

ИРБИТСКИЙ МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ЗАВОД: ФОРМИРОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВА (1941—1944 гг.)

Статья посвящена процессу становления трудового коллектива Ирбитского мотоциклетного завода (с 1992 г. ОАО «Уралмото») в ходе эвакуации и созданию производственной и социальной инфраструктуры в г. Ирбите в период Великой Отечественной войны. Основное внимание уделяется процессу эвакуации предприятия, кадровому составу, дефициту квалифицированных специалистов, использованию детского труда, социально-бытовым условиям. Рассматриваются проблемы преодоления психологии «временщика» среди эвакуированных специалистов, процесс формирования единого коллектива предприятия на основе консолидации интересов местных, мобилизованных и эвакуированных работников.

К л ю ч е в ы е с л о в а : площадки для создания завода; формирование работоспособного коллектива; труд женщин и подростков; решение кадровой проблемы; ВКП (б), материально-бытовое обеспечение; Ирбит; кадры; первичная партийная организация, эвакуация Московского мотоциклетного завода.

Вопреки утверждению, что «не надо изобретать велосипед», именно попытка его «изобретения» привела к созданию иного транспортного средства, которое сегодня называется «мотоцикл». Он был частым гостем на улицах наших городов и особенно в сельской местности. Затем наступили годы забвения. Сегодня мотоциклы вновь становятся популярными. И дело не только в романтике. Причина проста и банальна — пробки. В городах, которые запружены автотранспортом, личный автомобиль не столько удобное средство передвижения, сколько помещение для комфортного времяпрепровождения. Опыт западных стран показывает, что в борьбе с заторами на дороге, помимо регламентации режима передвижения и введения запрета на въезд в центр города, весьма эффективным является использование мотоциклов как для рядовых граждан, так и для социальных служб, полиции в частности. Так что возрождение мотоциклетостроения в нашей стране не за горами, а глобальное потепление способствует этому.

В Свердловской области есть единственное предприятие, которое производит мотоциклы, — «Уралмото» (1992), до акционирования носивший имя «Ирбитский мотоциклетный завод» (далее — ИМЗ). В ряде пуб-

ликаций его называли «мотоциклетной столицей России», «единственным в стране» и т. п., что можно отнести на счет регионального патриотизма. Но парадокс ситуации заключается в том, что интерес к этому предприятию за рубежом намного выше, чем в России, на Урале и в Свердловской области.

В конце 1930-х гг. в СССР было несколько предприятий, которые выпускали отечественные мотоциклы. Они располагались в Москве, Ижевске, Ленинграде, Харькове, Таганроге, Подольске, Серпухове, крупные предприятия-смежники — в Одессе, Саратове и Горьком.

Не вдаваясь в технические детали, отметим, что все они производили разные типы мотоциклов, производство тяжелых мотоциклов наладили уже в начале Второй мировой войны силами не одного, а нескольких заводов-смежников. В большинстве своем это были модернизированные зарубежные аналоги, которые брались за основу. Разумеется речь не шла о приобретении патентов. Основным каналом получения информации о достижениях Запада были соревнования, выставки, приобретение образцов через посредников или промышленный шпионаж. Пожалуй, это своего рода цена ускоренной модернизации, по пути которой сегодня идут и наши китайские товарищи.

Мотоцикл с оппозитным двигателем внутреннего сгорания впервые создали в Германии, на «Баварских моторных заводах» (BMW) в 1923 г. Спустя год на Берлинской мотоциклетной выставке фирма представила мотоцикл с таким двигателем рабочим объемом 1000 см³ и карданной передачей на заднее колесо. В следующем ходу, на первом Всесоюзном испытательном мотопробеге, две подобные машины с 500-кубовыми моторами были признаны лучшими по проходимости, а еще через четыре года «фирменный» гонщик BMW на аналогичном мотоцикле установил мировой рекорд скорости, развил 216,75 км/ч. В 1935 г. на авиамоторные заводы BMW прибыл на стажировку выпускник академии ВВС РККА Н. П. Сердюков (впоследствии, главный конструктор ИМЗ. — *А. К.*). На фирме он прошел путь от младшего мастера участка до мастера цеха поршневых авиадвигателей, досконально изучил процесс создания техники, ознакомился с передовой технологией и в 1940 г. с отличной профессиональной аттестацией вернулся на Родину. В то время уже вовсю шла Вторая мировая война. Для командования Красной Армии не было секретом, что в вермахте широко применяются мотоциклы разных марок, в том числе BMW R-71, прототипом которого был Р-16. Подобных машин у нас не было.

И вот в начале 1940 г. было созвано совещание военных и гражданских специалистов по мотоциклам и представителей заводов. От них

военные потребовали незамедлительно освоить массовое производство R-71, а возглавить это дело поручили Н. П. Сердюкову. В Германии срочно купили несколько R-71. Два передали Московскому мотоциклетному заводу (ММЗ), созданному на базе велосипедного, один сохранили как базовый образец, третий разобрали по винтикам. Исследовали химический состав материала каждой детали, изучили глубину и характер обработки поверхностей, чистоту и точность изготовления.

Затем на базе московского опытного завода «Искра» создали специализированное конструкторское бюро по тяжелому мотоцикlostроению, его руководителем назначили опять же Н. П. Сердюкова. Предусматривалась широкая кооперация предприятий, которым предстояло заниматься новыми мотоциклами (они получили марку М-72). В частности, в конструкторском бюро ЗИСа разрабатывали документацию на двигатель, для массового выпуска которого создали специальный цех. Документацию на коробку передач составили инженеры автомобильного завода имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ, ныне АЗЛК). Выпуск карданов и прицепов поручили ГАЗу, фары заказали предприятию в Киржаче, электрооборудование должен был поставлять завод АТЭ-1. Кроме того, было задействовано еще несколько предприятий в разных городах страны.

Ранней весной 1941 г. опытные образцы М-72 показали командованию Красной Армии. «Колонной из трех мотоциклов (два М-72 и BMW R-71) мы проехали во двор Кремля, — вспоминает бывший испытатель ММЗ Б. В. Зефилов. — BMW оставили в стороне. По команде завели машины и на приличной скорости стали кружить вокруг царь-колокола. По команде остановились, заглушили моторы. Слышу разговор военных в папахах: “Ну что? Будем принимать!”» [Курихин, с. 137].

Такова практически детективная предьстория появления производства тяжелых мотоциклов в СССР, а затем на Урале.

Непосредственная история ИМЗ начинается с эвакуации. 21 октября 1941 г. вышло постановление Совета по эвакуации при СНК СССР о перебазировании Московского мотозавода и цехов заводов ЗИС и КИМ, изготовлявших двигатели и коробки передач для М-72, в город Ирбит Свердловской области. Именно этот день и принято считать днем рождения завода [см.: Буланов, Живулин, с. 212].

Александр Минович Федоров, занимавший в конце 1960-х гг. должность главного конструктора завода, вспоминает: «Жизнь столицы лихорадили непрерывные воздушные тревоги. Из-за постоянных бомбежек нельзя было организовать нормальный выпуск мотоциклов для фронта. Для быстрой подготовки развертывания производства на Урал срочно

выехала группа работников из 30 человек. Это были в основном конструкторы и технологи. Несколько раньше выехал главный инженер Московского мотозавода Ф. М. Ломанов (с 30.10 по 30.12.1941 г. — исполняющий обязанности директора завода. — *А. К.*). Короткие сборы. Посадка на Ярославском вокзале в вагоны пригородного электропоезда. Не до удобств, конечно, было. В вагоне разместилось около 120 человек (с нами вместе ехала группа работников Московского арматурного завода). Никаких излишеств, у каждой семьи два-три чемодана» [Федоров, с. 5].

Эвакуация, по свидетельству очевидцев, была внезапной, и еще более неожиданным был пункт назначения — город Ирбит, о котором, по многочисленным свидетельствам, никто до этого ничего не знал. Мотоциклетный завод до сего времени работает в городе Ирбите. Как он оказался в этом древнем, основанном в 1631 г. городе? Волею случая — самый короткий ответ. На сегодняшний день в моем распоряжении нет документа, который бы со всей полнотой и ясностью обосновывал необходимость эвакуации Московского мотоциклетного завода, а также ряда цехов предприятий-смежников именно в Ирбит. ИМЗ был создан на базе Московского мотоциклетного завода (ММЗ), моторного цеха (МСЦ-5) Московского автозавода им. товарища Сталина и цеха коробки скоростей завода им. Коммунистического интернационала молодежи [ЦДООСО, ф. 2174, оп. 1, д. 3, л. 1].

Порой кажется, что Ирбит в эвакуационном плане просто перепутали с Ижевском, где на тот момент работал мотоциклетный завод. Размещать предприятия вдали от Трансиба также казалось нелогичным. Свою версию высказывает директор Ирбитского государственного музея мотоциклов Александр Ильич Буланов. Определяющим фактором, по его мнению, оказалось наличие в Ирбите автоприцепного завода (далее — АПЗ), который относился к ведению того же Народного комиссариата среднего машиностроения, что и Московский мотоциклетный завод. Традиционно в рамках советской системы планирования отраслевые интересы доминировали над территориальными, кооперация мыслилась в отраслевом, а не территориальном аспекте. «Предполагалось, что временно эвакуированный ММЗ разместится на свободных площадях АПЗ и будет пользоваться его производственной базой — кузницей, литейкой и т. п. Но прибывшие 17 ноября 1941 г. москвичи увидели, что промышленная площадка автоприцепного [завода] уже занята другими эвакуированными предприятиями» [Буланов, с. 72].

Уже 17 ноября 1941 г. в Ирбит прибыла первая партия столичных мотозаводцев (444 работника ММЗ, 105 — ЗИСа, 19 — КИМа) [см.: Буланов, Живулин, с. 213].

Приведем несколько воспоминаний ветеранов предприятий, переживших эвакуацию. Если факты излагаются одинаково (за исключением зимней температуры), то вот эмоциональные оценки различаются.

Испытатель мотоциклов Э. Августинов: «Москва, 1941 год, декабрь. Частично снятое с ЗИСа оборудование вывозят в Миасс и Ирбит. Мы дали согласие выехать в Ирбит, на Урал. Искали город на карте — не нашли. В эшелон погрузили топоры, пилы, молотки, гвозди. Неужели придется строиться на необжитом месте? ... Первое января 1942 года. Новый год встретили в пути, а сегодня утром прибыли на станцию назначения — город Ирбит. Это оказалось совсем не голое место, как мы думали, а настоящий город. Урал встретил нас сурово, было 42 градуса мороза. ...2 января. Вчера, разделив между собой имущество, пошли в город. Нас определили по квартирам. Впервые за эти месяцы выпались в тепле, сходили в баню. Люди здесь хорошие, гостеприимные. В общем, наши, советские люди...» [Цит. по: Герштейн, с. 136—137].

Н. Раздобарина, работавшая на заводе мастером цеха лакировки, вспоминает: «Завод наш был в Москве. До октября мы работу не прекращали, несмотря на обстрел и бомбежку. Но вот однажды, в октябре, приходим, а нам мастер и говорит: “Начальник цеха приказал не переодеваться. Завод эвакуируют на Урал, в Ирбит. Это хороший, старый купеческий город, завод там есть, разместимся. А сегодня на три месяца работа прекращается”. Это как громом ударило. Как это не работать? А что же делать? И как жить без работы? Нам объяснили, что завод будет готовиться к эвакуации. Грузились мы под бомбежкой. Почти все 24 часа (ровно сутки потребовалось, чтобы завод перешел на колеса). ... Состав тронулся. Пока не удалились от Москвы на порядочное расстояние, бомбежки повторялись очень часто. Кое-какое оборудование у нас погибло. До Ирбита добирались больше месяца» [Раздобарина, с. 26].

Вспоминает А. М. Федоров: «17 ноября 1941 года первая группа москвичей приехала в Ирбит. Здесь уже стояла настоящая зима, морозы доходили до тридцати с лишним градусов. Никто нас не встречал. На вокзале было суетливо и многолюдно. ... Первую партию эвакуированных разместили в пустующем помещении второго этажа бывших торговых рядов по улице Красноармейской. Мы сами, кто как мог, искали себе квартиры. Особенно в трудном положении оказались работники, прибывшие с эшелонами в декабре 1941 года. Их разместили в зрительном зале и подсобных комнатах кинотеатра “Луч”. Здесь они жили около двух месяцев. ... В декабре начали прибывать оборудование и материалы. Выгрузка и складирование поступающего груза велись на разгрузочной площадке станции Ирбит. В эти дни на станции сутками находились все прибывшие, разгружая оборудование и материалы...» [Федоров, с. 6—7].

«Город нас разочаровал, — вспоминает ветеран предприятия. — Конечно, это понятно — после Москвы мы увидели маленький, деревянный черный городок, расположенный, как нам показалось, где-то в котловине. Встретили нас не особенно гостеприимно. Потом со временем все устроилось, но вначале было тяжело» [Раздобарина, с. 26].

«Не особенно гостеприимно» — это не превеличение и не просто эмоции. Город был не готов к приему ни завода, ни новых жителей. Площадка АПЗ была занята, а свободных помещений не было. Пришлось выселять действующее и необходимое городу предприятие — пивоваренный завод. «Город смотрел на них как на временных сожителей, — опираясь на воспоминания ветеранов, пишет А. Буланов, — и не очень-то шел навстречу». Возник конфликт городских властей и руководства ММЗ, связанный с передачей, расположенного на окраине города, пивоваренного завода в ведение москвичей. Построенный еще в XIX в. екатеринбургскими купцами братьями Злоказовыми пивной завод успешно функционировал и в начале войны. Судя по всему, местные власти саботировали решение о передаче предприятия и потребовалось личное вмешательство секретаря ЦК ВКП (б), члена Государственного комитета обороны Г. М. Маленкова, отвечавшего за оснащение Красной армии новой боевой техникой [Буланов, с. 72].

Эвакуация продолжалась до середины 1942 г. Так как отгрузка оборудования производилась бессистемно, то оно прибывало некомплектно; было завезено 60 единиц ненужного заводу оборудования. В то же время случалось, что необходимое оборудование поставлялось в Свердловск, Ульяновск и другие города. Всего в Ирбит прибыло 1 100 единиц оборудования [Удинцева, с. 138].

«С первого квартала 1942 г. эвакуация оборудования прекратилась, — вспоминает А. М. Федоров. — Но оказалось, что часть станков и приспособлений не отгружены в Ирбит. Мы не имели прессов для холодной штамповки и вытяжки, не было многих молотов для горячей штамповки, не хватало металлообрабатывающих станков. “Налаживайте получение деталей по кооперации”, — посоветовали руководителям завода в главке» [Федоров, с. 16].

В данном случае нельзя однозначно говорить о комплексной эвакуации единого предприятия. Из Москвы, по свидетельству очевидцев, вывозилось не все оборудование, наиболее ценное старались придержать. Часть эшелонов со станками была уничтожена в ходе авиаударов, часть направлена на другие предприятия Уральского региона, например, в Челябинск. Период эвакуации растянулся на несколько месяцев. Очевидно, что эти обстоятельства существенно усложняли пуск предприятия

на новом месте. Судя по всему, основное внимание при эвакуации уделялось технической документации и комплектующим, уже изготовленным частям будущих мотоциклов.

Отсутствие комплексности при эвакуации, по мнению руководства предприятия, не позволяло выполнять плановые задания. Очень откровенно об этом говорил на партийном собрании в октябре 1942 г. директор завода Виктор Никитич Полевский. Его высказывания показались слишком резкими и окончательный вариант протокола партийного собрания был отредактирован. «Завод восстановлен точно в те сроки, которые были установлены Партией и Правительством, это большая работа. Месяца 4—5 тому назад со стороны отдельных работников были возгласы, что в Ирбите завод работать не сможет, и партийная организация на своих плечах этот завод восстановила и пустила его. Вторая работа — это производство заводом освоено. Мы забываем, что завод не эвакуировался, завод организовался наново. (Сюда пришли все отходы и отбросы из оборудования и из этих отходов и отбросов был составлен новый завод.) Партийная организация за это время все это собрала [завернула] и пустила в производство» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 27].

В. Н. Полевский был директором ИМЗ с 30 декабря 1941 г. по 26 июля 1943 г. и был снят с должности за невыполнение плана. О нем не упоминается в изученных нами воспоминаниях ветеранов предприятия, а в протоколах партийных собраний период его руководства подвергается жесткой критике.

Существенной проблемой оказался выбор площадки для будущего предприятия. Первоначальные планы не могли быть реализованы, а территория пивоваренного завода была мала и не приспособлена для размещения машиностроительного предприятия. Как следствие, завод разместился на нескольких площадках без единой инфраструктуры, а основные цеха разместились, пусть и под крышей, но в помещениях, которые пришлось на протяжении нескольких лет адаптировать для нужд моторостроителей. Отчасти этими обстоятельствами можно объяснить проблемы с выполнением плановых заданий.

Завод расположен на четырех отдельных площадках. Первая площадка бывшего пивзавода, на которой размещались следующие цеха: механический, экипажный, автоматный, рамно-сварочный, термический, сборочный, лакировочный, прессовый, механический, гальванический и заводоуправление. В связи с отсутствием постоянного поставщика по алюминиевым отливкам завод организовал свой литейный цех цветного литья в помещении бывшего засолочного цеха пивзавода. Вторая площадка — бывший клуб Автоприцепного завода. В нем размещались

моторный цех с испытательной станцией, расположившейся в деревянной постройке рядом с отделением по обработке распределительных валиков и фрикционных дисков. Третья площадка на территории бывшего цеха кухонь завода автоприцепов, где был размещен цех коробки передач, а в метизном корпусе — инструментальный цех. Четвертая площадка на территории чугунно-литейного цеха завода автоприцепов — литейный цех серого чугуна Ирбитского мотозавода [ЦДООСО, ф. 2174, оп. 1, д. 3, л. 1—2]. Размещение в одном литейном цехе производств двух разных предприятий приводило к производственным конфликтам, граничащим с хулиганством, что представляется весьма парадоксальным, учитывая суровость трудового законодательства военного времени [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1 д. 1, л. 66]. Отметим, что вопросы трудовой дисциплины в годы войны на ИМЗ заслуживают отдельной публикации.

Помещения, отведенные под цеха, не соответствовали ни технологическим, ни санитарным нормам. Н. Раздобарина вспоминает: «Цехами назвать наши рабочие места можно было с трудом. Нам, цеху покраски, отвели чердачное помещение, бывшую зерносушку, площадью не более 16 квадратных метров, с одним малюсеньким слуховым окошком под потолком. Встать в этом “цехе” невозможно — овальный потолок был невысоким, красили детали сидя. Технического оборудования не было — красили все подряд детали кистями, а если кистей не хватало — тряпками или окунали детали в краску. Не было у нас и теплых складских помещений. Детали лежали на улице. Зимой руки примерзали, пока донесешь до чердака. Оттаивали возле печки, на печке и на верху барабана. Приходилось оттаивать и замерзшую эмалевую краску» [Раздобарина, с. 27].

Новое строительство на заводе началось в январе 1942 г. чтобы как-то разрядить тесноту, тогда приступили к постройке временного деревянного корпуса [см.: Федоров, с. 13].

Параллельно с демонтажом пивоваренного завода и монтажом моторостроительного завода шел процесс сборки мотоциклов из деталей, вывезенных из Москвы. Фактически именно сборка стала основным технологическим процессом в первые месяцы пребывания завода в Ирбите. Недостающие детали пытались найти у смежников, либо заменяли теми, которые имелись в наличии, нередко за помощью в их изготовлении обращались на завод автоприцепов, либо изготавливали самостоятельно. Большую роль играл ручной труд и мелкосерийное, практически индивидуальное, ремесленное производство.

25 февраля 1942 г. была выпущена первая партия мотоциклов М-72 из деталей, привезенных из Москвы [см.: Удинцева, с. 139].

А. М. Федоров вспоминает: «Первые партии мотоциклов ... мы собирали из московского задела. Цехи моторов и коробки передач начали работать только в июне 1942 г., а литейный в августе 1943 г. И все же завод в 1942 г. отправил на фронт тысячу шестьсот мотоциклов» [Федоров, с. 10].

Целый ряд проблем мешал заводу выполнять план. Были существенные нарекания к качеству продукции, вызванные как объективными, так и субъективными причинами. Отсутствие необходимого оборудования и материалов, хронический дефицит электроэнергии и отсутствие отопления в цехах, дефицит кадров (как по качественным, так и количественным показателям) и масса бытовых проблем, низкая производительность труда и проблемы с трудовой дисциплиной. Существенным тормозом являлся психологический климат в коллективе и стремление значительной части москвичей вернуться в столицу после того, как исчезла угроза ее захвата немецкими войсками. Все эти проблемы нашли свое отражение как на страницах периодической печати, так и в воспоминаниях ветеранов, а учитывая реалии тех лет, детально описаны в протоколах собраний первичной партийной организации завода.

В своей монографии А. А. Антуфьев отмечает, что Урал, являясь главной оборонной базой страны, обеспечивался наиболее подготовленными кадрами, в частности, за счет эвакуации сюда лучших специалистов промышленности из западных районов, а также бронирования квалифицированных рабочих и служащих военного машиностроения и других ведущих отраслей от призыва в армию. Он также отмечает, что 85 % промышленного персонала края было занято в тяжелой индустрии, где преобладали тяжелые и вредные для женщин работы» [Антуфьев, с. 249].

Перед хозяйственными и идеологическими руководителями предприятия стояла сложная задача — сформировать работоспособный коллектив, способный выполнить плановые задания. Им предстояло руководить коллективом, который сформировался в экстремальных условиях, в короткие сроки и состоял из очень разных людей, выходцев из разных городов и предприятий, с различным уровнем профессиональной подготовки и образованием, разных возрастов и этнической принадлежности. Отметим значительный процент евреев среди коммунистов предприятия. На наш взгляд, это объясняется стремлением эвакуироваться из приграничных территорий, не только из Москвы, но и восточной Украины (Харьковский автозавод). Разумеется, что формирование трудового коллектива из ИТР и рабочих различных предприятий, с активным привлечением местного населения, было сложной задачей. Значительная часть подростков в кадровом составе предприятия, также создавала сложности для управленцев.

В воспоминаниях отражено многообразие кадрового состава и острый дефицит квалифицированных кадров. «Основным костяком ... были москвичи, — вспоминает А. М. Федоров. — Немного людей к нам было направлено с харьковского завода “Серп и Молот”. Но рабочих, особенно высокой квалификации, все равно не хватало» [Федоров, с. 18]. «При эвакуации в Ирбит с первой партией приехало десять конструкторов во главе с главным. Мы привезли весь архив отдела и с первых же дней взялись за работу. Надо было снабдить цехи технической документацией, наладить связь с заводами-поставщиками комплектующих изделий, согласовать с ними техническую документацию» [Федоров, с. 21].

По мнению А. А. Антуфьева, приток в регион большого числа работников привел к тому, что на многих заводах и даже в некоторых отраслях промышленности местные кадры составляли меньшинство [Антуфьев, с. 232]. Возможно, что ситуация на ИМЗ является исключением из этого правила. «В Ирбите, не имевшем кадров машиностроителей, невозможно было подобрать рабочих с необходимыми нам специальностями. Принимали местных жителей с сокращавшего производство пивзавода, главным образом женщин и подростков. Первоочередной задачей стало — быстрее обучить их, как можно скорее загрузить работой станочный парк. Обучение развернулось прямо на рабочих местах. Учителями были наладчики, токари, слесари, мастера, техники и инженеры, прибывшие с заводом. Работать приходилось не менее 12 часов в сутки, а «учителям» — значительно больше. Ведь им надо было выполнять норму самим, обучать других, следить за теми, кто только-только встал к станку» [Федоров, с. 18].

Следует уточнить, что в Ирбите до начала войны существовал Автоприцепной завод, кооперация с которым позволяла ИМЗ решить ряд наиболее острых проблем, а работа подростков на производстве была ограничена 8 часами.

Вспоминает А. Лиханов: «С заводом приехало не так много специалистов — мастеров, наладчиков, руководителей цехов. Здесь на месте надо было готовить новые кадры. В школах организовали кружки по изучению слесарного и токарного дела. На первый случай и это было хорошо. В нашем цехе в основном работали подростки, многие из которых трудятся на заводе и по сей день. Воспитывали и обучали нашу молодежь приехавшие специалисты, такие как начальник цеха В. Б. Раскин, начальник производственно-диспетчерского бюро второго механического В. М. Крапивнер...» [Лиханов, с. 29].

Популярной темой в отечественной историографии является изучение роли труда женщин и детей в мобилизационной экономике.

В своей монографии А. А. Антуфьев уделил этому вопросу особое внимание. По его мнению, «половозрастной состав рабочего класса военного машиностроения был благоприятнее, чем в целом по промышленности или тяжелой индустрии региона. Факты говорят об ошибочности казавшихся ранее бесспорными суждений о том, что в условиях войны, когда миллионы самых здоровых и трудоспособных мужчин были призваны в армию, погибли в боях или попали в плен, вся тяжесть работы на заводах и предприятиях края, в том числе и оборонных, легла на плечи женщин, детей, подростков, стариков. ... Производство такой сложной боевой техники, как танки, самолеты, артиллерийские орудия, минометы, суда, требовавшее опытных, квалифицированных, знающих, работоспособных кадров, было укомплектовано в основном взрослыми мужчинами, которые удовлетворяли этим требованиям. И если к тому же учесть, что около 30 % рабочих оборонной промышленности составляли девушки и женщины от 18 до 35 лет, то следует подчеркнуть, что отрасль в условиях войны имела прекрасные по половозрастным параметрам кадры. По преимуществу “женскими” стали в 1942 г. только такие отрасли, как станкостроение, производство строительных материалов, резиновая, лесная, бумажная промышленность, не говоря уже о легкой и пищевой» [Антуфьев, с. 258, 251]. Статистических данных о половозрастном составе трудящихся ИМЗ в нашем распоряжении нет. Судя по всему, в мотоциклетостроении в условиях мирного времени женский труд широко применялся из-за наличия массы операций, требующих высокой моторики и тщательности обработки деталей. Среди передовиков производства большинство — женщины. Труд женщин на производстве не нашел отражения в протоколах партийных собраний, ни разу не поднималась тема недостаточно качественного или менее производительного, по сравнению с мужчинами, труда женщин. Напротив, вопрос детского труда обсуждался неоднократно.

Горячие дискуссии велись на партийных собраниях в отношении использования детского труда и степени его эффективности. В текстах воспоминаний сюжеты, связанные с использованием труда подростков, рассматриваются в основном в положительном, эмоционально приподнятом контексте: школа жизни, способ принять участие в борьбе с агрессором, процесс обучения рабочим специальностям, формирование кадрового резерва на будущее. Такие оценки вполне объяснимы, т. к. многие из этих детей сегодня являются ветеранами предприятия. «Стоит худенький подросток у станка на подставке, наравне со всеми 12 часов вытачивает порой несложную, но нужную деталь. Подойдешь, спросишь: “Устал?”. Мальчишка тряхнет кудлатой головой: “Нет! Ведь все работают!”» [Федоров, с. 18].

В протоколах партийных собраний звучат различные точки зрения. Обсуждая итоги работы завода в 1942 г. и оценивая работу моторного цеха, его руководитель Требушной говорил: «Пора закончить с таким положением, что завод простаивает. По причинам, то из-за керосина, то из-за кислорода, то из-за дров. Директор сказал, что в феврале с выполнением плана дело будет более благополучно для моторов, но я пока никакого улучшения не вижу. ... Кадры в моторном цехе подобраны неправильно, очень много детей. ... Дети не могут выпускать качественной продукции, имеется большое количество брака».

Его поддержал Деменков: «В цехе мотор[ов] неблагополучно с кадрами, у нас в цехе детский сад, с которым мы должны работать. Как только 5 часов, в цехе остаются только мастера и несколько рабочих, а весь детский сад уходит — попробуй с такими кадрами выполнять норму. Дети несерьезно относятся к работе. Когда кто-нибудь из них поломает станок, спросишь его, зачем он поломал станок, а он отвечает: “Это не я, он сам поломался”. Мы должны были побольше набрать в цех местных работников. С качеством продукции у нас неблагополучно» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 53].

Николаев: «...А с какими кадрами нам приходится работать? Наши кадры — дети, которым голубей гонять и играть с кроликами. С ними мы должны работать, обучать их, а мы с ними не работаем... Я работаю на станке 25 лет, а меня без моего согласия сняли со станка и отправили на дизель “Поляр” чернорабочим катать бочки, если так будут подходить к кадрам — работы не будет...» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 91 об. — 92].

Райская оппонирует: «У нас есть в цехе инструкторы, которые обучают рабочих на протяжении 3—4 месяцев, в результате получаются хорошие работники, а цехах моторов учат 5—6 месяцев, и у него хороших кадров не выходит, а это говорит о том, что людей там плохо обучают. Требушному некогда заниматься, неверно говорит т[оварищ] Требушной, что дети не могут работать, очень часто можно встретить среди детей хороших работников. В Рамном цехе кадрами занимаются, и там дети хорошо осваивают работу» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 49—50].

Парторг Тищевский: «Тов[арищ] Требушной — парень неплохой, но он не занимается вопросами воспитания кадров, не готовит специалистов, он говорит, что у него много детей и с ними трудно выполнять программу, у него есть тенденция избавиться от детей. Это, конечно, неверно. Если дети плохо работают, в этом виноваты руководители. Из ребенка можно сделать и хорошего работника, и плохого, в зависимости от того, как ты его будешь воспитывать, чему будешь учить» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 57].

Очевидно, что в той ситуации отказаться от использования детского труда не представлялось возможным. В сентябре 1942 г. на базе завода была открыта школа фабрично-заводского обучения (ФЗО) на 150 учащихся. Проблема была в том, что основное обучение происходило не в стенах учебных заведений, а прямо в цехе у станка. Это отнимало много рабочего времени и мешало выполнению персонального задания работника. На соотношение мастеров и учеников обращали внимание руководство предприятия и начальники цехов.

Мандельштам: «Литейный цех стоит на самом последнем месте ... Из 90 чел[овек] рабочих — 30 учеников. У меня должно быть 7 мастеров, а работает один. У меня много учеников ФЗО. Один мастер не может обеспечить полного надзора за работой учеников» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 54].

Кадровая проблема решалась за счет формирования учебных центров, ориентированных на потребности завода. Помимо ФЗО, в городе был открыт мотоциклетный техникум. «Большая нужда в специалистах заставила руководство завода поставить перед правительством вопрос об открытии в городе мотоциклетного техникума. В 1944 г. техникум был открыт, и в августе 1946 г. на завод пришли его первые выпускники» [Федоров, с. 20].

Дефицит кадров вынуждал просить Наркомат направить на завод специалистов с других предприятий. В резолюции партийного собрания Ирбитского мотозавода по докладу директора завода т. Полевского «О решении ГКО по расширению завода и задачи на апрель и II квартал 1943 года» от 7 апреля 1943 г. говорилось: «П. 6. Директору завода т. Полевскому добиться безусловной реализации приказа НКСМ (Народного комиссариата среднего машиностроения. — А. К.) о переброске на Ирбитский мотозавод кадров с других заводов НКСМ в количестве 2 модельщиков, 5 наладчиков, 2 литейщиков по цветному литью, 3 — по черному и 4 инструментальщиков, а также решение ГКО о направлении на ИМЗ учеников, оканчивающих ремесленные училища (инструментальщиков, литейщиков, формовщиков, модельщиков и 500 чел. заключенных для строительства)» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 87].

В данном случае, как и в материалах партийного бюро завода, говорилось об использовании заключенных Северлага при строительстве, которое на территории предприятия вел Военстрой [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 152 об.].

Дефицит квалифицированных кадров порождал еще одну проблему — монополизм, несменяемость и исключительную ценность отдельных работников. Суханова: «Вопросом воспитания кадров на мотозаводе никто

не занимается. На участке тов. Шишкова есть операции, которые выполняет исключительно Шишков, а если он заболел или умрет — кто его заменит?» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 91 об. — 92]. На другом партийном собрании Суханов вновь поднимает эту тему: «Моторный цех плохо работает потому что там каждый работник считает себя “пупом земли”. Каждый незаменимый специалист. И каждый показывает свои капризы и фокусы, один Сальников чего стоит. Это происходит потому, что люди знают, что заменить их некем и выкидывают свои фокусы. Нам нужно готовить кадры, а мы кадрами не занимаемся и вот пожинаем плоды своей бездеятельности» [ЦДООСО, ф. 2175 оп. 1, д. 1, л. 103]. Какие конкретно «фокусы» выкидывает товарищ Сальников, не уточняется, также не совсем ясно, какие конкретно преимущества и предпочтения получали специалисты благодаря своему исключительному статусу. Так, например, уже упоминавшийся Николаев жаловался на то, что его перевели с одно работы на другую без его согласия. Как потом выяснилось, это было сделано для того, чтобы иметь «глаз коммуниста» на стратегическом участке работ — у локомотива. Или еще пример, приведенный Сухановым: «К примеру, можно взять Пилоцкого, он все отдает производству, а его даже в столовую не прикрепили. Такое бездушное отношение к людям со стороны директора и партийного руководителя создает нездоровые разговоры, нездоровые явления» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 91 об. — 92]. Нередко стахановцы, которым полагались «стахановские книжки» для дополнительного получения нормированных продуктов, не могли ими воспользоваться.

Еще одним источником кадров уже после окончания войны стали мобилизованные красноармейцы. В газете «Коммунар» писали: «Состоялось собрание демобилизованных воинов-победителей. Доклад о задачах промышленности города сделал секретарь горкома партии тов. Родионов. После доклада первым в прениях выступил главный инженер мотоциклетного завода тов. Кульпин. Он рассказал вернувшимся с фронта, как завод работал в дни войны. Тов. Шмигельская призвала всех демобилизованных скорее пойти на заводы с тем, чтобы дать возможность молодежи продолжить учебу, прерванную войной» [Коммунар, 1945, 9 сентября].

В связи с тем, что ядром трудового коллектива предприятия являлись эвакуированные из Москвы специалисты, их роль в организации производства являлась определяющей. Однако считать их монолитной группой, объединенной общей идеей, нельзя: многие из них мечтали о реэвакуации, о возвращении в Москву. Развитие социальной инфраструктуры предприятия было бессмысленно, если в ближайшем будущем люди планировали покинуть Ирбит и вернуться в Москву, по сути, свернуть

производство мотоциклов на Урале. Эти стремления по-человечески понятны, возможно, что и с производственной точки зрения у них были свои аргументы. К примеру, более 50 % комплектующих ИМЗ получал по кооперации, по большей части из европейской части страны.

После разгрома немцев под Москвой многие специалисты стали упаковывать чемоданы, ожидая возвращения в родные места. Но в марте 1942 г. СНК СССР принял решение оставить завод на Урале, в Ирбите. Приказом Наркомата среднего машиностроения предприятию была установлена программа выпуска мотоциклов 15 тыс. машин в год. Но на этот показатель Ирбитский мотоциклетный завод не смог выйти до самого конца войны [см.: Удинцева, с. 139].

Идея возвращения среди эвакуированных была широко распространена. А. А. Антуфьев пишет: «Как справедливо отмечают некоторые исследователи, часть эвакуированных считали свое пребывание в крае временным и подумывали о скорейшем отъезде. Такие настроения отрицательно сказывались на производстве. Партийные и общественные организации Урала проводили большую работу, направленную на то, чтобы из местных, эвакуированных и мобилизованных кадров создать единые коллективы, спаянные общими целями» [Антуфьев, с. 232].

Если на других предприятиях, которые в итоге планировалось вернуть на место прежней дислокации, необходимо было до поры до времени нейтрализовать психологию «временщиков», то в случае с ИМЗ идеею о возвращении необходимо было «похоронить». Удавалось это с большим трудом, и отток специалистов происходил постоянно. Разумеется, что после войны, когда были отменены жесткие нормы рабочего законодательства, уехали все желающие. «По мере освобождения нашей территории от немецко-фашистских захватчиков, и особенно после окончания войны, некоторые эвакуированные инженеры, техники и рабочие стали увольняться или добиваться переводов в родные места. За 1945—1946 гг. уехало 30 инженеров, десятки квалифицированных рабочих. В 1945 г. работало всего 19 инженеров и 16 техников» [Федоров, с. 17—18]. Обращает на себя внимание, что некоторые все же остались. Так что говорить о полном поражении работников «идеологического фронта» было бы неверно.

Среди тех, кто остался, был и А. М. Федоров. Он вспоминает: «Размещая оборудование в цехах пивоваренного завода, мы считали, что настанет время, когда это оборудование придется везти на старое место. Не знали лишь того, на сколько затянется эвакуация. Особенно много разговоров о возвращении в столицу велось после разгрома немцев под Москвой в декабре 1941 г. Мы поздравляли друг друга: “Все! Скоро в обратный путь!” Но правительство решило: незачем перевозить обратно то, что

начало приживаться на новом месте. В марте 1942 г. был решен вопрос о строительстве в Ирбите мотоциклетного завода, определялся годовой выпуск — 15 тысяч мотоциклов. Дополнительно к этому заводу давалось задание выпускать 6 тыс. двигателей и запасных частей — 20 % к выпуску мотоциклов. Кое-кто из нас, москвичей, без особого энтузиазма встретил эту весть» [Федоров, с. 13].

«Без энтузиазма» — это очень слабо сказано. Тема «возвращения» и борьбы с «чемоданным настроением» очень часто поднималась на партийных собраниях. Директор завода Полевский летом 1942 г. отмечал: «У некоторых на заводе есть нездоровые высказывания: “Завод в Ирбите освоен не должен быть. Специалистов нет”. Многие подают заявление для поездки в Москву. Надо этих людей посадить на место. Мы должны улучшить качество выпускаемых нами машин». Представитель горкома партии Кротский: «Ваш завод работает плохо, нет борьбы за выполнение обязательств. Многие живут надеждой бросить завод и уехать в Москву, с такими людьми мы будем вести серьезную борьбу и привлекать к уголовному порядку» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 7 об.]. В протоколе заседания партийно-хозяйственного актива мотозавода от 6 февраля 1943 г. отмечалось: «Моторный цех плохо работает [не] только потому, что нет электроэнергии. Там на сегодня дело обстоит плохо потому, что из командного состава ... чувствуют себя временно пребывающими на завод, все думают, что скоро будут дома» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 52].

Главный инженер завода Гнесин: «Нужно также твердо запомнить, что завод находится здесь не временно, что он приехал сюда навсегда, он никогда не будет проезжать обратно, таким образом чемоданное настроение нужно выбросить из головы, иначе мы не сможем нормально работать и не выведем завод из того прорыва, в котором он находится сейчас» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 56].

В апреле 1943 г. директор завода В. Н. Полевский выступил с докладом о решении ГКО расширить завод, увеличить его мощность: «Нужно забыть о том, что мы находимся здесь временно. Зам[еститель] наркоматов[арищ] Кучумов окончательно подтвердил, что завод останется в Ирбите, будет расширяться, строиться, для этой цели отпущены специальные ассигнования» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 92 об.]. Сушанский: «С решением ГКО надо кончить чемоданные настроения. Задачам парт-организации и всего коллектива — привить любовь к заводу, к станку, чтобы выполнять план и снабжать армию машинами и одновременно строить новый завод» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 84].

Стремление вернуться в Москву лишало стимула работать в Ирбите. Как следствие, снижалась исполнительная дисциплина. Парадокс ситуа-

ции заключался в том, что «несправившихся» снимали с занимаемой должности и они возвращались в Москву. О порочности такой системы «наказания» говорили на партийных собраниях. Особой остроты дискуссия достигла после снятия с поста директора В. Н. Полевского и назначения в июле 1943 г. нового руководителя — Александра Михайловича Макарова, который возглавлял предприятие до 1948 г. Именно с его именем связывают «выход завода из прорыва», когда завод стал выполнять план. На отчетно-выборном собрании была дана резкая критика как предыдущему руководству, так и партийной организации, работа которой была признана неудовлетворительной. В выступлении на закрытом партийном собрании Харитонов сказал: «Нужно было отметить, что у нас работа оценивается так: чем хуже работник работает, тем скорее он уедет в Москву. Началось с главного инженера завода Ломанова. Он развалил всю работу завода, его сняли с работы и направили в Москву. Начальник моторного цеха Телков — завалил работу моторного цеха — сняли с работы и отправили в Москву. Таких примеров можно привести десятки. Начальником коробки скоростей был Горкин, он с работой не справился, его назначили заместителем главного технолога. Наш народ так и ориентируется: чем хуже буду работать, тем скорее уеду в Москву. Следствием этого явилось то, что мы бездельников превозносим, а того, кто хорошо работает не замечаем» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 103]. Его поддержал Макаров: «Правильно говорил Харитонов, что у нас создалась такая система “чем хуже будешь работать, тем скорее попадешь в Москву”. У нас есть и такие руководители, которые позанимали уютные уголки и работают спустя рукава. Директору надо помочь выявить таких руководителей. Мы имеем много незаметных, но толковых работников, их нужно выявлять, поощрять» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1 д. 1, л. 103].

Показателен пример решения жилищной проблемы, которая волновала буквально всех заводчан. Гигиняк: «Вопрос быта — это серьезный вопрос, им нужно немедленно заниматься и создать рабочим нормальные условия, а то многие рабочие живут или под лестницей, или на веранде, или в сарае, или просто во дворе. Нужно развивать индивидуальное строительство, только не такое, о каком думал инженер вашего завода Матвеев. Однажды явился к нам человек с портфелем и заявил, что он инженер Мотозавода, имеет интересный проект, просил принять рассмотреть. Мы его приняли, и он нам представил проект домика на колесах, который в любой момент можно прицепит к паровозу или вагону и уехать вместе с домиком в Москву. Домик довольно комфортабельный. Мы сказали т[оварищу] Матвееву: сверните свой проект и никому не показывайте. Этот факт тоже обойден вниманием со стороны партийной организации.

Товарищи должны понять, что завод никуда из Ирбита не уедет, так что надо думать не о домике на колесах, а о более капитальных строительных работах. Мы должны усиленно работать и помогать фронту, ведь нас после войны спросят, что мы делали два года пребывания в Ирбите, а мы что скажем — изготовляли по полмотоцикла в месяц. После войны будем думать о переездах, а сейчас не время заниматься этим вопросом. Будет, безусловно, такое положение, что часть людей отзовут, но это будет опять-таки потом, а не сейчас. Нужно работать так, чтобы когда нас спросят, что мы делали, нам не пришлось краснеть. Нужно создать условия для рабочих, пора заняться строительством жилых домов, чтобы люди жили в человеческих условиях» [ЦДООСО, ф. 2175, оп. 1, д. 1, л. 105]. Очевидно, что нерешенность вопросов материально-бытового обеспечения работников завода была отчасти связана с идеей временного пребывания на Урале.

Не только жилищное строительство и развитие социальной инфраструктуры, непосредственно производственный процесс, в частности конструкторские разработки, по мнению руководителя партийной организации, заходили в тупик из-за «чемоданного настроения». В отчете парторга ЦК ВКП (б) Е. Я. Кузнецова о состоянии работы ИМЗ за 1943 г., направленном в машиностроительный отдел ЦК ВКП (б) в январе 1944 г., говорилось, что есть серьезные претензии к работе конструкторского бюро по вопросам модернизации, разработке новой техники, стандартизации и унификации, исследования норм расхода запасных частей и т. д. «Бездеятельность главного конструктора (тов[арищ] Сердюков Н. П.) как руководителя отдела всегда им прикрывалась объективными причинами: отсутствие условий для проведения работ, отсутствие бензина, отсутствие помощи завода, помещений и т. д. На самом деле основной причиной провала в работе конструкторского отдела явилось желание главного конструктора показать необходимость перебазирования в Москву» [ЦДООСО, ф. 2174, оп. 1, д. 3, л. 16].

Такое количество сторонников «возвращения» невольно наводит на мысль, что для этого были основания. К сожалению, они не нашли отражения в документах первичной партийной организации.

Таким образом, можно констатировать, что в истории ИМЗ на этапе его становления проявились как общие закономерности, характерные для большинства эвакуированных на Урал предприятий, так и специфические черты. Завод формировался из отдельных подразделений, имел разрозненную производственную структуру и пестрый кадровый состав. Формирование трудового коллектива прошло очень сложный этап, ориентированный прежде всего на нейтрализацию идеи временного пребывания на Урале. На основе изложенного материала можно подразделить процесс форми-

рования трудового коллектива ИМЗ на три этапа. *Первый* (октябрь 1941 — февраль 1942 г.), связан непосредственно с процессом эвакуации, формированием ядра коллектива за счет работников московских предприятий, с доминированием идеи о временном пребывании на Урале. *Второй этап* (март 1942 — декабрь 1943 г.). После того, как было принято решение оставить завод в Ирбите, началось второе рождение коллектива, ориентированного на иные цели. Этот этап был очень сложным, порой драматичным и характеризовался высоким динамизмом кадрового состава предприятия. С одной стороны, вербовались новые сотрудники, по преимуществу из местного населения, с другой — происходил отток специалистов в Москву. На этом этапе стала создаваться собственная учебная база предприятия — школа ФЗО. *Третий этап* (январь 1944 — май 1945 г.) связан с новым руководством предприятия и более успешными попытками консолидировать коллектив на выполнение плановых заданий, в том числе за счет решения проблем материально-бытового обеспечения трудящихся, организацией моторостроительного техникума, с явной ориентацией на местные трудовые ресурсы.

В докладе секретаря горкома ВКП (б) Н. М. Кротского на II Городской конференции в октябре 1944 г. говорилось: «За годы Великой Отечественной войны неузнаваемым стал наш город. Он превратился из сельскохозяйственного районного центра в промышленный город. По сравнению с 1940 г. выпуск продукции увеличился в 3,5 раза. ... С ростом промышленности значительно увеличилось количество производственных рабочих и ИТР. ... За отчетный период резко поднялась производительность труда. В 1944 г. вся промышленность города увеличила выработку продукции на одного рабочего на 136,7 % по сравнению с этим же периодом 1940 г. План 9 месяцев этого года промышленностью города выполнен на 110 %. ... Ряд предприятий добились значительного снижения себестоимости продукции ... на Ирбитском заводе на 7,2 %» [Коммунар. 1944. 22 октября].

Окончание войны создало новые предпосылки для развития предприятия, которое, в отличие от других заводов, работавших на нужды фронта, не должно было подвергаться конверсии и имело весьма хорошие перспективы для наращивания своего производства в мирное время.

Антуфьев А.А. Уральская промышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны. Екатеринбург, 1992.

Буланов А. Сокровища Урала // Мото. 2011. № 11. С. 72 [Электрон. ресурс]. URL: <http://www.zr.ru/archive/moto/2011/11/sokrovisha-urala#72> (дата обращения: 06.02.2014).

Буланов А., Живулин В. Мотоциклетная столица // Ирбит и Ирбитский край: очерки истории и культуры. Екатеринбург, 2006. С. 210—223.

Герштейн Я. Л. Боевая колесница // Ирбит и его окрестности : краеведческий путеводитель. Екатеринбург, 1995. С. 136—141.

Коммунар. Орган Ирбитского райкома ВКП (б), Райисполкома и Райпрофсовета. 1941—1945 гг.

Курихин О. Из племени «М» // Техника молодежи. 1989. № 12. С. 24—25.

Лиханов А. Наш рамно-прессовый // Ирбитский мотоциклетный : сб. тр., посвященный 25-летию Ирбитского мотоциклетного завода. Свердловск, 1968. С. 28—30.

Раздобарина Н. От Москвы // Ирбитский мотоциклетный : сб. тр., посвященный 25-летию Ирбитского мотоциклетного завода. Свердловск, 1968. С. 26—28.

Удинцева Т. Ю. Единственный в России. Очерк истории Ирбитского мотоциклетного завода // Ирбитский край в истории России. Екатеринбург, 2000. С. 137—144.

Федоров А. Рождение, становление, мужание // Ирбитский мотоциклетный : сб. тр., посвященный 25-летию Ирбитского мотоциклетного завода. Свердловск, 1968. С. 5—25.

Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДОСО). Ф. 2174. Первичная организация КПСС Ирбитского мотоциклетного завода.