**Маршрут № 1**

**«Как живётся при большом заводе?»**

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

**Идея**: Елена Веселова.

**Разработка:** Елена Веселова.

**Авторы текста:** ЕленаВеселова, Марина Козлова, 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.

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 жилось и живётся при большом заводе?

Мы отправляемся, чтобы это узнать.

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

Наш путь начинается от колыбели среднего образования района – дома № 9 по улице Школьной. Это – самая первая автозаводская школа, выстроенная в кирпиче. Фабрично-заводская десятилетка № 1 была построена 2 февраля 1932 года. на бывшей окраине Соцгорода (фото 1). По одной версии, она была спроектирована инженерами американской компании «Остин». По другой – немецким архитектором Вильгельмом Шютте, учеником создателя промышленных городов Эрнста Мая.

До этого момента дети строителей и работников Автозавода учились совсем в иных условиях – в двух деревянных бараках без удобств, с печным отоплением, со скамейками вместо парт. Тетрадями им служили отбеленные листы газет. Старая школа работала в 3-4 смены, в классах было до 60 учеников.

Гораздо более благоустроенной была школа для детей иностранных специалистов в Американском посёлке. Занятия там шли на русском и английском языках.

Срочно была нужна новая вместительная и благоустроенная школа. Её строительство велось круглосуточно, наряду со строителями в нем участвовали учителя и школьники. (фото 2).

3-этажное здание было готово через месяц после вступления автозавода в строй. В нём одновременно разместились сразу два учебных заведения – заводская десятилетка и фабрично-заводское училище. Здесь были просторные кабинеты, спортивный зал, библиотека и, конечно, все удобства! С мая 1932 и на последующие 36 лет ее директором был Сергей Иванович Прохоров.

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. Педагоги и школьники выезжали на заготовку торфа, которым топили дома, заготавливали овощи в колхозах, ухаживали за ранеными в госпиталях и давали им концерты, высаживали деревья в будущем Автозаводском парке. Они участвовали в строительстве оборонительных сооружений 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 все это во время бомбардировок.

Во время войны в школьное образование было введено раздельное обучение мальчиков и девочек. Эта школа стала мужской средней школой № 1. Девочки же стали учиться через дорогу, на противоположной стороне проспекта Кирова, в женской средней школе № 20, где сейчас находится поликлиника.

После войны Сергей Иванович Прохоров остался директором мужской школы.

**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 защиты раненых во время бомбёжек. И всё это вскоре пригодилось.

С 1941 по 1944 год тут разместились сразу три эвакогоспиталя. 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 1943-го к раненым добавились автозаводцы, пострадавшие от страшных ночных бомбёжек, многие в тяжёлом состоянии. Во время налётов всех ходячих раненых размещали под 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. Школа потеряла почти всех учеников, которых она выпустила с 1935 по 1943 год. В память о погибших в годы войны учителях и выпускниках школы на фасаде установлена мемориальная доска, а в 2005 году – высажена аллея голубых елей.

Когда война закончилась, в это здание переехала мужская средняя школа № 1. 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, но в одни руки давали только по 2 кг муки.

**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, яблони, груши и вишни. Весной всё это расцветало и выглядело как белое облако (фото 4). Вокруг школы разбили цветник. На грядках выращивали овощи, лекарственные растения, масличные, бобовые, тыквенные и зерновые культуры. О бывшем великолепии напоминают фруктовые деревья.

**Памятник «Горький и дети»**

В 1953 году школьная пионерская дружина завоевала имя Максима Горького. И перед фасадом школы был поставлен памятник «Горький и дети» работы скульптора Александра Колобова. А ещё через год, в 1954-м, в стране восстановили совместное обучение мальчиков и девочек. И в связи с переходом на единую городскую нумерацию школа стала 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 абитуриентов.

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

Выходим на проспект Кирова. Ровесник автозавода, он был проложен в 1930 году как улица, получившая название в честь первого секретаря ленинградского обкома партии Сергея Мироновича Кирова. В 1949 году улица стала проспектом.

Проспект начинается неподалеку от 6-й проходной ГАЗа и заканчивается у трамвайного кольца. Трамвай был пущен здесь в 1936 году (фото 5).

**Переход через улицу Школьная. Строчная застройка.**

**Дома № 21- № 29 по проспекту Кирова**

Справа мы видим 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 никакие 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.

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 дом был рассчитан на 200 жителей при норме по 9 км. метров на человека в СССР. Каждый пяток – на 1000 автозаводцев. Каждый квартал - на 6000. Следовательно, кварталы 6 и 7 были запланированы на 12000 человек.

До сих пор нет ответа, какова роль конкретных советских и зарубежных архитекторов в проектировании 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 проекте 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 введение жилья в 3 этапа – на 80 тысяч, 130 тысяч и 200 тысяч человек (фото 7).

После выхода в 1933 году Постановления СНК СССР о расширении производственных мощностей завода, готовый эскизный проект Соцгорода сняли с рассмотрения. И тогда же «Горстройпроект» под руководством Дмитрия Соломоновича Меерсона разработал новый план, где сохранялся принцип зонирования территории и предусматривалось уже многоэтажное строительство. Проект, рассчитанный на 20 лет, был утвержден в 1935 году.

Однако, существует версия, что к проектированию Соцгорода Автозавода причастен немецкий архитектор Эрнст Май, главный архитектор Франкфурта-на-Майне. Об этом есть сведения в немецких источниках и музеях, а в нижегородских – нет. 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. Забвение Мая могло быть связано с тем, что его проекты не реализовывались в полном объеме из-за нехватки средств: по его расчетам себестоимость 1 кв. м жилья равнялась 1000 рублей, а СССР мог выделить только 100 рублей, на которые можно было построить только бараки и щитковые дома. Сэкономленные на жилье ресурсы направлялись на развитие промышленности.

К 1933 году в Автозаводском районе в массовых масштабах появилось дешёвое жильё, что отвечало приоритетным задачам власти.

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, отсутствовал общепит. Дворец культуры был только в планах. 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.

Жительница Автозавода 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**

Последний дом щиткового посёлка снесли только в 80-ых годах. Но с проспекта Кирова щитки исчезли раньше. В 1955-1958 годах на их месте появились капитальные дома 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. С 2004 году здесь располагается «Библиотека – центр деловой и правовой информации» Централизованной библиотечной системы Автозаводского района, на базе которого действует Выставочный зал и виртуальный филиал Русского музея.

В этом же доме располагался крупнейший в Автозаводском районе овощной магазин, где сейчас находится магазин «Оптика».

**Поворот направо. Улица Челюскинцев.**

В этом месте проспект Кирова пересекает улица Челюскинцев. Она получила свое название после того, как 9 июля 1934 года Горьковский автозавод посетили челюскинцы. Челюскинцами называют и команду пассажиров затонувшего 13 февраля 1934 года парохода «Челюскин», и лётчиков, спасших их (примечание1).

Летом 1934 года участников рейса и их спасителей на Горьковском автозаводе встретили как национальных героев. Челюскинцы прошлись по цехам, побеседовали с рабочими и инженерами. На митинге Анатолий Ляпидевский сказал: «Привет ударникам завода имени Молотова – знатным людям страны, вкладывающим монолитные кирпичи в здание социализма!»

**Улица Челюскинцев, дом № 10**

Через 3 года после отъезда челюскинцев на улице, названной в их честь, среди однотипных домов с их миром комнатушек-кают, общих ванн и кухонь, возвысился 7-этажный дом № 10 со всем набором индивидуальных удобств и просторных собственных комнат. И, конечно, горячей водой в кране, которая пришла в Соцгород в 1936 году. Элитный дом был построен в 1937 году.

В каждом из 2 подъездов - по 14 квартир. И всего – 28: 2-комнатных, 3-комнатных и даже 4-комнатных. Квартиры расположены в доме оригинально - 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.

Этот дом стал символом перемен. Страна менялась после голода, нищеты, лишений и непосильного труда начала 1930-ых. И город домов-строчек, щитков и бараков менялся вместе с ней. Именно во второй половине 1930-ых годов Соцгород украсили жилые и общественные здания, созданные по авторским проектам, и представляющие интерес в качестве новых образцов архитектуры.

В общественном приоритете в это время были спорт, отдых, культура, здравоохранение и образование населения.

На благоустроенном проспекте Молотова – ныне Ильича, который идёт параллельно проспекту Кирова и разделяет два квартала домов-строчек, работал довоенный продовольственный магазин. На его прилавке красовался большой шоколадный слон, который привлекал покупателей. В магазине продавали соленья: овощи – капусту, огурцы, помидоры, грибы, так же - щучью икру и повидло. Под потолком на верёвках висели окорока, любимой рыбой жителей района была треска. Из колбас чаще всего покупали ливерную. Холодильники в домах-«сталинках» заменяли ниши с дверцами в стене под подоконником. Зимой в таком шкафчике было достаточно холодно. Однако у части жителей района сохранялись очень скромные условия быта – они продолжали жить в бараках и щитках.

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

В период с 1941 по 1943 год фашистская авиация постоянно бомбила Автозавод. Первый страшный налет на завод и жилой сектор Соцгорода пришелся на ноябрь 1941 года. В налёте участвовали опытнейшие немецкие лётчики из бомбардировочной авиагруппы «Викинг». У них были подробные фото города с указанием всех важнейших объектов. Во время налетов из репродуктора раздавалось: «Граждане! Воздушная тревога! Воздушная тревога!»

На месте учебно-тренировочного стадиона был пустырь, на котором выкопали «щели» – бомбоубежища. В них жители в жуткой тесноте и духоте порой часами пережидали бомбежку, пока не отменяли воздушную тревогу. 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» собственные погреба.

Вторая волна огненной лавины с неба накрыла автозавод в июне 1943 года. За 7 ночных налётов, которые длились с 4 по 22 июня, 645 немецких бомбардировщиков (участвовали не только «Хейнкели», но и все другие марки бомбометателей - для сведения) 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 комнату 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-м завод был разрушен, вернули обратно. Под руководством 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 были щели-бомбоубежища, в связи с постановлением правительства о развитии в стране хоккея с шайбой. Тогда на «ГАЗе» была основана одна из первых в стране хоккейный команд – «Торпедо». В основном, она была сформирована из игроков в хоккей с мячом и футболистов. Первым тренером команды стал 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», внешне очень простой, открытый – без крыши (фото 10 и 11). К концу 1950-х команда стала серьезным соперником для столичных команд. Самым значительным в истории «Торпедо» стал 1961 год: автозаводцы завоевали серебряные медали в чемпионате СССР.

На решающие матчи 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. Зрители пришли на стадион за три часа до начала. Но лед подтаял, коньки проваливались в воду. Матч перенесли на час позже, потом еще на два: ждали понижения температуры. Затем решили и вовсе перенести игру в Москву, на искусственный лед. Игроков незаметно вывели со стадиона. Болельщики не понимали в чем дело, страсти накалились до предела. И когда объявили об отмене матча, начались беспорядки. Бытовала версия, что по вине мальчишек, которые залезли в медкабинет и чиркнули спичкой. Как бы то ни было, 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 нестоличная команда поднялась на пьедестал!

В том же 1961 году впервые в сборную СССР пригласили вратаря горьковского «Торпедо» Виктора Коноваленко (фото 12). В ее составе он стал двукратным олимпийским чемпионом и восьмикратным чемпионом мира, легендой отечественного хоккея.

Виктор Сергеевич Коноваленко 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 на коньках старшего брата, найденных в сарае и прикрученных отцом к валенкам. Начал тренироваться с 14 лет в футбольной секции на стадионе «Центральном» (нане «Локомотив») под руководством тренера Геннадия Салакова, который стал и первым тренером хоккейного «Торпедо». 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 – шайба попала в лоб. И 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 году на чемпионате мира в Стокгольме Коноваленко получил сильнейший удар коньком в лицо. Рентген показал повреждение переносицы и травму 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, но он достоял до конца. Потому что знал, что кроме него стоять в воротах некому. Чемпионат мира СССР выиграл. 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 – сбился на пятом десятке. Но секрет его успеха заключался не только в смелости и способности терпеть боль. Наблюдая на поле за игроками, за манерой их игры, он выработал свои профессиональные навыки, которые довел до совершенства.

Свой прощальный матч Виктор Сергеевич сыграл в 1973 году. Впоследствии работал тренером в ДЮСШ «Торпедо». Скончался на рабочем месте, во время совещания, в 1996 году. Он был восьмикратным чемпионом мира и двукратным чемпионом олимпийских игр, лучшим вратарем за всю историю отечественного хоккея. Его именем названы бульвар в Автозаводском районе и Дворец Спорта, который 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». А на бывшем учебно-тренировочном стадионе располагаетсяКомплексная спортивная школа олимпийского резерва № 1.

Её история началась в 1970-е 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». В школе работают пять отделений спорта: легкая атлетика, конькобежный спорт, кинологический спорт, хоккей на траве и кикбоксинг.

Директором школы в настоящее время является другая спортивная знаменитость - Наталья Садова, метательница диска, серебряный призер Олимпиады в Атланте 1996 года, победительница Олимпиады в Афинах 2004 года. А создавал эту школу ее отец – Заслуженный тренер России по легкой атлетике Иван Никитович Коптюх. В начале 1990-х школу строили сами спортсмены и тренеры. Посадили деревья, оборудовали небольшой металлический домик – как смогли: матами и незатейливыми тренажёрами.

Мы же отправляемся в кварталы Соцгорода, которые названы в честь 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 знает с пелёнок. Так называют дома кварталов № 3 и № 4 Соцгорода (примечание 2). Они появились во второй половине 1930-х годов, 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.

Два 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 годах московским институтом «Горстройпроект» и УКС Автостроя. 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 1950-х 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, был построен первым в квартале по проекту автозаводских архитекторов. Квартиры дома отличались уровнем комфорта. Необычными были солярий на крыше и магазины на первом этаже, отделанные зеркальным стеклом, дубом и натуральным мрамором.

**Магазин «Океан»**

В левой части дома № 4 находился легендарный магазин «Океан». В нём, за большими витринными окнами стоял огромный аквариум, в котором плескалась озерная рыба. Кроме живой и замороженной рыбы продавались крабы и морская капуста, которые в то время не пользовались спросом. И причудливые сооружения из банок с морскими водорослями красовались на полках без дела – в отличии от рыбных консервов, которые раскупали. Но зато, когда продавали селёдку, сразу выстраивалась очередь, хвост которой заканчивался на улице.

В годы перестройки рыбное изобилие исчезло. И для работников завода в 1986 году в районе Окской гавани было открыто первое рыболовецкое хозяйство. И в «Океане» начали продавать наборы из «заводской» рыбы. Директор Алексей Васильевич Пискунов, проработавший в этой должности более полувека, был человеком кристальной честности и строгим руководителем, не допускавшим обвесов.

**Магазин «Кондитерский»**

Не менее легендарным был магазин «Кондитерский», который находился справа от «Океана». Это был первый фирменный магазин Сормовской кондитерской фабрики. В нём продавался весь ассортимент фабрики. 6 конфет «Белочка» весили ровно 100 граммов. Сейчас 6 конфет этой же фабрики весят 85 граммов, да и на вкус уже не те.

**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. Это пересечение улицы Кирова и проспекта Октября продолжают называть «пьяным перекрёстком». Часто можно услышать диалог:

- Где встречаемся?

- На пьяном перекрёстке.

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

Бывший хлебозавод № 3, построенный финскими специалистами в 1931 году, Чейчас называется ОАО «Колос-3». Там почти 90 лет пекут хлеб. В начале 1930-х годов производили хлеб 8-9 сортов. Тогда краюшка чёрного хлеба с растительным маслом и с солью была для детей лучшим лакомством.

Со временем хлебозавод модернизировал производство и увеличил ассортимент. Сейчас выпускается до 40 наименований хлебных изделий по традиционной рецептуре. 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?

**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, рассчитанные на проживание отдельных семей, двух- и трехкомнатные, со спальней, гостиной, большой кухней и раздельными санузлом и ванной.

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).

20-летним парнем он приехал на строительство завода 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 котором пройдёт 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 началась Великой Отечественной война. С голодом боролись как могли. Все свободные земли в районе были перекопаны и превращены в огороды. Дворы, в том числе и этот, были засажены овощами – картофелем, капустой, морковью, огурцами. (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 уменьшилось снабжение молоком и мясом. 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, 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 ландрина (сорт леденцов – ред.), 100 граммов, я постоянно при приступах голода уничтожал ландрин — все как будто что-то есть во рту. Теперь ландрина 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**

Второй корпус 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 квартир.

Когда здесь появились первые жильцы, комфорт уже не считался «буржуазным пережитком». И в полной мере люди начали воплощать в жизнь постулат Иосифа Сталина: *«Чтобы можно было* *жить хорошо и весело … необходимо, чтобы блага политической свободы дополнялись благами материальными».*

В просторные кухни этих домов пришла домашняя пища. И уже не «борщ из луку» и «похлёбка из рубленой репы» по рецептам 1920-х 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 макияжем и хорошей стрижкой. Необыкновенно популярными у них были журналы мод. И из новых видов отечественных тканей, которые появились в продаже, они шили на себя и других. И у каждого главы семьи был хотя бы один – «на выход» - двубортный костюм.

В огромном дворе жизнь текла по своим законам. Тёплыми вечерами здесь устраивали посиделки с обязательным обсуждением мировых новостей и соседей, играли в домино. Крики детей, стрекот швейной машинки, звуки джаза из радиоприемника…

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

Серый бусыгинский назван так за традиционно серый цвет стен. 450 квартир! 59 подъездов! 7 арок, ведущие в огромный двор – все разной высоты и поэтому с разной акустикой! У каждой арки уникальное эхо.

Дом-монолит, у которого 7 корпусов в 5-8 этажей выходят на 4 улицы и образуют единый квартал. Дом-гигант, периметр которого больше километра. Это третий по протяжённости фасадов дом в стране после жилого дома в Мурманске (1488 м) и в Волгограде (1142 м).

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. Несбыточным мечтой для большинства людей они являются и сейчас. Квартиры серобусыгинского, жилая площадь которых достигает 100 кв. м, стоят от 5 до 9 миллионов рублей.

Квартал № 4 Соцгорода был возведён по проекту московской мастерской профессора архитектуры Ильи Александровича Голосова – ученика архитектора Алексея Щусева и художника Игоря Грабаря. Официально считается, что строительство велось в 1936 -1938 годах. Об этом нам говорит мемориальная доска на фасаде дома со стороны улицы Комсомольской. Но на самом деле строили квартал № 4 долго. По словам Елены Черниковой, детство которой прошло доме № 20 по улице Автомобильной, в 1940 году в нём ещё велись отделочные работы.

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

Мы стоим перед центральной частью квартала, выходящей на проспект Октября, во дворе которого разбит сквер Бусыгина. В глубине – 6-этажный дом № 21 с самыми дорогими и престижными квартирами. Посмотрите, как оригинально выполнены 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 1930-х годов (примечание 4).

Лучшие люди завода и города въехали в этот дом. Здесь жил директор ГАЗа Иван Кузьмич Лоскутов. В его честь серый бусыгинский квартал ещё назвали «лоскутовским». А на серой стене квартала, на углу улицы Комсомольской и улицы Лоскутова, висит посвящённая ему мемориальная доска.

Серой громадой квартал № 4 поднялся над щитковым посёлком. За ним простиралось море щитков по улице Комсомольской (фото 14), а впереди ощетинивались острыми крышами щитковые дома на улице Поющева.

Так рядом оказались два разных мира – даже несмотря на то, что почти все многокомнатные квартиры квартала № 4 изначально были коммунальными, и даже в отдельных 2-комнатных жило от 4 до 6 человек!

В сером бусыгинском играли патефоны, и из окон больших квартир доносились звуки фортепиано и скрипок. По словам Елены Черниковой, в их 4-комнатной квартире было 2 пианино и жило 5 человек, которые занимались музыкой! В щитковых же домах пели и отплясывали под гармонь (фото15, 16). Жители элитного мира носили шляпы, рубашки, галстуки и костюмы. Обитатели Щитков - кепки и косоворотки. К подъездам серого дома подъезжали служебные автомобили и забирали из твердыни начальников. Но руководители старались не злоупотреблять служебным положением. Сам директор завода Лоскутов ходил на работу пешком, и это видели жители квартала. Ходили пешком и начальник автозаводской милиции, и начальники заводских корпусов. Чтобы попасть на работу, они выбирали кратчайший путь – через мост над железнодорожными путями, который находился в конце улицы Комсомольской. Никто ничем не кичился! Шла обычная жизнь советской трудовой интеллигенции в провинциальном городе, где квартирный вопрос не был решён. И постоянным напоминанием этого были соседние щитковые дома, рядом с которыми 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: прыгали в сугробы с крыш сараев, играли в прятки в траве с человеческий рост около этих же сараев, а в промежутки между досками разглядывали обитавших там животных. В 5-7 лет предпочитали фантики и лапту. В 8-9 лет у мальчишек появлялись рогатки и самострелы с алюминиевыми пульками. В 10-14 лет катались на фанере, прицепившись к автобусу или на трамвайной «колбасе».

На первом этаже серого бусыгинского квартала находятся сразу 2 библиотеки, открывшиеся в 1948 году.

**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. Когда она открылась, спрос на книги был колоссальным. Люди неделями ждали своей очереди, чтобы получить книгу. 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 доме № 2 по улице Комсомольской есть и библиотека для взрослых – имени Владимира Маяковского. Её сотрудники наладили связи с Государственным музеем Владимира Маяковского в Москве и библиотеками, носящими имя Маяковского, в других городах.

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 был «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 почёте были другие титаны хорошей русской литературы – Лев Николаевич Толстой, Максим Горький, Михаил Шолохов и, конечно, Владимир Маяковский.

**Памятник Бусыгину у дома № 23.**

Он был установлен в 2007 году по проекту скульптора Сергея Савенко. Поставили его к 100-летию знаменитого кузнеца, в честь которого названы эти дома.

Александр Харитонович Бусыгин родился в 1907 году в деревне Каливатовка, в Ветлужском уезде. Когда женился, у него была изба, 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.

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.

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 АНТ-25, совершившего перелёт Москва - остров Удд и побившего мировой рекорд дальности.

Летом 1936 года состоялась личная встреча Александра Харитоновича с представителем завода Форда. Бусыгину предложили 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!»

Труд кузнеца был высоко оценен: государственные ордена и медали, квартира в новом доме, руководящие должности. В его честь назвали два квартала в Соцгороде Автозавода. 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. Сейчас там висит посвящённая ему мемориальная доска, на которой написано, что он жил там с 1959 по 1984 год.

А потом неожиданно наступило забвение. 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 не смог, потому что приболел. Съёмки провели у него дома.

Через год в 1967 году его непонятно зачем 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. Но тот о Бусыгине не спросил.

В 1975 году о нём опять вспомнили - 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 Старом городском 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.

Внучка Александра Харитоновича - Анастасия - стала актрисой. В Нижегородское театральное училище её не приняли, а в Москве она была принята сразу в три учебных заведения: ВГИК, театральное училище имени Щукина, школу-студию МХАТ, которую и окончила. Сейчас Анастасия Владимировна 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 её деду 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)**

Газета была рупором завода. Её выпусков ждали. Она входила в каждую автозаводскую квартиру, потому что подписка была почти у каждой семьи.

История издания началась ещё до рождения района и 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 в типографии на улице Варварской. 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 (фото 19).

В военное время типография размещалась в одноэтажном бараке на проспекте Молотова (ныне Ильича, рядом со зданием почты) (фото 20). В 1946 году она переехала в новый, только что построенный жилой дом № 9 на улице Октябрьской – ныне проспекту Октября, в 2 остановках отсюда, где заняла первый и цокольный этажи. В том же, 1946-ом, газета получила новое название – «Автозаводец».

В 1970-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 1970-х годов.

В газете работал фотограф Анатолий Сергеевич Цейс, который сам стал легендой. Только он мог остановить на целых две минуты сборочный конвейер, чтобы сделать удачный кадр, развернуть генерального директора на официальном мероприятии, попросить снова запустить новую автоматическую линию, чтобы запечатлеть это событие в наилучшем ракурсе.

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».* (примечание 5).

Цейс был классным ретушером. И это при том, что компьютеров и графических редакторов тогда не было. Сказывалась школа старых мастеров, берущая начало от Максима Петровича Дмитриева.

Самому изданию в 2020 году исполнится 90 лет. Оно и сейчас объединяет автозаводцев.

Редакция газеты и типография находятся напротив главной проходной завода, в доме № 107Р по проспекту Ленина.

**Автозаводский Дворец бракосочетания**

Более 80 лет назад это здание было вокзалом станции «Счастливая» детской железной дороги им. Горького. И сюда приходили поезда, которыми управляли машинисты 12-14 лет от роду.

Перед архитектором Борисом Михайловичем Анисимовым 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 оказывали помощь в строительстве.

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

Вот что вспоминает железнодорожник 1982 года выпускаЮрий 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 подростки 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 1960-е годы, когда вдоль проспекта Ленина началось бурное жилищное строительство, и узкоколейка стала мешать. И лучшую в стране Детскую железную дорогу постепенно урезали с 9 до 1,5 километров. Теперь же её длина – 4,1 км, и в планах- дальнейшее развитие. А станция «Счастливая» около 10 лет была и кинотеатром, и Домом технического творчества. В 1979 году здесь открылся Автозаводский Дворец бракосочетания – один из самых красивых Дворцов бракосочетания нашей страны. Реконструкцией здания занимался ее создатель – Борис Михайлович Анисимов.

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 жизнь в первом в мире Соцгороде, при большом заводе.

**Примечание 1**

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

**Примечание 2**

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 3**

**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 4**

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

**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 шторки 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 4x400.

**Список литературы:**

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

Официальный сайт Спортклуба «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. Немногословный 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. ХХ 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 втоза: 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)