

К 100-летию со дня рождения Геннадия Леонидовича Краузе – первого директора московского Автокомбината № 1

*Его жизненный путь заслуживает
подлинного уважения и является
достойным примером служения Отечеству*

В. Кузьмина



**Геннадий Леонидович Краузе –
первый директор
московского Автокомбината № 1**

Имя Геннадия Леонидовича Краузе вписано в историю развития автомобильного транспорта нашей страны. Он стал человеком-легендой, посвятив свою полувековую трудовую деятельность одному предприятию – московскому Автокомбинату № 1 (АО «Первый автокомбинат» имени Г.Л. Краузе). Осваивая новые технологии в сфере грузовых перевозок, он постоянно заботился о трудовом коллективе, без эффективной работы которого внедрение передового опыта на транспорте было бы невозможно. Сегодня, в год 100-летия со дня рождения Геннадия Леонидовича Краузе, расскажем об основных вехах его биографии, а также опубликуем воспоминания коллег и соратников, знавших этого уникального человека не один десяток лет, которые не только хранят память о нем, но и поддерживают заложенные им традиции, направленные на обеспечение эффективности производства и создание достойных условий труда и отдыха рабочего коллектива.



Во время церемонии вручения памятных знаков и свидетельств Почетным гражданам Москвы в Белом зале Московской мэрии. Слева направо: генеральный директор ОАО «Первый автокомбинат» Г.Л. Краузе, народные артисты СССР Г.В. Свиридов и Г.С. Уланова, мэр Москвы Ю.М. Лужков, академик В.И. Шумаков, начальник Управления Московской железной дороги И.Л. Паристый. 1997 год

Геннадию Леонидовичу Краузе 26 сентября 1997 года указом столичного мэра Юрия Лужкова было присвоено звание «Почетный гражданин города Москвы». Присвоение этого звания явилось признанием его заслуг перед столицей нашей Родины. Напомним, звание «Почетный гражданин города Москвы» было установлено в 1866 году, но в 1917 году было упразднено декретом ЦИК и СНК РСФСР. Присваивалось это звание гражданам России и иных государств за выдающийся вклад в развитие города и особые заслуги перед москвичами. Законом города Москвы от 25 января 1995 года звание «Почетный гражданин города Москвы» восстановлено. Как и прежде, оно присваивается Московской городской Думой.

Примечателен тот факт, что список Почетных граждан города Москвы весьма невелик – за дореволюционные 50 лет в него вошли всего 12 человек, а за период с 1995 года по настоящее время – 15 человек. Среди них гениальные врачи Николай Пирогов и Валерий Шумаков, вели-

кая балерина Галина Уланова и композитор Георгий Свиридов, выдающиеся меценаты Павел Третьяков и Александр Бахрушин. В указе о присвоении почетного звания Г.Л. Краузе говорится: «Награждается за выдающиеся заслуги в обеспечении перевозок грузов строительного комплекса города Москвы, существенный личный вклад в становление и развитие грузовой автомобильной отрасли столицы, большую общественную деятельность».

В своем выступлении по поводу присвоения ему звания Почетного гражданина города Москвы Геннадий Леонидович сказал: «Вы спрашиваете, какие чувства испытываю, став Почетным гражданином нашего города, да еще в дни празднования 850-летия Москвы? Не скрою, приятно столь высокое признание моих заслуг. Хотя у меня немало наград, вплоть до звания Героя Социалистического Труда. Вся моя сознательная жизнь связана с Москвой. Не считая войны, которую прошел от начала до конца, более полувека возглавляю автокомбинат, который доставляет

строительные конструкции и детали для новостроек столицы.

Я могу сравнить нынешний облик Москвы с тем, что было сорок – пятьдесят лет назад. Как бы нам тяжело ни было сейчас, она строится, хорошеет год от года. Еду или иду мимо домов и на душе становится радостно от сознания того, что в них вложена и частица твоего труда.

Какой день в Москве оказался самым памятным в моей жизни? Вопрос сложный... Столько всего было... Я прошел всю войну – начал ее под Смоленском, закончил под Веной. А дальше – Москва, Москва. Я счастлив, что судьба распорядилась так, а не иначе».

Повороты судьбы

Геннадий Краузе родился 24 февраля 1924 года в небольшой деревеньке Клин в Псковской области. Предки его были обрусевшими латышами или немцами. Дед Иван Христофорович привез жену, бабушку Геннадия, из Польши. Впрочем, мальчик их совсем не знал. Так или иначе, но отец Леонид Иванович всегда считал себя русским, ну а мама Клавдия Владимировна Кузнецова и по-прежнему.

Отец Геннадия работал агрономом, мама была учительницей. Однако, к сожалению, семья распалась, и после развода Краузе-старший уехал под Смоленск, где устроился зоотехником на местный конезавод. Когда Геннадию пришло время идти в пятый класс, мать и сын переехали во Псков, поскольку ближайшая школа находилась километрах в двенадцати от хутора. Под Псковом в эти годы располагалась большая воинская кавалерийская часть. Кавалеристы разрешали ребятам заботиться о лошадях. Там Геннадий всерьез увлекся верховой ездой, научился правильно ухаживать за этими грациозными животными, что впоследствии ему очень пригодилось, лошади не единожды помогали ему выжить.

Краузе уже мальчишкой ходил в лидерах, заводилах. Вместе с тем драчуном не считался, хотя за спра-

ведливость всегда готов был постоять за себя. Однажды, под Новый год, ребята устроили в школе серьезную разборку, непосредственное участие в которой принял Геннадий. Результатом потасовки стали не только шишки и синяки, но и поломанные парты, стулья и даже опрокинутая нарядная новогодняя елка. Это случилось в суровом 1939 году. В ту пору за это грозило серьезное наказание: могли исключить из школы либо наказать более сурово. Мама сразу осознала надвигавшуюся на сына опасность. Чтобы избавить его от неминуемого наказания, а Геннадий честно признался в содеянном, Клавдия Владимировна в срочном порядке отправила сына к отцу на Смоленщину, не забыв положить в его сумку все грамоты, завоеванные им на скачках.

Отец тогда трудился под Смоленском на конезаводе, который обеспечивал Красную Армию лошадьми, и Геннадий стал приходить к нему на работу, поскольку очень любил коней. Как-то конюхи отправили мальчика к заносчивой кобыле Зареме, которая никого, кроме находившегося в отъезде служителя, к себе не подпускала. Мальчик по незнанию согласился. Он вошел в стойло. Красавица Зарема заволновалась, кося на него выпуклым глазом, но он подбросил ей свежего сена, заговорил с ней ласково, погладил, расчесал. И она приняла паренька. Шутники-конюхи были посрамлены. Узнав об этом «подвиге», совхозное начальство оформило Гену наездником. Но поскольку на работу разрешалось устраиваться лишь в 18 лет, потихому приписали парню пару годов. Так у него всю жизнь в паспорте годом рождения значился 1922-й.

Наступил 1941 год. Отец в первые дни войны ушел в ополчение и погиб почти сразу же под Смоленском. Никаких документов впоследствии найти не удалось. Немцы наступали стремительно. Село, где находился совхозный конезавод, было окружено с трех сторон. Оставался один путь к отступлению

– через лес и непроходимые топи. Никто не решился идти через многокилометровые болота, кроме Гены. С ним пошли еще повариха и один местный житель. Взяли с собой лошадь – их единственную надежду. Они привязали себя к кобыле и друг к другу, попрощались со всеми и отправились в путь. Обо всех мытарствах и подстерегавших их опасностях Геннадий Леонидович никому и никогда не рассказывал. Но факт остается фактом: умное животное вывело людей из трясины, а большинство из оставшихся в окружении были расстреляны гитлеровцами. Таким образом все трое вместе с лошадью вышли к своим, и «18-летний» по паспорту юноша был направлен в действующую армию.

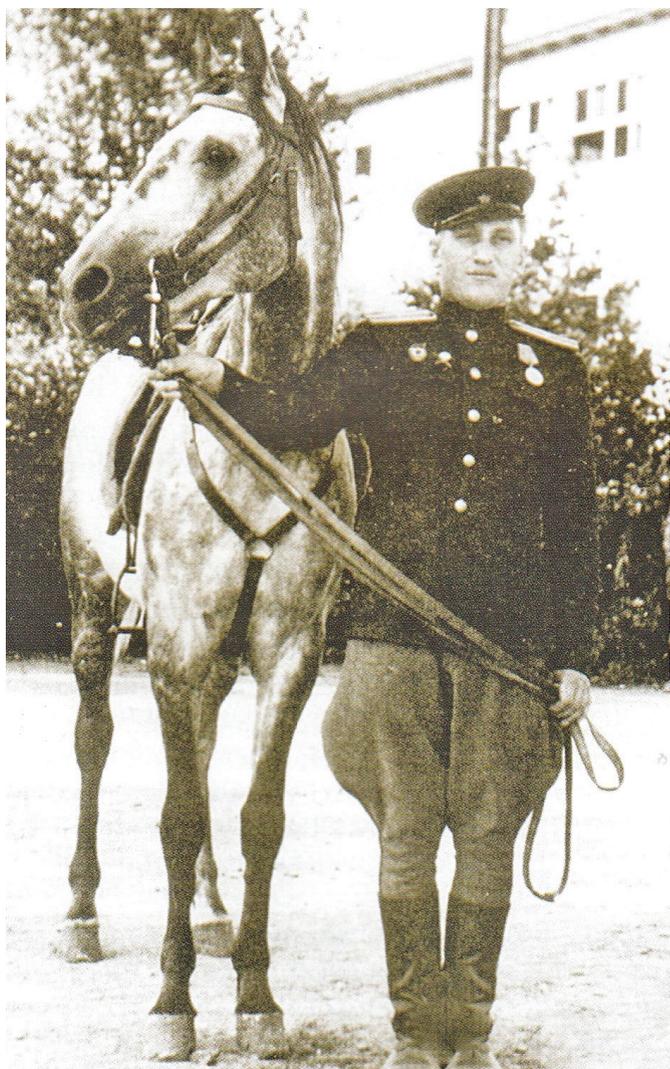
Дорогами войны

Геннадий Леонидович прошел военными дорогами от Смоленска до Вены. Его армейские рассказы, по свидетельствам очевидцев, пространностью не отличались. Не слишком любил Геннадий Краузе рассказывать о том, что он пережил в военные годы. Воевал он храбро, за спинами друзей не прятался, трижды был ранен. В первый раз после ранения в 1942 году Краузе оказался в рязанском госпитале. Подлечившись, попал в Московское пулеметное училище, расквартированное здесь же, в Рязани. Окончив его, был направлен на фронт командиром пулеметной роты. И надо же так случиться – во второй раз любовь к лошадям и знание «лошадиной» науки практически спасли Геннадия жизнь. В тот памятный день он нахо-



Клавдия Владимировна и Леонид Иванович Краузе с сыном Геннадием, 1931 г.

дился в составе своей части на передовой. Выйдя на свет из землянки, увидел двух пасущихся на полянке лошадок. Подошел. «Ба, – подумал, – кто ж так по-дурацки уздечки и стремена приладил? Они же коням шкуру натерли». Выправил лошадиную амуницию, а тут и хозяин лошадей объявился – начальник разведки полка. «Да ты мастер, солдат, – удивился тот. – Мне такие нужны. Со мной поедешь, послужишь, брат, в разведке». Сказано – сделано: в армии приказы не обсуждают. Уехал солдат в расположение своей новой части. И этой же ночью вражеские танки внезапно атаковали позиции, которые занимала его бывшая пулеметная рота. Все погибли... Разведка, известно, дело скрытное. Что вспоминал об этом фронтовик? Что ходил в разведку, что добытые им сведения о расположении немецких частей оценили медалью «За отвагу», что как-то, когда его полк принимал участие в боях за Украину, разведчики, а среди них



Старший лейтенант Краузе, 1945 г.

и Краузе, не успели до рассвета вернуться к своим с задания. Начался массированный обстрел – головы не поднимешь. А дело было летом, зной стоял неимоверный. Разведчики укрылись в огромных воронках на поле боя, где и провели весь световой день.

После второго ранения в разведку Геннадия больше не взяли. Его перевели в автомобильные войска. Таким образом, транспортная карьера Краузе началась фактически еще на фронте, в 44-м году. Войну он заканчивал в Европе, в столице Австрии Вене. Офицеру-автомобилисту удалось побывать даже в Венеции, откуда его часть перевозила для нужд армии американские медикаменты.

«Честно вам сказать, тяжело было вызвать Гену на откровенность, когда речь заходила о войне, – рассказывала Фаина Владимировна Кореневская, жена Г.Л. Краузе. – Из разрозненных воспоминаний мне среди прочих запомнился один, казалось бы, совершенно частный случай. Но он очень характеризует моего мужа как



С фронтовыми товарищами, 1944 г.

личность. Гена заканчивал войну старшим лейтенантом. У него был денщик, к которому он очень привязался и которого всячески поддерживал. По случаю Геннадия удалось раздобыть шикарные австрийские часы. Он ими очень гордился, но часы вдруг бесследно исчезли. Погиб денщик. Что вы думаете? У него в кармане нашли те самые Генины часы. Денщик их просто украл. Трудно себе представить, как переживал Геннадий Леонидович. Он разбил часы вдребезги о камень. Ему было безумно жалко погибшего. Ему было безумно жалко своей веры в этого человека. Он таким оставался всегда. Тянулся к людям, любил их, доверял им, но не прощал предательства, необязательности, лицемерия и никогда не подводил людей сам».

Послевоенные годы

Демобилизовался Г.Л. Краузе осенью 1945 года. Если бы он поддался на уговоры армейского начальства и пошел учиться в военную академию, возможно, его ждала успешная военная карьера, а у Первого автокомбината был бы другой директор. Но этого не случилось. После войны Геннадий неожиданно получил письмо от знакомых матери. Возвращаясь из эвакуации, Клавдия Владимировна серьезно заболела и попала в больницу. Сын испугался за мать и решил быть ближе к ней. Для этого ему пришлось завершить военную службу, в звании старшего лейтенанта. В ноябре 1945-го года он впервые оказался в столице и обратился за помощью в Краснопресненский райком партии, поскольку именно рядом с ним проживали знакомые мамы, где гостевала она и где приютили его самого.

«В автомобильных войсках служил, стало быть? – спросили его в райкоме. – Ротой командовал? Вот и отлично. А теперь пойдешь командовать на автобазу».

Автобаза № 35, куда был направлен Г.Л. Краузе, принадлежала тогда Мосжилстрою и находилась в Мневниках, на месте нынешнего Первого автокомбината. Так решилась послевоенная судьба Геннадия Леонидовича. Конечно, ему приходилось трудно. Это в армии приказы не обсуждают. А в мирной жизни одними приказами

**Автобаза № 35**

да былыми фронтовыми заслугами авторитета не заслужишь. Надо было искать подходы к людям. Тем не менее через полгода молодого начальника водители и ремонтники считали за своего, одновременно относясь к нему с заслуженным уважением.

Геннадий Леонидович 57 лет проработал на одном месте, 55 из них был директором автомобильного хозяйства.

Именно Г.Л. Краузе предложили возглавить созданный в 1958 году путем слияния девятнадцати автохозяйств столицы Автокомбинат № 1, ставший крупнейшим автотранспортным предприятием в Советском Союзе. 34-летнему директору предстояло сплотить огромный и сложный коллектив, ставший впоследствии широко известным в нашей стране.

Г.Л. Краузе, начало 1950-х годов

Централизованные перевозки

Геннадию Леонидовичу с коллегами по работе удалось запустить бесперебойный транспортный поток конструкций, панелей и блоков будущих домов на стройплощадки Москвы.

Вот что рассказывает Г.Л. Краузе в статье под названием «Все перевозки строительных грузов – централизованные», опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» № 9 в 1964 году:

**Автокомбинат № 1, 1961 г.**

«Повсеместное применение и дальнейшее развитие централизованных перевозок – главное в производственной деятельности автокомбината № 1 Мосстройтранса. Наш коллектив относительно молод. Он сложился 6 лет назад на базе укрупнения автохозяйств, ранее принадлежавших различным строительным организациям Москвы. Каждое из них насчитывало от 10 до 50 автомобилей.

Автокомбинат – не простое, механическое объединение мелких гаражей в одной автобазе. Это принципиально новая форма организации автотранспортного предприятия. Суть ее в том, что создается мощная производственная база, способная обеспечить рациональную эксплуатацию, техническое обслуживание и текущий ре-



Геннадий Леонидович Краузе, 1964 г.

монт большого количества автомобилей, размещаемых не только на основной стоянке, но и в филиалах, у грузообразующих или грузопоглощающих объектов.

Наше автохозяйство – одно из крупнейших не только в Москве, но и, пожалуй, в стране. Оно имеет три филиала и насчитывает более 1700 единиц транспортных средств.

В настоящее время автокомбинат централизованно доставляет продукцию с 22 заводов, а также с двух причалов и двух специализированных баз нерудных материалов. Он обслуживает и домостроительный комбинат № 1, на который приходится более 12% всей жилой площади, ежегодно вводимой в Москве.

За сутки автокомбинат доставляет около 22 тыс. т строительных материалов, в том числе более 3200 т кирпича, 5000 т железобетонных изделий, по 1500 т керамики и бетона, около 1000 т асфальта, более 6000 т песка – всего 20 наименований грузов. Годовой объем перевозок, выполняемый автохозяйством, превышает 6 млн т, а грузооборот – 132 млн ткм.

Справиться с таким большим заданием без четкой работы службы эксплуатации немыслимо. Здесь еще раз уместно подчеркнуть достоинства централизованных перевозок. Поскольку коллектив занимается только ими, имеется возможность еще до начала года получать от грузоотправителей данные о количестве и номенклатуре грузов, подлежащих транспортированию, и на основе этих данных предварительно планировать всю работу автомобильного парка с учетом максимального его использования, наилучшего обслуживания клиентуры. Кроме того, служба эксплуатации определяет количество и необходимые типы подвижного состава в соответствии с приказами-нарядами, высылаемыми сбытовыми организациями по каждому грузополучателю не позже чем за 5–10 дней до начала перевозки. Там указаны все объемы, сроки доставки по дням и сменам и т.д.

Контролируют выполнение суточного плана линейные диспетчеры, находящиеся на каждом грузообразующем объекте. Они организуют работу подвижного состава, систематически информируют автокомбинат о ходе вывоза, об остатках груза. Это позволяет службе эксплуатации своевременно вносить коррективы в составленную ею разрядку.

Перевозки песка планируют с применением математических методов на электронно-вычислительных машинах лаборатория линейного программирования Главмосавтотранса. Ежедневно автокомбинат получает от управления «Мосстройтранс» часть так называемых спланированных путевых листов. Благодаря этому облегчается работа отдела эксплуатации.

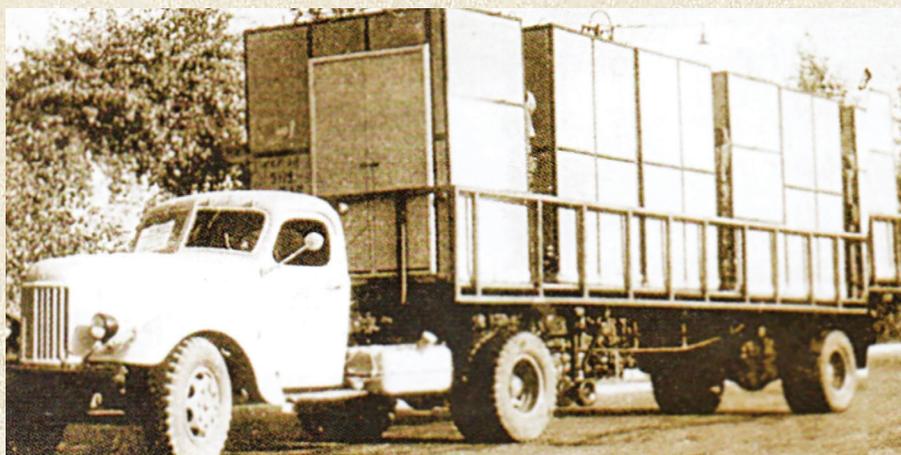
Коллектив нашего автохозяйства трудится в тесном контакте с теми предприятиями, которые он обслуживает. Судить об этом можно, в частности, по опыту сотрудничества автотранспортников с домостроителями.

Автомобили, выделяемые для них, работают строго по часовому графику, составленному с учетом технологии строительства домостроительным комбинатом № 1 совместно с нами.

Тягачи эксплуатируются с 2–3 оборотными полуприцепами-панелевозами каждый. Это позволяет применять маятниковую систему перевозок, монтировать здания непосредственно с колес, минуя приобъектные склады.

Большая часть панелей транспортируется в полной заводской готовности. За их доставку в срок и в полной сохранности отвечает автокомбинат.

Представляют интерес перевозки контейнеров с набором различных отделочных и сантехнических деталей и материалов на строительные площадки. В каждый

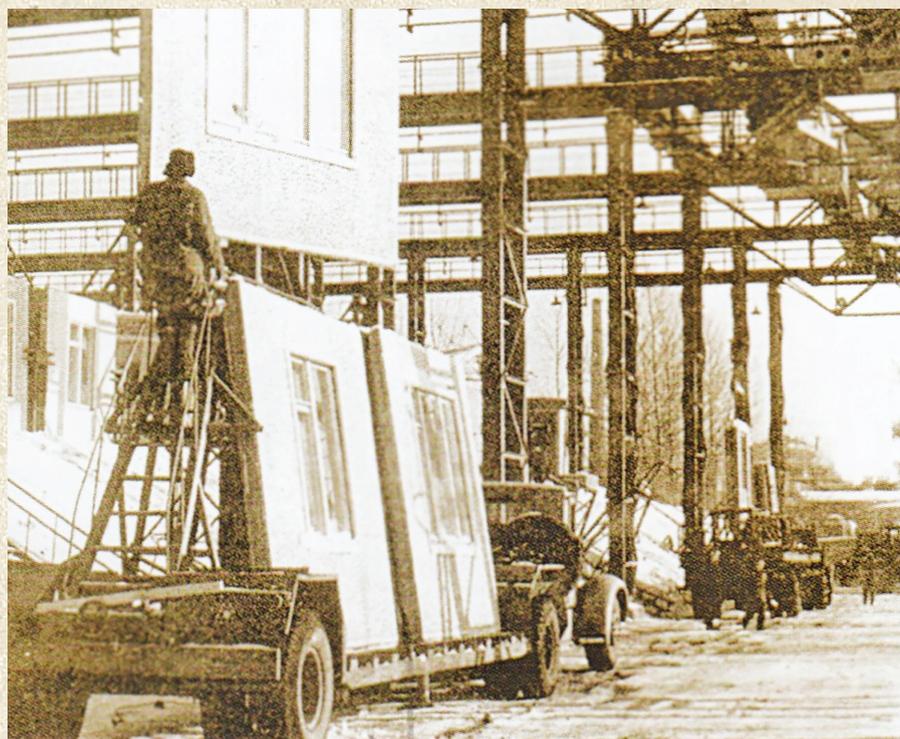


Автокомбинат № 1 – основной перевозчик строительных материалов от домостроительных комбинатов к месту возведения жилых зданий

такой контейнер домостроительный комбинат комплектует все необходимое для оборудования одной квартиры или этажа. Тем самым удается сократить расходы материалов и деталей, а также издержки на их доставку благодаря уменьшению времени на погрузочно-разгрузочные работы.

И еще об одном, на наш взгляд, важном условии улучшения обслуживания клиентуры. У нас находит все более широкое применение радиосвязь для диспетчерского руководства работой автомобилей на линии.

Централизация доставки строительных грузов неразрывно связана со специализацией подвижного состава. Почти все автомобили автокомбината, занятые централизованными перевозками, работают с прицепами или полуприцепами. Коллектив вынужден был создать своими силами ряд типов специализированного подвижного состава, всего свыше 250 единиц. Они предназначены для перевозки сантехнических кабин, железобетонных труб, личных панелей, раствора, железобетонных каналов, совмещенной кровли в горизонтальном положении, кирпича и других грузов. Об эффективности применения специализированного подвижного состава можно судить по такому примеру. На созданном в автокомбинате на базе автомобиля МАЗ-200В и самосвального полупри-



Бесперебойный транспортный поток конструкций, панелей и блоков будущих домов на стройплощадки Москвы

цепа 5215Б, автопоезде-керамзитовозе за одну езду доставляют по 45 м³ керамзита, тогда как на применявшемся ранее самосвале ЗИЛ-585 – всего 6 м³.

Предметом постоянной заботы коллектива автохозяйства является улучшение технического состояния парка. Здесь у нас еще много резервов. Взят курс на механизацию основных процессов технического обслуживания и ремонта подвижного

состава, специализацию производственных участков.

Например, шиномонтажный и шиноремонтный цехи оснащены двумя конвейерами для принудительного перемещения автомобилей, гайковертами для гаек колес, автоматическими установками для накачки шин. Оборудован конвейером и малярный цех.

Завершается строительство комплекса механизированной мойки, сушки и приемки автомобилей на трех конвейерных линиях. Он имеет инжекторные установки для очистки грязеотстойников и предусматри-

вает повторное использование воды для мойки.

Техническим обслуживанием и ремонтом руководит производственная диспетчерская, которая занимается учетом и контролем простоев автомобилей в ремонте, а также координирует работу профилактория, мастерских, промежуточного склада и отдела снабжения.

Организация технической службы в автокомбинате еще далека от со-

вершенства. Намечены и претворяются в жизнь меры для устранения ряда недостатков. Реконструируется зона технического обслуживания, предполагается перевести его на поток, а ТО выполнять в межсменное время.

Сейчас на одного ремонтного рабочего приходится четыре единицы подвижного состава. Этого мало. Мы рассчитываем, что производительность труда ремонтников уже в ближайшее время значительно возрастет.

Вот некоторые данные об экономических показателях работы автокомбината. Коэффициент использования парка составляет 0,810, режим работы подвижного состава на линии – 9,8–10 час. в сутки, себестоимость перевозок – 45 коп./10 ткм. Рост производительности труда опережает увеличение заработной платы шоферов на 4–5%.

Успех любого дела в конечном счете решают люди. В автокомбинате работает около 2700 человек. С 1964 г. коллектив борется за звание предприятия коммунистического труда. 10 бригадам, 38 экипажам, 2 звеньям, 32 шоферам уже присвоено высокое звание. Мы гордимся замечательными водителями В. Росляковым, награжденным орденом Ленина, В. Ничего, награжденным орденом Трудового Красного Знамени, тт. Барковым, Шафонским, Моревым.

Работники автохозяйства овладевают знаниями и повышают свою квалификацию. Сейчас 611 человек учатся в институтах, техникумах, школах рабочей молодежи и на курсах.

В коллективе созданы все условия для отдыха. Более 800 человек регулярно занимаются в спортивных секциях. Автохозяйство имеет базы отдыха в Крыму и в Подмосковье, лыжную станцию, зимний спортивный зал.

Водители, рабочие, инженеры, техники автокомбината в содружестве со строителями, не жалея своих сил, трудятся на благо общего дела, хотя, чтобы столица нашей Родины была еще краше и благоустроеннее».

Экономический эксперимент

Геннадий Леонидович с поставленными задачами справлялся настолько успешно, что именно Первому автокомбинату в числе избранных доверили проведение уникального по тем временам экономического эксперимента в рамках реализации так называемой косыгинской хозяйственной реформы, начавшейся в 1965 году. Председатель Совета министров Советского Союза Алексей Николаевич Косыгин лично курировал ход эксперимента. Геннадий Леонидович Краузе практически жил этим экспериментом, понимая, насколько выгодна предприятию экономическая и управленческая свобода. Конечно, при очень грамотном ведении хозяйства.

Эксперимент начался, и в том же 1965 году Краузе предлагает перейти на автокомбинат из Мосстройтранса первым заместителем директора по перевозкам и экономике Владиллену Вацлавовичу Колбуту – грамотному эксплуатационнику, экономисту, профессионалу высоко-

чайшего уровня. Его помощь в проведении эксперимента была неоценимой.

Уже через полгода после начала эксперимента производительность труда на Первом автокомбинате возросла в среднем на 30–35%, потому что работать с удвоенной силой стало вдвойне выгодно. Во-первых, 60% полученной прибыли теперь оставалось в ведении самого хозяйства. Эти деньги можно было направить на повышение зарплаты и выплату премиальных, на соцкультбыт. Просто так купить на эти деньги новую технику и оборудование не позволялось – систему фондирования реформировать никто не собирался. А фонды на текущий год планировались в конце года предшествующего. И все же с деньгами эти барьеры преодолевались проще. Материальное стимулирование на комбинате сделали не красивым лозунгом, приманкой, а реально работающим механизмом. Среднюю зарплату начальников филиалов, колонн, цехов и участков, инженеров и экономистов поставили в зависимость от средней зарплаты водителей и ремонтников, то есть руководители оказались заинтересованы в том, чтобы их подчиненные больше получали. Но для этого нужно было как следует постараться и создать для рабочего оптимальные условия труда. Наконец, более эффективной сделали систему планирования. Раньше водителю говорили: «На ДСК-1, Сидоров, сегодня поедешь». И всё. А теперь Сидоров ехал с конкретным заданием, причем уже было известно, какое расстояние надо ему проехать и сколько грузов отвезти. Водителю Сидорову говорили: «И сделаешь ты три ездки». А потом дотошно контролировали, сделал или нет. Если сделал – поощряли, нет – начальник колонны тряс бедного Сидорова, как грушу. А потом еще наверху трясали самого начальника колонны. Естественно, стали в большом количестве высвобождаться машины. ГЛ. Краузе просил у главка дополнительные объемы перевозок, и ему шли навстречу. Появилась дополнительная прибыль. Зарабатывать сотрудники Первого автокомбината стали очень хорошо.



Общее собрание коллектива Автокомбината № 1, где рабочие открытым голосованием решают вопрос распределения премий по цехам, 1965 г.

Краузе был просто окрылен. Он получил невиданную экономическую свободу.

В 1966 году директора Первого автокомбината среди других руководителей предприятий – участников эксперимента пригласили на заседание Президиума Совета Министров СССР, где рассматривались промежуточные итоги реформы. Выступление Г.Л. Краузе чрезвычайно заинтересовало советского премьер-министра Косыгина, который вел то заседание.

«Меня пригласили на заседание Президиума Совмина за три дня до его проведения, – вспоминал Краузе. Все эти дни до заседания я с помощниками тщательно готовился к выступлению, стараясь предугадать возможные вопросы Косыгина. Я старался подготовиться максимально широко. Мне казалось, главные итоги эксперимента заключаются не только в росте технико-экономических показателей, но и, главное, в изменении отношения всех категорий работающих, и прежде всего водителей, к своему делу.

Получив большие права для решения самых разнообразных вопросов, касающихся хозяйственной деятельности, руководство автокомбината постаралось распространить эти права, а следовательно, и ответственность на начальников всех рангов – конечно, в решении вопросов, входящих в их компетенцию. Так вот именно данное направление моего выступления, поскольку Алексей Николаевич попросил меня об этом, помогло не просто обрисовать ситуацию на комбинате в ходе проведения эксперимента, но и ответить на все его вопросы.

Оказалось, А.Н. Косыгин придавал большое значение не только таким факторам экономической реформы, как фондоотдача, производительность труда, прибыль. Он чрезвычайно заинтересовался ходом нашей социальной политики. Я говорил о том, что наш комбинат, имея уже несколько лет палаточную базу отдыха на Крымском побережье, приступил к проектированию и строительству фундаментальных зданий – столовой, клуба и жилых корпусов. Выступал я не 5 минут, как полагалось по регламенту, а 15. Мне очень приятно, что после моего выступления А.Н. Косыгин сказал, что мое выступление можно оценить не как директорское, а как выступление министра. А через несколько дней меня пригласили в одну из управленческих организаций Совмина, ведающих кадрами, и сделали целый ряд заманчивых предложений. Но я ответил, что чувствую себя директором предприятия и уходить отсюда не хочу».

Но, как известно, постепенно эксперимент начал тихо «умирать». Собственно, он и задумывался весьма половинчатым. Ну, как, например, Первый автокомбинат мог полностью реализовать условия своей экономической свободы, коль предприятия, которые он обслуживал, в число участников эксперимента не входили? На комбинате старались в массовом порядке использовать

большегрузный транспорт. Но для этого организации-казачику – тем же строителям – следовало позаботиться о том, чтобы сделать проезды на стройке для автопоездов. Но строителям-то от этого не было «ни горячо, ни холодно». Приходилось делать вдвое больше ходок. И так во всем. Уже в 1967 году согласно постановлению Госкомтруда комбинату установили фонд заработной платы сверху. А в 1968-м эксперимент «умер» окончательно: прокосыгинские силы и сам премьер проиграли сражение партийным консерваторам.

Впрочем, эксперимент все равно имел для Первого автокомбината огромное значение. В эти годы был заложен фундамент для дальнейшего перспективного развития.

Социальная составляющая

Геннадий Леонидович с молодых директорских лет понял, что в социальную составляющую инфраструктуры комбината нужно вкладывать столько же, как и в развитие производственной базы, если не больше.

На современном предприятии должна быть возможность быстро, удобно и недорого поесть, воспользоваться услугами хороших врачей, комфортно провести отпуск, заняться спортом. Г.Л. Краузе начал строить социальную базу своего предприятия одним из первых в стране.

«Если у водителя не будет возможности повозиться на даче, он потянется к алкоголю, – размышлял Геннадий Леонидович. – Если у него не будет нормальных жилищных условий, он не сможет восстановиться после трудового дня».

Он постоянно хлопотал о выделении и дачных участков, и жилья для своих сотрудников. Еще в 1958 году начал строить на комбинате спортплощадки. Затем занялся возведением пионерлагеря в подмосковном Голицыне. В 1959-м приступил к созданию базы отдыха в Отрадном.

Краузе всегда был максималистом. Останавливаться на достигнутом он не мог и не хотел. «Как было бы здорово организовать базу отдыха в Крыму», – загорелся идеей Геннадий Леонидович. Сказано – сделано. Он посылает в Крым своего заместителя Семена Бурда – подыскать подходящее место. Нашлось оно под Алуштой. Местный совхоз имел небольшой винзавод, у которого было отведено специальное место для мытья бочек. Земля здесь была твердой, как асфальт. Этот кусочек земли и отдали москвичам под строительство базы отдыха.

В 1961 году на алуштинской земле высаживается десант с Первого автокомбината. Сначала был создан небольшой палаточный городок. Зато на самом берегу моря. Постепенно своими силами эту территорию стали облагораживать. Не раз брал в руки лопату и сам директор. В результате московские транспортники построили двухэтажные благоустроенные корпуса, завезли огромное количество грунта и посадили на когда-то мертвой земле ивы, потом кипарисы и, наконец, цветы – целое



В спортивном зале Автокомбината № 1, 1984 г.



В столовой, 1984 г.

море роз. Конечно, столичные гости старались помочь чем могли совхозу, приютившему москвичей: на средства комбината купили краску и выкрасили старенькое здание местной больницы, передали автобус, на котором курсировали из Москвы в Алушту сотрудники Первого автокомбината.

Но в 1963 году кто-то написал в Комитет партийного контроля ЦК партии донос, мол, жирует Краузе, за народные деньги дворцы строит в Крыму, лучше всех жить хочет. Явились проверяющие. Как так? Кто разрешил и по какому праву? Землю получили? На каком основании? Покрасили больницу? Деньги потратили без разрешения. И где квитанции? Особенно привязались к подаренному автобусу – машине, которую проще было оставить, нежели перегонять обратно: того и гляди развалилась бы колымага по дороге.

«Это было очень тяжелое время для Геннадия Леонидовича, – вспоминала Фаина Владимировна. – Про-

веряющие являлись на комбинат восемь месяцев кряду. Представляете моральное состояние коллектива и в первую очередь директора? Непосредственной организацией хозяйственной деятельности в Крыму занимался Семен Яковлевич Бурд. Чтобы его не подставлять, Геннадий Леонидович собственноручно подписал все имевшиеся документы – поставил свою подпись впереди подписи Бурда. Вызвал огонь на себя. Комитет партийного контроля постановил: за «разбазаривание» средств и нарушение финансовой дисциплины уволить директора с занимаемой должности, исключить из партии и отдать под суд. Увы, самостоятельность в прошлые времена не приветствовали. Директор Краузе создал для работников автобазы практически бесплатный пансионат на берегу Черного моря. Во время отдыха они получали заряд бодрости, экономили свои денежные средства: путевка и питание – по льготной цене. Да многие ли тогда могли себе позволить отдохнуть в Крыму?

Пришел директор с заседания Комитета партийного контроля, где его обвинили во всех смертных грехах, сообщил обо всем жене. Утром встал и пошел на работу. Вскоре новость облетела весь комбинат. Представляете, весь Первый автокомбинат чуть не взбунтовался, узнав о том, что их директора обвинили и сняли. Обвинили в том, что он делал жизнь трудового человека лучше и комфортнее. Дошло до того, что водители комбината решили ехать целой колонной на Красную площадь и жать на клаксоны до тех пор, пока им не разъяснят, в чем действительно виноват Геннадий Леонидович. И это в 1963 году!

Тогда за опального директора заступился очень влиятельный по тем временам чиновник – первый секретарь Московского городского комитета партии Николай Егорычев. «Отдайте Краузе нам на поруки, – обратился Николай Григорьевич к партийным контролерам, – мы уж с ним сами разберемся, по-нашему, по-московски». Разобрались: вкатили выговор, который по обычаям тех лет должны были снять через год, что и сделали, причем чуть ли не под аплодисменты в полном смысле этого слова. Вот так оно было. Триумфальный директорский путь Геннадия Краузе отнюдь не был усыпан лишь лепестками роз и лилий.

Но часто ли вообще бывает так, что коллектив дружно вступает за своего руководителя? Геннадий Леонидович переехал с семьей в отдельную двухкомнатную квартиру лишь в 1958 году, уже имея десять лет директорского стажа. Фаина Владимировна вспоминала: «Однажды мне понадобилось перевезти домой тяжелое кресло. Водитель Миша помог перетащить кресло из машины в дом. "Миша, вы уж извините меня за то, что я вас эксплуатирую", – виновато сказала ему я. Тот вспыхнул: – "О чем вы говорите?! Да ведь ваш муж сотням наших людей помог получить жилье и дачные участки. Да для меня честь хоть чем-то ему помочь". Дорогого стоят эти слова».

Геннадий Леонидович прекрасно понимал, что от работника нужно требовать добросовестного и качественного выполнения своих обязанностей. Но для их выполнения его нужно снабдить всем необходимым.

Он говорил: «Хочешь, чтобы он содержал машину в порядке, выдели место для мойки, подведи воду под напором, обеспечь шлангами, да так, чтобы все работало. Искренне уважай коллегу, от которого хочешь добиться высоких результатов. Дай ему возможность после трудной смены принять теплый душ в комфортных условиях, переодеться, вкусно поесть, заняться спортом». В этом весь Краузе: человек, который считал безразличие преступным деянием по отношению к человеку.

Жизнь в движении

Геннадий Леонидович пришел с войны еще не оправившимся от ран. Последствия сильной контузии давали о себе знать. Напутствуя его, госпитальный врач сказал молодому офицеру: «Хочешь полноценно жить, не болей, – занимайся спортом, закаляйся, двигайся, не дай себе застаиваться». Для Краузе этот завет мудрого доктора стал руководством к действию на всю жизнь. Собственно, жизнь для него была в движении. Он не мог для себя помыслить остановки ни в жизни, ни в производстве.

«Для руководителя остановка и самоуспокоенность – это крах, – говорил он. – Только подумаешь о том, что добился успеха, что уже все знаешь, – и ты как директор себя исчерпал, потому что идти вперед надо всегда. Искать, двигаться, ошибаться, вновь искать».

Но движение для него всегда было и чисто физической потребностью. Фаина Владимировна говорит, что спортом он занимался всегда, в любом состоянии, молодым и старым, здоровым и больным. В молодости обожал волейбол. Строил площадки на предприятии, организовал местную команду. На Первом автокомбинате волейбол играли все. «Он сдружился с мужской волейбольной командой ЦСКА, – улыбаясь, вспоминала супруга Г.Л. Краузе. – Летом 1953-го, когда я ждала сына, мы на нашей «Победе» поехали в Крым. Я, естественно, на переднем сиденье. А на заднем поместились... чуть ли не пять-шесть армейских волейболистов. В Крыму эта команда вместе с Генной искала для себя подходящих соперников и всех обыгрывала». Потом он увлекся хоккеем. На комбинате строили хоккейные коробки. Директор играл увлеченно. Однажды во время игры ему выбили плечо. В хоккее он играть больше не смог, но «заболел» велосипедным спортом. Быстро овладел гоночным велосипедом и «заразил двухколесным» треть своих сослуживцев. «Знаешь, Фаина, из меня вышел бы неплохой гонщик, – произносил он, приходя домой после очередного ралли».

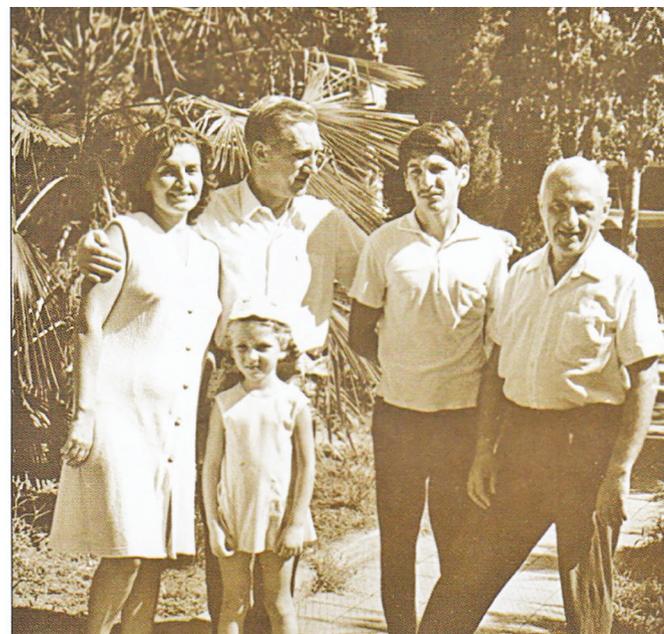
Отдыхать в классическом смысле слова он не умел вовсе. Отправляясь с семьей в отпуск в Прибалтику, непременно захватывал с собой пару гоночных велосипедов. В Крыму он, например, тотчас же по приезде создавал ве-

лосипедную команду или же подбивал людей на горные походы. А лыжи! Краузе ходил на лыжах всю жизнь. Вся его семья превратилась в лыжную команду.

Лыжи стали наряду с автомобильными гонками на грузовых машинах, картингом и велосипедом, «национальным» видом спорта на Первом автокомбинате. Он в буквальном смысле слова поднял на ноги двух своих близких друзей-фронтовиков, к 50-ти годам раскисших от ран и ранних инфарктов. Эти люди просто махнули на себя рукой. «Нет, врешь, не позволю, – кричал Краузе и тащил друзей за собой. – На лыжи, друг, болячки как рукой снимет». И ведь помог в самом деле. А сам?! Уже в последний год жизни Геннадию Леонидовичу поставили онколо-



Одно из увлечений молодости – мотоцикл. Геннадий Краузе за рулем «Харлея», 1946 г.



Крым. Геннадий Леонидович с семьей – женой Фаиной Владимировной, сыном Андреем, дочерью Машей. Справа – С.Я. Бурд. 1972 год

гический диагноз. Начали лекарственный курс – он почувствовал себя лучше и в марте снова встал на лыжи. В 77 лет. Врачи раз водили руками: «Мы такого еще не видели», – уверяли они. В честь Краузе назван лесной проспект на лыжных трассах Красногорска с установленной мемориальной плитой, где сказано, что в период с 1960 по 2002 год, Геннадий Леонидович пешком и на лыжах прошел здесь более 100 тыс. км.



«Движение – жизнь!» С дочерью Машей, 1971 г.

Ну а про его пешие подвиги вспоминают все. Шесть раз в неделю, поскольку субботу всегда считал для себя рабочим днем, на протяжении почти 50 лет Краузе ходил на работу пешком. Последние 35 лет он жил в центре города, на 2-й Миусской улице. Вставал в 5 утра, тихонько проходил на кухню, выпивал чашку кофе и... на своих двоих через Лесную улицу, дворами, мимо ипподрома шел в Мневники. «Дистанция проверена многократно, – повторял он, – это семь километров четыреста метров». Он преодолевал этот путь в среднем за 60–75 минут.

На работу приходил где-то без четверти семь, когда заканчивали вахту водители, вышедшие в третью смену, и начинали работу «первосменники». Взягал пешком (лифта не признавал!) на четвертый этаж, мыл лицо и руки и садился за письменный стол.

Так он жил, так работал. Возглавлял Центральный совет лыжного спорта страны, был президентом прославленной хоккейной команды «Спартак» (Москва), дружил со всеми прославленными спартаковскими асами, начиная с братьев Майоровых и Старшинова, Якушева и Шадрина.

Л.Г. Краузе никогда не курил и в первой половине жизни практически не употреблял спиртного. Он шутил: «На фронте ребята ждали меня с задания с особенным нетерпением. Почему? А вы как думаете? Мне же, как и всем, полагалась дневная пайка водки – 200 грамм. Но я же не пил. То-то ребята радовались». По молодости, отмечала Фаина Владимировна, когда они ходили в гости, Краузе ставил подле себя специально припасенную бутылку сухого вина и делал вид, что пригубливает. Гораздо позднее он «научился» поддерживать компанию, но пользовался для этого небольшим количеством водки или виски. Геннадий Леонидович блестяще водил машину, но даже мысли сесть за руль подшофе у него не возникало. Он был беспощаден к водителям, позволившим себе принять на грудь на рабочем месте. Обнаружит где-нибудь на территории комбината или филиала непорядок – такой разнос устроит, что мало не покажется.

Г.Л. Краузе ценил людей, но никогда не был, что называется, рубахой-парнем.

Умел держать дистанцию, хотя поддерживал уважительные отношения с людьми, среди которых был главный инженер Борис Юрьевич Штерн.

Кстати, Фаина Владимировна стала свидетелем одного весьма примечательного события. Как-то еще в 70-х годах прошлого века на комбинат приехала делегация венгерских автотранспортников. Представляя своих коллег, Геннадий Леонидович показал на еще совсем молодого главного инженера Бориса Штерна: «Вы приглянитесь к нему, это будущий директор». Ведь так и случилось, но спустя четверть века.



Г.Л. Краузе с игроками прославленной хоккейной команды «Спартак» (Москва), 1990-е годы



Сотрудники ОАО «Первый автокомбинат» и родственники Г.Л. Краузе у стелы «Проспект Краузе» на лыжне в Отрадном

Слово коллегам и соратникам Г.Л. Краузе

**Штерн Борис Юрьевич,
главный инженер Автокомбината № 1,
директор – преемник Г.Л. Краузе**

Более 50 лет Борис Юрьевич Штерн проработал на Автокомбинате № 1 и 30 из них с Геннадием Леонидовичем Краузе. Родился он в 1939 году в городе Харькове, но в начале войны семья перебралась в Ташкент да так там и осела. Будучи студентом Среднеазиатского политехнического института, где было отделение автомобильного транспорта, Борис, как лучший по успеваемости на курсе, проходил преддипломную практику на Первом автокомбинате в Москве. Тогда, в 1963 году, как раз открывали шиномонтажный цех. Смекалистому студенту поручили сделать конструкцию редуктора для станда очистки дисков колес. Он справился с непростым заданием, причем неплохо. Во всяком случае, уже устроившись на автокомбинат, обнаружил, что станд по-прежнему работал. Лет через пять он побывал на комбинате еще раз: Штерна посылали в командировку на ВДНХ, по старой памяти зашел к коллегам, которые не только радушно встретили узбекского гостя, но и подарили комплект рабочих чертежей для гайковертов гаек колес. Чертежигодились: на родной базе умельцы сделали несколько гайковертов и многие годы пользовались ими.



Борис Юрьевич Штерн

Получив диплом инженера, молодой специалист в 1963 году по распределению попал механиком на 11-ю ташкентскую автобазу республиканского Минстроя. По тем временам хозяйство было крупное – порядка 300 машин. А вот с высшим образованием он оказался один.



Смотр научно-технической организации труда на автокомбинате



Беседа Г.Л. Краузе с участниками смотра

В 1966 году Геннадий Леонидович Краузе выезжал в Ташкент, восстанавливаемый после сильного землетрясения, для создания филиала автокомбината. Тогда же Борис Штерн, будучи уже главным инженером местной автобазы № 11, познакомился с москвичами, работавшими в созданном Краузе филиале. Знакомство их было не только при-

ятным, но и полезным. В Ташкент тогда стали приходиться новенькие ЗИЛы-130. Но при этом запчасти достать было невозможно. К примеру, выйдет из строя прокладка головки блока, и всё – машина становится на прикол. У автоколонны с Первого автокомбината такие запчасти, конечно, водились. Так и кооперировались.

В 1969 году Борис Штерн переехал в Москву. Поначалу работал начальником отдела в Центральном бюро по внедрению новой техники на автомобильном транспорте Минавтотранса, поездил по командировкам. Но не сошлось – тянуло к практической деятельности. И тогда вновь пришел на Первый автокомбинат. Он уже достаточно знал о хозяйстве Краузе, но не мог не поражаться тому, как отличается автокомбинат от других автохозяйств. Прежде всего, великолепным техническим оснащением, ремонтной базой, культурой ремонта. Краузе встретил Штерна приветливо, расспросил о предшествующей работе, достижениях и предложил: «Давай в техотдел, начальником». Это было 20 октября 1970 года.

«Мне кажется, я быстро адаптировался на Первом автокомбинате, – рассказывает Борис Юрьевич. – Много здесь было внове. Что нравилось – четкость, организованность. Оперативки, проводимые Краузе, жесткие и строгие, но лаконичные и без всякой демагогии. "Меньше рассуждайте, больше делайте", – призывал Геннадий Леонидович».

Техотдел оказался в гуще событий. К примеру, Штерну сразу же пришлось заниматься проектированием и строительством очистных сооружений. Но главное, в ведении отдела находились вопросы, связанные с реализацией на практике различных технических новшеств, новаторских изобретений ученых.

Прежде всего это касалось совершенствования технологии ремонтных работ, оснастки. Именно Краузе стал инициатором проведения на комбинате смотров производства. Естественно, начальник техотдела среди прочих руководителей отвечал за организацию этих смотров. А началось-то все с того, что потребовалось навести марафет ввиду визита представительной иностранной делегации. Причем требовалось не просто подчистить и подкрасить рабочие места в цехах – они и так находились в полном порядке. Дирек-

тор предложил проявить смекалку и каким-то образом реорганизовать эти самые рабочие места, с тем чтобы они стали удобнее, рациональнее, эстетичнее. Затем проверили, как исполнено задание, и поразились тому, сколько было сделано и с каким вкусом. Геннадий Леонидович решил, что рабочих и инженеров надо поощрить.

Тогда же постановили: пусть такого рода нововведения называются смотрами научно-технической организации труда и культуры производства. А проводиться они должны дважды в год. Как и все, что претворялось в жизнь на Первом автокомбинате, эти смотры оказались чем-то абсолютно новым для страны, а уж для автомобильной отрасли тем более.

«Смотры никогда не были для нас самоцелью, – поясняет Борис Юревич. – Каждый раз мы ставили перед службами комбината конкретные и полезные задачи, определяли направление деятельности.

Например, предлагалось реконструировать оборудование в шиномонтажном цехе или повысить качество труда, увеличить производительность, заняться улучшением условий труда, экономией запчастей и материалов, повышением качества ремонта. У всех требовали конкретные планы: кто и что собирается делать. Опять же не ради галочки: под эти планы делались чертежи, цеха и подразделения снабжались необходимыми материалами.

Каждые полгода, обычно в субботу, устраивался обход как центральной базы, так и филиалов. В «инспекционном десанте» принимал участие весь актив Первого автокомбината – человек 80–100. Причем заходили в каждый цех, проверяли каждое рабочее место. Поначалу кто-то мог отмахнуться: «А у нас ничего не сделано, текучка заела».

Это был всеобщий позор. Краузе возмущался: «Да такие люди вообще не должны работать на комбинате. Они же стоят на месте». Потому что он-то сам всегда шел вперед и впе-

ред. Стоять на месте для него значило откатываться назад. Итак, специальная комиссия тщательно проверяла, действительно ли предложенное бригадой, цехом, мастером, водителем новшество функционировало, в самом ли деле оно полезно. Конечно, не обходилось без показухи, когда что-то делалось формально, тая-ляп, лишь бы отстали. Впрочем, показушников было не слишком много: кому же хочется оказаться «на лобном месте»? После подведения итогов определяли победителей. Лауреатов неизменно награждали. Особенно отмечали успехи и инициативы молодых. «Не вздумайте кого-нибудь не заметить, – говорил Краузе, – на всю жизнь отобьете охоту к изобретательству и совершенствованию». Представляете, в то время всеобщего потребительского дефицита, когда даже китайские кеды считались последним пискком моды, за первое рацпредложение молодому умнику презентовали ...кроссовки производства фирмы «Адидас»! И Краузе вручал их лично.

Нашим смотрам уже более 50 лет. Я считаю, они стали чуть ли не визитной карточкой нашего фирменного стиля работы. Нередко к очередному смотру кто-то «выдавал на-гора», просто нечто уникальное. Помню, ныне покойный слесарь цеха новой техники Котов целый год в одиночку создавал полный автомат для сверления тормозных накладок автомобилей МАЗ. Это было поразительное изобретение. В бункер аппарата закладывались наклейки: одно нажатие кнопки – и готово. Ничего подобного нигде и близко не было. Мы аж ахнули, увидев, как работает этот прибор, и приняли решение присвоить Котову звание суперлауреата. А знаете, ведь этому автомату уже почти 40 лет. Он стоит в цеху на прежнем месте и до сих пор исправно работает! И таких примеров немало».

Надо полагать, Краузе быстро разглядел в Борисе Штерне единомышленника. Во всяком случае, уже через год он назначает 32-летнего специалиста заместителем главного

инженера, то есть он работал с Геннадием Леонидовичем долгие годы в одной связке, близко наблюдал методику, систему его работы.

Традиция проведения смотров остается по сей день и дает ощутимую прибавку в деле оснащения производства современным гаражным оборудованием.

На вопросы, в чем же тайна успеха Краузе, и почему его Первый автокомбинат действительно был первым не на словах, а на деле, Борис Штерн ответил так:

«Понимаете, это был чрезвычайно целеустремленный человек и имел поразительное, уникальное чутье на все новое и прогрессивное. Кажется, только разговоры пошли о каком-то новшестве, быть может, одна-другая статейка в специальном журнале промелькнет, лишь начинает появляться концепция направления, а у него она уже зародилась! Причем это касалось самых разнообразных направлений деятельности. Я бы сказал, что Геннадий Леонидович обладал беспрецедентной интуицией. Как он угадывал? Но ведь непременно попадал прямо в десятку. К примеру, возьмем такой важный элемент нашей работы, как диагностика. Понятно, что в 70-х годах прошлого века технологии диагностики только-только начинали разрабатываться учеными-теоретиками. О практическом внедрении пока речи не велось. Но Краузе как-то вызвал меня, четко обосновал задание: «Занимайтесь, работайте, связывайтесь с МАДИ. Это надо делать уже сейчас». И мы за довольно короткий срок создали действующую диагностическую линию, которую тотчас же внедрили на производстве. В очередной раз впервые на действующем предприятии. Краузе приглядывался к нашему детищу, предупреждал: «Только не вздумайте брать в лоб всё, что вам говорят: сомневайтесь, проверяйте, предлагайте собственные подходы». И мы старались. Мы изменили подход специалистов МАДИ к разработке нашей диагностической линии и, как показала практика, были правы.

То же самое касается и системы автоматизации управления производством. Ну кто, казалось бы, в конце 60-х – начале 70-х, кроме высокообразованных ученых, работающих на закрытые секретные ведомства – «ящики», как их тогда называли, имел представление о том, что такое ЭВМ? Но ведь Краузе почувствовал: пора. Именно он инициировал, несмотря на возражение многих, работу по созданию АСУ на Первом автокомбинате. И по тем временам это было неслыханно!

А ЭПАХ, созданный еще в 1964 году, – уникальная лаборатория, названная сугубо прагматично – экспериментально-производственное автомобильное хозяйство? Ведь проблема долговечности работы автомобилей стояла очень остро. Как продлить им жизнь? Как-то Краузе пришла в голову идея: а почему бы на комбинате в рамках реального крупного автотранспортного производства не проследить, когда именно и по какой причине машины выходят из строя и как этим процессам воспрепятствовать? Вот тогда и зародилась многолетняя

прочная и очень полезная для всех дружба – сотрудничество Первого автокомбината с Минским автомобильным заводом, ЗИЛом, Ярославским моторным заводом, НАМИ и МАДИ.

В самом деле, рассуждал Краузе, где, как не у нас, и заводчане, и ученые смогут наглядно систематизировать опыт эксплуатации автомобилей в условиях повышенных нагрузок. А на основе этих наблюдений можно будет выдавать производителям практические рекомендации. Но ведь такие вещи в то время решались на уровне Совета Министров. Краузе «пробил» создание лаборатории – ЭПАХа – при НАМИ и разместил ее на комбинате, создал все условия для работы. ЭПАХ функционировал многие годы. Десятки лет заводы-изготовители грузовых машин получали объективную информацию о работе узлов и агрегатов автомобилей, заменяли их, доводили до ума. Фактически каждая новая машина, поступавшая на комбинат, предварительно обследовалась, проверялось качество сборки. И до самого списания машины

эпоховцы внимательно следили, как она вела себя на линии. Интересная деталь: без заключения экспертов ЭПАХа новым грузовым автомобилям не присуждался «Знак качества». А этот знак, между прочим, позволял прибавить к цене новой модели не менее 10–15 процентов дополнительно!»

В 70-х годах прошлого столетия именно на Автокомбинате № 1 родилось знаменитое движение трехсоттысячников, которое со временем подхватила вся страна. Инициативу «краузецев» поддержал даже ЦК партии. Мало того, что Первый автокомбинат предложил эксплуатировать машину до капитального ремонта с пробегом 300 тысяч километров. Важно было, что при этом предполагался нормированный расход запчастей, поскольку в противном случае в почине не было бы смысла. В самом деле, если менять запчасти каждый день, то машина без капремонта и миллион километров, пожалуй, пробежала бы. Но ведь на Первом автокомбинате движение патронировал все тот же ЭПАХ, то есть еще в 70-х Первый автокомбинат фактически стал советской научно-экспериментальной базой для доводки эксплуатационных свойств грузовых автомобилей, выпускаемых автопромом.

Не забыл упомянуть Б. Штерн и о главных парадах, проводимых в Советском Союзе 1 Мая и 7 ноября. Вся страна, весь мир наблюдали за торжественными мероприятиями на Красной площади. За транспортировку различных транспарантов гигантского размера отвечал, естественно, Краузе.

Борис Штерн вспоминает: «Да, скажу вам, такими нервами давалось проведение каждого парада, таким напряжением. Я ведь по поручению директора контролировал весь процесс подготовки к параду. Давайте вспомним последний парад 1 Мая. Пренеприятный случай тогда произошел. Как всегда, рано утром мы перегнали машины с Васильевского спуска к Александровскому саду. Огородили их, выставили охрану.



ЗИЛы Автокомбината № 1 на Красной площади, 1971 г.

Наш панелевоз, весь увешанный флагами, стоит «спиной» к Историческому музею. На нем закреплен транспарант. Наступает наш «выход». Звучит музыка, надо двигаться. Водитель включает двигатель, и... задние колеса панелевоза не двигаются. Явно ощущается запах гари. А Краузе стоит далеко впереди и не видит, что происходит. Он энергично машет рукой, мол, давай, чего ждешь? На машине техобслуживания, находящейся тут же, дежурил один из наших лучших водителей, последний чемпион СССР по автокроссу Смирнов. Он мгновенно лег на брусчатку и подлез под машину. До сих пор никто понять не может, как он умудрился переломить голыми руками латунную трубку, идущую на тормозную камеру (два конца этой трубки были закреплены). Но колеса вдруг начали вертеться. Я вытаскиваю из-под машины Смирнова. Панелевоз отправляется к площади и благополучно выполняет свою важную парадную миссию. Мы с Краузе обходим трибуны сзади, направляясь к Васильевскому спуску. Надо проверить, что случилось, ведь панелевоз-то, естественно, был новый.

Оказалось, подкачал дюралюминиевый тормозной кран. Абсолютно новый, он, судя по всему, 2–3 года пролежал на складе, и, очевидно, корпус его изнутри начал корродировать. Вот его немного перекосило и заклинило. Как это можно было предвидеть, как предотвратить? Да никак. Но если что, никто бы не стал разбираться – оргвыводы последовали бы незамедлительно.

В 1975 году Краузе назначает Бориса Штерна на должность главного инженера, а в 2002 году Борис Юрьевич Штерн стал генеральным директором автокомбината №1 имени Краузе.

В завершение нашего разговора он ответил еще на один главный вопрос: «В чем же заключается успех Первого автокомбината?»

Он сказал так: «Мы строили филиалы и постоянно экспериментировали. Мы не упускали из виду практически каждую машину. Мы постоянно искали возможности улучшения системы ремонта, всячески поощряли рационализаторов. Социальная сфера была для нас предметом постоянных забот. Но главное все же, я считаю, это сформированный Геннадием Леонидовичем еще в 1970-х годах костяк среднего звена комбината, его фундамента. Я говорю о начальниках филиалов, цехов, колонн, участков. Об организаторах производства на всех уровнях.

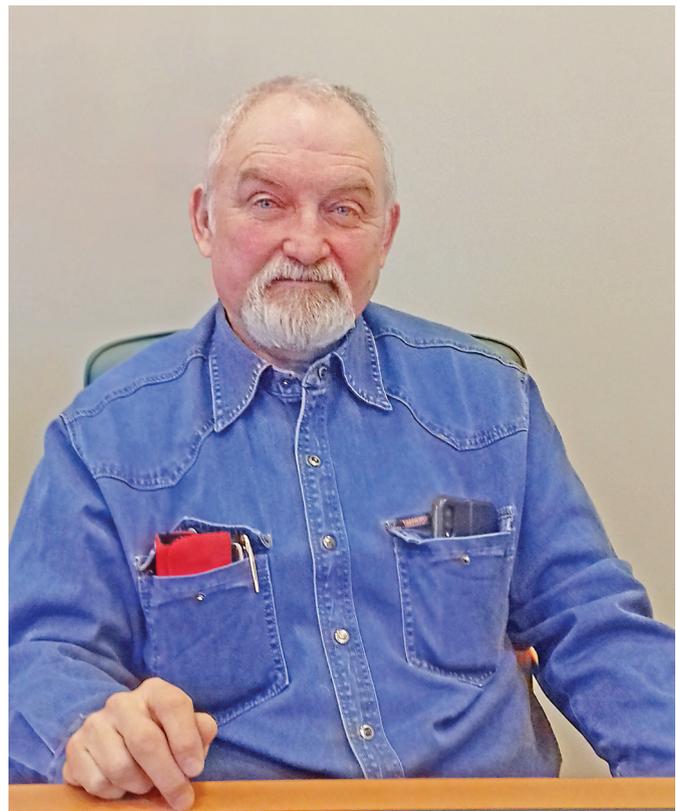
Да, Геннадий Краузе выстроил настоящую систему – эффективно действующую и способную самосовершенствоваться.

Вы только вдумайтесь: Первый автокомбинат шел отдельной строкой в grossбухах Госплана по показателю «получение автомобилей»! Например, Министерство транспорта Киргизии, Мосгорисполком и тут же рядом Автокомбинат № 1! Мы объездили множество стран, в том числе высокоразвитых – Японию, Германию, Шотландию, и знакомились с организацией работы местных автохозяйств. Смело могу утверждать: практически ни в

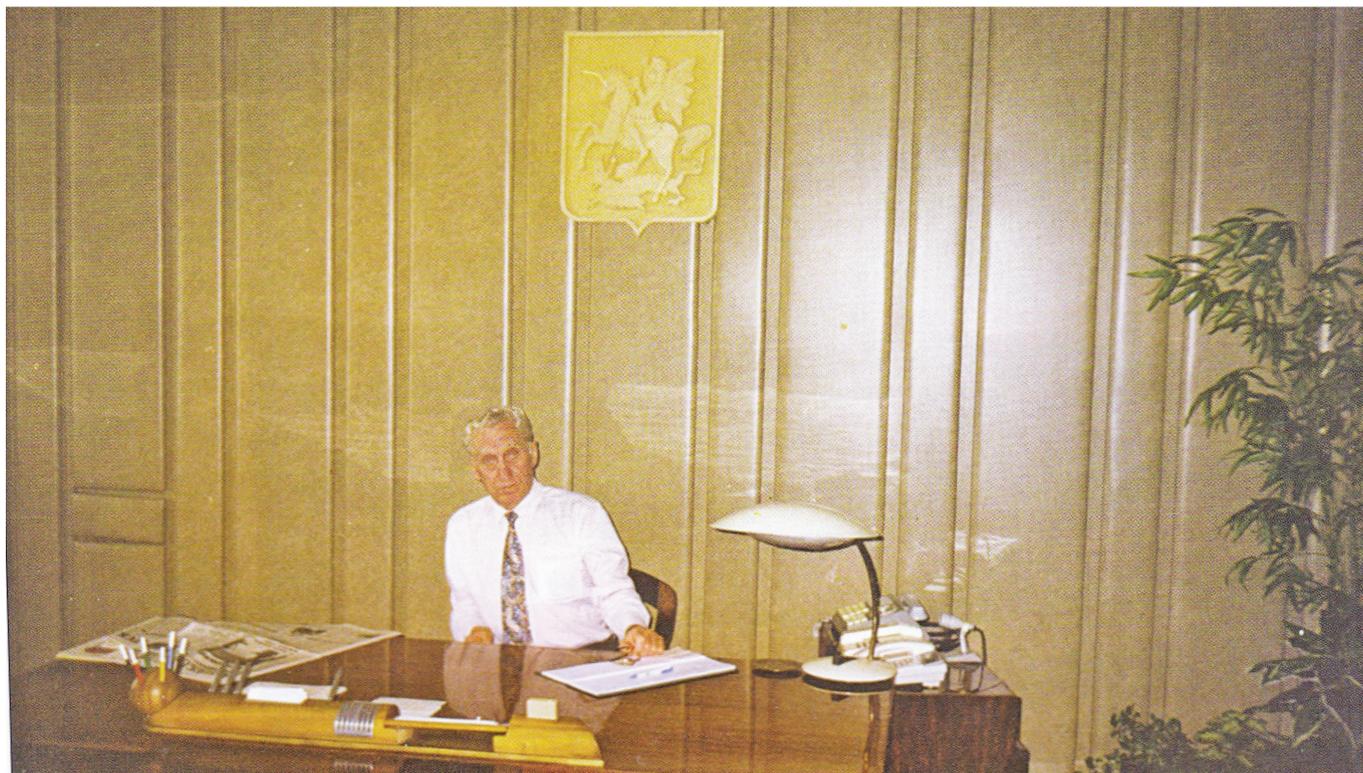
чем мы не уступали, а во многом даже превосходили их. Нас называли постоянно действующей школой автомобильного транспорта».

Во время подготовки данной публикации также состоялись встречи с **Конищевым Николаем Васильевичем, работником Автокомбината № 1 с 1974 г., Златиным Павлом Андреевичем, руководителем «Мосавтотранс» с 1989 по 2002 гг., Приходько Вячеславом Михайловичем, ректором Московского автомобильно-дорожного института с 2001 по 2016 гг., Шуриковым Александром Леонидовичем, председателем Московской городской организации профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства с 1988 г.** Они поделились своими воспоминаниями о первом директоре Автокомбината № 1, рассказали о сложившихся с ним отношениях, отметили личные качества Геннадия Леонидовича, характеризующие его как ответственного руководителя, заботящегося о трудовом коллективе, ветеранах производства, молодом поколении автотранспортной отрасли. Проведенные во время встреч беседы оказались насыщенными на события уже минувших лет, но бережно хранящимися в памяти коллег и соратников Г.Л. Краузе. В рамках данной статьи изложим фрагменты этих бесед.

Конищев Николай Васильевич всю свою трудовую деятельность посвятил Первому автокомбинату. Был



Николай Васильевич Конищев



Г.Л. Краузе в рабочем кабинете, 1997 г.

сначала учеником водителя, затем трудился водителем грузовика. Отслужив по призыву два года в армии, вернулся на работу в родное предприятие, поступив в этот же год на вечернее отделение Московского автомобильно-дорожного института. После его окончания, во время руководства автокомбинатом Г.Л. Краузе, работал начальником филиала № 16, а затем филиала № 4.

Во время беседы Н.В. Конищев отметил, что Геннадий Леонидович постоянно находился в контакте с трудовым коллективом, осуществляя каждый день на автокомбинате обходы, общаясь с водителями и ремонтными рабочими напрямую. Учитывая, что заработная плата слесарей была поменьше, чем у водителей, директор принял решение о выдаче рабочим ремонтных зон тало-

нов на питание в столовой автокомбината – именно талонов, а не денег, считая, что они должны полноценно питаться каждый день.

Когда Николай Васильевич был начальником автоколонны, то принимал участие в проводимых Г.Л. Краузе еженедельных оперативных совещаниях, где осуществлялся анализ поставленных перед предприятием задач, совместно решались возникающие проблемы, определялись действия на перспективу. Участники совещаний, как правило, не ждали хвалебных слов в свой адрес, но если их имя не было упомянуто в негативном свете, то это расценивалось ими как высшая похвала их работы.

Обратил внимание Н.В. Конищев и на любовь Геннадия Леонидовича к спорту, особенно лыжному, он сумел привить симпатию к этому виду спорта всему коллективу. В проводимых автокомбинатом соревнованиях в подмосковном доме отдыха в Отрадном дружно участвовали работники предприятия вместе со своими семьями. Даже для дошколят была определена специальная трасса,



База «Отрадное». На старте. Геннадий Леонидович Краузе – участник лыжных гонок по номером 38 – с сотрудниками автокомбината, начало 1990-х годов

длиной 500 метров, на финише которой все ребяташки получали специально приготовленные призы. Геннадий Леонидович обязательно принимал участие в спортивных праздниках, становясь на лыжи на более длинные дистанции, показывая пример в силе и выносливости в преодолении лыжных трасс.

Николая Васильевича по праву можно назвать потомственным работником Первого автокомбината. Его отец, Василий Николаевич, трудился здесь же – водителем, с 1955 года, проработав за рулем грузовика около 30 лет. Из слов отца, Николаю Васильевичу стало известно, что на заре образования автокомбината, когда автомобили рано утром выезжали за ворота предприятия практически все сразу, один за другим, на пункте пропуска их провожал сам директор – Краузе Геннадий Леонидович, желая каждому водителю счастливого пути, тем самым заряжая их хорошим настроением на весь день.

Но, как подчеркнул Николай Васильевич, забота Г.Л. Краузе о работниках выражалась и в возможности получения ими жилья. Проработав на предприятии 10 лет, они могли не только получить квартиры, но и в дальнейшем улучшить свои жилищные условия, например, в случае увеличения количества членов семьи или по мере подрастания детей. Многие ветераны до сих пор проживают в этих квартирах, вспоминая добрым словом первого директора автокомбината.

По словам Н.В. Конищева, Геннадий Леонидович обладал даром руководителя, передавая свое вдохновение трудовому коллективу, реализуя на деле принцип «Делай как я».

Во время разговора о первом директоре Автокомбината № 1 **Златин Павел Андреевич** сказал, что ему посчастливилось работать с Г.Л. Краузе много лет. Он подчеркнул, что Геннадий Леонидович – создатель и руководитель самого эффективного и социально-привлекательного предприятия в сфере грузового автотранспорта не только в нашей стране, но и в мире. В подтверждение своих слов он добавил, что был свидетелем, когда иностранные делегации из Японии, Англии, Франции и США, посетив автокомбинат, не могли поверить в то, что это действующее предприятие.

На автокомбинат постоянно приезжали перенимать опыт автотранспортники из многих уголков нашей страны, здесь находилась опытно-эксплуатационная база, были созданы лучшие условия для технического обслуживания большегрузных автомобилей. Первый автокомбинат сотрудничал с Минским автомобиль-

ным заводом, Зааводом имени Лихачева, другими предприятиями, а также с Московским автомобильно-дорожным институтом.



Павел Андреевич Златин

Г.Л. Краузе настойчиво добивался комплексного развития автокомбината, одновременно решая задачи наращивания производственно-технических мощностей, роста автопарка, расширяя и модернизируя зоны технического обслуживания автомобилей, внедряя компьютерные системы для эксплуатационной работы, учета и анализа эффективности деятельности всего предприятия в целом.



Смотр новой техники на автокомбинате, 2000 год

Не менее важна уникальность масштаба социального развития предприятия, где создавались необходимые условия работникам, чтобы они могли повышать свою квалификацию, обучаться в техникумах и институтах.

На автокомбинате организовывались конкурсы на звание лучшего по профессии среди водителей и ремонтных рабочих, ставшие, по сути, настоящими праздниками труда, где участники демонстрировали свое профессиональное мастерство.

И за всем этим стоял человек, сумевший создать вокруг себя команду, без которой Первый автокомбинат не был бы первым.

«Г.Л. Краузе – человек-глыба, с уникальным масштабом и глубиной понимания развития предприятия. Это легендарный директор, заслуженно отмеченный наградами города Москвы и государства. Но за всеми высокими званиями и наградами стоят десятилетия напряженного труда, уникальные достижения в области грузового автомобильного транспорта нашей страны, – подытожил П.А. Златин».

О сотрудничестве Московского автомобильно-дорожного института и Автокомбината № 1 рассказал ректор МАДИ **Приходько Вячеслав Михайлович**, возглавлявший высшее учебное заведение с 2001 по 2015 гг. Будучи студентом института, аспирантом, проректором, а затем и ректором, Вячеслав Михайлович не понаслышке знает о становлении отношений Первого автокомбината и МАДИ, получивших основное свое развитие во время руководства ВУЗом с 1961 по 1982 гг. Леонидом Леонидо-



Вячеслав Михайлович Приходько

вичем Афанасьевым – основателем факультета «Организация перевозок и дорожного движения».

Впервые Вячеслав Михайлович познакомился с Г.Л. Краузе, когда, работая в приемной комиссии МАДИ, зашел для решения административных вопросов в кабинет ректора Л.Л. Афанасьева. В то время там находился Геннадий Леонидович. «Как сейчас помню, – вспоминает В.М. Приходько, – рядом с рабочим столом ректора стоят два глубоких кресла зеленого цвета, в одном из которых сидел директор Первого автокомбината, а в другом – ректор МАДИ. Эти кресла, находящиеся в настоящее время в музее нашего университета, с моей точки зрения, способствовали проведению творческой откровенной беседы о разных сторонах жизни. Вопросы, которые обсуждались, были связаны в том числе и с видением того, как нужно готовить инженерные кадры, чтобы они удовлетворяли запросам автотранспортных предприятий».

Геннадий Леонидович был глубоким специалистом, который формулировал представления о молодых выпускниках автодорожного института того периода. По словам В.М. Приходько, Леониду Леонидовичу нравилось беседовать с Г.Л. Краузе, несмотря на то что оба были очень занятыми людьми. Когда Геннадий Леонидович появлялся в МАДИ, это было сигналом для тех, кто приходил в приемную Л.Л. Афанасьева, что ректор освободится не скоро, поскольку за дверью его кабинета шла заинтересованная и полезная для обеих сторон беседа, обсуждались различные вопросы, в том числе практического обучения на Первом автокомбинате. Во время прохождения студентами института практики на Автокомбинате № 1 Геннадий Леонидович, несмотря на свою занятость, всегда находил время для встречи с ними, давая молодым людям своеобразную путевку в жизнь.

Бывая в стенах МАДИ, Г.Л. Краузе интересовался успехами в учебе работников Первого автокомбината, которые решили получить высшее образование, отслеживал их судьбу, многие из них после окончания института, продолжали работать на автопредприятии.

Леонид Леонидович Афанасьев с особым уважением относился к Геннадию Леонидовичу Краузе, всегда внимательно выслушивал его мнение по любому вопросу, включая подготовку молодых специалистов для автотранспортной отрасли. «Мне неоднократно приходилось наблюдать за разговором двух авторитетнейших людей. Аналог таким контактам в МАДИ привести трудно», – подчеркнул В.М. Приходько.

Шуриков Александр Леонидович, по профессии инженер-механик, в начале своей трудовой деятельности был заместителем директора по эксплуатации автобусных парков «Мосгортранс», во время проведения Олимпиады-80 возглавлял службу эксплуатации олимпийского автобусного парка, после этого стал директором Автобусного парка № 14.

А.Л. Шуриков, говоря о Первом автокомбинате, как самом передовом предприятии в сфере грузовых автопе-



Александр Леонидович Шуриков

ревозок, рассказал, как с представителями других автопредприятий «Мосгортранс» ездил на автокомбинат для ознакомления с новыми технологиями, внедренными на производстве. На автокомбинате был рационально, с применением средств малой механизации, организован труд ремонтных рабочих. Поражали своим внешним видом и обустройством бытовые помещения, которые казались коллегам дворцами.

Более тесно Александр Леонидович стал общаться с Г.Л. Краузе, когда перешел на работу в московский горком профсоюза. Отраслевой профсоюз возглавлял тогда Лев Афанасьевич Яковлев, который был другом и соратником Геннадия Леонидовича. Профсоюз работников автомобильного транспорта и шоссейных дорог проводил различные мероприятия, в которых принимал участие и директор Первого автокомбината.

«Отличительная черта Г.Л. Краузе, – говорит А.Л. Шуриков, – это любовь к человеку труда. Он заботился о нем». В клубе на территории автокомбината проводились торжественные мероприятия, на которых не забывали чествовать ветеранов предприятия. Работала столовая, выделялись дотации на питание. Функционировала прекрасная библиотека. Работники активно занимались спортом, была даже своя футбольная команда, которая на соревнованиях постоянно занимала призовые места, причем без привлечения подставных игроков. Особое внимание уделялось лыжному спорту. После ухода из жизни Геннадия Леонидовича на лыжне в Отрадном была установлена стела «Проспект Краузе», где впоследствии стали проводиться лыжные соревнования, в которых сегодня принимают участие не только работ-

ники Первого автокомбината, но и представители других автотранспортных предприятий.

Вспомнил А.Л. Шуриков и сложное для страны время – 90-е годы прошлого столетия. Несмотря на то, что автокомбинат добросовестно выполнял свою работу, деньги клиенты не платили. Порой предприятие перебивалось кредитами, однако кардинально решить возникшую проблему не удавалось. Но затем, благодаря авторитету Г.Л. Краузе, на совместные совещания московского профсоюза, администрации города Москвы и межведомственной комиссии во главе с В.И. Ресиним стали вызывать руководителей строительных компаний, буквально «выбивая» у них деньги за выполненную работу. Поскольку основная клиентура Автокомбината № 1 – это строительные организации, то иногда брали с них вместо денег квартиры. Это была вынужденная мера, просто деваться было некуда, трудовому коллективу необходимо было вовремя выплачивать заработную плату. Г.Л. Краузе был бойцом, он знал, что делает и для кого это делал. Неслучайно на его памятнике выбито слово «директор».

«Геннадий Леонидович никогда не гнушался поздравиться с работниками, пройти по всем цехам и ремонтным зонам автокомбината, – добавил А.Л. Шуриков. Лучшего предприятия я ни в нашей стране, ни за рубежом не видел».



Памятник Геннадию Леонидовичу Краузе, на котором выбито слово «директор»



Барельеф Г.Л. Краузе, установленный на центральном здании автокомбината

Геннадий Краузе не работал лишь последние полгода своей жизни. Он умер в октябре 2002-го. Похоронили легендарного директора на Ваганьковском кладбище. Когда траурная процессия достигла Ваганьковского моста, пришлось перекрывать движение.

Проводить его в последний путь пришли седые ветераны и совсем молодые ребята. Казалось бы, странно, но на могиле Краузе установлен обелиск – такие обычно ставили на могилах солдат, погибших на фронте.

«Странно? Ничуть, – объяснила Фаина Владимировна. – Он для меня всегда был молодым офицером, борцом. Он всегда воевал – с косностью, беспорядком, бюрократизмом, неэффективностью. Оставаясь на одном и том же рабочем месте свыше полувека, он всегда шел вперед. На обелиске я установила герб Москвы. Почему? Так это же ясно. Посмотрите на герб. На нем изображена вставшая на дыбы лошадь, а на ней – Георгий Победоносец. Вот и Геннадий Леонидович был из этого самого племени воителей и победителей. Мне кажется, он сумел достойно прожить отведенное ему время».

Наша страна по достоинству оценила заслуги Г.Л. Краузе, присвоив ему звания Героя Социалистического труда (1981 г.), Заслуженного работника транспорта РСФСР (1984 г.), Почетного гражданина города Москвы (1997 г.), а также наградив его высокими государственными наградами: двумя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», Дружбы народов, Отечественной войны I степени,

Красной Звезды, медалями «За победу над Германией в ВОВ», «За отвагу», «Серп и молот».

В день 50-летия со дня основания предприятия, 5 мая 2008 года, на проходной Первого автокомбината (ул. Мневники, 1) была открыта мемориальная доска в честь Г.Л. Краузе – первого директора предприятия. Само же ОАО «Первый автокомбинат» носит сегодня имя Г.Л. Краузе.

К 100-летию со дня рождения Г.Л. Краузе – создателя и директора Первого автокомбината – выпущена памятная медаль.



Памятная медаль, выпущенная к 100-летию со дня рождения Г.Л. Краузе – создателя и директора Первого автокомбината

В завершение данной публикации приведем слова Геннадия Леонидовича, сказанные им во время присуждения звания Почетный гражданин города Москвы, которые можно считать его обращением к нынешнему поколению российских граждан: «На пороге XXI века я все чаще задумываюсь о судьбе юных наших сограждан, детей и внуков. Как бы хотелось, чтоб и они жили в великой и прекрасной стране – нашей любимой России, чтобы она быстрее – с нашей и их помощью – вышла из кризиса и возвратила себе то место в семье народов нашей цивилизации, которого она достойна. Я желаю юношам и девушкам Москвы, всей России побыстрее найти свое дело и оставаться верным ему всю свою жизнь. Поверьте мне, однолюбю, это – так прекрасно».

Редакция журнала «АТ» благодарит коллектив АО «Первый автокомбинат» им. Г.Л. Краузе за помощь в подготовке материала.

Фотографии – фотоархив Первого автокомбината и Редакции журнала «АТ»