



Пьянков С. А. Ульяновский автомобильный завод в годы Великой Отечественной войны : проблема кадров и ее решение / С. А. Пьянков // Научный диалог. — 2022. — Т. 11. — № 4. — С. 489—509. — DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-4-489-509.

Pyankov, S. A. (2022). Ulyanovsk Automobile Plant during Great Patriotic War: Problem of Personnel and Its Solution. *Nauchnyi dialog*, 11(4): 489-509. DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-4-489-509. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-4-489-509

**Ульяновский
автомобильный завод
в годы Великой
Отечественной войны:
проблема кадров
и ее решение**

Пьянков Степан Александрович
orcid.org/0000-0002-5876-9272
WoS ResearcherID F-3990-2017
кандидат исторических наук,
Центр экономической истории
kliostefan@mail.ru

Институт истории и археологии
Уральского отделения
Российской академии наук
(Екатеринбург, Россия)

**Ulyanovsk Automobile Plant
during Great Patriotic War:
Problem of Personnel
and Its Solution**

Stepan A. Pyankov
orcid.org/0000-0002-5876-9272
WoS ResearcherID F-3990-2017
PhD in History,
Center for Economic History
kliostefan@mail.ru

Institute of History and Archeology
of the Ural Branch
of the Russian Academy of Sciences
(Yekaterinburg, Russia)

© Пьянков С. А., 2022

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Исследуется процесс формирования трудового коллектива Ульяновского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны. Актуальность исследования обусловлена необходимостью изучения механизмов функционирования автомобильной промышленности в экстремальных условиях Великой Отечественной войны. Проанализированы документы по истории эвакуации предприятия, материалы первичной партийной организации автозавода, делопроизводственная документация партийно-государственных органов власти, заводских и ведомственных отчетов, воспоминания очевидцев событий. Рассмотрен процесс создания Ульяновского автомобильного завода на основе эвакуированного оборудования и трудовых ресурсов Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина (ЗИС). Анализируются изменения численности и состава работников предприятия на протяжении 1941—1945 годов. Особое внимание уделено зависимости изменения численности работников завода от объемов выпуска промышленной продукции. Сделан вывод о том, что благодаря эвакуации опытных инженеров, руководителей производства и высококвалифицированных рабочих удалось сохранить и воссоздать высокотехнологичное производство в тыловых районах страны. Отмечено, что созданные в ходе эвакуации предприятия заложили основу для развития автомобильного производства в Поволжье и на Урале.

Ключевые слова:

история автомобильной промышленности; Великая Отечественная война; Ульяновский автомобильный завод имени И. В. Сталина; Ульяновск; УАЗИС; Ульяновск.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

The process of the labor collective formation of the Ulyanovsk Automobile Plant during the Great Patriotic War is studied. The relevance of the study is due to the need for a detailed study of the mechanisms of the automotive industry functioning in the extreme conditions of the Great Patriotic War. Documents on the history of the enterprise evacuation, materials of the primary party organization of the automobile plant, office work documentation of the party and state authorities, factory and departmental reports, and eyewitness accounts of the events were used as sources. The process of creating the Ulyanovsk Automobile Plant, constructed on the basis of the evacuated equipment and labor resources of the Moscow Automobile Plant named after I.V. Stalin (ZIS), is considered. Changes in the number and composition of the enterprise's employees during 1941—1945 are analyzed. Particular attention is paid to the interdependence of the change in the number of employees of the plant on the volume of industrial output. It is concluded that thanks to the evacuation of experienced engineers, production managers and highly skilled workers, it was possible to maintain and recreate high-tech production in the rear areas of the country. It was noted that the enterprises created during the evacuation laid the foundation for the development of automotive production in the Volga region and the Urals.

Key words:

history of the automotive industry; The Great Patriotic War; Ulyanovsk Automobile Plant named after I.V. Stalin; UZIS; Ulyanovsk.

Ульяновский автомобильный завод в годы Великой Отечественной войны: проблема кадров и ее решение

© Пьянков С. А., 2022

1. Введение = Introduction

Научное осмысление истории эвакуации промышленности в годы Великой Отечественной войны имеет длительную историографическую традицию. Однако, несмотря на указанный факт, ряд аспектов этой многогранной исследовательской проблемы изучены недостаточно, что не позволяет объективно оценить степень эффективности промышленной эвакуации и объяснить ее последствия в достижении Победы [Потемкина, 2020]. Не является исключением и история эвакуации предприятий автомобильной промышленности. Несмотря на значительное количество опубликованных работ, посвященных развитию предприятий автомобильной промышленности в военные годы, многие важные аспекты темы остаются неизученными [Устинов, 1975; Киселев, 1981; Шугуров, 1993, с. 161—174; Прокофьева, 2009; Завод ..., 2016, с. 234—321]. Одной из таких малоизученных научных проблем является вопрос о кадровом составе предприятий автомобильной отрасли, созданных в результате эвакуации. Отметим, что документально подтвержденные количественные данные о кадровом составе автозаводов в годы войны, основанные на архивных источниках, имеются лишь по некоторым предприятиям страны [Гордин, 2012, с. 102—159; Пьянков, 2018].

Одним из отечественных автозаводов, созданных в военные годы, является Ульяновский автомобильный завод (УАЗ). Изучение истории Ульяновского автомобильного завода началось в канун 25-летнего юбилея предприятия. Обстоятельства создания УАЗа исследовались в контексте истории эвакуации флагмана советской автомобильной промышленности — Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина (с 1956 года — Завод имени И. А. Лихачева) в годы Великой Отечественной войны [История Московского ..., 1966, с. 335—346]. Отдельное внимание истории становления предприятия в годы войны было уделено на страницах очерка по истории УАЗ, подготовленного членами заводского литературного объединения. Книга, подготовленная работниками УАЗа в 1966 году, объединила под одной обложкой ряд статей по истории предприятия, ранее опубликованных на страницах заводской многотиражной газеты [Ульяновский автомобильный ..., 1966, с. 3—45]. В отличие от монографии по истории

Зила книга по истории УАЗа носила научно-популярный характер. Два десятилетиями позже, в 1988 году, в свет вышло новое издание, посвященное истории завода [История Ульяновского ..., 1988, с. 8—26]. Как и предыдущая книга по истории УАЗа, она была подготовлена журналистами и работниками предприятия. Общим для этих изданий был и характер структурирования информации. Обе книги представляют собой очерки по истории предприятия и описывают отдельные сюжеты по истории завода, основанные на воспоминаниях очевидцев, а также архивных документах. В то же время комплексных данных, включающих информацию о структуре и динамике производства завода в годы войны, кадровом составе предприятия, жилищно-бытовых условиях рабочих, эти книги не содержат.

Даже краткое знакомство с историографией вопроса показывает, что, несмотря на наличие изданий по истории завода обобщающего характера, в современной научной литературе отсутствуют систематизированные сведения о кадровом составе Ульяновского автомобильного завода, являвшегося одним из ключевых предприятий автомобильной промышленности СССР. Изучение процесса формирования трудового коллектива предприятия, созданного в ходе эвакуации, дополнит существующие знания по истории завода, что, в свою очередь, позволит реконструировать механизмы функционирования автомобильной промышленности в экстремальных условиях Великой Отечественной войны.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Исследование выполнено на основе документов Государственного архива Ульяновской области (фонд Р-3123 «Ульяновский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод Министерства автомобильной промышленности СССР») и Российского государственного архива экономики (фонд 8573 «Главное управление автомобильной промышленности (Глававтопром) Минавтопрома СССР»). В фондах этих архивов хранятся годовые отчеты о работе Ульяновского автомобильного завода за 1941—1945 годы, а также ведомственные отчеты вышестоящей организации (Главное управление автозаводами имени И. В. Сталина Народного комиссариата среднего машиностроения). Кроме того, материалы по истории УАЗа имеются в фондах Центрального государственного архива г. Москвы (Ф. Р-415. «ОАО “Московский завод имени И. А. Лихачева” (АМО ЗИЛ)»), где хранятся материалы комиссии по истории Завода имени Лихачева. Сохраненная в фондах архивов отчетная документация Ульяновского автомобильного завода позволяет проанализировать численность и состав работников предприятий на протяжении всего периода Великой Отечественной войны.

Для анализа процесса эвакуации были использованы документы Государственного архива Российской Федерации (фонд Р-6822 «Совет по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР»), содержащие переписку о подготовке и реализации процесса эвакуации части оборудования, рабочих и инженеров Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина. В статье использованы распорядительные документы высшего органа партийно-государственной власти, действовавшего в годы Великой Отечественной войны в СССР, — Государственного комитета обороны (ГКО) СССР, которые хранятся в Российском государственном архиве социально-политической истории (фонд 644 «Государственный комитет обороны СССР (ГКО)»). Распоряжение ГКО, использованное при написании статьи, содержит указания о сроках и задачах эвакуации автомобильного производства в тыловые регионы страны.

Ценными источниками информации по истории Ульяновского автомобильного завода являются сборники исторических документов, посвященные истории Ульяновской области (образована из ряда районов Куйбышевской и Пензенской областей 19 января 1943 года) в годы Великой Отечественной войны [Ульяновская область ..., 1974]. Особо необходимо отметить документальные сборники, подготовленные сотрудниками Государственного архива новейшей истории Ульяновской области [Здесь ковалась ..., 2015; Эвакуация ..., 2020; Дингес, 2021]. Эти издания вводят в научный оборот рассекреченные документы по истории эвакуации предприятия, материалы первичной партийной организации автозавода, делопроизводственную документацию партийно-государственных органов управления г. Ульяновска и Ульяновской области. Совокупность выявленных исторических источников позволила описать ход эвакуации, изучить особенности формирования трудового коллектива завода, проанализировать изменения его численности и состава.

При работе с заводской и ведомственной отчетной документацией использовались статистические приемы систематизации данных. Для наглядного представления количественных показателей и их анализа использовались методы сводки и группировки.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Эвакуация Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина в Ульяновск

Вопрос об эвакуации Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина вплотную встал перед руководством страны еще в июле 1941 года. Обусловлено это было крайне тяжелым военным положением, в это время войска вермахта все дальше продвигались вглубь страны. Над

Москвой, которая являлась не только главным политическим, административным центром страны, но и ключевым центром промышленности, все отчетливее нависала угроза. Нужно было срочно эвакуировать наиболее важные предприятия, необходимые для обороны страны. К числу таких предприятий, безусловно, относился и ЗИС, который являлся одним из главных производителей автомобильной техники в стране.

Народным комиссариатом среднего машиностроения (НКСМ), Госпланом СССР прорабатывались различные варианты размещения советского автогиганта в тыловых районах страны.

В результате сложных межведомственных согласований и активной работы со стороны руководства Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина были найдены приемлемые варианты размещения автомобильного производства. Для части производственных мощностей ЗИС подыскивали помещения для организации производства в г. Ульяновске Куйбышевской области.

Для определения возможностей по размещению оборудования и кадров автомобильного производства в г. Ульяновске в конце августа 1941 года И. А. Лихачевым были направлены представители от завода. В письме от 29 августа 1941 года Лихачев, ссылаясь на указание Н. М. Шверника, просил областное руководство Куйбышевской области оказать содействие представителям завода. В Ульяновск для оценки обстановки на месте командировали заместителя главного инженера ЗИС Е. А. Дундукова и инженера Выдревича [Эвакуация ..., 2020, с. 66].

Со своей стороны первый секретарь Куйбышевского обкома М. Я. Канунников сообщал в Совет по эвакуации СНК СССР о возможности размещения ЗИС и предлагал варианты по обеспечению завода производственными площадями. В телеграмме Канунникова от 18 сентября 1941 года сообщалось: «Комиссия завода осмотрев в городе Ульяновске складские помещения базы Внешторга — 70 тысяч квадратных метров нашла их вполне подходящими под производственные площади завода “ЗИС”. Из указанных площадей Государственным комитетом обороны выделено заводу № 60 — 16 тысяч, заводу № 3 — 8 тысяч квадратных метров. Обком партии считает целесообразным складские помещения базы Внешторга целиком передать для размещения завода “ЗИС”. Завод № 60 разместить в городе Сызрани — торговые ряды в 10 тысяч квадратных метров, комбинат Плодоовощ в 5 тысяч квадратных метров в Доме колхозника со складами 4 тысячи квадратных метров, итого 19 тысяч квадратных метров. Заводу № 3 передать торговые склады в Ульяновске — 13 тысяч квадратных метров. Просим вашего разрешения» [ГАРФ, ф. Р-6822, оп. 1, д. 213, л. 85].

Склады Главного таможенного управления, о которых шла речь в переписке, находились в ведении Народного комиссариата внешней торговли. Против передачи складского помещения Наркомсредмашу возражал заместитель Наркомвнешторга А. Д. Крутиков [Там же, л. 73].

Несмотря на возражения со стороны А. Д. Крутикова, Госплан СССР поддержал предложения НКСМ о частичной эвакуации ЗИС в Ульяновск. В докладной записке А. Н. Лаврищева на имя заместителя председателя СНК СССР В. М. Молотова от 1 октября 1941 года отмечалось, что эвакуацию завода можно начать в октябре и закончить в ноябре 1941 года, используя для перевозки оборудования речной транспорт. Монтаж оборудования предполагалось закончить в течение декабря 1941 года. Выпуск автомобилей планировали начать с первого квартала 1942 года, установив программу на 1 квартал 1942 года в 3 тыс. автомобилей ЗИС-5 [Там же, л. 72].

Итогом поисков места для эвакуации завода стало решение Государственного комитета обороны от 11 октября 1941 года № 761сс «О частичной эвакуации Московского автомобильного завода имени Сталина». Постановление предусматривало эвакуацию оборудования и металлоконструкций с Московского автозавода имени Сталина в г. Ульяновск на складские помещения Главного таможенного управления Наркомвнешторга для производства узлов шасси (задний мост, передняя ось, руль) автомобиля ЗИС-5. Для эвакуации промышленного оборудования, рабочих, инженерно-технических работников (ИТР) и членов их семей в г. Ульяновск постановление обязывало Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) выделить 3500 железнодорожных вагонов. Кроме того, в течение октября 1941 года Наркомречфлот должен был выделить 10 барж для перевозки грузов из Москвы в Ульяновск. Обязанность по обеспечению прибывающих из Москвы рабочих, ИТР и членов их семей возлагалась на Куйбышевский обком ВКП(б) [РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 12, л. 75—76].

14 октября 1941 года первая партия автозаводцев во главе с Е. А. Дундуковым и главным бухгалтером завода Н. А. Розановым выехала автомобильным транспортом в Ульяновск [История Московского ..., 1966, с. 298].

15 октября 1941 года Московский автозавод получил официальное указание экстренно эвакуироваться. В 19.00 того же дня завод прекратил работу. Началась интенсивная эвакуация оборудования и других ценностей. В ночь на 16 октября большая группа руководящих хозяйственных и партийных работников цехов и отделов завода в спешном порядке выехала из Москвы [Там же, с. 298—299].

Работникам Московского автозавода предстоял нелегкий путь к берегам Волги, а некоторые двигались дальше на Урал, где впоследствии были

созданы Миасский автомоторный завод, Челябинский кузнечнопрессовый завод и Шадринский автоагрегатный завод.

Согласно воспоминаниям очевидцев событий тех лет, часть работников завода добиралась до Ульяновска автомобильным транспортом через г. Горький, некоторые отправились в тыл по железной дороге вместе со станками и заводским имуществом. В пути автозаводцы и члены их семей вынесли немало невзгод и трудностей. Те, кто добирался железнодорожными эшелонами, попадали под бомбежки вражеской авиации, мерзли в пути в непригодных вагонах, питались тем, что удалось раздобыть на железнодорожных станциях или взять с собой при спешных сборах из Москвы [Эвакуация ..., 2020, с. 100—101; Смирнов, 1966, с. 246—260].

Не менее тяжелым был и путь тех рабочих, что двигались автомобильным транспортом. Дороги, по которым приходилось перемещаться, в период осенней распутицы представляли настоящее испытание. В своих воспоминаниях П. И. Смирнов, назначенный на завод в Ульяновске начальником производства, описывая состояние дорог осени 1941 года, сообщал: «Стояла холодная, ненастная осень. Выпавший в начале ноября снег растаял. Грунтовые дороги размокли, и грязь, взбитая сотнями автомашин, образовывала на дорогах жидкое месиво, в котором автомашины буквально утопали» [Смирнов, 1966, с. 250].

Многие их уехавших из Москвы были вынуждены часть пути (100 и более километров) пройти пешком, пользовались случайным транспортом. Важным промежуточным пунктом на пути в Ульяновск стал г. Горький. Горьковский автозавод оказался транзитным пунктом для эвакуационных автоколонн, групп и одиночек работников ЗИС. Горьковчане организовали помощь эвакуированным москвичам, снабжали их продовольствием, ремонтировали автотранспорт, подыскивали жилье, оказывали финансовую помощь [Пьянков, 2019, с. 228].

Первый эшелон с оборудованием прибыл в Ульяновск 30 ноября 1941 года. Вслед за ним с интервалами 2—3 дня непрерывно начали прибывать последующие эшелоны с рабочими, оборудованием и другими грузами [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 53].

3.2. Численность и состав работников Ульяновского автомобильного завода в 1941—1945 годах

В декабре 1941 года прибывшие в Ульяновск работники завода освобождали склады Главного таможенного управления Наркомвнешторга от хранившегося там имущества, разгружали прибывшие из Москвы эшелоны с оборудованием. Работа по разгрузке и погрузке проводилась в чрезвычайно трудных условиях, при отсутствии необходимых такелажных и подъемно-транспортных средств, а также опытных кадров такелажников.

К проведению погрузочно-разгрузочных работ были привлечены рабочие, инженерно-технические работники (ИТР) и служащие цехов и отделов завода [Там же, л. 53].

Значительные трудности вызывало отсутствие жилья в городе, что обусловило необходимость размещения большого количества рабочих в близлежащих от завода деревнях и транспортировку заводчан к месту работы в условиях недостатка транспорта и горючего [Там же, л. 53].

Разместить всех рабочих в городе, поблизости от вновь созданного завода, было невозможно. К моменту эвакуации ЗИС в Ульяновск уже были эвакуированы несколько наркоматов, заводов и ряд учреждений. Так, по решению правительства, в Ульяновске были размещены наркоматы Военно-Морского и Речного флотов, Внешней торговли, Управление шоссе-ных дорог НКВД, Приволжский военный округ, эвакуированные заводы из Киева, Ахтырки, Витебска, Ворошиловграда, организованы шесть госпиталей, прибыли два новых военных училища [Эвакуация ..., 2020, с. 101].

По данным списочного учета, на 23 декабря 1941 года на Ульяновском автомобильном заводе имени И. В. Сталина (УльЗИС) (или, как его тогда называли, в филиале № 4 АвтоЗИС) числилось 3457 человек ИТР и рабочих. Из них погрузочно-разгрузочными работами были заняты 1558 человек. Остальные 1899 рабочих и ИТР выполняли иные работы или не были задействованы в размещении предприятия по различным причинам: 197 человек выполняли оборонное задание на площадях завода «Металлист», а также готовили на базе этого предприятия ремонтную базу для вновь создаваемого автомобильного производства; 441 человек были заняты на проектных работах; 587 человек — на обслуживании жилищно-бытовых нужд; 386 человек работали на приемке, приводили в порядок прибывшее оборудование; 138 человек были освобождены от работы по болезни; 150 человек находились в деревнях, не имея возможности явиться на работу из-за бездорожья [Там же, с. 122].

По сведениям Ульяновского городского отдела НКВД, значительная часть эвакуированных рабочих и ИТР находились в тяжелых жилищных условиях. По состоянию на 29 декабря 1941 года из 3457 работников завода 2300 человек было расселено в г. Ульяновске, в предоставленных 420 комнатах, в проходных комнатах, кухнях и в жилых помещениях «на уплотнение». В окружающих деревнях на расстоянии 20—25 км от складов Главного таможенного управления — 650 человек. Более 500 человек совершенно не были обеспечены жильем, они ночевали «где попало». Многие из них на ночь оставались в здании заводоуправления (в кабинетах и коридорах) [Там же, с. 122].

Сразу же после эвакуации автозавода в Ульяновск на новой площадке завода начались работы по проектированию и оснастке цехов. Кроме того,

на заводе была организована работа по распределению эвакуированного оборудования. Ульяновский автозавод стал местом перераспределения и комплектования вновь организованных заводов (тогда — филиалов ЗИСа): Миасского автомоторного, Челябинского кузнечнопрессового и Шадринского автоагрегатного. Часть вывезенных из Москвы станков подлежали реэвакуации. Эта огромная работа проводилась сотрудниками завода в течение нескольких месяцев 1942 года. В результате все предприятия Главного управления автозаводов имени И. В. Сталина (Глававтозис) получили комплекты оборудования, позволившие создать самостоятельные цехи. В процессе распределения каждый станок просматривался технологом, а затем, после уточнения его характеристики, закреплялся за соответствующим заводом или цехом [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 53—54].

Во вновь созданной системе Глававтозис Ульяновский автозавод должен был осуществлять механическую обработку шасси и сборку автомашин. Моторы и все необходимые для сборки автомашин кузнечно-штамповочные изделия должны были поступать от уральской группы заводов (Миасского автомоторного завода имени И. В. Сталина, Челябинского кузнечнопрессового завода имени И. В. Сталина, Шадринского автоагрегатного завода имени И. В. Сталина), а также из Москвы [ЦГАМ, ф. Р-415, оп. 16, д. 311, л. 25].

Первые автомобили на УльЗИС стали собирать весной 1942 года. Сборка первых грузовиков, ввиду того что конвейер был еще не готов, производилась стапельным способом. Автомобили собирали из задела деталей, привезенных с Московского автомобильного завода [История Ульяновского ..., 1988, с. 15—16]. В течение года на заводе удалось наладить полноценный серийный выпуск грузовиков ЗИС-5. За 1942 год УльЗИС изготовил 1893 автомобиля: 1202 грузовика с бортовой платформой и 691 шасси. Кроме автомобилей, завод выпускал запасные части для ЗИС-5, выполнял заказы НКСМ по изготовлению инструмента и различных деталей. В IV квартале 1942 года заводом была освоена новая продукция — малолитражные двигатели Л-3/2 [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 55—56].

Для определения изменений численности и состава коллектива Ульяновского автомобильного завода обратимся к статистическим данным заводских отчетов. В отчетных документах содержатся два вида показателей. Первый вид показателей — абсолютные, представляющие собой «статистический срез» сведений о коллективе завода на конкретную дату (как правило, на начало года). Второй — среднегодовые показатели, позволяющие оценить изменения за период, сопоставить планы с ситуацией, реально существовавшей на заводе.

В течение 1942 года количество работников предприятия заметно увеличилось. Этот год стал периодом становления нового завода, вре-

менем, когда сформировался коллектив предприятия. Организация и последующее расширение автомобильного производства стало возможным благодаря тому, что вновь созданный завод был обеспечен необходимым количеством трудовых ресурсов. В 1941 году, когда в Ульяновск прибыли первые эшелоны с оборудованием и рабочими, среднесписочный состав работников основного производства завода оценивался в 593 человека. В 1942 году среднесписочный состав работников основного производства завода увеличился до 3323 человек, то есть вырос в сравнении с периодом зарождения автозавода в 5,6 раза (табл. 1). Причем необходимо отметить, что даже такие высокие темпы роста численного состава сотрудников завода не являлись достаточными. Ведь в соответствии с плановыми показателями потребность завода в сотрудниках всех категорий была выполнена на 75,0 %, а потребность в рабочих лишь на 70,8 %.

За 1942 год значительные изменения произошли не только в численности, но и в составе сотрудников предприятия, о чем свидетельствуют данные заводского отчета. Всего на 1 января 1943 года на заводе трудилось 5598 человек (из них работники основного производства — 5054 человека) [ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 3, л. 43]. Этот показатель учитывал всех работников предприятия, включая Управление капитального строительства (УКС). Не учитывались в сводке завода лишь сотрудники Отдела рабочего снабжения (ОРС). Из общего количества работников завода мужчины составляли 3669 человек (65,5 %), женщины — 1929 человек (34,5 %) [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 68].

Из общего количества сотрудников завода 1543 человека (или 27,6 %) были эвакуированы из Москвы. Среди эвакуированных работников были: 935 рабочих, 501 инженерно-технический работник, 107 служащих. Из них: мужчин — 1254, женщин — 289 [Там же, л. 68].

Подавляющее большинство персонала автозавода (4055 человек) составляли вновь принятые в 1942 году работники. Пополнение завода новыми рабочими шло в основном за счет местного населения. За счет системы подготовки трудовых резервов завод получил 247 человек. Из них: окончили школу фабрично-заводского обучения (ФЗО) — 122, окончили ремесленное училище (РУ) — 125. Значительное количество рабочих завод получил из рабочего батальона (503 человека), а также с пересыльного пункта (695 человек) [Там же, л. 68—69].

Кроме того, УльЗИС активно привлекал трудовые ресурсы со стороны. Так, например, на заводских работах были задействованы рабочие из Исправительно-трудовой колонии № 1 г. Ульяновска (от 100 до 300 человек в день). Увеличивали количество рабочих основного производства завода и за счет перераспределения трудовых ресурсов внутри предприятия. В те-

чение 1942 года 29 служащих были переведены заводом в качестве рабочих цеха [Там же, л. 69].

В 1943 году Ульяновский автомобильный завод имени И. В. Сталина продолжал наращивать объемы производства. За 1943 год завод изготовил 4159 автомобилей ЗИС-5, собрал 765 импортных автомобилей из машинокомплектов, поставлявшихся по ленд-лизу. Кроме того, УльЗИС выпустил 7024 малолитражных двигателя Л-3/2. Как и в предыдущий год, завод производил запасные части для грузовиков и выполнял заказы НКСМ по изготовлению различных деталей. В 1943 году на заводе было организовано производство газогенераторных установок ЗИС-21, велась подготовка к производству полноприводного грузового автомобиля ЗИС-32 [ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 3, л. 3—6].

Увеличение объемов производства требовало соответствующего кадрового обеспечения. В 1943 году среднесписочная численность работников основного производства на УльЗИС увеличилась до 4482 человек, что было выше показателя 1942 года в 1,3 раза. В целом завод был укомплектован работниками на 96,3 %. Рост численности персонала завода произошел за счет увеличения численности рабочих основного производства, количество которых, в сравнении с 1942 годом, возросло в 1,5 раза (табл. 1). В 1943 году среднесписочная численность рабочих лишь незначительно превысила плановые показатели и составила 100,2 %. Однако имелся существенный недокомплект учеников и младшего обслуживающего персонала.

Рассмотрим численность и состав работников завода на конец 1943 года на примере абсолютных показателей. К 1 января 1944 года на основном производстве автозавода было задействовано 5513 человек. По данным заводского отчета, прирост рабочей силы произошел во второй половине 1943 года. Численность сотрудников предприятия увеличилась за счет рабочих, мобилизованных из Узбекской ССР. При этом на заводе наблюдалась значительная «текучка кадров». За 1943 год на УльЗИС трудоустроились 1417 человек, уволено 1169 человек [Там же, л. 43].

В 1944 году в системе Глававтозис произошли значительные изменения. Основной задачей, которая решалась главком в течение года, была организация автомобильного производства на Миасском заводе. Этому предшествовала большая подготовительная работа по окончанию строительства производственных цехов в Миассе. Сокращался объем кооперации между заводами, а следовательно, и перевозки деталей между УльЗИС, Московским автозаводом и уральской группой заводов. Конвейер по сборке автомобилей ЗИС-5 с Ульяновского автозавода перенесли на Миасский завод [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 47, л. 1].

Предпринятая в рамках Глававтозис реорганизация производственных связей была направлена на сокращение транспортных издержек. Отметим, что расстояние до уральских заводов, где производилась подавляющая часть деталей для конвейера Ульяновского завода, было велико. Это особенно остро ощущалось в условиях военного времени, когда железная дорога работала на пределе своих возможностей. Локализация производства автомобилей в рамках уральского региона, уменьшение транспортного плеча между заводами значительно сокращало затраты.

После перевода автомобильного конвейера с Ульяновского автозавода на Миасский в Ульяновске началось строительство новых производственных объектов. Предполагалось, что УльЗИС будет изготавливать дизельные грузовые автомобили. Для более успешной организации строительства Ульяновский автозавод был разделен, из его состава выделили Ульяновский завод малолитражных двигателей [Там же, л. 1—2].

Предпринятая масштабная реорганизация коренным образом изменила промышленный потенциал УльЗИС и его кадровый состав. Из действующего промышленного предприятия завод фактически превратился в строительную площадку. За 1944 год УльЗИС успел изготовить 413 грузовых автомобилей [Там же, л. 6].

После выделения с 1 сентября 1944 года из состава автозавода Ульяновского завода малолитражных двигателей на предприятии осталось 4 производственных цеха: инструментальный, электромеханический, механический, металлоконструкций. Кроме того, в составе строящегося автозавода имелись вспомогательные службы: автобаза, железнодорожный цех, отдел жилищно-коммунального хозяйства и лесозаготовок [ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 7, л. 1—2].

Численность и состав работников основного производства УльЗИС в 1944 году соответствовали производственным мощностям завода. В 1944 году среднесписочное количество работников основного производства Ульяновского автозавода сократилось до 324 человек, то есть уменьшилось в сравнении с предшествующим годом в 13,8 раз (табл. 1). Значительное уменьшение численности работников предприятия совпадало с плановым заданием. Плановый показатель завода «по труду» был выполнен на 99,1 %. Поскольку УльЗИС из действующего производственного предприятия превратился в строящийся завод, то среднесписочный штат его рабочих, задействованных в производстве, был не велик — 198 человек.

По состоянию на 1 января 1945 года на автозаводе трудилось 1189 человек, в том числе 932 работника основного производства, из них: рабочих — 577, инженерно-технических работников — 197, счетно-конторского персонала — 77, младшего обслуживающего персонала — 18, учеников — 63.

Кроме того, в штате предприятия имелась непромышленная группа работников: 190 человек работали на транспорте, 23 — были заняты в жилищно-бытовой сфере, 44 — трудились на лесозаготовках [Там же, л. 12].

Из общего числа работников завода 337 (28,3 %) сотрудников предприятия составляли эвакуированные из Москвы, 50 (4,2 %) человек были мобилизованы на работу из районов Ульяновской области, остальные 802 (67,5 %) работника предприятия, были местными жителями или являлись инвалидами Великой Отечественной войны [Там же, л. 12].

В среднем же в 1945 году в штате предприятия состояло 1190 работников основного производства, что составляло 93,0 % от планового показателя (табл. 1).

В то же время строящийся завод имел значительный штат вспомогательных служб. Так, например, в 1945 году среднесписочный состав работников «непромышленной группы» включал 355 человек, что составляло 154,3 % от численности этой группы работников, установленной планом. Из них: 260 работников транспорта, 48 работников жилищно-коммунального отдела, 47 человек трудились на лесозаготовках.

В 1945 году завод не выполнил план по набору индивидуального ученичества. Одновременно УльЗИС превысил лимиты по работникам непромышленной группы. Строящийся завод был вынужден содержать большое автохозяйство, испытывал потребность в работниках для содержания и капитального ремонта жилых помещений, а также нуждался в значительном количестве работников для лесозаготовок.

В отчете за 1945 год руководство завода сетовало на недостаток новых рабочих, необходимых для запуска автомобильного производства. По мобилизации на УльЗИС должно было прибыть 1000 человек с Завода имени Володарского, 300 — из местного населения, 100 — из офицерского состава г. Саратова, 200 — из пересыльного пункта, 100 человек по наряду Народного комиссариата обороны из г. Бугульмы и 100 — из г. Ульяновска. Всего 1800 человек.

Фактически УльЗИС получил 872 работника. Из них по мобилизации — 249 человек, из трудовых резервов — 347, вольнонаемных — 276. Увеличение количества рабочих стало невозможно из-за категорического отказа Завода имени Володарского от перевода 1000 рабочих на УльЗИС. Набрать необходимое количество работников на пересыльном пункте также не удалось, так как там не оказалось физически здоровых людей, способных трудиться на производстве.

3.3. Подготовка кадров и повышение квалификации рабочих на Ульяновском автомобильном заводе в 1942—1945 годах

Основным способом подготовки кадров для завода в 1942 году было индивидуальное производственное обучение. Для получения профессио-

Таблица 1

Среднесписочный состав работников Ульяновского автомобильного завода
имени И. В. Сталина в 1941—1945 годах (человек, %)*

Категории сотрудников пред- приятия	1941	1942			1943			1944			1945		
	Факт	План	Факт	Выполнение плана (%)	План	Факт	Выполнение плана (%)	План	Факт	Выполнение плана (%)	План	Факт	Выполнение плана (%)
Рабочие	396	2900	2052	70,8	3200	3206	100,2	180	198	110,0	760	745	98,0
Инженерно-техниче- ские работники	92	800	657	82,1	715	710	99,3	65	68	104,6	255	257	100,8
Служащие	53	270	311	115,1	310	284	91,6	35	31	88,6	90	93	103,3
Младший обслужива- ющий персонал	20	60	62	103,3	185	81	43,8	7	7	100,0	25	57	228,0
Ученики	32	400	241	60,3	245	201	82,0	40	20	50,0	150	38	25,3
Всего	593	4430	3323	75,0	4655	4482	96,3	327	324	99,1	1280	1190	93,0

* Составлено по: [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 36; ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 3, л. 44; ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 7, л. 12; ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 11, л. 10].

нальных умений и навыков вновь принятых рабочих прикрепляли к стахановцам и квалифицированным рабочим. Всего за 1942 год на заводе было обучено 686 человек. При их подготовке применялись различные формы обучения: 504 человека прошли индивидуальное обучение непосредственно на производстве, окончили курсы технического минимума — 119 человек, 23 — прошли курсы повышения квалификации, 40 — обучались на курсах шоферов [РГАЭ, ф. 8573, оп. 3, д. 18, л. 69].

Кратный рост численности работников УльЗИС в 1942 году и продолжавшийся набор сотрудников в 1943 году потребовали создания заводской системы подготовки кадров. Эта необходимость была вызвана тем, что большинство вновь принятых на завод рабочих имели низкую квалификацию, а часть из вновь принятых на работу работников совсем не имели производственных навыков.

Обучением вновь поступивших рабочих, а также повышением квалификации уже трудившихся на УльЗИС сотрудников занимался Отдел технического обучения, который был создан во втором квартале 1943 года [ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 3, л. 44].

В 1943 году на предприятии действовали различные формы коллективного и индивидуального обучения. За этот год на заводе прошли техническое обучение 173 человека, освоили курс технического минимума и повысили свою квалификацию 439 человек. Всего было обучено 617 работников завода, что составляло 13,8 % от общего количества работников основного производства [Там же, л. 46]. Ставка на ускоренные методы подготовки рабочих, производственное обучение позволили УльЗИС преодолеть трудности, связанные с комплектованием кадров.

В дальнейшем в связи с реорганизацией предприятия и значительным уменьшением численности работников основного производства сократились и масштабы производственного обучения. В 1944 году в цехах завода проходили обучение 63 человека. Потребности строящегося автозавода в квалифицированных рабочих предполагали покрывать за счет выпускников системы трудовых резервов [ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 7, л. 13].

Необходимо отметить, что планы руководства УльЗИС опирались на твердую почву, ведь в годы войны в Ульяновской области была создана развитая система учебных заведений системы трудовых резервов. В 1944 году в Ульяновской области действовало 2 рабочих училища, 1 железнодорожное училище и 11 школ ФЗО. Базовой для подготовки квалифицированных рабочих для УльЗИС была школа ФЗО № 3, готовившая рабочих разных профессий: формовщиков-литейщиков, столяров-белодеревцев, слесарей механических цехов, электромонтеров, станочников-автоматчиков, плотников, слесарей-сантехников [Саранцев, 2005, с. 30—34].

Подготовка работников завода для нового производства сильно отставала от планов. В 1945 году план по подготовке рабочих на производстве не был выполнен. Подготовка новых рабочих массовых профессий была осуществлена на 37,8 %, обучено 225 человек. План повышения квалификации рабочих УльЗИС был осуществлен лишь на 14,7 %, квалификацию повысили 137 человек. Повышение квалификации ИТР и мастеров завода удалось осуществить на 25,7 %, обучение прошел 431 человек [ГАУО, ф. Р-3123, оп. 2, д. 11, л. 11].

Невыполнение плана подготовки кадров объяснялось изменением специализации завода, отставанием от графика строительно-монтажных работ, вследствие чего завод не использовал наряды на вербовку новых рабочих. Предприятие не было готово к производству, поэтому не было и рабочих, которых нужно было обучать [Там же, л. 12].

Однако нельзя сказать, что на заводе совершенно не решали проблему подготовки кадров. В 1945 году основным строящимся объектом УльЗИС была теплоэлектроцентраль (ТЭЦ), предназначенная для обеспечения электричеством и теплом не только новых заводских цехов, но и жителей г. Ульяновска. Подготовка кадров для обслуживания важного промышленного объекта была начата заблаговременно. В мае-июне 1945 года на ТЭЦ было переведено 32 человека из числа рабочих, закончивших ФЗО. Из них были организованы две группы: группа кочегаров — 19 человек и группа дежурных по насосам — 13. Обучением рабочих руководили ИТР ТЭЦ, а позднее — специально командированный преподаватель «Трансэнергокадров» [Там же, л. 12].

4. Заключение = Conclusions

Таким образом, нами была рассмотрена динамика численности сотрудников предприятия на протяжении 1941—1945 годов, демонстрирующая взаимозависимость количества работников УльЗИС от объемов выпуска промышленной продукции. Наибольший рост числа работников на заводе зафиксирован в 1942—1943 годах, когда было налажено полноценное производство, а предприятие являлось одним из ведущих производителей грузовых автомобилей в стране. Это стало возможно благодаря эвакуации опытных инженеров, руководителей производства и высококвалифицированных рабочих. Эвакуированные в тыл работники Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина сохранили уникальные для страны технологии и опыт массового производства автомобилей, заложили основу для нового предприятия в тяжелейших условиях военного времени.

Организацию массового производства автомобильной техники было невозможно наладить без рабочих массовых профессий. Проблему «кадро-

вого голода» на заводе удалось решить благодаря существовавшей в стране системе трудовой мобилизации населения. Вновь принятые работники, не имевшие профессиональных навыков, обучались непосредственно на заводе, где действовали различные формы индивидуального и коллективного обучения. Индивидуальные формы обучения рабочих предусматривали получение профессиональных умений и навыков путем прикрепления новичков к квалифицированным рабочим, передовикам производства и стахановцам. Подготовка работников массовых профессий осуществлялась на коллективных курсах, действовавших непосредственно на заводе. Созданная накануне Великой Отечественной войны система трудовых резервов позволяла направлять на завод молодых рабочих, имевших первичные трудовые навыки, что облегчало решение кадровой проблемы на предприятии. Совокупность этих методов позволила в кратчайшие сроки сформировать огромный трудовой коллектив и организовать производство высокотехнологичной продукции в условиях ограниченных ресурсов.

В годы Великой Отечественной войны Ульяновский автомобильный завод работал в системе Главного управления автомобильных заводов имени И. В. Сталина Народного комиссариата среднего машиностроения и специализировался на механической обработке шасси и сборке автомашин. Выпуск продукции на заводе зависел от поставок деталей и узлов от заводов-смежников, располагавшихся на Урале и в Москве.

Трудности с железнодорожным транспортом в условиях войны, удаленность УльЗИС от заводов-поставщиков поставили вопрос об изменении специализации предприятия. Действовавший на заводе конвейер по сборке автомобилей ЗИС-5 был перемещен в г. Миасс Челябинской области, а автозавод в Ульяновске стали готовить для производства перспективных моделей дизельных грузовых автомобилей. Осуществленная в 1944 году на заводе реорганизация производства сократила промышленный потенциал предприятия. Однако сохраненные в результате эвакуации завода высококвалифицированные кадры рабочих и инженеров, вывезенное оборудование заложили основу автомобилестроения в Поволжье (г. Ульяновск), на Урале и были использованы для восстановления автомобильного производства в Москве.

Источники и принятые сокращения

1. ГАРФ — *Государственный архив Российской Федерации*. Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 213.
2. ГАУО — *Государственный архив Ульяновской области*. Ф. Р-3123. Оп. 2. Д. 3, 7, 11.
3. *Здесь ковалась Победа...* : сборник документов / авт.-сост. Р. В. Ильязова ; под ред. А. Г. Пашкина. — Ульяновск : Корпорация технологий продвижения, 2015. — 306 с.

4. РГАСПИ — *Российский* государственный архив социально-политической истории. Ф. 644. Оп. 1. Д. 12.
5. РГАЭ — *Российский* государственный архив экономики. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 18, 47.
6. *Смирнов П. И.* Московский автозавод едет на Восток / П. И. Смирнов // Эшелоны идут на Восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941—1942 гг. / отв. ред. Ю. А. Поляков. — Москва : Наука, 1966. — С. 246—260.
7. *Ульяновская область в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.).* Документы и материалы / сост. Н. И. Хренов, Г. И. Белов и др. — Саратов : Приволжское книжное издательство, 1974. — 308 с.
8. ЦГАМ — *Центральный* государственный архив г. Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 311.
9. *Эвакуация : трудный путь к Победе* / авт.-сост. Г. А. Демочкин, науч. и археогр. ред. Р. В. Ильязова. — Ульяновск : Корпорация технологий продвижения, 2020. — 256 с.

Литература

1. *Гордин А. А.* Горьковский автомобильный завод. История и современность, 1932—2012 / А. А. Гордин. — Нижний Новгород : Кварц, 2012. — 320 с.
2. *Дингес М. А.* Эвакуация: трудный путь к Победе : [сб. док.] / М. А. Дингес // Отечественные архивы. — 2021. — № 3. — С. 109—112.
3. *Завод и люди.* 1916—2016 : в 3 т. Т. 1 : Зарождение автомобилестроения / авт.-сост. В. Г. Мазепа, М. А. Шелепенков ; под ред. М. А. Шелепенкова, А. В. Курковой. — Москва : Московский политехнический университет, 2016. — 548 с.
4. *История Московского автозавода имени И. А. Лихачева* / А. П. Салов, Т. М. Сидоренко, П. И. Смирнов и др. — Москва : Мысль, 1966. — 647 с.
5. *История Ульяновского автомобильного завода* / К. И. Аликбеков, Е. Н. Антонов, Л. В. Анфимов и др. — Москва : Профиздат, 1988. — 148 с.
6. *Киселев В. П.* Горьковский автозавод в годы Великой Отечественной войны / В. П. Киселев // Вопросы истории. — 1981. — № 5. — С. 79—90.
7. *Потемкина М. Н.* Современная историография и перспективы изучения промышленной эвакуации периода Великой Отечественной войны / М. Н. Потемкина, А. Ю. Климанов // Новейшая история России. — 2020. — Т. 10, № 3. — С. 757—772.
8. *Прокофьева Е. Ю.* Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности / Е. Ю. Прокофьева // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. — 2009. — Т. 11, № 2. — С. 257—261.
9. *Пьянков С. А.* Война, люди и моторы: история создания Уральского автомобильного завода (1941—1945 гг.) / С. А. Пьянков, А. Э. Бедель // Клио. — 2018. — № 9 (141). — С. 175—183.
10. *Пьянков С. А.* Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина на Урал в воспоминаниях А. П. Чураева / С. А. Пьянков // Архив в социуме — социум в архиве : материалы второй региональной научно-практической конференции / ред. Н. А. Антипин. — Челябинск : Объединенный архив Челябинской области, 2019. — С. 227—234.
11. *Саранцев И. П.* Трудовые резервы Ульяновской области в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) / И. П. Саранцев. — Ульяновск : УИПКПРО, 2005. — 76 с.
12. *Ульяновский автомобильный* / В. Анкудинов, Н. Еремин, В. Кочнев и др. — Саратов : Приволжское книжное издательство, 1966. — 192 с.

13. Устинов Е. А. Советское автомобилестроение в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. (К 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне.) : обзор / Е. А. Устинов, Н. Я. Лирман. — Москва : ИИНАВТОПРОМ, 1975. — 79 с.
14. Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. Ч. 1 / Л. М. Шугуров. — Москва : ИЛБИ, 1993. — 256 с.

Material resources

- Demochkin, G. A., Ilyazova, R. V. (eds.). (2020). *Evacuation: a difficult path to victory*. Ulyanovsk: Korporatsiya tekhnologiy prodvizheniya. 256 p. (In Russ.).
- GARF — *State Archive of the Russian Federation*. (In Russ.).
- GAUO — *State Archive of the Ulyanovsk Region*. (In Russ.).
- Il'yazova, R. V., Pashkina, A. G. (eds.). (2015). *Victory was forged here...: a collection of documents*. Ulyanovsk: Korporatsiya tekhnologiy prodvizheniya. 306 p. (In Russ.).
- Khrenov, N. I., Belov, G. I. (et al.). (eds.). (1974). *Ulyanovsk region during the Great Patriotic War (1941—1945). Documents and materials*. Saratov: Privolzhskoe knizhnoe izdatelstvo. 308 p. (In Russ.).
- RGASPI — *Russian State Archive of Socio-Political History*. (In Russ.).
- RGAE — *Russian State Archive of Economics*. (In Russ.).
- Smirnov, P. I. (1966). The Moscow Automobile Plant is going to the East. In: Polyakov, Yu. A. (ed.). *Echelons go to the East. From the history of the relocation of the productive forces of the USSR in 1941—1942*. Moscow: Nauka. 246—260. (In Russ.).
- TsGAM — *Central State Archive of Moscow*. (In Russ.).

References

- Alikbekov, K. I., Antonov, E. N., Anfimov, L. V. (et al.). (1966). *History of the Ulyanovsk Automobile Plant*. Moscow: Profizdat, 1988. — 148 p. (In Russ.).
- Ankudinov, V., Eremin, N., Kochnev, V. (et al.). (1966). *Ulyanovsk Automobile Plant*. Saratov: Privolzhskoe knizhnoe izdatelstvo. 192 p. (In Russ.).
- Dinges, M. A. (2021). Evacuation: a difficult path to victory (collection of documents). *Otechestvennye arkhivy*, 3: 109—112. (In Russ.).
- Gordin, A. A. (2012). *Gorky Automobile Plant. History and modernity, 1932—2012*. Nizhniy Novgorod: Kvarts. 320 p. (In Russ.).
- Kiselev, V. P. (1981). Gorky Automobile Plant during the Great Patriotic War. *Voprosy istorii*, 5: 79—90. (In Russ.).
- Mazepa, V. G., Shelepenkov, M. A. (2016). *Factory and people. 1916—2016. The origin of the automotive industry*. Moskva: Moskovskiy politekhnicheskii universitet. 3/1. 548 p. (In Russ.).
- Potemkina, M. N., Klimanov, A. Yu. (2020). Modern historiography and prospects for studying industrial evacuation during the Great Patriotic War. *Modern history of Russian*, 10 (3): 757—772. (In Russ.).
- Prokofyeva, E. Yu. (2009). Historiographic review of the domestic automobile industry history. *News of the Samara research center of the Russian academy of sciences*, 11 (2): 257—261. (In Russ.).
- Pyankov, S. A. (2019). Evacuation of the Moscow Automobile Plant named after Stalin to the Urals in the memoirs of A. P. Churaev. In: *Archive in society — society in the archive: materials of the second regional scientific and practical conference*. Chelyabinsk: United Archive of the Chelyabinsk Region. 227—234. (In Russ.).



- Pyankov, S. A., Bedel, A. E. (2018). War, people and motors: the history of the creation of the Ural Automobile Plant (1941—1945). *Klio*, 9 (141): 175—183. (In Russ.).
- Salov, A. P., Sidorenko, T. M., Smirnov, P. I. (et al.). (1966). *History of the Moscow Automobile Plant named after I. A. Likhachev*. Moscow: Mysl. 647 p. (In Russ.).
- Sarantsev, I. P. (2005). *Labor reserves of the Ulyanovsk region during the Great Patriotic War (1941—1945)*. Ulyanovsk: UIPKPRO. 76 p. (In Russ.).
- Shugurov, L. M. (1993). *Cars of Russia and the USSR*. Moscow: ILBI. 1. 256 p. (In Russ.).
- Ustinov, E. A., Lirman, N. Ya. (1975). *Soviet automotive industry during the Great Patriotic War of 1941—1945. (To the 30th anniversary of the victory of the Soviet people in the Great Patriotic War.): review*. Moscow: NIINAVTOPROM. 79 p. (In Russ.).

Статья поступила в редакцию 25.01.2022,
одобрена после рецензирования 21.04.2022,
подготовлена к публикации 06.05.2022.