается и строительство Первого Уфимского Моторного завода, что нас ставит в весьма тяжёлое положение, ибо после решения Политбюро основным лозунгом во всех политических и хозяйственных кампаниях является Моторный завод, и снятие его теперь, безусловно, отразится в дальнейшем на нашей работе очень тяжело, что видно из прилагаемой при сем телеграммы Башобкома ВКП(б).

Моторный завод с момента издания приказов ВСНХ уже развернул большую работу, затратил до 7-ми миллионов рублей на жилище рабочим: выстроено 60 барачков, фабрика-кухня, столовые, временные подсобные мастерские, завезены стройматериалы, которые в случае консервации – частью будут разрушаться, частью лежать без движения. Организованный специально для стройки Строительный Трест с количеством до 300 инженеров и техников и 300 человек другого персонала, до 6 000 рабочих – придётся ликвидировать. Три деревни, смежные со строительной площадкой, ликвидировали своё хозяйство с большим энтузиазмом, переключились в стройку. Более 1 500 рабочих из националов, завербованные в колхозах, размещены учёбой в Уфе, Ленинграде, Сталинграде и Москве.

В силу создавшегося положения и огромной ответственности я вынужден ещё раз настойчиво просить Вас принять меня и директора Моторного завода тов. Грачёва для личной информации.

Мы займём у Вас не более 15 минут времени¹⁴».

Пятнадцати минут у главы правительства не нашлось. Но Булашев не сдался:

В приёмной Сталина он изложил на бумаге то же, о чём сообщал председателю СНК. Булашев передал записку Поскрёбы-

¹⁵ БашЦИК (Башкирский центральный исполнительный комитет) – высший законодательный, распорядительный и контролирующий орган государственной власти Башкирской АССР в 1920–1938 годы.

¹⁴ ЦГИА РБ. Ф. 933. Оп.1 Д. 1045. Л. 85–85 об.

шеву – личному помощнику генерального секретаря. Тот, в отличие от Орджоникидзе, всегда находился на месте.

– К Межлауку заходили? – спросил Александр Николаевич Поскрёбышев.

– Нет.

– Идите сначала к нему.

Заместитель Орджоникидзе, председатель Главметалла ВСНХ СССР, автор книги «О плановой работе и мерах её улучшения», ответственный редактор газеты «За индустриализацию» Валерий Иванович Межлаук внимательно слушал товарища Булашева.

Коммунист Межлаук – представитель «старорежимной» российской технической интеллигенции, знал несколько языков. Делая пометки, легко переходил на греческий или латынь. И делом жизни считал создание отечественной промышленности по самым передовым технологиям.

В юности он спасал золото партии от белогвардейцев, входил в Реввоенсоветы в Гражданскую и только что – в 1929 году – встречался в Америке с Генри Фордом. И матерый капиталист, при всей нелюбви к коммунистам, подписал контракт на строительство Горьковского автозавода.

Теперь Валерий Иванович смотрел на посетителя, своего ровесника – обоем не исполнилось и сорока, – худощавого, подвижного рассерженного уфимца – и видел: этот башкир одной с ним породы. Понимал: Булашев не уедет, не добившись превращения в реальность орджоникидзевого плана построения лучшей жизни для «местного населения Башреспублики». Причём – «немедленно».

И Межлаук сказал:

– При свёрстке контрольных цифр мы учтём положение Моторного. – И, сделав пометки в блокноте, добавил: – Но окончательных гарантий дать не могу. Вам ещё нужен Куйбышев.

«Тов. Куйбышев, – Зинатулла Гизатович упрямо составлял следующую докладную – на этот раз председателю Госплана СССР, – как видно, дело упирается в Ваше решение, потому что без Вашего мнения идти в ЦК и СНК нельзя. Прошу распоряжением Правительства принять самые срочные меры к недопущению развала работ и консервации указанных заводов. Я уже один раз обратился к Вам с просьбой принять меня для личной короткой информации. Я знаю, что Вы очень перегружены, но создающееся положение вынуждает меня повторять свою просьбу о срочном принятии нас. Со мной будут директор завода и начальник строительства...»¹⁵

«На сегодняшний день на строительстве Уфимского моторного и котлотурбинного заводов создалась исключительно тяжёлая обстановка, требующая немедленного разрешения, – напирал Булашев. – Огромная Стройорганизация (17-й Стройтрест) с несколькими тысячами рабочих и сотнями инженерно-технического персонала проедает свой оборотный капитал. Угнетающе неопределённое положение дезорганизует рабочих. ВАТО дало распоряжение распродавать завезённые стройматериалы, начальник строительства, секретарь парткома по поручению Башобкома приехали в Москву, директор завода давно уже находится в Москве, все они добиваются решения вопроса...»

И вопрос решился – на Моторном вновь забурлила жизнь.

Через год интернациональная бригада Картунена соревновалась с передовиками-строителями дизельного цеха за право называться бригадой имени Максима Горького. Американский финн Карл Карлович бодро докладывал на заседании третьей сессии БашЦИКа: «У нас есть энтузиазм для преодоления всех трудностей, несмотря на все препятствия! Когда мы с первого июля

начали как следует работать, мы увидели реальные результаты. Наша бригада систематически перевыполняла производственные задания в среднем на 150 %. Иногда отдельные звенья бригады перевыполняют на 230 %. И сейчас, несмотря на то что работаем без необходимых средств механизации и при плохом снабжении пиломатериалами, наша бригада продолжает выполнять производственные задания. Мы желаем сделать всё, что можем, для завершения пятилетнего плана за четыре года».

«СЕРДЦЕ-МОТОР»

Поэт Саям Галимов 7 ноября 1932 года в праздничном выпуске газеты «Красная Башкирия» опубликовал поэму «Башкирия» с такими строками:

*Только недавно – пустыня и ветер,
Горы и дремлющие тополя.
Откуда же гул?
Откуда взрывы?
Скажите же вы, поля!
Горит земля... Вырывается лава...
Воздух гремящим стал...
Это – вчерашнюю*

аграрную Башкирию

*Заново рождают железо и сталь.
Встает над равнинами*

Котлотурбинный.

*Грудью вздымается Зигаза.
Рельсы гудят по долинам Башкирии,
Медь Баймака везя.
Взрыв динамита в высоких горах.
В недра – до самых горных сердец.
Вот он – металл.
Больше металла!
Больше металла стране, Белорецк!
Там, где была пустыня, –
колхозы,
Мощных комбайнов и тракторов гуд.
Скоро, скоро
Из Черниковки
Им новое сердце-мотор привезут...*

Областной комитет компартии выдвинул лозунг: «Моторный строит вся Башкирия!», в районах республики развернулась мобилизация молодёжи на «объект всесоюзной важности». В 1934 году на нём трудилось уже 3 600 рабочих – при общем числе пролетариев во всей башкирской столице в без малого девять тысяч.

Однако из тысяч собравшихся мобилизованных и добровольцев считанные единицы понимали, что из себя представляет мотор. Копать, переносить в ручных носилках тонны земли, класть кирпичные стены, пилить доски и брёвна, складывать срубы – это они могли. Но – мотор?

Грамотные рабочие имелись – в железнодорожных мастерских, на небольшом Государственном механическом чугунно-литейном заводе № 1, бывшем Гутмана... Но У-5 предназначался для невиданной техники – для комбайна. И уфимцы отправились на стажировку в Челябинск. Там, на тракторном заводе – ЧТЗ – разобрались в чертежах, провели долгие дни в литейном, токарном, сборочном цехах... Отчитывались в Уфу: «Мы работаем на ЧТЗ операторами, наладчиками и мастерами. Не только работаем сами, обучаем и готовим других для нашего завода. Линия нашего стажёра Пугачёва – лучшая на сборке моторов ЧТЗ. Вся бригада на линии стала ударной. Портреты членов бригады – на заводской доске Почёта»¹⁶. И наконец с волнением услышали первые удары ожившего железного сердца, которому предстояло наполнить жизнью большую республику.

Цеха ещё только строились, а газета «Даёшь мотор!» 7 ноября 1933-го сообщала читателям: «Вчера на торжественном предоктябрьском заседании ударников Моторстроя представители от ударников-моторостроевцев с ЧТЗ

¹⁶ Башком ВКП(б) – т. Быкину, т. Исанчурину, БашЦИК – тов. Тагирову, БСПС – Бычкову // Даёшь мотор! газ. 1933. 2 сентября (№ 31). С. 1.

рапортовали об окончании постройки первого опытного башкирского мотора У-5...» – всего год спустя после появления в печати поэмы Саяма Галимова.

Слово «ударник», пожалуй, одно из самых популярных в те годы. Не удивительно, что первый «капитальный объект гражданского назначения» на ударной стройке – открытый 1 сентября 1933 года кино клуб – получил имя «Ударник». Его называли ни много ни мало «первым центром борьбы за культуру, национальную по форме, социалистическую по содержанию»¹⁷, «первой победой»¹⁸ и «первым объектом»¹⁹. О нём рассказали даже во все-союзной газете «Известия» от 20 марта 1934 года на развороте, посвящённом 15-летию БАСССР²⁰.

ПОБЕДА ЮНЫХ ТОКАРЯТ

В первом же номере заводской газеты за 1934 год под новостью об открытии клуба «Ударник» напечатана заметка «О наборе в школу ФЗУ²¹». Ссылаясь на приказ Орджоникидзе от 16 августа 1933-го, многотиражка сообщала, что учебный год начнётся 1 ноября, срок обучения – шесть месяцев, для сложных специальностей – год. Восемьдесят процентов учебного времени отводилось на производственное обучение. Для поступления хватало четырёхклассного образования, но «ФЗУ должно быть укомплектовано за счёт лучших ударников-строителей, – призывал корреспондент. – Каждый комсомолец стройки должен упорной работой добиться чести быть принятым в ФЗУ. Эта задача чрезвычайно почётная для каждого комсомольца».

Ветеран Моторного Виктор Фёдорович Евсеев, поступивший в школу фабрично-заводского ученичества в начале 1940-х, позднее вспоминал: «Первая моя учительница была Сахнова (из Максимовки), примерно лет сорока, опытный токарь... Кстати, в нашей группе токарей были одни мальчишки, нас по аналогии с октябрятами называли токарятами»²².

Именно в мастерских ФЗУ 15 марта 1934 года собрали первый в Башкирии комбайновый мотор У-5. И выставили в фойе клуба «Ударник» к пятнадцатилетию образования Башкирской автономной советской социалистической республики. «Правда, первый мотор ещё не означает собой начала промышленного разворота башкирского моторостроения», – предупреждали в газетах, поскольку детали для него произведены на Челябинском тракторном заводе. Тем не менее «сердце-мотор», на который шли смотреть толпами, был настоящим чудом.

Первый собранный мотор, что бы ни говорили газетчики, ознаменовал начало машиностроения в республике. Председатель Башсовнаркома Зинатулла Булашев, подводя итоги советского, хозяйственного и культурного строительства за пятнадцать лет существования БАСССР с 1919 по 1934 год, с гордостью заявил:

– Имея базу чёрной и цветной металлургии и огромную перспективу их дальнейшего развития, Башкирия превращается в район ответственного машиностроения.

Сам Председатель Совнаркома СССР Вячеслав Молотов 3 февраля

¹⁷ Башком ВКП(б) – т. Быкину, т. Исанчуруну, БашЦИК – тов. Тагирову, БСПС – Бычкову // Даёшь мотор! газ. 1933. 2 сентября (№ 31). С. 1.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Обойтись без «пусковых болезней»! // Даёшь мотор! газ. 1933. 2 сентября (№ 31). С. 1.

²⁰ Кино клуб на строительстве моторного завода в Уфе // Известия. газ. 1934. 20 марта (№ 67). С. 3.

²¹ Школа фабрично-заводского ученичества.

²² Дневники. – Уфа: ГУП РБ «Издательство «БЕЛАЯ РЕКА», 2015. – С. 14–15.



Сельская Богородская улица, 1946 г.

1934 года на XVII съезде ВКП(б) в Москве в докладе о втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР назвал Башкирию «одной из новых опорных баз индустриализации» в восточных районах СССР, подчеркнув: «Заканчивается строительство моторного завода в Уфе на 50 тысяч моторов».

Разве не чудо – посетители клуба «Ударник» ещё разглядывали экспериментальный У-5, а речь шла уже о пятидесяти тысячах двигателей! Проектная мощность первой очереди Моторного по первоначальному плану составляла сто тысяч моторов марок «Интернациональ», «Континенталь» и десять тысяч дизельных моторов. Цифры позже подправили – в 1935 году заводу был дан план произвести тысячу двести У-5 и восемьсот дизель-моторов. Но этот план провалился и поэтому был скорректирован: к 1 января 1936 года выпустить десять комбайновых и пять дизельных моторов.

Не верящих в рядах моторостроевцев не держали. Директор музея ОДК-УМПО Вера Осиповна Зесли приводит

пример, как начальника дизельного сняли с должности за слова о том, что пятнадцать моторов в 1935 году выпустить невозможно: «Все паникёры, как мешающий мусор, должны быть очищены из здорового коллектива!»

Работа буксовала, конечно, не из-за вредителей. Давали знать о себе «детские болезни» молодого предприятия – нехватка квалифицированных кадров, оборудования, техпроцессов. Лишь в конце 1935-го родился полностью уфимский «первенец» – 16 декабря в шесть часов вечера в только что выстроенном сборочно-испытательном цехе поставили на обкатку первый мотор, собранный целиком из деталей, сделанных в Уфе.

«Техника во главе с людьми, овладевшими техникой», как рассчитывал Сталин, действительно сотворила чудо. К 15 ноября 1938-го коллектив УМЗ выпустил пятитысячный двигатель с начала работы предприятия. В июле 1939-го из его цехов вышел десятитысячный У-5, заменивший к этому времени менее мощные аналоги Путиловского и Горьковского автозаводов.

ФОТОИСТОРИЯ УФИМСКОГО МОТОРНОГО 1930-е годы



Осмотр площадки будущего Моторного завода. 6 октября 1931 г.



Выкатка бревен с Уфимки. 3 ноября 1931 г.



Американские рабочие. Конец 1931 – начало 1932 г.



Временная кузница. 3 ноября 1931 г.



Общий вид села Моторного (Богородского). 21 ноября 1931 г.



Контора. 1932 г.



Строительство первых домов Инорса. 1933 г.



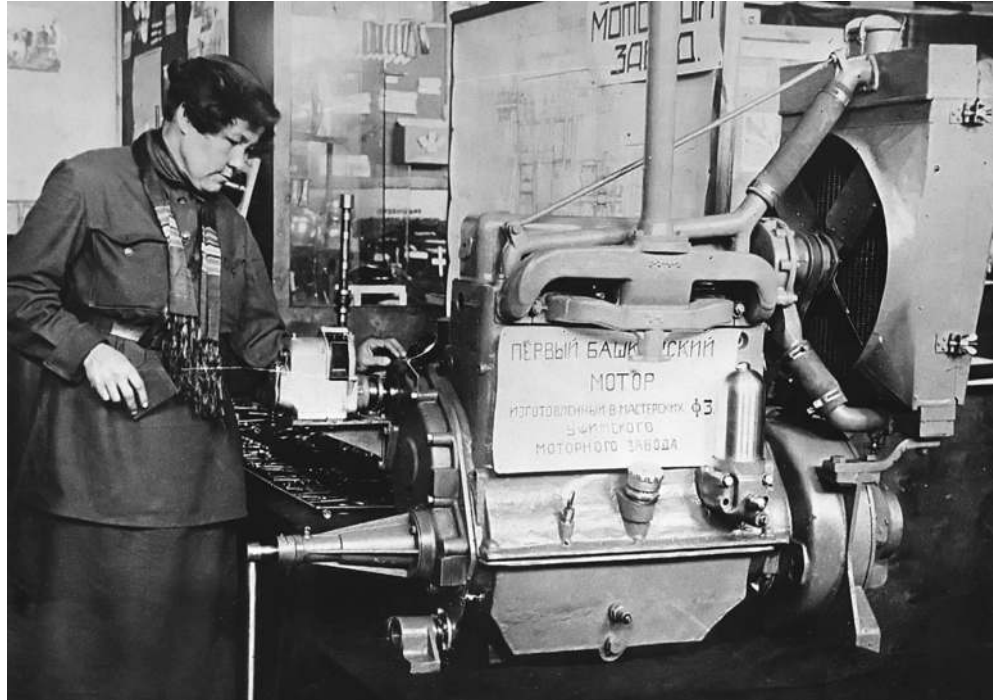
В посёлке Инорс. Весна 1933 г.



Парторг строительства домов Инорса Беляев, профорг Каримов
с лучшими бригадами Рахматуллиным и Мехряковым. 10 февраля 1934 г.



Строительство кузнечного цеха. 1933 г.



В 1934 г. первый комбайновый мотор показан участникам сессии БашЦИК БАССР



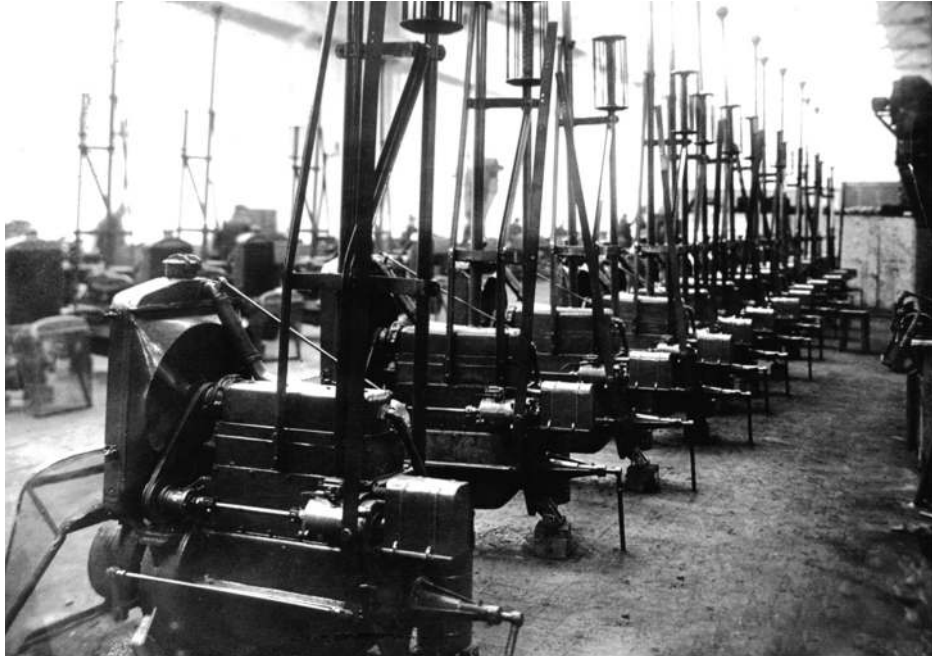
Отправка моторов У-5 на Саратовский комбайновый завод. Декабрь 1936 г.



Маёвка на УМЗ. 1935 г.



Штукатур-стахановец Гатият Рахматуллин, ударник Моторстроя.
В декабре 1935 г. оштукатурил 89 кв метров за смену – 578 % нормы.
В качестве премии ему вне очереди выделили квартиру в благоустроенном доме.



Серия собранных и испытанных У-5 в сборочном цехе УМЗ перед отправкой. Ноябрь 1936 г.



Состав Черниковского поселкового Совета на фоне здания церкви в Инорсе.
Во втором ряду в центре – председатель Совета
Алексей Филиппович Рузанов. 23 сентября 1934 г.