



УРАЛ ФРОНТУ

Проект «Областной газеты»
к 80-летию Победы
в Великой Отечественной
войне 1941–1945 гг.



Выпуск
десятый

8

АВГУСТА
2025 г.

Невоенная продукция заводов Ирбита

Когда листаешь подшивку ирбитской газеты «Коммунар» за первую половину 1941 года, впечатления, что «завтра была война», не возникает. Обычные проблемы сельскохозяйственного района: ремонт техники, посевная, снабжение. Доска почета передовиков и критика отстающих, ход соревнования с соседними районами. Афиши театра и кино. Работал городской парк, и звучало аргентинское танго...

В полдень воскресенья 22 июня внешние и внутренние громкоговорители изменили привычный ритм жизни города. Впереди было 1 418 тяжелейших дней и ночей. Ирбит, будучи тыловым городом, обрел свое новое рождение в годы Великой Отечественной войны. В городок с населением менее 20 тысяч было эвакуировано более десятка заводов из Москвы и Ленинграда, с Украины и Центральной России. Прибыли детские дома, разместились эвакогоспитали и военные училища, нашли приют беженцы... Формирующийся промышленный центр в мае 1942 года получил статус города.



ИМЗ. С конвейера сходит готовая продукция. Фото предоставлено Историко-этнографическим музеем города Ирбита

Годы работы в напряженном ритме

Ирбитский мотоциклетный завод помог стране победить самую моторизованную армию в мире

Создание Ирбитского мотоциклетного завода – одна из важнейших страниц в истории города. Во второй половине XX века заводу было суждено стать крупнейшим предприятием города, а в рамках всей страны – крупнейшим производителем мотоциклов.

Великая Отечественная война зачастую именуется в литературе «войной моторов». Механизация и моторизация в войсках заставляли искать новые средства переброски сухопутных войск, сопровождения бронетанковых соединений, быстрых наступательных операций. Особым средством передвижения пехоты во время войны стали мотоциклы. Эта техника являлась универсальной, выполняла широкий спектр задач – разведка, налаживание связи, под-

держка наступающих частей, перевозка боеприпасов. Несмотря на большую уязвимость, в отличие от автомобилей, мотоциклы могли действовать в условиях сложной местности, имели меньшую стоимость в процессе изготовления. Самой «мотоциклетной» армией мира к началу Великой Отечественной войны была немецкая армия. Именно у немцев в конце 1940 года советские конструкторы Московского мотоциклетного завода переняли опыт в создании тяжелого армейского мотоцикла. За основу была взята модель BMW-71, и с весны 1941 года в СССР на разных заводах стали производить тяжелый мотоцикл с коляской под индексом М-72.

Начавшаяся война полностью спутала все планы по выпуску мотоциклов, некоторые заводы переключились на производство другой продукции,

а другие попали в волну эвакуации на восток. 21 октября 1941 года Совет по эвакуации при СНК СССР принял решение о переводе Московского мотозавода и связанных с производством мотоциклов цехов других предприятий на Урал, в город Ирбит. Помимо Московского завода, в Ирбит были направлены мощности завода им. Сталина (ЗИС), завода им. Коммунистического Интернационала Молодежи (КИМ) и Харьковского мотоциклетного завода (ХМЗ). По прибытии первых эшелонов в Ирбит стало ясно, что запланированные изначально площади уже заняты другими предприятиями. В результате завод разместился на трех разрозненных площадях: пивоваренного завода, на территории бывшего клуба автоприцепного завода, на территории бывшего цеха кухни и метизного завода.

Первый поезд с москвичами прибыл в Ирбит в 30-градусный мороз – 568 человек. Отгрузка оборудования шла бессистемно, некоторые вагоны вообще не добрались до Ирбита. Все цеха не смогли разместиться на отведенной заводу территории, поэтому некоторые пришлось разместить на Автоприцепном заводе в трех километрах от основных площадей. Помещения абсолютно не были готовы к производству. Отсутствие даже естественного освещения, сырость и холод приводили к массовым заболеваниям работников.

«Пришлось самовольно въехать в недостроенный дом, благо, крыша над головой была, – вспоминал впоследствии механик-конструктор, экспериментатор завода **Зефиров Борис Владимирович**. – Поселились четыре семьи, в том числе и наша, каждой по углу, а посередине уста-

новили печку-буржуйку, к утру вода в посуде, что оставалась на полу, замерзала...».

Эвакуация заводов в Ирбит продолжалась с октября 1941 года до середины 1942-го. Несмотря на все трудности, 25 февраля 1942 года была выпущена первая партия мотоциклов М-72 из готовых деталей, привезенных с заводов во время эвакуации.

В марте 1942 года было принято окончательное и важное решение – оставить завод в Ирбите, не возвращать обратно в Москву, освободившуюся от угрозы захвата немцами. Однако на предприятии все равно стояла проблема кадрового голода – квалифицированных работников не хватало. На работу принимали местное население, главным образом – женщин и подростков.

Продолжение на стр. VIII →