

редовой по тому времени транспортной техники. И в первом договоре о поставках автомобилей, подписанном между Главным военно-техническим управлением и торговым домом «Кузнецов и Рябушинские», речь шла о «семисот пятидесяти штабных (легковых) машин и семисот пятидесяти трехтонных грузовиков. Всего 1500 штук на сумму 27 млн рублей». Аванс же составил 11 млн руб. При этом только 10% комплектующих предполагалось закупать за границей. Остальное по законам опять же военного времени должно было производиться в России.

Всего же в России планировалось открыть шесть автомобильных заводов.

Но вмешалась Октябрьская революция. Завод закрылся, так и не выпустив ни одного полностью собранного в его цехах автомобиля.

ПЕРВЫЕ МАСТЕРСКИЕ А цеха были готовы полностью, за исключением разве что оборудования. При этом выстроены, как говорится, на славу.

Полностью был готов главный корпус завода — литейный. Более того, он был практически полностью оборудован. В цехах было смонтировано несколько разнообразных гигантских печей. Все было готово для плавки и литья цветных металлов, чугуна. Разве что отсутствовали сушилка и вентиляционная система. Но достроить их было несложно.

Готов был и кузнечный корпус, установлены горны и молоты. Прессовая, рессорная, отжигательная — все было готово к работе.

Своего рода сердце завода механические мастерские также были полностью завершены и частично укомплектованы станками. Всего из-за границы было получено 400 станков для мастерских. Подходили к завершению термическая, сборочная, жестяницкая, медницкая и деревообделочная мастерские. Завершались работы в химической и механической лабораториях.

Все это было расположено вдоль Главного проспекта — архитекторы мыслили градостроительными категориями.

Кстати, к моменту сдачи первых корпусов относится еще один курьез, связанный с заводом. Практически во всех путеводителях по городу с восторгом упоминается, что фасады для новой фабричной недвижимости разрабатывались с участием знаменитого архитектора-конструктивиста Константина Мельникова. Но дело в том, что Константин Степанович в то время лишь поступил на свое первое место работы — в строительную контору «В. Залесский и В. Чаплин» в должность «мальчика». Первая же



КОНЕЦ 70-Х. ЛУЧШИЕ ВРЕМЕНА АВТОЗАВОДА ИМ. ЛИХАЧЕВА

известность придет к нему только спустя пять лет вместе с завершением строительства павильона «Махорка» для Всероссийской сельскохозяйственной выставки.

НА ПРИНЦИПАХ КОРБЮЗЬЕ Так или иначе, первый автомобиль на предприятии, тогда носившем название Первого государственного автомобильного завода, был построен уже при советской власти — в 1924 году. Это был грузовик АМО-Ф15. До того завод эксплуатировался исключительно как гигантская авторемонтная мастерская.



В 1987 ГОДУ, КОГДА ИСТОРИЯ ЗАВОДА ШЛА К ЗАКАТУ, ЗДЕСЬ ОТКРЫЛИ ПАМЯТНИК АВТОМОБИЛЮ. А СЕЙЧАС ТАКИЕ МАШИНЫ СТАЛИ АРТ-ОБЪЕКТАМИ НА ТЕРРИТОРИИ «ЗИЛАРТА»

и буфет, и даже обсерватория. Именно она большей частью привлекала сюда любопытных туристов.

В качестве основы авторы использовали пять известных принципов Ле Корбюзье: опоры-столбы вместо сплошных стенных массивов, свободную планировку, независимое оформление фасада, вытянутые по вертикали окна, а также плоскую функциональную крышу.

Увы, во время Великой Отечественной войны здание сильно пострадало от вражеских бомб — его пришлось восстанавливать заново. При этом многие затеи зодчих были безвозвратно утрачены: в послевоенную эпоху в моду вошел пафос неопампира, а идеология конструктивистов была предана сначала поруганию, а потом и забвению.

Ранее же на месте этого дворца культуры находился некрополь Симонова монастыря, где были упокоены представители русских дворянских фамилий — Дурасовы, Головины, Муравьевы, Нарышкины, Оленины, Шаховские и так далее. Впрочем, в те времена утраты подобных захоронений не считались значительными потерями.

МЕТРО ДЛЯ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Автозавод тем временем продолжал разрастаться и даже открывать филиалы, в частности в братском Китае. Не обошлось без реконструкции, пережитой заводом в 1930-х. Если у первых цехов есть свои архитекторы с конкретными фамилиями (А. Кузнецов, А. Лолейт, тот же К. Мельников), то здесь уже с этим гораздо сложнее. Реконструкцию выполнял проектный институт «Промстройпроект», а уж кто там за что отвечал — установить проблематично, да и не особо интересно. Разве что автором архитектурного оформления значится Е. М. Попов.

Новая идеология завода предполагала расширение цехов, рекреационных пространств, проложены уютные аллеи — словом, после реконструкции автозавод еще больше напоминает город в городе.

А в 1956 году ему присвоили имя его директора — легендарного Ивана Лихачева (1896–1956). Тогда же изменилось сокращенное название завода: он превратился в ЗИЛ.

В 1943 году, несмотря на Великую Отечественную войну, город-завод обогатился еще одним важным объектом — станцией метро «Завод имени Сталина». Инициатива исходила все от того же «красного директора» Ивана Лихачева. Его доводы были просты и весьма убедительны: «У меня люди по полтора часа на дорогу туда и по полтора часа на дорогу обратно тратят. При таком, товарищи, положении мы хорошего автомобиля стране дать не сможем! Дайте нам метро!»

Автор станции метрополитена Алексей Душкин, несмотря на свойственную ему самокритичность, именно этой своей работой гордился. Архитектор писал: «Станцию эту люблю за то, что она сделана как бы на одном дыхании. Здесь четко выражена конструктивная сущность и, как у русских храмов, чистота работающей формы».

Путеводитель же по городу писал: «Оформление станции выражает тему труда и защиты Родины, выраженную в серии художественных панно из мозаики, обрамляющих станционный зал. Стены станции облицованы светлым мрамором... Перспективу станционного зала завершает скульптурная фигура вождя».

Но главное, рабочие, на плечи которых свалился тяжелый по военному времени, хотя и тыловой труд, получили хотя бы какое-то облегчение. Кстати, именно эта станция — первая в Москве станция мелкого заложения, обустроенная эскалатором. Ранее подобное считалось бальвством, и самодвижущимися лестницами снабжали лишь глубокие подземные перроны.

Сейчас эта станция носит название «Автозаводская». ■

НОВАЯ ИДЕОЛОГИЯ ЗАВОДА ПРЕДПОЛАГАЛА РАСШИРЕНИЕ ЦЕХОВ, РЕКРЕАЦИОННЫХ ПРОСТРАНСТВ — СЛОВOM, ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОЗАВОД ЕЩЕ БОЛЬШЕ НАПОМИНАЕТ ГОРОД В ГОРОДЕ