**Н.В.Колесникова. Директор музея истории ОАО «ГАЗ»**

**Сто дней и сто ночей**

**О бомбёжках Горьковского автозавода летом и его героическом восстановлении**

**(по материалам фондов музея истории ОАО ''ГАЗ'')**

*Рожденный в 1932 году, Нижегородский автозавод и сегодня занимает особое место среди промышленных предприятий страны. Его история неотделима от истории России. Особой вехой на пути завода стала Великая Отечественная война. Коллекция материалов музея истории ОАО "ГАЗ", посвященных Великой Отечественной войне, начала комплектоваться в 1964 году. Центром ее стали музейные предметы, рассказывающие об одной из самых трагических страниц истории Горьковского автомобильного - бомбежках 1943 года.*

Впервые автозавод бомбили в самые ожесточенные дни обороны Москвы. 4 ноября 1941 года средь бела дня так низко, что была видна фашистская свастика на крыльях, самолеты пролетели над улицами Соцгорода, заводскими проходными и сбросили бомбы.

Пострадали в основном местные жители и беженцы из Москвы. Эти дни описал в своем дневнике (с ним могут познакомиться посетители музея) художник Центрального клуба Горьковского автозавода И. И. Пермовский. Его дневник - рассказ очевидца событий, подробный, правдивый. В дневнике имеются рисунки с натуры.

В феврале 1942 года немецкие самолеты подкрались к автозаводу так скрытно, что даже не была объявлена воздушная тревога. Зенитки молчали. Разрушения были небольшие. Пострадали стеклянные потолочные перекрытия и окна. Заградительный огонь зениток надежно защищал завод.

Но в июне 1943 года, готовясь к наступлению под Курском, немецкое командование решило нанести массированный удар по промышленным центрам Поволжья, в том числе и по нашему городу. Противник решил раз и навсегда стереть Горьковский автозавод с лица земли.

Разведка не располагала какими-либо данными о планах врага. Длительное отсутствие бомбардировки, успешное наступление Красной армии способствовали ослаблению бдительности.

В мае 1943 года немцы запустили дезинформацию о том, что 5-6 июня готовится массированный налет на Москву. Вечером 4 июня 45 двухмоторных бомбардировщиков "Хейнкель-111" из эскадрилий KG-27 и KG-55 поднялись с аэродромов в районе Орла и Брянска, взяв курс на Горький.

В полночь первая группа самолетов вошла в зону зенитного огня. Из 45 самолетов к городу прорвались 20. Они повесили на парашютах примерно 80 осветительных ракет. Стало светлее, чем даже днем. Сбросили 289 фугасных бомб, 260 из них - на автозавод. Попытка прорваться к "Красному Сормову", авиазаводу N. 21, заводу N. 92 не удалась.

В первый налет из строя были выведены главный конвейер автозавода, рессорный цех, кузница N. 3. В районе оказались разрушенными несколько домов и больница. Вспыхнули десятки пожаров, нарушилась подача воды, связь.

За оборону второго сектора ПВО, в котором находился и автозавод, отвечал 784-й зенитный артполк. Его орудия были на расстоянии 5-7. км от обороняемого объекта. Некоторые батареи располагались вокруг предприятия и даже на его территории.

Во время второго налета в ночь с 5 на 6 июня немцы сменили тактику: первые группы самолетов ринулись на подавление зенитных батарей. В налете участвовали 80 "хейнкелей". Подходя к городу, они рассредоточивались и на разных высотах с разных направлений мелкими группами входили в зону ПВО. Выключив двигатели, они бесшумно снижались к цели.

Несмотря на то, что первый налет выявил много недостатков в организации ПВО, руководство корпуса ПВО не сделало своевременных выводов и не приняло мер по усилению противодействия налетам. В фондах музея истории ОАО "ГАЗ" хранятся планы завода: на них отмечены все попадания авиабомб летом 1943 года, журналы донесений вышковых постов гражданской обороны, в которых зафиксированы все налеты немецких самолетов на предприятие. Наши посетители могут увидеть также остатки упавших на завод авиабомб, ручную сирену, с помощью которой давались сигналы воздушной тревоги, и многое другое. Эти реликвии действительно "воспитывают историей".

Самым сложным был третий налет (с 6 на 7 июня). В нем участвовали 157 самолетов. На этот раз снаряды зениток встретили немцев уже на подходе к городу. Было разрушено 12 цехов, склады, депо. В Автозаводском районе полностью или частично разрушены десятки домов, АТС, поликлиника, райисполком, Центральный клуб, электроподстанция, отделение милиции. Особенно пострадал колесный цех.

Зенитки мужественно защищали завод. Пожарные и отряды самообороны тушили пожары, обезвреживаи десятки невзорвавшихся бомб. Медсестры оказывали помощь раненым. Несмотря на большие разрушения, предприятие продолжало работать. Некоторые самолеты с малой высоты поливали сооружения воспламеняющейся жидкостью. Поэтому завод горел, как тайга: пламя пожарища было видно за десятки километров. После налета немецкое радио объявило об уничтожении автомобильного завода.

Бомбежки продолжались до 22 июня 1943 года. Всего в ходе семи налетов немецкая авиация совершила 645 самолетовылетов, сбросив на город 1631 фугасную и более 3390 зажигательных бомб. Из них соответственно на ГАЗ - 1095 и 2493. По официальным данным погибло 282 человека, ранено - более 500 человек. Сбито 14 самолетов, из них зенитными батареями - 8, истребителями - 6. Несмотря на героические усилия ПВО, на заводе было разрушено 52 здания, 9000 единиц оборудования выведены из строя. Специалисты дали заключение: на восстановление предприятия потребуется несколько лет.

Посетители музея всегда задают вопросы: "Как допустили разрушение завода? Почему не сумели защитить? Кто виноват?" Причины, конечно, были. В них попытался разобраться бывший зенитчик - доктор исторических наук профессор В. Н. Окороков. Причин много. Самые главные: противник переиграл нас в тактике, у зенитчиков не было еще опыта, не хватало средств ПВО, не сумели организовать бой с воздушным противником. Командование страны не смогло обеспечить координацию действий районов ПВО.

Были сняты со своих постов командующий ПВО города Горького генерал А. А. Осипов и директор ГАЗа А. М. Лившиц.

8 июня на ГАЗ прибыла правительственная комиссия во главе с секретарем ЦК ВКП(б) А. С. Щербаковым. Сохранилось фото, на котором запечатлены члены комиссии: А. С. Акопов - нарком среднего машиностроения, К. В. Власов - главный инженер автозавода, Н. С. Кучумов - заместитель наркома, М. И. Родионов - первый секретарь обкома ВКП(б), И. К. Лоскутов - директор ГАЗа и С. З. Гинзбург - нарком строительства СССР. Комиссия выработала меры по восстановлению завода.

Оно началось уже во время бомбежки. Под открытым небом работали кузнецы, литейные цехи. 11 июня восстанавливать завод вышли 15 молодежных бригад, почти полторы тысяч жителей Узбекистана.

16 июня ГКО принял Постановление о восстановлении автозавода. В начале июля на нем работали 1500 молодых специалистов, через месяц - уже 3500. 14 июля пустили на полный ход кузницу. 18 июня вошел в строй литейный цех.

После 12 июля к работе были привлечены заводы не только нашего города, но и ряда других городов. Строители и монтажники прибыли из Сибири и Урала. 7 июля приступила к работе выездная редакция газеты "Правда". Ее листовки-молнии выпускались 120 дней. Все они хранятся в фондах заводского музея.

В восстановлении автозавода участвовали 35 тысяч человек. Работали сутками, несмотря на неустроенный быт, неимоверные трудности. Возродили завод за 100 дней и ночей. Это чудо произошло 28 октября 1943 года. Рапорт И. В. Сталину о восстановлении ГАЗа подписали 27 тысяч человек. Все горячее время, с июня по октябрь, фиксировал разрушения и восстановление заводской фотолетописец Н. Н. Добровольский. Текст рапорта было решено проиллюстрировать сделанными им фотографиями. Когда же собрали вместе фотокадры июня, картина предстала ужасающая. Послать такие фотодокументы вождю не рискнули. В коллекции музея - не только негативы Н. Н. Добровольского, но и рапорт И. В. Сталину.

8 июля 1993 года в музее автозавода состоялась встреча ветеранов, посвященная 50-летию восстановления Горьковского автозавода от последствий вражеских налетов. В ней приняли участие 50 очевидцев и участников событий лета 1943 года.

Ниже приведены фрагменты воспоминаний участников встречи.

Т. А. Позднякова - в 1943 году инженер-технолог ГАЗа:

"...Я работала в ЦКБ технологического отдела. Помню, после первой смены увидели "разведчика". Помню, как мы ошарашенно смотрели в небо, а "он" - черный, с утробным звуком, летел по окраине Северного поселка в сторону Соцгорода. Ничто не нарушало его полета. А потом начались бомбежки, пунктуально, каждую ночь. "Он" развешивал "люстры" освещения. Ослепительный свет - все при нем проступало отчетливо и незнакомо. Дома цепенели под этим беспощадным светом, появлялось чувство беззащитности, обреченности. Такого страшного бело-синего света я больше никогда не видела. От него хотелось куда-то убежать, скрыться в тень, но тени не было.

Налеты шли волнами, отбомбившись, самолеты налегке, но с тем же противным утробным низким гулом уходили на запад. Каждое утро мы шли на завод и начинали разбирать и убирать то, что осталось от разбойной ночи. Сортировали исковерканные, оплавленные станки, фермы цехов, поднятые на дыбы, целые пролеты разрушенных зданий. Человеческий труд превращался в хаос. К концу смены мы кое-что расчищали, убирали, а утром следующего дня все начиналось снова. И все-таки завод работал в три смены.

Трупы убитых увозили на грузовиках. Помню, с каким ужасом я поняла, что везут убитых после бомбежки людей. Я шла по территории завода, передо мной остановился грузовик, задний борт был открыт - целая гора трупов.

На Главной конторе появилось огромное полотнище с надписью:

"Дорогой автозавод, мы тебя строили, мы тебя защитим и снова отстроим!""

Г. И. Зяблов - в 1943 году водитель-испытатель танков:
"...Главный конструктор завода А. А. Липгарт был не только отличным конструктором, но и быстро ориентировался в сложной обстановке и действовал там, где другие раздумывали, ждали указаний или согласования с начальством. После первой бомбежки он решительно взял всю ответственность на себя, велел немедленно разобрать маскировочные щиты вокруг зданий и убрать. Приказал вывести архив конструкторской документации и авиабензин. Архив увезли в подвалы монастыря села Борисова Дальнеконстантиновского района. Был учтен опыт 1941 года, когда в профтехкомбинате сгорел архив завода..."

Ф. Д. Чинченко - в 1943 году заместитель начальника цеха:
"...В ночь с 6 на 7 июня налет повторился. И сейчас до мелочей помню те страшные часы. Без четверти двенадцать мы, работники колесного корпуса, услышали воздушную тревогу, а через 15 минут появились немецкие самолеты. Они зависли над корпусом. На парашютах спустили осветительные фонари. Были уничтожены зенитные точки. А потом начали падать зажигательные и фугасные бомбы. Хорошо, что мы заранее залили масляный пол водой. Зажигалки падали и затухали. Мы с начальником цеха Д. В. Горячим советовали людям прятаться под фундамент крупных прессов. Держали связь со штабом обороны, но вскоре вышла из строя рация. Примерно полпятого приехал директор завода А. М. Лившиц. Увидел, в каком состоянии цех и мы с Горячим - грязные и полуобгоревшие, и, не выходя из машины, поехал докладывать, что завод уничтожен. За что и был снят с работы.

Колесный цех был суперважным объектом. Здесь изготавливались колеса для пушек артиллерийского завода им. И. В. Сталина N. 92, катки для всех танков Т-34, выпускавшихся заводом "Красное Сормово", корпуса снарядов для реактивных установок "Катюша" и многое другое. Поэтому Л. П. Берия, приехавшему инкогнито на завод в июне 1943 года, И. В. Сталиным лично было дано поручение: "Немедленно восстановить колесный, любой ценой!" Колесный цех восстанавливала вся страна. Мне запомнился начальник специального поезда Наркомата обороны СССР инженер Моносзон. Это был чудо-строитель. За 10 дней он поставил кровлю на колесный цех. По его схеме по торцам цеха установили по мачте, между которыми натянули тросы, а по ним стали спускать фермы краном, снимая их прямо с платорм поезда, стоявшего рядом с цехом, параллельно, по 6 штук в сутки. Из Москвы возили металл, предназначенный для строительства Дворца Советов. Сталь сверхвысокой прочности особой марки ДС позволила значительно уменьшить количество балок, ферм и этим ускорить процесс восстановления.

До сентября 1976 года я не понимал, почему немцы так быстро сумели разрушить автозавод. Пока не встретил в Берлине на совещании СЭВ бывшего работника штаба воздушного корпуса дальней авиации Германии г-на Нидерера. Он показал нам фото, в центре которого я увидел моего бывшего начальника на ГАЗе Леопольда Финка. На фото он был в генеральской форме - в 1943 году он командовал корпусом стратегической авиации. На автозаводе до войны он проектировал все подземные коммуникации, а потом работал у нас заместителем начальника ОТК завода. Так что знал все об автозаводе 1932-1937 годов. Финк работал у нас по контракту, подписанному В. М. Молотовым. В 1937. г. его с семьей выслали из СССР в 24 часа. Этот Нидерер в конце войны попал к нам в плен, назвавшись рядовым, после лагерей стал в ГДР коммунистом. Он рассказал, что налеты на Горький дорого обошлись и немцам. Самолеты настолько израсходовали тогда ресурс, что не смогли участвовать в битве на Курской дуге..."

П. С. Попов - в 1943 году лейтенант 238-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона: "...На вооружении у нас были зенитные пушки "сорокамиллиметровки". Высота их стрельбы ограничивалась 4. км. Если самолеты летели выше, огонь их не доставал.

Из наших частей на фронт забирали парней, взамен их присылали девчат. Очень добросовестные, старательные, они были и шоферами, и прибористами, работали на дальномерах. Абсолютное большинство прибывших девушек впервые увидело пушки, не слыхало их выстрелов, не видело разрывов авиабомб. Но неся страшные потери, в первые дни налетов девушки из 58-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона 784-го полка проявляли героизм. Подносили тяжелые снаряды, под огнем вели стрельбу, отсекая путь вражеским самолетам, спасали раненых..."

Память - великая вещь. Она заставляет ветеранов вновь пережить и почувствовать время, когда они были молоды, заставляет чаще биться сердца тех, кто не знает, что такое война...