

## Маршрут № 3

### «Как живётся при большом заводе?»

Сопровождается 21 фотографией и 6 примечаниями. Фото демонстрируется на усмотрение экскурсовода.

**Идея:** Елена Веселова.

**Разработка:** Марина Козлова.

**Авторы текста:** Елена Веселова, Ирина Маслова, Елена Юрченко, Наталия Воскобойникова, Ирина Честнова.

**Фото:** из интернет-портала «Автозаводцы-Автозаводский район» и сайта ООО «Печать-НН».

### Вступление

*Мы на бывшей окраине первого в мире Социалистического города.*

*Отсюда мы пойдём по его первым и важнейшим магистралям – проспекту Кирова, улице Комсомольской и проспекту Октября, на которых люди живут уже почти 90 лет.*

*Проложены они были в 1930 году, ещё когда здесь, за чертой современной улицы Краснодонцев простирались леса и болота, на которые автозаводцы ходили за клюквой, а из чащи деревьев на них глядели горящие глаза волков.*

*Эти улицы видели, как тогда, на заре 30-ых, появилось первое жильё Соцгорода – кирпичные дома, которые потом назовут строчными, и щитковые посёлки.*

*37-ой год запомнился им архитектурным взлётом – элитными домами-кварталами, которые появились здесь в единственном экземпляре. О них не мечтали ни Москва, ни Ленинград, ни Европа, ни Америка.*

*Во время войны они узнали бомбёжки и пожары, холод и голод, огороды во дворах и «буржуйки» в квартирах. Отмену карточной системы в 1947 году и только через десять лет – газовые плиты.*

*По этим улицам из знаменитых автозаводских магазинов люди несли домой натуральные советские продукты в авоськах, а в эпоху застоя стояли в очередях.*

*Спроектированные с запасом на время, широкие проспекты до сих пор не знают, и поэтому не помнят только одного – автомобильных пробок.*

*У улиц Соцгорода - своя атмосфера. А у 4 поколений людей, выросших на них – свой образ жизни и привычки.*

*Как живётся при большом заводе?*

*Мы отправляемся, чтобы это узнать.*

### **Площадка за лицеем № 36 (пр. Кирова, 29А)**

Наш путь начинается от школьной линии Соцгорода – колыбели районного среднего образования. Здесь стоит полуразрушенное здание – дом № 9 по улице Школьной. Это – самая первая каменная автозаводская школа - ФЗД № 1, что расшифровывается как «фабрично-заводская десятилетка № 1». Здесь, на бывшей окраине Соцгорода, у болота и леса, она была построена 2 февраля 1932 года (фото 1). По одной версии, она была спроектирована инженерами американской компании «Остин». По другой – немецким архитектором Вильгельмом Шютте, учеником создателя промышленных городов Эрнста Мая.

На тот момент дети его строителей и работников, конечно же, учились. Но в каких условиях! Деревянный барак одной из трёх школ – самой большой - находился у заводских корпусов, в несуществующей ныне деревне Монастырке. Там не было удобств. Туалеты – на улице, отопление – печное, парты – обычные скамейки, а вместо тетрадей – отбеленные листы газет! Работала старая школы в 3 и в 4 смены. В классах училось до 60 человек. Всего там учились 1200 детей.

Во второй школе, в посёлке Восточном, училось 500 детей, и условия там были не лучше.

Гораздо более благоустроенной была школа для детей и иностранных специалистов в несуществующем ныне Американском посёлке, который располагался между Окой и заводскими корпусами. Занятия там шли на русском и английском языке.

Новая большая каменная школа нужна была срочно! Поэтому её строительство велось круглосуточно, с использованием конвейерных технологий. И каждый день с 8 до 11 вечера учителя и учащиеся старших классов проходили сюда, чтобы подавать стройматериалы на конвейер (фото 2).

3-этажное здание было готово через месяц после вступления автозавода в строй. В нём одновременно разместились сразу два учебных заведения - ФЗД № 1 и ФЗУ № 25, что расшифровывается как «фабрично-заводское училище», в дальнейшем – ПТУ № 25. Здесь были просторные кабинеты, спортивный зал, библиотека и, конечно, все удобства! В мае 1932 года первым директором школы стал Сергей Иванович Прохоров, прибывший до этого на строительство завода с женой и маленькой дочкой. Потом этот человек будет её директором долгие 36 лет! Ему удалось собрать коллектив из 50 учителей.

21 июня 1941 года в школе состоялся торжественный выпускной вечер для 28 десятиклассников. А на следующий день пришла война, с которой они не вернулись. В ноябре 1942 года ушёл на фронт и директор Сергей Иванович Прохоров – даже несмотря на то, что у него была бронь. Подростки встали к заводским станкам. Из учителей остались одни женщины. Но педагоги не только преподавали, а школьники не только учились. Вместе они выезжали заготовку торфа, которым топили дома. Заготавливали овощи в колхозах, ухаживали за раненым в госпиталях и давали им концерты, высаживали сотни деревьев в будущем Автозаводском парке. Они создавали оборонительные сооружения в Арзамасском районе, Доскино и Дзержинске, рыли окопы и тушили зажигательные бомбы на крышах домов. Если зажигалка падала на крышу, нужно было быстро схватить её щипцами и затушить в песке или в воде. Либо сбросить на землю, где тоже были дежурные, которые тушили зажигательные бомбы. И это при том, что бомбы падали вокруг со свистом и воем.

Именно во время войны в школьное образование вернулись традиции царской России – для мальчиков и девочек в 1943 году обучение стало раздельным. Эта школа стала мужской средней школой № 1. Девочки же стали учиться через дорогу, на противоположной стороне проспекта Кирова, в женской средней школе № 20. В том здании 1934 года постройки сейчас находится поликлиника больницы № 37.

Когда закончилась война, Сергей Иванович Прохоров вернулся уже директором мужской школы. И сразу закрутил гайки!

- Чтобы ни одной девочки у нас в школе не было! – командовал он.

Ученики могли видеть девочек из соседней школы только из окна кабинета физики, и в этом скрывался секрет популярности этого предмета. Но совместные вечера всё же были. Чтобы пригласить девочек на вечер, нужно было выдержать настоящий бой у директора.

А тем временем, наступил 1947 год. Здание школы № 1 полностью отдали под ПТУ № 25, которые готовило кадры для автозавода. А мальчики стали учиться в соседней школе с точно таким же номером - № 25. Сейчас это – лицей № 36.

### **Переход во двор лицея № 36 (пр. Кирова, 29А)**

#### **Таблички на фасаде**

Здание лицея № 36 было построено в 1937 году. Его изначально создавали так, чтобы в случае необходимости быстро превратить в госпиталь. То, что война будет, предвидели уже тогда.

На старых планах здания стоят пометки НКВД о закладке в полу классов резервных водопроводов, о создании автономной угольной котельной и стерилизационного пункта в подвале, об усилении перекрытий лестниц для укрытия раненых во время бомбёжек. Ужас в том, что всё это пригодились, да ещё как!

С 1941 по 1944 годы тут разместились сразу 3 эвакуогоспиталя - № 2821, № 2873 и №5813. В нынешнем кабинете информатики находилась главная операционная, где свет не гас ночами и пробивался через маскировочную ткань штор. В кабинете физики были помывочная и процедурная, в остальных классах – палаты. В июне 43-го к раненым добавились автозаводцы, пострадавшие от страшных ночных бомбёжек, многие - в тяжёлом состоянии. Во время налётов всех ходячих раненых размещали под усиленными железными перекрытиями лестничных маршей, и забинтованные люди стояли там до тех пор, пока не упадёт с неба последняя ночная бомба. Одна из них - весом в 200 кг - упала совсем рядом со зданием, но, к счастью, не взорвалась.

В память в этом на фасаде школы установлена эта табличка. В 2005 году посажена эта аллея голубых елей – в память о погибших 8 учителях и 432 выпускниках. Школа потеряла почти всех учеников, которых она выпустила с 1935 по 1943 годы.

Когда война закончилась, мужская средняя школа № 1 переехала в это здание. Но в тяжёлое послевоенное время голодным мальчишкам учёба на ум не шла. Перед праздниками по 2-3 дня не учились, потому что всем нужно было стоять в очереди за мукой. В 1947 году отменили карточную систему, и в одни руки давали только по 2 кг. Ради этого школа закрывалась.

### **Школьный сад (виден с левой стороны)**

С 1949 года территория школы начала превращаться в цветущий сад с огородом (фото 3). Был создан дендрарий. На велосипедах ребята привозили из леса деревья и засаживали территорию. Так здесь появились 400 деревьев - орешник, жимолость, яблоки, груши и вишни. Весной всё это расцветало и выглядело как белое облако (фото 4).

Вокруг школы разбили цветник.

На 50 грядках огорода выращивали овощи, лекарственные растения, масличные, бобовые, тыквенные и зерновые культуры.

От того великолепия сейчас остались фруктовые деревья.

### **Памятник «Горький и дети»**

В 1953 году пионерская дружина школы завоевала имя Максима Горького. И перед фасадом школы был поставлен памятник «Горький и дети» работы скульптора Александра Колобова.

А ещё через год, в 1954-ом, в стране восстановили совместное обучение мальчиков и девочек. И в связи с переходом на единую городскую нумерацию школа стала называться средней школой № 36.

В дальнейшем на её базе создали физико-математические классы. Многие её выпускники стали профессорами и докторами физико-математических наук. Затем школа № 36 стала физико-математическим лицеем. А с 1995 года – лицеем № 36, который на весь город славится подготовкой будущих абитуриентов. Он входит в 30 лучших школ нашей станы.

### **Выход из двора лицея № 36. Проспект Кирова.**

Сойдём со школьного двора.

В этом месте школьную линию Соцгорода пересекает проспект Кирова, ровесник автозавода. Он был проложен в 1930 году и сначала назывался улицей Кирова – в честь первого секретаря ленинградского обкома партии Сергея Мироновича Кирова. В 1949 году улица стала проспектом.

Она начинается от участка проспекта Ленина, где находится 6-ая проходная ГАЗа. И заканчивается улицей Красных Партизан, где было кольцо трамвая № 12, который впервые начал ходить здесь в 1936 году (фото 5). Сейчас тут ходят трамваи № 17 и № 22.

Проспект Кирова – это улица первых автозаводских тротуаров и первой дороги, в начале 30-ых - ещё бетонной.

Проспект Кирова – это асфальтовая река Автозавода, где почти 90 лет настаивалась жизнь. И поэтому каждое из его зданий посылает нам привет из разных лет советской эпохи.

Проспект Кирова – это истории людей и сплетение их судеб.

### **Переход через улицу Школьная. Строчная застройка. Дома № 21- № 29 по проспекту Кирова**

Справа мы видим простые внешне, но грандиозные по замыслу четырёхэтажные дома, с которых начал развиваться Соцгород. Обратите внимание, как они расположены: к улице стоят не фасадами, а торцами, то есть формируют не улицу, а группу зданий. Такой тип застройки называется “строчная”. Она является противоположностью периметральной, когда здания

стоят вдоль улицы и имеют парадное оформление, как, например, на Большой Покровской или Рождественской. Здесь все дома стоят параллельно друг другу, то есть, имеют одинаковую ориентацию по сторонам света. Они вытянуты по оси север-юг, а это значит, что всем квартирам достаётся одинаково много солнца, и ничьи окна не выходят на север. Это была одна из главных идей строителей Соцгорода - победить не только недостаток жилья, но и сделать квартиры светлыми и хорошо проветриваемыми. И больше никогда не жить в тёмных и душных бараках!

Мы видим, что дома объединены в группы по 5 штук и что между группами – широкое пространство бульваров. Такие группы автозаводцы прозвали “пятками”. В каждом квартале – по 6 пятков, то есть по 30 домов. 12 пятков или 60 домов занимают 6 и 7 кварталы Соцгорода, в котором всего 10 кварталов. Хотя хронологически – это первые дома во всём Автозаводском районе.

Каждый такой дом был рассчитан на 200 жителей – по норме 9 кв. м на человека. Каждый пяток – на 1000 автозаводцев. Каждый квартал - на 6000. Следовательно, кварталы 6 и 7 были запланированы на 12000 человек.

До сих пор нет ответа, откуда в Нижний Новгород пришла строчная застройка. По сей день мы не знаем, какова роль конкретных советских и зарубежных архитекторов в проекте Соцгорода.

Официальная версия гласит, что в 1929 году за проект города будущего взялись несколько архитектурных мастерских. Победу в конкурсе одержала работа 18 студентов Московского высшего технического училища под руководством профессора Аркадия Григорьевича Мордвинова. Их проект доработали инженеры компании «Остин» (фото 6). На американском плане видно, что слева от нас - между проспектом Кирова и параллельной ему улицей Комсомольской – должен быть третий квартал строчной застройки, который так и не появился. Затем в 1930-1931 годах проект Соцгорода доработал Авраам Эфроимович Зильберт, который участвовал в проектировании заводов ГАЗ и ЗиС. В городе Зильберта было запланировано 12 кварталов по 30 домов, в которых должны были жить 72 000 человек. Но осенью 1931 года было принято решение об изменении генерального плана Соцгорода. И на основе проекта Зильберта в начале 1932 года «Стандартгорпроект» разработал новый план Соцгорода, рассчитанный на 3 этапа - на 80 000 жителей, на 130 000 человек и на 200000 автозаводцев (фото 7). Затем 21 августа 1933 года вышло Постановление СНК СССР о расширении производственных мощностей завода. Готовый эскизный проект Соцгорода сняли с рассмотрения. И в том же 1933 году «Горстройпроект» под руководством Дмитрия Соломоновича Меерсона

разработал новый план. Он сохранял принцип зонирования территории и уже предусматривал многоэтажное строительство. Проект был утвержден в 1935 году и был рассчитан на 20 лет.

Однако, эта общеизвестная версия умалчивает о том, что строчную застройку придумал немецкий архитектор Эрнст Май. Он был главным архитектором Франкфурта-на-Майне. В 1930 году он приехал в СССР с группой из 17 специалистов для создания генпланов новых промышленных городов. Под его руководством было спроектировано 20 из 37 Соцгородов нашей страны. В немецких источниках и музеях есть сведения о том, что Май был в Нижнем Новгороде и проектировал Соцгород автозавода, а в нижегородских публикациях – нет. Значит ли это, что имя Эрнста Мая намеренно держалось в секрете?

Забвение Мая могло быть связано с тем, что по его планам себестоимость 1 кв. м жилья была 1000 рублей, а СССР мог выделить только 100 рублей. На эти деньги можно было строить только бараки и щитковые дома. Архитектор писал письмо Сталину, надеясь убедить его, что жильё в новых промышленных городах должно быть более цивилизованным, и, следовательно, на него должно выделяться больше денег. Письмо осталось без ответа.

Сэкономленные на жилье ресурсы направлялись на развитие промышленности. Проекты Эрнста Мая не реализовывались в полном объеме из-за нехватки средств. Получилось, что он приехал в СССР строить новаторские города, а всё упёрлось в строительство бараков. И в 1933 году Эрнст Май разорвал контракт и уехал из СССР.

К тому моменту в Автозаводском районе в массовых масштабах появилось супердешёвое жильё, против которого выступал немецкий архитектор. Вот как развивались эти события.

Когда 16 мая 1930 года заложили первые дома-строчки Соцгорода, стало понятно - все запланированные четырёхэтажки не построить к пуску завода. И даже если и построить - они всё равно не обеспечат жильём всех. И тогда ускоренными темпами в 1931 году возвели 300 щитковых домов. Это были двухэтажные домики с двумя подъездами и отдельными трёхкомнатными квартирами, в основном, коммунальными. Так с левой стороны проспекта Кирова появились кварталы щиткового посёлка, который получил народное название Щитки. Дома были построены наспех и зимой в них от холода замерзала вода, а летом не давали покоя клопы. Весной и осенью без резиновых сапог там делать было нечего. Роль тротуаров выполняли деревянные настилы, по которым нужно было идти, балансируя, как по трапу (фото 8). В посёлке не было канализации: туалеты располагались на улице. Воду люди брали из колонок. Отопление квартир было печным. Рестораны и кафе отсутствовали.

Дворец культуры маячил только в планах. Но зато в посёлке были баня и театр (фото 9).

И только позже на правой стороне проспекта Кирова появились дома-строчки. Этот пяток домов № 21 по № 29, между улицами Школьная и Челюскинцев, застраивался последним – с 1935 по 1939 годы. Пяток домов с № 11 по № 19, между улицами Челюскинцев и Лоскутова, возводился раньше - с 1932 по 1934 годы. Пяток между улицами Лоскутова и проспектом Октября – ещё чуть раньше.

Так, как строчки в книге, друг за другом, протянулись вдоль проспекта Кирова 15 четырёхэтажных кирпичных дома, глядя своими торцами на щитковых удешевлённых соседей.

И всё же такое жильё было лучше землянок, в которых до этого жили бывшие крестьяне, и которых в 1935 году ещё оставалось 228. И проспект Кирова превратился в дружную деревню, в которой все друг друга знали.

Ночью в домах не запирали двери. Чай пили прямо на улице. У сараев сушили траву и жаркими летними ночами спали на этой траве. Около домов кружили пчёлы, и улицы благоухали мёдом. Рядом с щитковыми домами были огороды, сараи и пасеки.

А. Власова, которая провела там своё детство, рассказала, что многие жители держали в сараях коров, коз и кур. При Хрущёве в городской черте запретили держать скот, и людям пришлось увести своих коров на бойню. На глазах их коровы были слёзы, когда её уводили. После этого мама попала в больницу № 37 с инфарктом в 46 лет.

Сейчас от того ушедшего мира осталась только строчная застройка справа от нас – историческая часть Соцгорода, его ядро. Давайте пройдемся вдоль одинаковых рядов домов, почувствуем мощь единообразия и остановимся так, чтобы хорошо видеть необычную перспективу улицы из домов, стоящих торцом к широкому проспекту.

### **Перекрёсток проспекта Кирова и улицы Челюскинцев. Дом № 10, №8 и №6 по проспекту Кирова**

Только после войны с проспекта Кирова стёрли щитковый посёлок с огородами и сараями – призрак индустриализации. Временные дома не ломали, их жгли как наследие прошлого, выдрав предварительно блоки окон и дверей. На месте щитков в 1955-1958 годах появились вот эти капитальные дома № 10, №8 и № 6 со всеми удобствами, газовыми плитами, магазинами и учреждениями на первых этажах.



В доме № 10 разместилась стоматологическая поликлиника, которая там находится и поныне. Дом № 8 начал привлекать автозаводцев своим небольшим и уютным, почти домашним кинотеатром «Знамя», которого сейчас уже нет.

В доме № 6 в 1957 году разместился читальный зал центральной библиотеки Горьковского автозавода. Богатое собрание и редкость книг «читального зала на Кирова», собранные с начала строительства завода и Соцгорода, даёт уникальную возможность не ездить в областную библиотеку на улице Варварской. В 2004 году читальный зал был передан в городскую собственность. Так в составе ЦБС – Центральной библиотечной системы – появился филиал № 12 – «Библиотека – центр деловой и правовой информации». Здесь созданы все условия для того, чтобы решить все деловые и правовые интересы людей. Деятельность стала кипучей и многогранной – от бесплатных юридических консультаций до всевозможного копирования, печати, ламинирования и перевода снятого на любую плёнку изображения в цифровой формат. С 2015 года здесь находится виртуальный филиал «Русского музея», благодаря которому можно совершить 3D- тур по музею и попасть в его сокровищницы – Летний сад, Михайловский замок, Строгановский дворец, Мраморный дворец. Кроме этого, здесь есть выставочный зал, где экспонируются картины.

Раньше духовная пища в доме № 6 уживалась с настоящей. Кроме читального зала в нём был крупнейший в Автозаводском районе овощной магазин. Там не было апельсинов и бананов. Но в изобилии лежали колхозные овощи и южные сухофрукты. На прилавке стояли стеклянные цилиндры с несколькими видами соков. Их наливали из краников в общие стаканы, которые ополаскивали тут же, в близости от невымытых овощей, но при этом никто не болел. Рядом стоял стаканчик с солью, чтобы посолить томатный сок.

Эта картинка советского детства исчезла как сон. В помещении бывшего овощного сейчас находится магазин «Оптика».

### **Поворот направо. Улица Челюскинцев.**

В этом месте проспект Кирова пересекает улица Челюскинцев, которые 9 июля 1934 года посетили Горьковский автозавод. Челюскинцами называют команду и пассажиров затонувшего 13 февраля 1934 года парохода «Челюскин», и лётчиков, спасших их.

У нового, только что построенного в Копенгагене парохода ледокольного типа «Лена» и сразу переименованного в «Челюскин», как у «Титаника» - был первый рабочий рейс. 16 июля 1933 года на нём вышла из Ленинградского порта

для исследования Северного морского пути научная экспедиция под руководством профессора Отто Юльевича Шмидта. 13 февраля 1934 года в Чукотском море корабль был раздавлен льдами и за 2 часа затонул. 101 человек, среди которых было 10 женщин и 2 детей, успели высадиться на льдину с палатками и снаряжением. Людей, за судьбой которых следила вся страна, через 2 месяца эвакуировали 7 отважных лётчиков, которые стали первыми Героями Советского Союза. Среди них были Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Михаил Водопьянов.

За храбрость лётчиков и стойкость экипажа и учёных эти события называли «подвигом челюскинцев». Летом 1934 года участников рейса и их спасителей на Горьковском автозаводе встретили как национальных героев. Челюскинцы прошли по цехам, побеседовали с рабочими и инженерами. Не обошлось без митинга, на котором Анатолий Ляпидевский сказал: «Привет ударникам завода имени Молотова – знатным людям страны, вкладывающим монолитные кирпичи в здание социализма!»

И «знатные люди» ликовали, потому что ликовала страна. Потопив новый пароход, она славila спасённые жизни. В честь героев Арктики Ломоносовский фарфоровый завод выпускал тарелки и сервизы, палехские мастера расписывали шкатулки, семёновские художники создавали хохломские вазы. На всех изделиях были люди на льдине, тонущий пароход и парящий в небе самолёт.

Было придумано новое имя – Оюшминальд, что расшифровывается как «Отто Юльевич Шмидт на льдине».

В разных городах страны появились улицы Челюскинцев. Одна из них – эта.

### **Улица Челюскинцев, дом № 10**

Через 3 года после отъезда челюскинцев на улице, названной в их честь, появился дом № 10 – отдельно звучащая нота в ансамбле Соцгорода.

Между рядами однотипных домов-строчек с их миром комнатушек-кают, общих ванн и кухонь он возвысился 7-этажным осколком буржуазного образа жизни со всем набором индивидуальных удобств и просторных собственных комнат. И, конечно, горячей водой в кране, которая пришла в Соцгород в 1936 году.

В каждом из 2 подъездов - по 14 квартир. И всего – 28: 2-комнатных, 3-комнатных и даже 4-комнатных. Они расположены в недрах дома в шахматном порядке. Со стороны улицы Челюскинцев мы видим 5 этажей. А со стороны

учебно-тренировочного стадиона - 7 этажей. Благодаря этой уникальной планировке высота потолков достигает 4,2 м.

Элитный дом был построен в 1937 году для иностранцев, которые работали на ГАЗе. Можно лишь догадываться, что и проектировался дом зарубежными специалистами – слишком сильна его несоветская архитектурная породистость. Имя создателя изысканного, непролетарского жилья оказалось засекреченным.

В Нижнем Новгороде есть только один подобный дом – дом № 5 на улице Энгельса Сормовского района. Это родной брат дома № 10 по улице Челюскинцев. С стороны одного фасада у него – 6 этажей, со стороны другого – 4. За это его называют «домом ха-ха». Построен он был в 1935 году немецкими специалистами.

Сейчас мы можем только предположить, что зашифрованность таких архитектурных проектов была связана с осложнением отношений Советского Союза и Германии. В 1937 году многие иностранцы и все немцы, работавшие на ГАЗе и не принявшие советского гражданства, были депортированы из СССР в 24 часа. Их имена стёрли.

Но, несмотря ни на что, дом №10 стал символом перемен, которые произошли к тому времени. Страна оттаивала от голода, нищеты, лишений и непосильного труда начала 30-ых. И город домов-строчек, щитков и бараков оттаивал вместе с ней. Наконец, он осмелился строить такие дома, как этот. Именно во второй половине 30-ых годов Соцгород украсили жилые и общественные здания, созданные по индивидуальным проектам, достойные войти в каталоги мировой архитектуры.

В приоритете оказались спортивные достижения, отдых, культура, здравоохранение и образование населения.

В магазинах появилась еда. Здесь, неподалёку, на благоустроенном проспекте Молотова – ныне Ильича, который идёт параллельно проспекту Кирова и разделяет два квартала домов-строчек, работал довоенный продовольственный магазин. Символом изобилия, которое вот-вот должно наступить, стал большой шоколадный слон, который стоял там на прилавке. Он привлекал покупателей. В магазине продавали товары на развес, многие доставали из бочек: соленья овощи – капусту, огурцы, помидоры, грибы. Так же продавали щучью икру и повидло. Под потолком на верёвках висели окорока, от которых продавцы отрезали кусочки. Самой востребованной рыбой была треска. Из колбас чаще всего покупали ливерную. Да и то понемногу - холодильников не

было. Первые холодильники марки «ЗиС» появились в продаже только в 1951 году.

Правда, в «сталинках» 30-ых – таких, как дом № 10 – были аналоги холодильников: ниши с дверцами в стене под подоконником. Стены в этом месте значительно тоньше. Поэтому зимой в таком шкафчике было достаточно холодно.

Но у этого явно растущего уровня жизни была и обратная сторона. Большая часть автозаводцев по-прежнему продолжала жить в бараках и щитках. На ГАЗе свирепствовали репрессии. Всё больше росла военная угроза.

В такой обстановке завод и его город встретили 1941 год.

### **Поворот с улицы Челюскинцев налево. Остановка между стадионом «Чайка» и линией строчных домов № 20 – № 12**

Период с 1941 по 1943 годы стал временем ночных бомбёжек. Две их волны были особенно страшными.

Первая пришлась на ноябрь 1941 года. Завод и жилой сектор Соцгорода бомбили 4, 5, 8, 9 и 15 ноября. В налёте участвовали опытейшие немецкие лётчики из бомбардировочной авиагруппы «Викинг». У них были подробные фото города с указанием всех важнейших объектов. Им помогали шпионы – настоящие! Они показывали сигнальными огнями – куда бросать бомбы.

В это время из чёрной тарелки на стене раздавалось: «Граждане! Воздушная тревога! Воздушная тревога!»

Тогда на этом месте ещё не было учебно-тренировочного стадиона, а был пустырь, на котором выкопали «щели» – бомбоубежища. В них прятались жители строчных домов. Находились там иногда часами, пока не отменяли воздушную тревогу. Было тесно, душно и скученно. Верх «щели» – в целях маскировки – закрывали деревянными щитами, чтобы туда не летели земля, камни и осколки. Поскольку возле домов были дровяные сараи, а в них – погреба, то некоторые люди предпочитали «щелям» свои погреба.

Вторая сильнейшая волна накрыла автозавод огненной лавиной в июне 1943 года. За 7 ночных налётов, которые длились с 4 по 22 июня, 645 «Хейнкелей» почти полностью уничтожили завод и сильно разрушили жилой сектор. Бомбами был повреждён 41 каменный дом.

Вот что рассказала Елена Черникова, мама и бабушка которой в это время жили здесь, в одном, из строчных домов:

*«Бомба упала между домами, и взрывом задело часть дома, где была их квартира. Всё разрушилось. Они обычно не ходили в бомбоубежище, когда объявляли тревогу. Бабушка была больным человеком, и это было долгое дело – выходить из дома, спускаться в специальную щель. Да и на работе сильно уставали, хотелось выспаться. А тут встали и пошли. И не погибли. Им дали квартиру в доме № 20 на улице Автомобильной».*

Сейчас бывшая улица Автомобильная носит имя директора Горьковского автозавода Ивана Кузьмича Лоскутова. При нём завод встретил войну и наладил производство танков. В 1942 году его незаслуженно сняли с должности, а когда в 43-ем завод был разрушен, вернули обратно. При Лоскутова ГАЗ был восстановлен за 100 дней и ночей.

На улицу, названную его именем, мы и направляемся.

### **Улица Лоскутова, 11. Учебно-тренировочный стадион и Дворец Спорта имени Коноваленко**

Здесь, в центре квартала строчной застройки – сразу два спортивных сооружения, разделённых улицей Лоскутова: старейший автозаводский учебно-тренировочный стадион и Дворец Спорта имени В.С. Коноваленко.

Учебно-тренировочный стадион был построен в 1946 году на месте пустыря, где во время войны бомбоубежища. В том же году в Москве было принято решение о развитии в стране хоккея с шайбой. И в этом же году на «ГАЗе» была основана одна из первых в стране хоккейных команд, которая стала называться «Торпедо». В основном, она была сформирована из игроков в хоккей с мячом и футболистов. Первым тренером хоккейного «Торпедо» был футбольный тренер Геннадий Иванович Салаков. Играть «в шайбу» начали на этом тренировочном стадионе. Экипировка была самодельной, клюшки и шайбы делали в мастерских автозавода.

Интерес горьковских болельщиков к хоккею разгорелся в 1951 году, когда «Торпедо» завоевала первый Кубок РСФСР – именно тогда игроки впервые вышли на лед в майках с большой буквой «Т» на груди. Хоккеистам вручили в награду ружья.

После этой победы в 1952 году на месте, где сейчас стоит Дворец Спорта имени В.С. Коноваленко, был построен стадион «Торпедо» (фото 10 и 11). К концу 50-х команда стала серьезным соперником для лидеров хоккея страны – столичных команд. Самым значительным в истории «Торпедо» стал 1961 год: автозаводцы завоевали серебряные медали в чемпионате СССР.

На решающие матчи за высший пьедестал в Горький приехала команда ЦСК. Чтобы понять, что творилось с хоккейными болельщиками, приведем строки из газеты «Ленинская смена» того времени:

*«Если вечером в будни и утром в воскресные дни идут на Автозавод переполненные автобусы и трамваи, значит, играет «Торпедо». Если около хоккейного стадиона на крышах домов нет свободных мест, значит, играет «Торпедо».*

Накануне той игры в частной беседе капитан ЦСК сказал: «Раздавим как орех. «Торпедо» против нас – это как с ножом на паровоз».

А автозаводцы выиграли со счётом 6:5! Второй матч был запланирован на следующий день, 16 марта. Зрители пришли на стадион за три часа до начала. Но лёд подтаял, коньки проваливались в воду. Матч перенесли на час позже, потом ещё на два: ждали понижения температуры. Затем решили и вовсе перенести игру в Москву, на искусственный лёд. Игроков незаметно вывели со стадиона. Болельщики не понимали в чём дело, страсти накалились до предела. И когда объявили об отмене матча, начались беспорядки. Мальчишки залезли в медкабинет и чиркнули спичкой – полыхнуло пламя! И стадион сгорел. По результатам московских игр чемпионом стала команда ЦСК.

Но всё же, став серебряным призером Чемпионата СССР, горьковское «Торпедо» совершила чудо. Впервые в истории отечественного хоккея команда не из столицы поднялась на пьедестал!

В том же 1961 году впервые пригласили в сборную СССР вратаря команды - Виктора Коноваленко (фото 12). В её составе он стал двукратным олимпийским чемпионом и восьмикратным чемпионом мира, легендой отечественного хоккея.

Феномен Коноваленко в том, что мирового успеха он добился не благодаря, а вопреки всему.

Он родился в 1938 году в Щитках. Мать работала разнорабочей в колесном цехе, а после травмы – уборщицей в столовой. Отец – квалифицированный грузчик, имевший в войну бронь.

Коньков с ботинками не было. В хоккей с мячом Виктор начал играть в Щитках на коньках старшего брата, найденных в сарае и прикрученных отцом к валенкам.

Когда было 14 лет, в футбольную секцию на стадионе «Центральный» - ныне «Локомотив» - не взяли. Но Виктор все равно пришел на тренировку и

встал в строй. И тогда Геннадий Салаков - первый тренер хоккейного «Торпедо» - его не прогнал.

Зимой, когда набирали хоккейную команду, тест на полевого игрока Виктор не прошел. Но понял, что в воротах никто стоять не хочет – больно, и предложил себя в качестве вратаря.

В первый же сезон он получил травму – шайбой в лоб. И эти шайбы летели в него, оставляя на лице и теле синяки. А закрыться нельзя – пропустишь. Тогда у вратарей не было защитной маски - только велосипедный шлем, как у полевых игроков.

Другие вратари старались шайбу отбивать «блином» или клюшкой. Но Коноваленко разработал свой метод: он решил, что эффективней шайбу ловить. Потом, перейдя в команду «мастеров», он встречался с главным инженером кожгалантерейной фабрики и обсуждал конструкцию «ловушки».

В 1970 на ЧМ в Стокгольме получил сильнейший удар коньком в лицо. Рентгеновские снимки показали, что повреждена переносица, есть травмы головы. «Один из лучших игроков сборной СССР прикован к постели», - писали шведские газеты. Но Коноваленко на следующий день вышел на лед. В середине игры открылось кровотечение – попали шайбой в лицо, но он дотянул до конца. Потому что знал, что он - лучший, кроме него стоять в воротах некому. Чемпионат мира СССР выиграл. На этом же чемпионате финн Урпо Илонен, получая специальный приз, сказал: «Мне стыдно получать этот приз, когда есть такой вратарь, как Виктор Коноваленко».

Однажды Коноваленко решил посчитать, сколько у него шрамов и швов – сбил на пятом десятке.

Но секрет его успеха заключался не только в смелости и способности терпеть боль. Наблюдал на поле за игроками, за их манерой игры; он обладал умением - на грани мистического - в последний момент перед броском посмотреть нападающему в глаза и «прочитать», куда он отправит шайбу.

Свой прощальный матч Виктор Сергеевич сыграл в 1973 году. Работал тренером в ДЮШ «Торпедо». Скончался на рабочем месте, во время совещания, в 1996 году. Его рекорд восьмикратного чемпиона мира и двукратного чемпиона олимпийских игр больше не побил никто.

Именем лучшего вратаря отечественного хоккея назван бульвар в Автозаводском районе и этот Дворец Спорта, который построили на месте старого сгоревшего стадиона «Торпедо» и открыли в 1992 году к 60-летию ГАЗ.

Работы по реконструкции проведены силами завода, каждое производство отвечало за свой участок строительства. Сейчас здесь находится базовый стадион молодежной хоккейной команды «Чайка». Главной же ареной «Торпедо» является Дворец спорта «Нагорный».

А на бывшем учебно-тренировочном стадионе располагается КСШОР № 1, что расшифровывается как Комплексная спортивная школа олимпийского резерва № 1.

Её история началась в 1970-ые годы. Тогда на базе спортивных заводских секций были созданы школы, которые за высокие спортивные результаты получили статус школ олимпийского резерва. В 2001 году они вышли из состава спортивного клуба «Торпедо» ОАО «ГАЗ». Теперь это муниципальное учреждение. В школе работают пять отделений спорта: легкая атлетика, конькобежный спорт, кинологический спорт, хоккей на траве и кикбоксинг.

Директором школы является другая автозаводская знаменитость - Наталья Садова, метательница диска, серебряный призер Олимпиады в Атланте 1996 года, победительница Олимпиады в Афинах 2004 года.

Первым наставником Натальи был её отец, Иван Никитович Коптюх - заслуженный тренер России по метаниям. Вторым тренером стал муж – Михаил Садов.

Под их руководством Наталья Садова заработала серебро Атланты и золото Афин на самодельной тренировочной площадке около автозаводских озёр, которую называют «опилками».

В начале 90-ых её строили сами спортсмены и тренеры – без спонсоров и благодетелей. Иван Никитович ловил на дороге машины, что везли опилки на свалку, и за трешку заворачивал их на будущую спортивную площадку. Настелили опилок, посадили деревья, оборудовали небольшой металлический домик – как смогли: матами и незатейливыми тренажёрами. И в итоге иностранные спортсмены с деньгами их спонсоров и элитными условиями для тренировок остались позади, а самодельные «опилки» и труд принесли Наталье Садовой серебряную и золотую медали.

На тех «опилках» занимаются до сих пор.

И Иван Никитович Коптюх, у которого 47 лет стажа, и Михаил Садов до сих пор тренируют ребят на этом стадионе под руководством Натальи Садовой.

Мы же отправляемся в кварталы Соцгорода, которые названы в честь другой прославленной личности – кузнеца-стахановца Александра Бусыгина.



### **Поворот с улицы Лоскутова направо, на проспект Кирова. Остановка напротив дома № 4 по проспекту Кирова. Квартал № 3.**

Бусыгинские дома. Эти два слова каждый автозаводец слышит и знает с пелёнок. Так называют дома кварталов № 3 и № 4 Соцгорода (примечание 1). Таких больше нет ни в Нижнем Новгороде, ни стране, ни в мире.

Они появились здесь во второй половине 30-ых, когда идея строчной застройки ушла в прошлое, а на смену ей пришла элитная многоэтажная, замкнутая по периметру кварталов застройка в стиле постконструктивизма с балконами, арками, комфортабельными большими квартирами и магазинами на первых этажах.

Перед нами – квартал № 3. Его называют жёлтым бусыгинским – за жёлтый цвет, которым традиционно окрашивают все его 12 домов. Своими фасадами они выходят на проспект Кирова, улицу Лоскутова, улицу Комсомольскую и проспект Октября.

Появление квартала стало архитектурной сенсацией. Два его главных корпуса – в форме буквы «П», который смотрит на нас, и Ш-образный, выходящий на улицу Комсомольскую - связаны в единый ансамбль одинаковыми архитектурными деталями и оригинально оформленными въездами во двор. Образуя квартал, дома являются объектом культурного наследия и памятником федерального значения.

Проект квартала № 3 был разработан в 1932-1933 году московским институтом «Горстройпроект» и УКС Автостроя, что расшифровывается как Управление капитального строительства. Одним из ведущих создателей проекта был архитектор Николай Петрович Розанов, который с 1929 года стоял у истоков строительства автозавода и Соцгорода, а потом, во второй половине 50-ых годов, придумал панельные дома (примечание 2). Вместе с Розановым над проектом квартала № 3 работали М.В. Любофеев, Б.М. Анисимов, Н.П. Дрейзен, Н. Юргин и другие архитекторы.

Дома квартала № 3 поэтапно возводились в 1934-1938 годах. Дом № 4, который выходит фасадом на проспект Кирова и смотрит на нас, был построен первым исключительно по проекту наших местных, автозаводских архитекторов. По нумерации 30-ых годов он был домом № 2. К флангам дома торцами, перпендикулярно проспекту, пристроены дома №14 по улице Лоскутова и №13 по проспекту Октября. С домом № 4 они образуют единый корпус в виде буквы «П».

Так в Соцгороде над домами-строчками и щитковым посёлком возвысился этот каменный оплот архитектурной роскоши и бытового комфорта с проездными арками, ведущими во двор, солярием на крыше и магазинами на первом этаже, отделанными зеркальным стеклом, дубом и натуральным мрамором.

**Магазин «Океан»**

В левой части первого этажа дома № 4 находился легендарный магазин «Океан». В нём, за большими витринными окнами стоял огромный аквариум, в котором плескалась озёрная рыба – караси и карпы. Автозаводцы её обожали.

Там же продавались замороженные треска, хек и камбала. Продавцы в белых халатах и чепчиках того же цвета щедро заворачивали их в толстую серую обёрточную бумагу. И прямо в бумаге и кусками льда взвешивали с помощью гирь на механических весах.

Продавались даже крабы, которые никто не покупал. Первые жители Соцгорода, выросшие в своих деревнях у пресных водоёмов, не понимали их вкуса. Дети и внуки бывших крестьян отдавали предпочтение речной рыбе на генетическом уровне. И совсем не брали морскую капусту – не знали о её ценности. И причудливые сооружения из банок с морскими водорослями красовались на полках без дела – в отличие от рыбных консервов, которые раскупали.

Но зато, когда продавали селёдку, сразу выстраивалась очередь, хвост которой заканчивался на улице.

Но в годы перестройки рыбное изобилие исчезло. И людей, выбравших свою судьбу – держаться при большой трубе завода – этот завод кормил, как мог. 12 июня 1986 года в районе Окской гавани была пущена в строй первая очередь заводского рыболовецкого хозяйства. И в «Океане» начали продавать сотрудникам завода наборы из заводской рыбы.

Директором этого знаменитого магазина более полувека был Алексей Васильевич Пискунов – человек кристальной честности и строгий руководитель. Он не допускал обвесов и сам мыл аквариум. Жил в верхней части города, и каждый день руководство завода доставляло его на заводском служебном автомобиле в магазин к 8 часам утра.

### **Магазин «Кондитерский»**

Не менее легендарным был магазин «Кондитерский», который находился справа от «Океана». Это был первый фирменный магазин «Сормовской кондитерской фабрики». В нём она демонстрировала весь свой ассортимент.

Справа был отдел, где продавали пряники, вафли и печенье «Самарское» с по-советски бесподобным вкусом. Слева были пастила, зефир и конфеты, которыми славилась фабрика – «Ромашка», «Василёк», «Белочка» и многие другие. 6 конфет «Белочка» весили ровно 100 грамм. Сейчас 6 конфет этой же фабрики весят 85 грамм. То ли весы стали другие, то ли конфеты стали меньше.

Всевозможная рыба и разнообразные сладости культовых автозаводских магазинов были надстройками главного продукта питания, которым был и является хлеб. С 1931 года его пекли и продолжают печь на хлебозаводе № 3,

который сейчас называется «Колос-3». Чтобы увидеть хлебозавод, нам нужно преодолеть перекрёсток, который называется «пьяным».

### **Пересечение по пешеходному переходу проспекта Кирова.**

#### **Перекрёсток проспекта Кирова и проспекта Октября**

В этом месте проспект Кирова пересекает бывшая улица Октябрьская, с 1949 года – проспект Сталина, с 1962 года - проспект Октября. Как волнорез он разделяет жилую и коммунальную зоны Соцгорода. Тут всё кипит и бурлит. Люди торопятся, трамваи летят, а машины мчатся. И иногда в спешке сталкиваются. Здесь всегда что-то происходит. И поэтому пересечение улицы Кирова и проспекта Октября называют «пьяным перекрёстком». Часто можно услышать диалог:

- Где встречаемся?

- На пьяном перекрёстке.

О нём даже есть анекдот:

*«Подъезжают к перекрёстку двое в машине. Водитель говорит:*

*- Скажи, если семнадцатый трамвай поедет.*

*- Хорошо.*

*Бум!*

*- Что такое!*

*- Это был двадцать второй».*

#### **Вид на Нижегородский хлебозавод ОАО «Колос-3» по адресу: проспект Кирова, дом 1Б**

С этой точки кипения Соцгорода видны строения бывшего хлебозавода № 3, построенного финскими специалистами в 1931 году. Сейчас это предприятие называется Нижегородский завод ОАО «Колос-3».

Там почти 90 лет пекут хлеб. В начале 30-ых годов производили хлеб 8-9 сортов. Тогда краюшка чёрного хлеба с растительным маслом и с солью была для детей лучшим лакомством.

Но население быстро увеличивалось. Следуя времени, хлебозавод наращивал мощности, увеличивал ассортимент и модернизировал производство. Происходило это на его исторической территории в 1,5 гектара: расти вширь было некуда. И сейчас там выпускается до 40 наименований хлебных изделий. Завод не растерял традиционную рецептуру. Поэтому автозаводский хлеб ценится также высоко, как и другие лучшие нижегородские хлеба – сормовский и арзамасский.

Но не хлебом единым живут автозаводцы. Среди них всегда были люди идей, которые вели за собой других и меняли жизнь вокруг себя. За заслуги завод предоставлял им лучшие квартиры в элитном жилье. Таким был и является до сих пор квартал № 3. Какие там квартиры? И что за люди-легенды

прославили их? Чтобы это узнать, нужно пройти через арку в глубину огромного двора квартала.

### **Переход во двор квартала № 3 через арку между домами № 13 и № 15 по проспекту Октября. Территория игровой площадки**

Именно в этих домах впервые в автозаводском районе появились квартиры, удачно спроектированные, рассчитанные на проживание отдельных семей, в основном, двухкомнатные, со спальней, гостиной, большой кухней и раздельными санузлом и ванной. Есть и трехкомнатные, с дополнительной 9-метровой комнатой для прислуги.

В новое элитное жильё тут же въехали те, кто считался тогда элитой - руководители, ударники производства, инженеры, учителя и врачи.

Самым известным жителем квартала стал кузнец Александр Харитонович Бусыгин, придумавший, как отковать 1146 коленчатых валов при норме 645. Он получил двухкомнатную квартиру в этом доме № 4 по проспекту Кирова, по старой нумерации - № 2.

Александра Харитонович Бусыгин вспоминает, как его семья, приехавшая из деревни, вступала в эту новую жизнь:

*«Когда я ввёл супругу в квартиру, двухкомнатную с кухней, со всеми удобствами, - повернул перед ней кран над умывальником и полилась оттуда вода, она руками всплеснула и на шею мне кинулась:*

*- Ой, Сашенька, неужели мы одни здесь жить станем? Неужели это не сон?*

*Первое время на полу спали, на сундуке ели и то нарадоваться не могли. Потом стали немного мебель прикупать, посуду...Анастасия как птица летать по квартире стала. Со временем оделась по-городскому и ничем отличаться от наших заводских женщин не стала. И мальчик наш Коля стал на городского похож. В общем, жизнь у нас наладилась быстро. Хватало денег и на покупку вещей, и на театр, и на книги».*

Другим жителем элитного дома был легендарный бригадир первой и самой лучшей бригады-коммуны на строительстве автозавода Виктор Петрович Сорокин (1908-1983).

Он заставил мир меняться вокруг себя, когда 20-летним парнем приехал на строительство завода ещё в 1928 году. Услышал: «А нет еще стройки! Только недавно крайком выезжал к деревне Монастырка на лошадях площадку осматривать». Ну что ж, пошел на курсы арматурщиков, поселился в общежитии. В первый же вечер познакомился с двумя ребятами – Сергеем Власовым и Валентином Присталовым, с которым пройдет весь путь строительства. И первым их совместным делом была уборка в общежитии. «Нигде я не видел такого

невероятного свинства – воняет, на койках вши. Сначала искоренили вшивость и грязь. Это давалось нелегко, многих приходилось агитировать. В конце концов всех ребят пропустили через дезинфекцию, отскребли пол. Жить стало легче» - вспоминал Виктор Петрович.

Когда началось строительство, Сорокин с друзьями организовал первую на Автострое бригаду-коммуну арматурщиков и стал ее бригадиром. Бригада появилась от плохой организации труда: работы хватало только на полсмены. И молодые ребята решили: «Будем работать так, чтобы все время было занято!» И начали сами искать себе загрузку. Работали по 10-12 часов в день на основной работе арматурщиками, а потом частенько 4-6 часов «на прорывах»: разгружали вагоны с кирпичом, копали ямы под мазут в гавани, разбирали кучи строительного мусора; шли ночами, в непогоду.

Они решили жить всем вместе прямо на стройке, чтобы не опаздывать на работу. Поселились в палатках. Там жили и работали под свой «Марш бригады Сорокина», которую написал член бригады Герман Нагаев. Пели её на мотив «Марша Буденого»:

*«Неважно то, что холодом*

*Сковало наши дни...*

*В нас пламенная молодость*

*Гарцует и звенит!»*

В бригаде Сорокина был закон - все 70 её членов получали абсолютно одинаковую зарплату. Вернее, кто-то один получал и на всех делил. Поэтому и работать все должны были одинаково здорово.

В бригаду просились люди. На заводе ее уважали. Однажды был такой случай - возвращались они после ночной разгрузки кирпича, уставшие, страшно голодные, а около палатки, в ларьке яблоки продают. Очередь, конечно, огромная. Остановились ребята, смотрят. И вдруг:

- Откуда вас столько? Чья бригада?

- Сорокина.

И люди неожиданно отодвинулись в сторону и предложили им купить яблоки без очереди. Всем сорока пяти.

Виктор Сорокин был награждён орденом Ленина. И его бригада осталась лучшей, даже когда позже появились другие бригады-коммуны.

В первых рядах он был везде и всюду.

Был избран комсомольским секретарем заводского и районного комитета ВЛКСМ.

Вместе с ребятами из бригады попал в литературу – они стали героями романа писателя Николая Кочина «Парни».

Возглавлял Автозаводский аэроклуб, первым прыгнул с парашютом с вышки.

Весной 1935 года всю дорогу от Горького до Москвы был за рулём 100-тысячной машины завода, которую в Кремле принимал нарком тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе.

Но в кинохронике встречи Орджоникидзе и автозаводцев Сорокина вы не найдете. В конце 1937 года он был отозван на работу в Москву в ЦК ВЛКСМ, в 1938-ом Виктор был арестован, осужден за «участие в контрреволюционной деятельности» и «вырезан из истории». После ареста он написал:

*«Сижу во внутренней тюрьме...*

*А за стеною мчится жизнь.*

*Летит вперед неудержимо.*

*И курс ее – на коммунизм.*

*А я сижу.*

*Непостижимо!!!»*

Срок отбывал на Колыме. После полной реабилитации в 1954 году Сорокину предложили должность в министерстве, дали квартиру в Москве. А он вернулся в Горький, на автозавод: «Не хочу, чтобы помнили меня там, как «врага народа». Работал заместителем начальника прессового корпуса ГАЗ, а затем – заместителем начальника экспериментального учебного цеха автозавода.

Но из-за того, что он был репрессирован и на время забыт, в Автозаводском районе нет улицы, названной его именем. Даже посвящённую ему мемориальную доску с фасада дома № 4, в котором он жил – и то украли. По сохранившейся форме отлили новую доску, которая висит у арки со стороны улицы.

### **Площадка во дворе у детского сада**

Жители этих элитных домов и соседних щитковых домов, передовики производства и обычные рабочие – все они оказались в равных условиях, когда в 1941-1942 годах в город пришёл тяжелейший голод.

Весной 1942 года все свободные земли в районе были перекопаны и превращены в огороды. Дворы засеяли овощами. Засажен был картофелем, капустой, морковью, огурцами и этот огромный двор квартала № 3 (фото 13).

Людям выделялись инвентарь и семена. Приходилось только удивляться, откуда у людей, отработавших полторы-две тяжёлые смены на заводе, брались силы для труда на этих огородах. Вот что вспоминает П.В. Гордин:

*«Отец после смены брал лопату на плечо и – в поле; полуголодный, после кузницы – он копал».*

Резко уменьшились заготовки молока и мяса. Уже в конце августа 1941 года были введены карточки на хлеб, сахар и кондитерские изделия. Нормы отпуска хлеба в день: рабочим и инженерам – 800 г, служащим – 500 г, иждивенцам и детям до 12 лет – 400 г. Нормы отпуска зависели от наличия продуктов.

Жареный картофель, морковное пюре и стакан чаю – таков был заводской завтрак. По воспоминаниям конструктора ГАЗа Виталия Грачева, трехразовым питанием были три тарелки воды с кусочками капусты. Из хлеба, если его сжать, капала вода.

В 1942 году был зафиксирован самый высокий показатель смертности населения Горьковской области за весь военный период.

Задачей было просто выжить. Весной пекли лепешки из перезимовавшего картофеля. Выкапывали корни лопухов, сушили и мололи. Ели хвощи, подорожник, крапиву. Ягоды, грибы – это уже летнее лакомство. Молоко, сливочное масло, рыба, мясо считалось роскошью, но иногда и они оказывались на столе. Эти продукты привозили на колхозные ярмарки сельские жители. Цены были очень высокими. Но зато там можно было продать промышленные товары: крестьян интересовали вещи, а горожан продукты села. Многие заводчане самостоятельно ездили в деревни за продуктами, где цены были в 5-6 раз дешевле базарных.

Завод помогал, как мог. В феврале 1942 года были организованы отделы рабочего снабжения - ОРС, в состав которых входили совхозы с посевными площадями, стадами крупного рогатого скота, свиней, лошадей. ОРСы обеспечивали общественным питанием всех работников завода. Но были созданы еще и детская столовая на 4,5 тысяч обедов в день, специальная диетическая столовая.

Но даже это не спасало. В своём дневнике автозаводец П. И. Пермовский 9 марта 1942 года оставил запись:

*«Чувство голода возникает где-то внутри, потом уходит и снова возвращается, уже сильнее напоминая о себе. Получив норму ландрин, 100 граммов, я постоянно при приступах голода уничтожал ландрин — все как будто что-то есть во рту. Теперь ландрин уже нет».*

Детям военных лет был неведом сыр. Это известно и воспоминаний подростка, который в годы войны был маленьким.

*«Однажды мальчишки где-то достали кусок сыра. А что это такое и что с ним делать – никто не знал. Пацаны предложили мне в качестве эксперимента попробовать кусочек. Я откусил и буквально замер от необычного вкуса!*

*- Ну что, можно есть? – спросили меня.*

*- Не знаю, дайте еще попробовать кусочек, — сказал я.*

*- Держи, — услышал в ответ, и мне протянули еще немного сыра.*

*После моего утвердительного ответа сыр сразу испарился».*

В условиях такого тотального голода автозаводцам оставалось уповать на гряды во дворах. В.А. Лапшина написала в своём дневнике:

*«12 сентября 1943 года. Сегодня картофельный день. По всем улицам везут на тачках, тележках, машинах, несут на плечах мешки с картофелем».*

Историк Е.В. Кузнецов написал:

*«Здесь, в тылу, решающей силой стали не залпы «Катюш», а полные мешки картофеля».*

Они были не менее важны, чем снаряды и патроны для солдат на фронте. От них зависела жизнь.

### **Дворовое пространство квартала № 3 между домами № № и № 7 по улице Комсомольской**

Но отнюдь не для такой голодной жизни военных лет строились бусыгинские дома, а для комфортного быта, уютной обстановки и хороших вещей, к которым люди со второй половины 30-ых годов научились привыкать. Всё это в избытке было в квартирах квартала № 3.

Мы пришли к его второму корпусу. Он состоит из 7 домов. Три из них - № 1, № 5 и № 9 – стоят вдоль улицы Комсомольской. Их разделяют высокие арки в 3 этажа, проезды через которые декорированы колоннами. На высоте четвертого этажа – застекленное пространство. Но это - не переходы. Это – части квартиры.

К этим трём домам под прямым углом присоединяются ещё четыре дома - №17 по проспекту Октября и №3, № 7, №11 по улице Комсомольской. Благодаря такой Ш-образной форме здесь образуются 3 обособленных дворовых пространства.

Дома №16 по улице Лоскутова и №15 по проспекту Октября связывают П-образный корпус, который выходит на проспект Кирова, с Ш-образным,



выходящим на улицу Комсомольскую. Они связывают объекты квартала в общий ансамбль.

Когда здесь появились первые жильцы, страна переживала бытовую оттепель. Уже отменили карточную систему распределения продуктов питания и одежды. Выяснилось, что жизненный комфорт – уже не буржуазный пережиток. И в полной мере люди начали стараться воплощать в жизнь постулат Иосифа Сталина, который сказал в своей речи:

*«Чтобы можно было жить хорошо и весело ... необходимо, чтобы блага политической свободы дополнялись благами материальными».*

Гарантию этих материальных благ жителям квартала № 3 давали образование, ударный труд и эти хорошие квартиры.

В просторные кухни этих домов пришла домашняя пища. И уже не «борщ из луку» и «похлёбка из рубленой репы» по рецептам 20-ых годов. Довоенный автозаводский истеблишмент замахивался на приготовление судака в белом вине, жареного кролика или лимонного пунша из «Книги о вкусной и здоровой пище», вышедшей по указанию Анастаса Микояна в 1939 году. Это была не просто книга кулинарных рецептов на 477 страниц. Из этой новинки многие впервые узнали не только о значении правильного питания, но и то, как правильно составить семейное меню на завтрак или ужин, как сервировать стол и чем кормить ребенка.

Жёны автозаводских руководителей и ударников производств быстро отрывались от крестьянских корней и превращались в горожанок, со вкусом одетых, с накрашенными губами и хорошей стрижкой. Они зачитывались ставшими необыкновенно популярными журналами мод. И из новых видов отечественных тканей, которые появились в продаже, шили и для себя, и для других. Под высокими полотками этих квартир рождались модные платья с подчёркнуто женственным силуэтом. И у каждого главы семьи был хотя бы один – «на выход» - двубортный костюм.

В огромном же дворе жизнь текла по своим законам. Тёплыми вечерами здесь устраивали посиделки с обязательным обсуждением мировых новостей и соседей, играли в домино. Кричали и носились дети – а дети всегда носятся - и, конечно, развешивали белье, присматривая за ним из окна квартиры. Стрекот швейной машинки, звуки джаза из радиоприемника...

А в это самое время шло строительство соседнего квартала № 4.

**Выход из арки на улицу Комсомольскую. Поворот направо. Переход по светофору к дому № 21 по проспекту Октября, в сквер Бусыгина.  
Квартал № 4.**

450 квартир! 59 подъездов! 7 арок, ведущие в огромный двор – все разной высоты и поэтому с разной акустикой! У каждой – уникальное эхо, и у одной арки нет пары.

Дом-монолит, у которого 7 адресов! Поэтому что 7 его корпусов-домов в 5-8 этажей выходят фасадами на 4 улицы и неразлучно связаны в единый квартал.

Дом-гигант, периметр которого 1130 метров! Больше километра нужно пройти, чтобы обойти громаду. Это третий по протяжённости фасадов дом в стране после жилого дома в Мурманске (1488 м) и в Волгограде (1142 м).

В нём - не комнаты, коридоры, кухни и ванны. В нём – жилые просторы с высотой потолков 3 метра 10 сантиметров.

Серый бусыгинский, названный так за традиционно серый цвет стен. Автозаводское место силы. Спросите у любого автозаводца: «Вы бы хотели жить в сером бусыгинском квартале?» И вам ответят: «Это – моя мечта».

Несбыточной мечтой были его квартиры с 3, 4, 5, 6 и даже 8 комнатами для жителей бараков, щитков, строчных домов и панельных пятиэтажек. Несбыточной мечтой для большинства людей они являются и сейчас. Квартиры серобусыгинского, жилая площадь которых достигает 100 кв.м, стоят от 5 до 9 миллионов рублей. Да их и при наличии денег не купить – дефицит. Потому что такой дом-крепость только один. И другого такого нет и не будет.

Единственный в городе Горьком, Советском Союзе и на планете квартал № 4 Соцгорода был возведён в 1936-1938 годах по проекту московской мастерской профессора архитектуры Ильи Александровича Голосова – ученика архитектора Алексея Щусева и художника Игоря Грабаря.

Чтобы возвести дом-гигант, в районе переулка Моторного засыпали грунтом часть болота. Но долго внутри квартала оставались маленькие озёра, в которых купались. А на болота, которые начинались сразу за переулком Моторным, ходили за клюквой.

Мы стоим перед центральной частью квартала, выходящей на проспект Октября, во дворе-курдонёре, где разбит сквер Бусыгина. В глубине – 6-этажный дом № 21 с самыми дорогими и престижными квартирами. Посмотрите, как оригинально выполнены и входы в его четыре подъезда – в виде двухэтажных прямоугольных башен, заканчивающихся балконами. Над входами хотели еще установить скульптуры, но не успели – началась война. Слева и справа от нас – 2 выступающие 8-этажные корпуса с гигантскими, ведущими во двор арками – дома № 19 и № 23. Это 2 из 3 автозаводских небоскрёбов 30-ых годов (примечание 3).

У других корпусов - другая нумерация и другие адреса. Дом № 2 выходит фасадом на улицу Комсомольскую, дома № 20 и № 22 стоят на улице Лоскутова, дом № 1 – в переулке Моторном. Во дворе стоят ещё 2 корпуса – дом № 19А и № 21 А, который занимает детский сад № 15.

Лучшие люди завода и города въехали в этот дом. И лифты поднимали заводскую элиту под сень высоких потолков их просторных квартир. Здесь жил директор ГАЗа Иван Кульмич Лоскутов. В его честь серый бусыгинский квартал ещё называли «лоскутовским». А на серой стене квартала, на углу улицы Комсомольской и улицы Лоскутова, висит посвящённая ему мемориальная доска.

Серой неприступной крепостью бытового благополучия квартал № 4 поднялся над щитковым посёлком. За его тёмной громадой далеко-далеко простиралось море щитков по улице Комсомольской (фото 14). Прямо перед ней ошетинились острыми крышами щитковые дома на улице Поющева. Так рядом оказались два разных мира.

Здесь играли патефоны, и из окон больших квартир доносились танго и джаз. А на улице Поющева, где сейчас стоят кирпичные пятиэтажные дома, пели на вечеринках частушки под гармонь (фото 15). Под неё же отплясывали в бывшем переулке Макаренко за серым бусыгинским кварталом (фото 16). Этот переулок есть и сейчас, но уже не имеет названия.

Жители элитного мира носили шляпы, рубашки, галстуки и костюмы. Обитатели Щитков - кепки и косоворотки.

К подъездам серого дома каждое утро подъезжали служебные автомобили и забирали из твердыни заводское руководство. Их подчинённые из Щитков шли на завод пешком.

В просторах элитных квартир резвились породистые собаки. А рядом с щитковыми домами паслась скотина, в сараях держали свиней и кур (фото 17).

Первые этажи квартала № 4 по проспекту Октября и улице Комсомольской занимали магазины с большими витринными стёклами. Рядом, на той же Комсомольской, находился продуктовый магазин щиткового посёлка, который и внутри, и снаружи выглядел, как сельская лавка (фото 18).

И только дети, не ведая классовых различий, резвились одинаково. Зимой у них было прыганье в сугробы с крыш сараев. Летом – прятанье в траве с человеческий рост около этих же сараев. В 5-7 лет предпочитали фантики и лапту. В 8-9 лет у мальчишек появлялись рогатки и самострелы с алюминиевыми пулями. К 10-14 годам зимой прибавлялось катанье на фанере, прицепившись к автобусу. Летом – на трамвайной «колбасе» по проспекту Кирова между двумя вагонами. Когда в 1965 году поблизости, на улице Западной – ныне улице

Дьяконова - построили Нижегородский молочный завод № 1, новые развлечения принесли железные ящики из-под молока и фольга, которыми закупоривали на заводе стеклянные бутылки. На ящиках катались с горок. Из фольги и проселитренной газеты делали бомбочки.

Но не у всех были такие интересы. Многие посещали кружки и с упоением читали книги. Тем более, что за ними не нужно было далеко ходить. На первом этаже серого бусыгинского квартала находятся сразу 2 библиотеки.

### **Центральная районная детская библиотека им. О. Кошевого и библиотека им. В.В. Маяковского**

В доме № 19 квартала № 4 находится Центральная районная детская библиотека имени Олега Кошевого – самая крупная районная библиотека города. Когда она открылась, в неё сразу записалось 5 724 человека. Спрос был колоссальным. Люди неделями ждали своей очереди, чтобы получить книгу. Едва книга возвращалась, как тут же передавалась другим читателям, не попадая на стеллаж.

Детская библиотека не закрывалась даже во время войны. Ребята готовили литературные встречи и концертные номера в самой библиотеке, во дворах и в госпиталях для раненых. Однажды во время бомбежки взрывной волной выбило все окна и выбросило книги с полок на улицу. Местные жители из ближайших домов заносили книги обратно в помещение и несколько ночей дежурили, пока не вставили окна. В 1948 году библиотеке было присвоено имя Олега Кошевого.

В доме № 2 по улице Комсомольской есть и библиотека для взрослых – имени Владимира Маяковского. Она была открыта в том же 1948 году. Её сотрудники наладили связи с Государственным музеем Владимира Маяковского в Москве и сотрудничество с музеями поэта в других городах. Они разыскивали людей, которые лично знали Маяковского. Так он нѐм и его творчестве был собран уникальный материал.

В этих библиотеках первым читателям было не найти творений Михаила Булгакова, Марины Цветаевой и Анны Ахматовой. Не было и Ивана Бунина – с 1928 года его произведения 3 десятилетия были в СССР под запретом. И если люди читали про любовь, то не Владимира Набокова, а Александра Дюма, который всегда бы «на руках».

Если про войну – то не «Жизнь и судьбу» Василия Гроссмана и «В окопах Сталинграда» Виктора Некрасова, а прошедшие советскую цензуру книги.

Зато всегда в почѐте была другие титаны хорошей русской литературы – Лев Николаевич Толстой, Максим Горький, Михаил Шолохов и, конечно, Владимир Маяковский.

### Памятник Бусыгину у дома № 23.

Напитавшись разрешёнными стихами и прозой, можно было отправиться насыщаться блюдами, которые готовили в столовой-ресторане на 1 этаже дома № 23. Сейчас тут находится Дом ветеранов ГАЗ.

Именно поэтому в 2007 году здесь появился памятник Александру Бусыгину работы скульптора Сергея Савенко. Поставили его к 100-летию нижегородского самородка и знаменитого кузнеца, в честь которого названы эти дома. Правда, почему их зовут «бусыгинскими» - сам Бусыгин не понимал.

Он родился в 1907 году в деревне Каливатовка, в районе ветлужских лесов. Когда женился, у него была хата, два колеса от телеги, уздечка и вожжи. Пешком, босиком – жаль было сапоги топтать – он пришёл 12 октября 1930 года на строительство Нижегородского автозавода, чтобы заработать на корову и лошадь. А стал знаменитым на всю страну. Его слава достигла берегов Америки.

Когда он попал на работу в кузницу № 1, выпуск коленчатых валов к автомобилям ГАЗ-А и ГАЗ-АА не дотягивал до американской нормы в 675 штук. Удавалось отковать только 400. А Бусыгин дотянул – не за счёт снижения качества, а за счёт оптимизации процесса. Потом перевыполнил норму, отковав 800 штук. Потом – 966. А затем в сентябре 1935 года газета «Автогигант» написала:

*«Кузнец тов. Бусыгин (бригада коленчатых валов) кузницы № 1 поставил 11 и 13 сентября невиданный в истории нашей кузницы и кузнечного дела вообще рекорд по выковке коленчатых валов. При норме 675 валов 11 сентября выковал 1001 вал и 13 сентября 1005 валов».*

А 19 сентября 1935 года он отковал 1146 коленчатых валов! И это было неслыханно! Американские стандарты остались далеко позади.

У кузнеца из деревни брали консультации по производственным вопросам Иосиф Сталин и нарком тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе. Пригласив в Кремль, Сталин спрашивал, можно ли работать еще производительнее и что для этого надо.

*«Я говорю: печь нагрева не дает, — рассказывал спустя годы Александр Харитонович. — Приехал домой, гляжу, а печи нет, вся разобрана: реконструкция! Через неделю печь пустили — тридцать шесть метров длиной, тридцать шесть форсунок вместо двенадцати. Вот эта печь грела так грела!»*

Александр Бусыгин общался с Валерием Чкаловым. Именно ему выпала честь в июле 1936 года поздравлять в Москве от лица рабочего класса города Горького экипаж знаменитого пилота, который на самолёте АНТ-25 совершил перелёт Москва- остров Удд, побив мировой рекорд дальности. Лётчиков и Бусыгина на всю страну показывали по механическому телевидению, студия которого находилась на улице Никольской, у Красной площади. И толпы людей шли смотреть трансляцию во Дворец культуры имени Ленина в Канавине, поскольку домашних телевизоров не было.

Работать с Бусыгиным мечтал Генри Форд. Тем же летом 1936 года, когда Александр Харитонович отдыхал в Гаграх, к нему приехал представитель Форда. Он предложил переехать в Детройт, чтобы работать там на автомобильном заводе.

- Вам будут созданы лучшие условия. И зарабатывать будете, разумеется, много больше, чем сейчас. Вы только вдумайтесь: золотом будем платить!

Примерный ответ Бусыгина был такой: «Родина для нас дороже золота!» Два великих человека так не встретились. Но оба написали книги о себе. Генри Форд – «Моя жизнь - мои достижения». Александра Бусыгин – «Жизнь моя и моих друзей».

На бывшего кузнеца их деревни сыпались ордена и медали. Ему дали 2-комнатную квартиру в новом доме № 4 квартала № 3. В его честь назвали не только квартал, в котором они жил, но и ещё и соседний – этот! Александр Харитонович занимал руководящие должности, был начальником разных цехов.

В 1938 году его избрали депутатом Верховного Совета СССР и переизбирали его на этот пост вплоть до 1952 года. Он не имел ни помощников, ни собственного кабинета. Приём часто вёл дома и приехавших издалека оставлял у себя ночевать. И его супруга - Анастасия Анисимовна – всех приветливо принимала.

В 1959 году Александр Харитонович расширил свою жилплощадь. Квартиру в квартале № 3 он оставил сыну. А сам поселился в кирпичном пятиэтажном доме № 22 по проспекту Октября, который виден отсюда. Сейчас там висит посвящённая ему мемориальная доска, на которой написано, что он жил там с 1959 по 1984 годы.

А потом наступила странная пауза забвения. Когда известный журналист Александр Цирульников в 1966 году решил сделать передачу с участием Бусыгина, ни в дирекции, ни парткоме завода даже не оказалось его адреса. А один из инструкторов парткома даже пожурил журналиста, что тот не знает, что «Бусыгин давно умер, и в память о нём назван в Соцгороде бусыгинский квартал»! Адрес дал известный бригадир Виктор Сорокин, который жил в одном доме с сыном Бусыгина. Так выяснилось, что прославленный передовик производства жив, но забыт. У него не было даже телефона!

На передачу Александр Харитонович прийти он не смог, потому что приболел. Съёмки провели у него дома.

Через год в 1967 году его зря, просто так, из прихоти пригласили на встречу с Леонидом Брежневым во Дворец спорта, где тот вручал Горьковской области орден Ленина. Произошло это, потому что накануне генсек поинтересовался, будут ли приглашены герои первых пятилеток. Цирульникову позвонил инструктор парткома автозавода, который до этого считал Бусыгина

умершим, и на этот раз спрашивал, как его отыскать, потому что видел живого в телепередаче. Нашли в больнице и привезли во Дворец спорта. Посадили не в президиум, а на боковую трибуну, на верхний ряд. Ни о какой встрече с Брежневым не могло быть и речи. Местные руководители пригласили Бусыгина на всякий случай: если Леонид Ильич вспомнит про героев пятилеток, то ветерана подведут к нему. А он так и не вспомнил. Александр Харитонович напрасно просидел на верхотуре, где здорово сквозило. И вдобавок к своим болезням получил еще и воспаление легких.

Но 1975 году о нём опять вспомнили - понадобился к 40-летию стахановского движения (примечание 4). В тот год ему присвоили звание Героя Социалистического труда. В 1976 году он стал Почётным гражданином города Горького.

В самом конце жизни Александр Бусыгин переехал на улицу Ковалихинскую. Умер в 1985 году. Похоронен на Бугровском кладбище. В тот год бывшая улица Таврическая в Автозаводском районе стала проспектом Бусыгина.

Судьба его потомков сложилась удачно.

Старший сын Николай пошел в кузницу по стопам отца.

Младший Владимир сначала учился в летном училище им. Сталина, служил в войсках ПВО, но потом понял, что с его прекрасным голосом – баритоном – у него одно призвание: пение. Он закончил вокальный факультет Горьковской государственной консерватории и работал в оперных театрах СССР, а с 1984 года - в Нижегородском театре Оперы и балета. Князь Игорь, Мефистофель, Кутузов - вот образы-вершины оперного искусства, в которых запомнился зрителям Владимир Александрович Бусыгин. Последний раз он выступал на сцене в 2007 году.

Дочь Александра Харитоновича - Анастасия - стала актрисой. В Нижегородское театральное училище её не приняли аж 2 раза. А в Москве она была принята сразу в три учебных заведения: ВГИК, театральное училище имени Щукина, школу-студию МХАТ, которую и окончила. Сейчас Анастасия Бусыгина - актриса Центрального академического театра Российской армии. Играет в пьесах Островского, Шекспира и Чехова. Снималась в сериалах «Варенька», «Война», «Побег из Москвабада». С литературными чтениями она приезжает в родной город.

А почти напротив памятника их отцу находится бывшее здание типографии и редакции газеты «Автозаводец». Именно она положила начало его славе. Правда, тогда газета носила другое, первое название – «Автогигант».

**Переход через 2 арки квартала № 4 в переулок Моторный. Вид на  
бывшее здание типографии и редакции газеты «Автозаводец»  
(проспект Октября, 26)**

Она была рупором завода, его голосом и глазами. Её выпусков ждали. Как член семьи она входила в каждую автозаводскую квартиру, потому что подписка была почти у каждой семьи. Неподписанным номеров не хватало. Газета быстро исчезала из киосков «Союзпечать».

История издания началась ещё до рождения района и до официальной закладки автомобильного завода. Чтобы чувствовать ритм строительства, знать жизнь завода и его людей, журналисты газеты работали на стройке, а потом и на производстве.

Первый номер «Автогиганта» вышел 7 февраля 1930 года. Отпечатан он был не здесь, а в типографии на улице Варварской. Первые номера газеты возили читателям оттуда.

Но уже в сентябре 1930-го многотиражку начали выпускать на заводской площадке. Тогда типография управления строительства автозавода располагалась в Соцгороде, недалеко от временных бараков в двухэтажном здании рядом с магазином «КОГИз», что расшифровывается как «Книготорговое объединение государственных издательств» (фото 19).

Предполагается, что во время Великой Отечественной Войны оно было разрушено во время авиационного налета. И в военные 40-ые для типографии был построен плохонький приземистый одноэтажный барак в коммунальной зоне Соцгорода, на проспекте Молотова – ныне Ильича, рядом со зданием почты (фото 20). В нём во время войны продолжался выпуск газеты (фото 21). Люди получали её даже во время бомбёжек.

В 1946 году она переехала в новый, только что построенный жилой дом № 9 на улице Октябрьской – ныне проспекту Октября, в 2 остановках отсюда. Там она заняла первый и цокольный этажи.

В том же, 1946-ом, газета получила новое название – «Автозаводец».

В 70-е годы руководители государства обратили внимание на отставание полиграфической базы на местах. По всему СССР ударно возвели 250 типовых промышленных зданий, одно из которых и было построено по адресу: проспект Октября, 26. Таким образом, в этом здании типография и редакция газеты «Автозаводец» располагались с конца 70-ых годов.



Но что такое газета без фотографий? Просто текст. И в ней, создавая легенду завода, работал фотограф, который сам стал легендой. Речь о фотолетописце Горьковского автозавода, бессменном фотокоре «Автозаводца», человеке с всемирно известной в мире оптики фамилией Цейс. 17 февраля 2019 года Анатолию Цейсу исполнилось бы 100 лет.

Только Анатолий Сергеевич мог остановить на целых две минуты сборочный конвейер, чтобы сделать удачный кадр. Он же вежливо мог развернуть в нужный ракурс генерального директора на официальном мероприятии. Также Анатолий Сергеевич мог попросить в четвертый раз, как в первый, запустить новую автоматическую линию, чтобы всех участников события запечатлеть радостными, с закрытыми ртами и открытыми глазами.

У Цейса было правило – согласовывать фото перед тем, как выставить их на газетную полосу. Он говорил:

*«Хочешь, чтобы на производстве тебе доверяли, покажи заранее, какой снимок запланировали к вёрстке. Для приличного издания это знак хорошего тона. Моя задача недостатки во внешности человека замаскировать, а достоинства подчеркнуть».*

Цейс был классным ретушером. И это при том, что компьютеров и графических редакторов во времена нашего Цейса не было.

Такие плоды давала школа старых мастеров. До войны Цейс работал в фотосалоне. Признавался, что секреты фотоискусства перенимал у одного из учеников самого Максима Петровича Дмитриева.

Анатолий Цейс прошёл войну, публиковался в дивизионной газете «Разгромить врага» (примечание 5).

Бойцом невидимого фронта он стал после войны в газете «Автозаводец», где работал почти до последнего вздоха. Цейс ушёл на пенсию в 87 лет.

Самому изданию вот-вот – в 1920 году - исполнится 90 лет. Оно и сейчас – и рупор, и око, и проводник.

Сейчас редакция газеты «Автозаводец» находится напротив главной проходной, в доме № 107Р по проспекту Ленина. В этом же здании осталась типография завода. С 2002 года она называется ООО «Печать-НН».

Отсюда мы идём к последнему объекту, который сменил и назначения, и название, но не изменил прекрасный облик.

**Автозаводский Дворец бракосочетания**

Это роскошное здание 80 лет назад был вокзалом. И сюда приходили поезда, которыми управляли машинисты 12-14 лет от роду. 8 ноября 1939 года в нашем городе была торжественно пущена Горьковская Детская железная дорога им. М. Горького – самая лучшая и самая протяженная в Советском Союзе. Общая длина пути составляла 39 километров! Это как от Нижнего до Балахны. Путешествие от станции «Родина» в Канавине до этой станции «Счастливая», за которой тогда простиралось поле, длилось ровно 33 минуты.

«Счастливая» - это каменный цветок Соцгорода! Его лёгкое и изящное завершение довоенной застройки! Его архитектурная корона!

Получилось это, вероятно, благодаря тому, что, создавая «Счастливую», её автозаводский архитектор Борис Михайлович Анисимов был счастлив сам. Именно тогда он ухаживал за своей будущей супругой. И это чувствуется в каждой детали его уникального здания.

Перед Борисом Михайловичем стояла задача создать не просто красивый вокзал, а культурно-просветительский комплекс с библиотекой, радиостудией, редакцией дорожной газеты и залом для лекций и кино на 200 человек.

Детскую железную дорогу построили в рекордно короткие сроки - всего за 5 с половиной месяцев! Все предприятия города бросили на это силы!

Наконец, ноябрьским днём новенькие вагоны побежали по узкоколейным путям от станции «Родина», которая находится у парка имени 1 мая, через станции «Пушкинская» и «Маяковская» до станции «Счастливая» и обратно. Дорога шла по болотам и пустырям, через пустынные поля, через многочисленные жилые посёлки, на месте которых сейчас раскинулся Ленинский район. Она работала чётко по графику, круглый год, по 10 часов ежедневно. В месяц она перевозила около 100 тысяч человек.

Её локомотивы были специально построены по госзаказу на «Красном Сормове». Дорога обладала большим парком пассажирских вагонов, грузовых платформ и «теплушек». Они возили людей на смены и с работы, грузы для автозавода. Жители рабочих поселков пользовались дорогой так же, как мы сейчас пользуемся трамваем. По выходным катались целыми семьями. Билеты стоили копейки и продавали их дети. Здесь работали 2000 юных железнодорожников со всего города. Их строго отбирали. Записывали только тех, кто учился без троек и занимался общественной работой. На станциях

дороги, в депо и мастерских были по последнему слову техники тех лет оборудованы учебные классы, где ребят обучали основам профессий машиниста, проводника, диспетчера, дежурного по станции, кондуктора, путеобходчика и стрелочника.

Именно тогда сложили песню:

*«Пассажиры — пионеры,*

*Машинисты — пионеры,*

*И кондуктор тоже пионер...».*

На бортах вагонов и на билетах писали отправной и конечный пункты назначения. Эта надпись звучала так: «Счастливая — Родина». Юные железнодорожники эту надпись видели постоянно. Слова сами складывались в законченную фразу, и ребенку было радостно оттого, что живет он в счастливой стране.

А потом пришла война. Товарные и пассажирские поезда продолжали курсировать, только детей сменили взрослые.

Вот что вспоминает железнодорожник 1982 года выпуска Юрий Музычук:

*«Мне доводилось слышать рассказы ветеранов-железнодорожников о том, что по путям ДЖД, помимо всего прочего, курсировали специальные платформы с установленными на них зенитными орудиями. Налеты вражеской авиации были тогда довольно частыми: целью фашистов были цеха ГАЗа. Во многом благодаря таким вот импровизированным «арт-летучкам» на железнодорожном ходу удалось сохранить от атак фашистских бомбардировщиков и производство завода, и жилые дома автозаводцев».*

После войны взрослых железнодорожников в военных шинелях снова сменили юные товарищи в фирменных кителях. Дорога вновь заработала в интересах детства. И город гордился ею - аналога в СССР не было. Детская дорога была включена во все обзорные туристические маршруты.

Всё изменилось в 60-ые годы, когда вдоль проспекта Ленина началось бурное жилищное строительство, и узкоколейка стала мешать. Однажды ночью, втайне от населения, был разобран её первый участок. И лучшую в стране Детскую железную дорогу с 39 км постепенно урезали до 1,5 километров. О старой трассе сейчас напоминают насыпь у Силикатного озера и будка в районе бульвара

Заречного. В «живых» остались только станция «Родина» с локомотивным депо да платформа. Поезда курсируют по небольшому треугольнику в районе Комсомольского шоссе и улицы Рубо. Отрезанная «Счастливая» оказалась одна, сама по себе.

Около 10 лет она была и кинотеатром, и Домом технического творчества. Но, в итоге, судьба «Счастливой» оказалась счастливой.

Реставрацией здания занялся Борис Михайлович Анисимов – тот же архитектор, который его и создал. Он вернул блеск своему прекрасному творению. И в 1979 году здесь открылся Автозаводский Дворец бракосочетания – один из самых красивых Дворцов бракосочетания нашей страны.

Вот уже 40 лет в эти красивые интерьеры приезжают за счастьем. Первые молодожёны родили детей. И уже нянчат внуков, которые тоже придут сюда лет через двадцать.

Это будут потомки тех, кто на заре 30-ых выбрал эту жизнь – в первом в мире Соцгороде, при большом заводе.

### **Примечание 1**

2 квартала бусыгинских домов - № 3 и № 4, которые называют жёлтым бусыгинским и серым бусыгинским – ограничены проспектом Кирова, проспектом Октября, переулком Моторным и улицей Лоскутова.

### **Примечание 2**

#### **Розанов Николай Петрович, советский архитектор (1904-1990 годы)**

Архитектору Николаю Петровичу Розанову было 25 лет, когда он прибыл в 1929 году на строительство Нижегородского автомобильного завода. В 1930 году он был назначен начальником участка по проектированию и строительству Соцгорода, что дублировало функции компании «Остин».

После войны, в 1945-1948 годах он изучал в Германии опыт индустриального строительства. После поездки во Францию в 1955 году начал пропагандировать в СССР панельный принцип строительства домов. В городе Выкса Горьковской области была создана экспериментальная площадка, на которой в течение 3 месяцев были изготовлены комплекты технологического оборудования для производства панелей и строительства домов, а затем за 1,5 месяца был смонтирован экспериментальный панельный 64-квартирный 4-

этажный жилой дом. С него началось шествие панельных домов по стране и миру.

### **Примечание 3**

В 1930-ых годах в Автозаводском районе самыми высокими сооружениями были - 2 8-этажных корпуса серого бусыгинского квартала и так называемый радиусный дом. Их называли автозаводскими небоскрёбами.

### **Примечание 4**

Стахановское движение организовали последователи Алексея Стаханова, который был забойщиком на шахте в Донбассе. Люди работали и выдавали несколько норм за смену, превышая норму в 10, а то и в 30 раз. Со временем стахановское движение стало развиваться и других отраслях, в частности, в машиностроении, благодаря Бусыгину.

### **Примечание 5**

Анатолий Сергеевич Цейс служил в 114-й стрелковой дивизии. В начале апреля 1942 она встала на пути финских войск, которые пытались по реке Свирь замкнуть второе, внешнее кольцо блокады Ленинграда. Собственным телом он согревал громоздкий «Фотокор», матерчатые шторы которого быстро отсыревали, а в холодное время и промерзали. С тех лет Анатолий Сергеевич сохранил привычку держать камеру ближе к себе, не доверял современным кофрам. Между прочим, и варежки у него были особенные, с подогревом, чтобы пальцы не мерзли и в любой момент без промедления могли нажать на спуск.

### **Примечание 6**

#### **Олимпийские чемпионы, которые прославили Автозаводский район и имеют правительственные награды**

Бушуев Виктор Георгиевич, Олимпийский чемпион по тяжелой атлетике 1960 года.

Дубинин Петр Васильевич, шахматист, руководитель шахматной секции ГАЗа, гроссмейстер, в составе команды СССР трижды Олимпийский чемпион. На административном здании ДЮСШОР №1 (ул. Лоскутова, 11) есть посвященная ему памятная доска.

Олюнина Алевтина Сергеевна, чемпион и серебряный призер XI зимней Олимпиады 1972 года (Гренобль, Франция) по лыжным гонкам.

Сотникова Юлия Владимировна, бронзовый призер XXVII Олимпийских игр 2000 года (Сидней, Австралия), чемпион Чемпионата мира 2001 года по легкой атлетике (эстафета 4x400 м). Её первым тренером и спонсор участия в Олимпиаде Пушкин В.Е.

Игроки хоккейной команды «Торпедо»– чемпионы Олимпийских игр 1984 года Ковин Владимир Александрович и Скворцов Александр Викентьевич.

Раис Рахматулин, 7-кратный чемпион мира по самбо.

Дмитрий Макаров, чемпион мира по легкой атлетике среди паралимпийцев 2018 года, эстафета 4х400.

### **Список литературы:**

Ростокина А. Так начинался хоккей... : [о истории клуба «Торпедо»] // Автозаводец. – 2016. – 8 дек. (№ 139). – С. 4

Официальный сайт Sportклуба «Торпедо» ОАО «ГАЗ»

Сторожук С. Автозаводская легенда: [о В. Коноваленко] // Автозаводец. – 2013. – 12 марта (№ 35). – С. 3

«Хочешь быть мужиком? Иди в хоккей!» [Электронный ресурс] : [Интервью с В.И. Кормаковым, хоккеистом «Торпедо»] // Татьяна Кокина-Славина. – 2010. – )

Чуев, С. Немного словный фокусник: [о В. Коноваленко] // Советский спорт. – 2003. – 12 марта. – С. 10.

Дроздова Н. Садова Наталья Ивановна: [интервью с серебряным призером Олимпиады-96. Бронзовым призером чемпионата мира-97] // Один из нас : телевизионные портреты автозаводцев (1995-97 гг.) / Н. Дроздова. – Нижний Новгород, 1997. – С. 107-109

Елена Власова, Лучший тренер, папа и дед / Нижегородская правда №7 от 01.02.2017

Виктор Петрович Сорокин (1908-1983). Музей «Дом на Набережной»

Гордин А. Военное детство : [воспоминания Л.Д. Гороховского о жизни автозаводцев в 1940-1950 годы] // Автозавод-online. – 2013. – 26 марта (№ 62). – С. 4

Мухина Е. Спасительные граммы хлеба : [о питании автозаводцев в годы войны] // Автозаводец. – 2016. – 5 мая (№ 49). – С. 6

Записки ветерана. Воспоминания И. Г. Сторожко : [о работе ГАЗа во время Великой Отечественной войны] // Автозаводец. – 2015. – 4 апр. (№ 37). – С. 2.

Гордин А. Незаметные победы тыла: [борьба автозаводцев с голодом во время войны] // Автозавод-online. – 2015. – 29 апр. (№ 87). – С. 4-5

Коммунальный Авангард: кат.-путеводитель/ Ред.-сост. Елена Белова, Алиса Савицкая. Нижний Новгород, 2011.

Гордин А. Алмаз в бриллиантовом ожерелье : [о доме № 4 по проспекту Кирова] // Автозавод-ONLINE. – 2012. – 11-24 апр. (№40). – С. 4

Селиванова А. «Советское ар-деко, или что такое постконструктивизм» // Проект Arzamas.academy

Первые блюда из книги «Кухня на примусе» 1927 года. Центр авангарда (Галерея на «Шаболовке»)

Раева Д.М. Советская мода 20-30-х гг. XX века как феномен культуры и предмет научного изучения // Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова №3, 2006, с.219-221

Литовская Е.В. Книга по домоводству как идеологический текст // Политическая лингвистика №6 (66), 2017, с.176-183

Кузнец-легенда жил на Автозаводе в квартале, названном в его честь / А. Цирульников // Нижегородский рабочий. - 2008. - 26 сент. (№ 180). - С. 9.

Восхождение к рекорду : [о А.Х Бусыгине]

«Труд и подвиг историю пишут» сост. Г.А. Кузьмин. – Горький, 1981. – С. 80-97

Кулькова И. «Родина дороже золота...»: [о А.Х. Бусыгине] // Автозаводец. – 2015. – 26 сент. (№ 109). – С. 2

Николина Е. «От станции к Дворцу: о истории станции Счастливая»// Патриоты Нижнего, с. 14, 2014, июнь, № 23.

Соцгород Автозавода // Нижний Новгород: иллюстрированный каталог памятников истории и культуры федерального значения / авт. коллектив ; рук. А.Л. Гельфонд. – Нижний Новгород, 2017 – Кн. 1 – С. 324-357.

Высоцкий, А. Город-коммуна: жизнь на виду: [о проекте // А. Город-коммуна: жизнь на виду : [о проекте втота: жизнь на виду : [о проекте вод-коммуна: жизнь на виду : [о проекте ец. – 2010 – 31 июля (№ 112). – С. 2. (№ 112). – С. 2. 2

Спортивная слава Автозаводского района [Электронный ресурс]: информационно-библиографическое обозрение / [МКУК «ЦБС» Автозаводского р-на, Информ.-библиогр. отдел ; сост. В.М. Копылова ; компьютер. дизайн В.М. Копыловой, Г.И. Сизовой]. – Нижний Новгород : МКУК «ЦБС» Автозаводского района, 2014. – 1 электрон. опт. диск (CDR)

