Рождение завода

Октябрь 1941 г.

Враг стоял у ворот Москвы.

Из-за постоянных бомбежек было невозможно организовать выпуск мотоциклов для фронта.

Постановлением Совета по эвакуации при СНК СССР от 21 октября 1941 года Московский мотозавод эвакуирован в город Ирбит.

Из воспоминаний Александра Миновича Федорова, главного конструктора ИМЗ в 1946-1969 г.г.

«об истории возникновения Мотоциклетного завода в городе Ирбите»

«В двадцатых числах октября 1941 года в коллективе еще молодого Московского мотоциклетного завода прошел тревожный слух:

- **Эвакуация!**
- **Куда?**
- **Куда-то на Урал, в далекий от Москвы город Ирбит.**

Кто-то развернул карту. Разыскали маленькую точку районного центра.

Да, ехать придется в глухой угол.

О том, чтобы не ехать, не было и речи. Страна переживала грозные дни. Враг стоял у ворот Москвы.

Жизнь столицы лихорадили непрерывные воздушные тревоги. Из-за постоянных бомбежек нельзя было организовать нормальный выпуск мотоциклов для фронта.

Потребности фронта в технике заставили коллектив Московского мотоциклетного завода утроить, удесятерить напряжение в труде. В августе-сентябре 1941 года выпуск мотоциклов доходил до 60-70 штук в сутки. Машины заправляли горючим, сдавали войсковым подразделениям и прямо с заводского двора отправляли на фронт.

Для быстрейшей подготовки развертывания производства на Урал срочно выехала группа работников из 30 человек. Это были, в основном, конструкторы и технологи. И вот эвакуация…

17 ноября 1941 года первая группа москвичей приехала в Ирбит. Здесь уже стояла настоящая зима, морозы доходили до тридцати с лишним градусов.

Первую партию эвакуированных разместили в пустующем помещении второго этажа бывших торговых рядов по улице Красноармейской (сейчас это помещение автоприцепного завода реконструировано, и здесь находится первый сварочно-сборочный цех).

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, не считаясь с должностями и возрастом.

Люди работали, не считаясь со временем и суровыми уральскими холодами. Иногда оставались без горячего обеда и ужина, на сухом пайке.

Для того чтобы освободить помещения для установки станков, нам самим приходилось демонтировать оборудование пивоваренного завода, разгружать склады для перебазировки этого завода на новое место.

Время не ждало.

Из Москвы поторапливали:

- Как идет монтаж оборудования? Армия ждет мотоциклы.

При эвакуации завода в Ирбит вместе с оборудованием было отгружено большое количество собранных двигателей коробок и обработанных деталей.

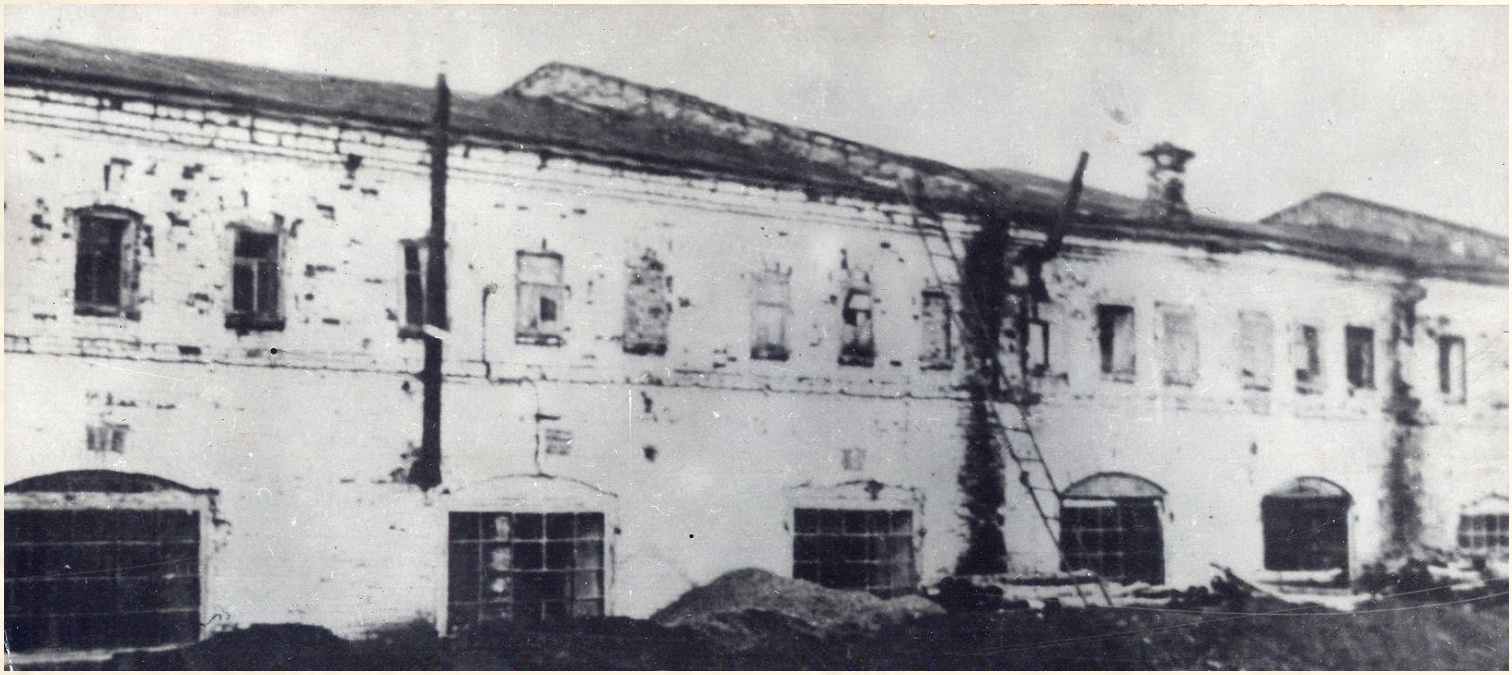
Как только кое-как разместились цехи и часть рабочих освободилась от разгрузки оборудования, началась сборка мотоциклов из привезенного задела.

Здесь в мирное время варили пиво.

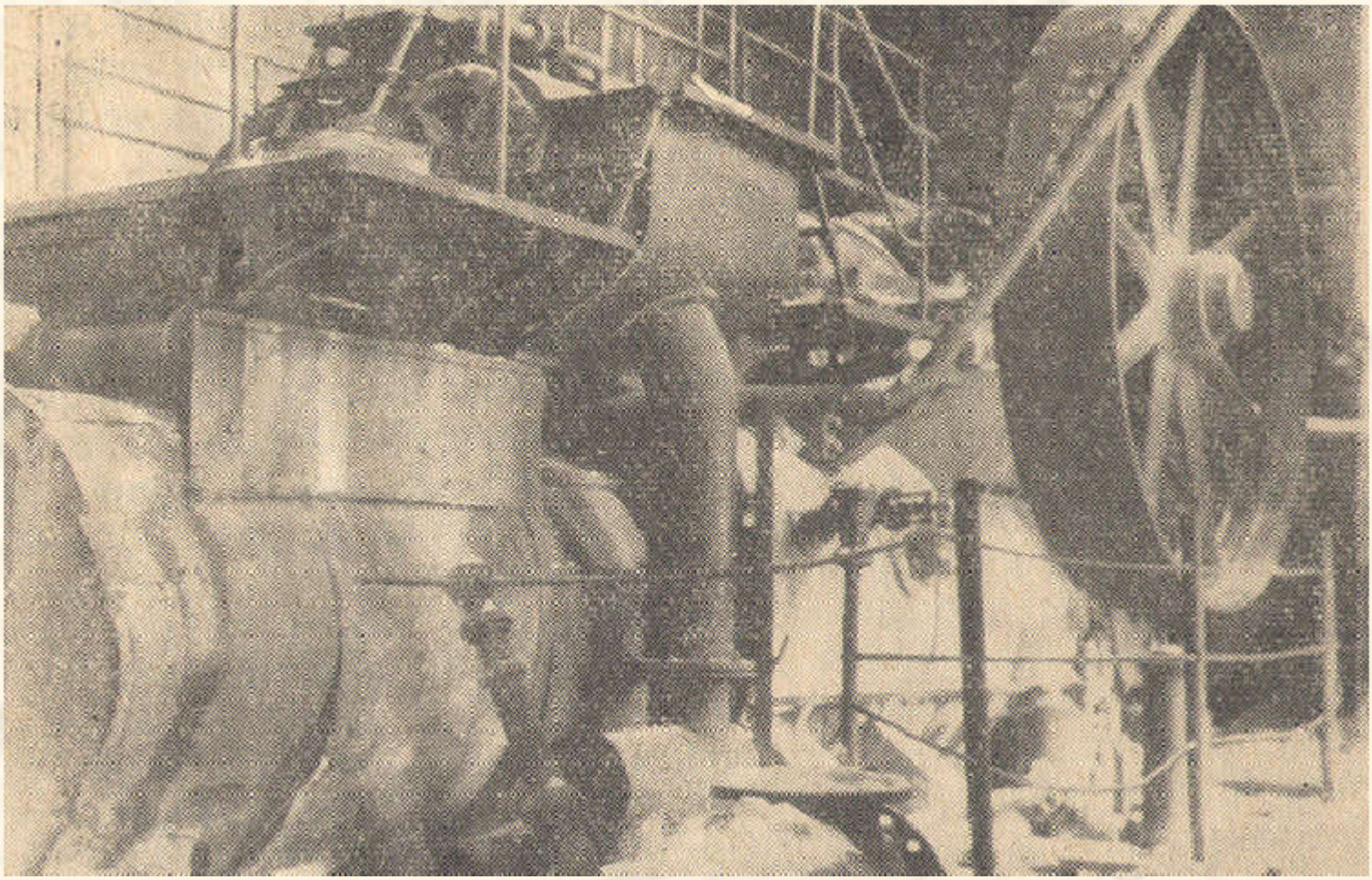
На этом пустыре началось строительство Ирбитского мотозавода.

Под основной моторный цех завода заняли здание Клуба автоприцепного завода.

Цех коробки передач расположился в бывших торговых рядах



в этом здании находился инструментальный цех



первая энергетическая база завода - Локомобиль

25 февраля 1942 года

на фронт был отправлен первый эшелон с мотоциклами, собранный из узлов и деталей, привезённых ещё из Москвы.

Приказом № 172 НКСМ в марте 1942г. определялся годовой выпуск:

- **Мотоциклов – 15 тысяч;**
- **Двигателей – 6 тысяч;**
- **Запасных частей – 20% к выпуску мотоциклов.**

В 1943 году

на личные сбережения ирбитчан было собрано и отправлено на фронт, для Уральского добровольного танкового корпуса, 106 мотоциклов.

В ответ на завод пришла телеграмма от Верховного Главнокомандующего:

Н К Связи

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕЛЕГРАФ г. МОСКВА

МОСКВА КРЕМЛЬ ТЕЛЕГРАФ

принято ___ го ___ ч. ___ м. пор. № ___ Адрес ___

от ___ Бл. № 90

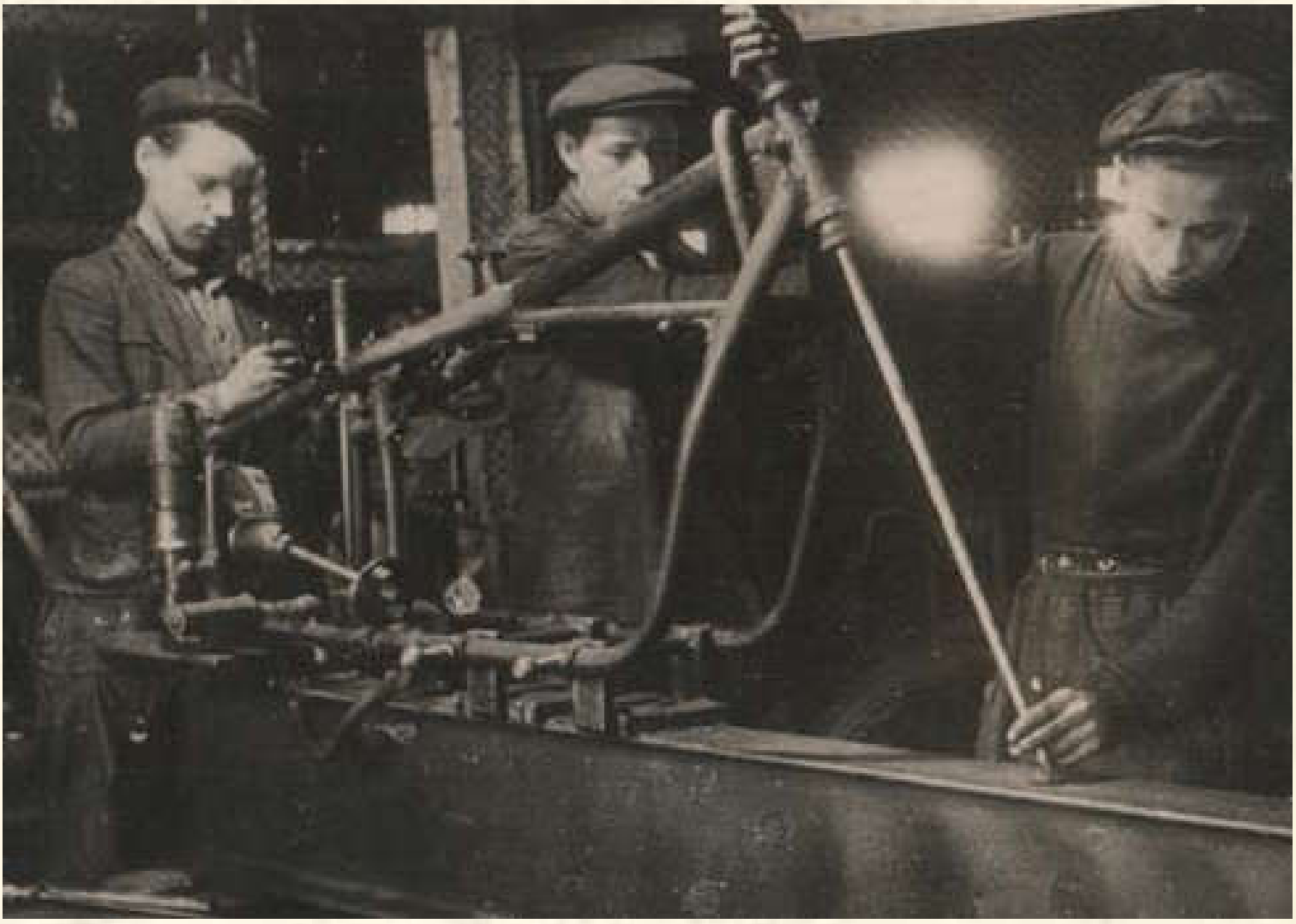
КІС ___

из ___ № ___ сл. ___ го ___ ч. ___ м. ___ принято по

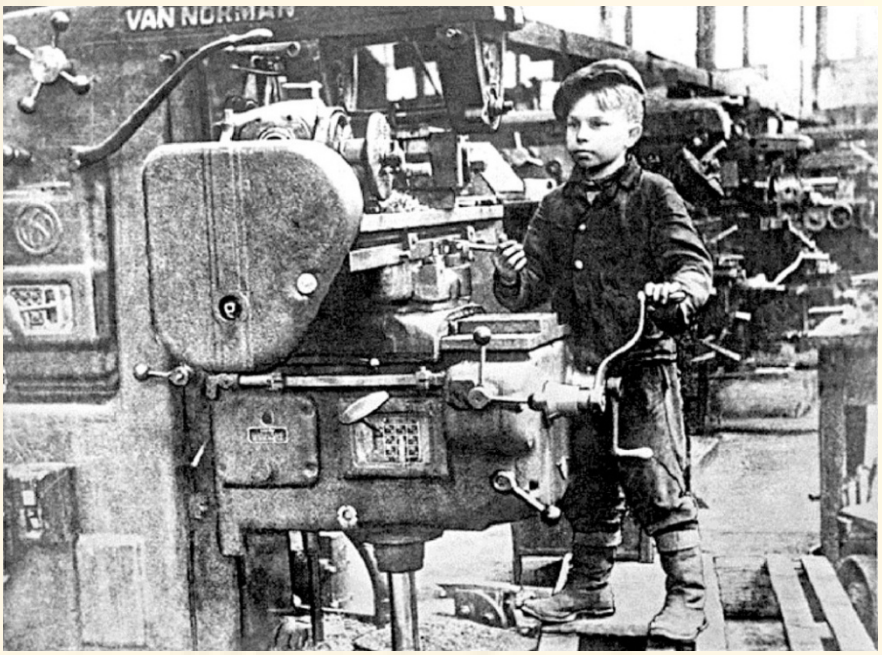
«Прошу передать рабочим, служащим, инженерно-техническим работникам Ирбитского мотозавода, собравшим 750 тысяч рублей на строительство мотоциклов, мой братский привет и благодарность Красной Армии.»

Сталин.

В годы войны мотозаводцы работали по очень жесткому графику. Был установлен 12-часовой рабочий день для взрослых и 8-часовой для подростков.

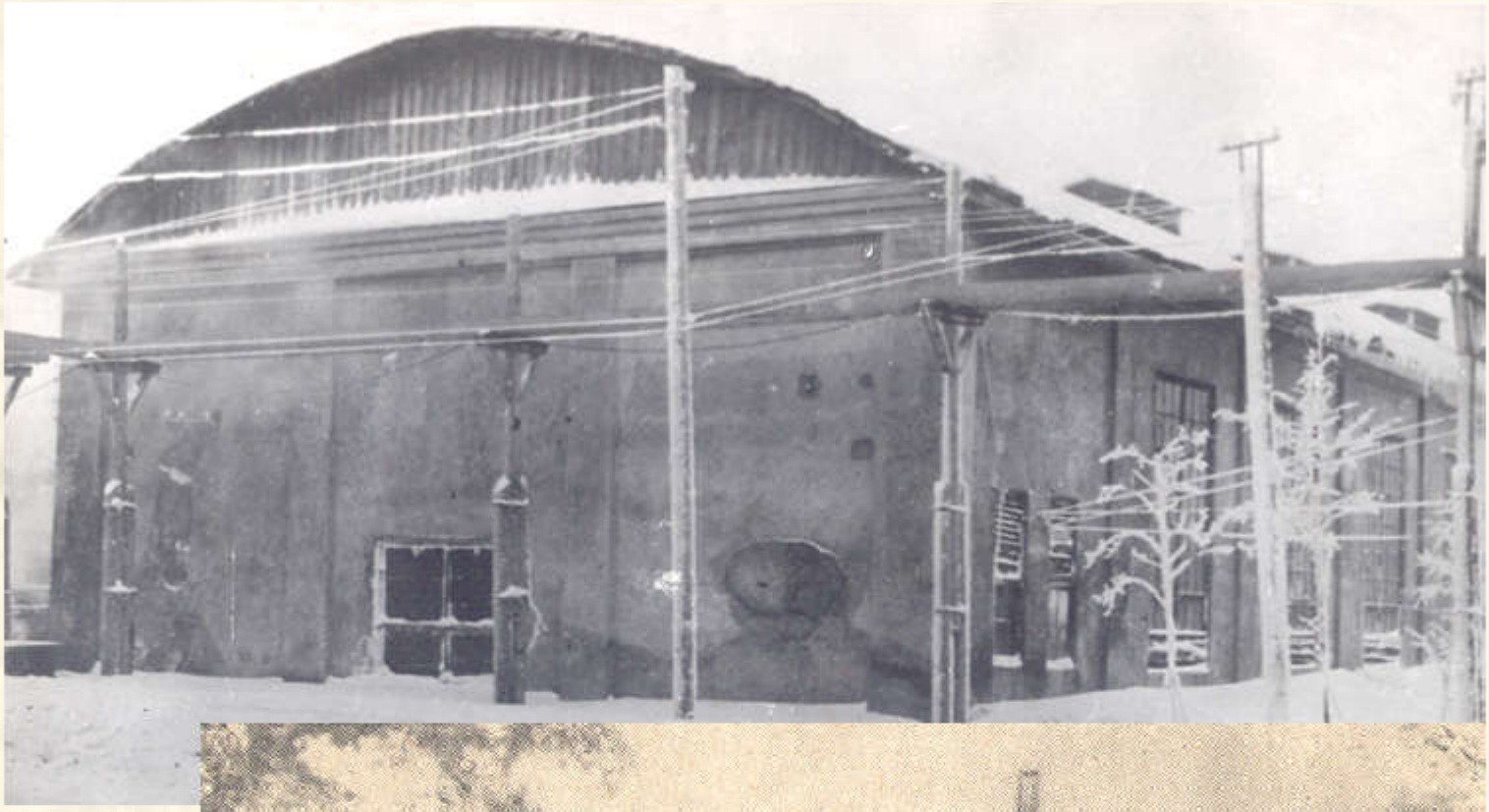


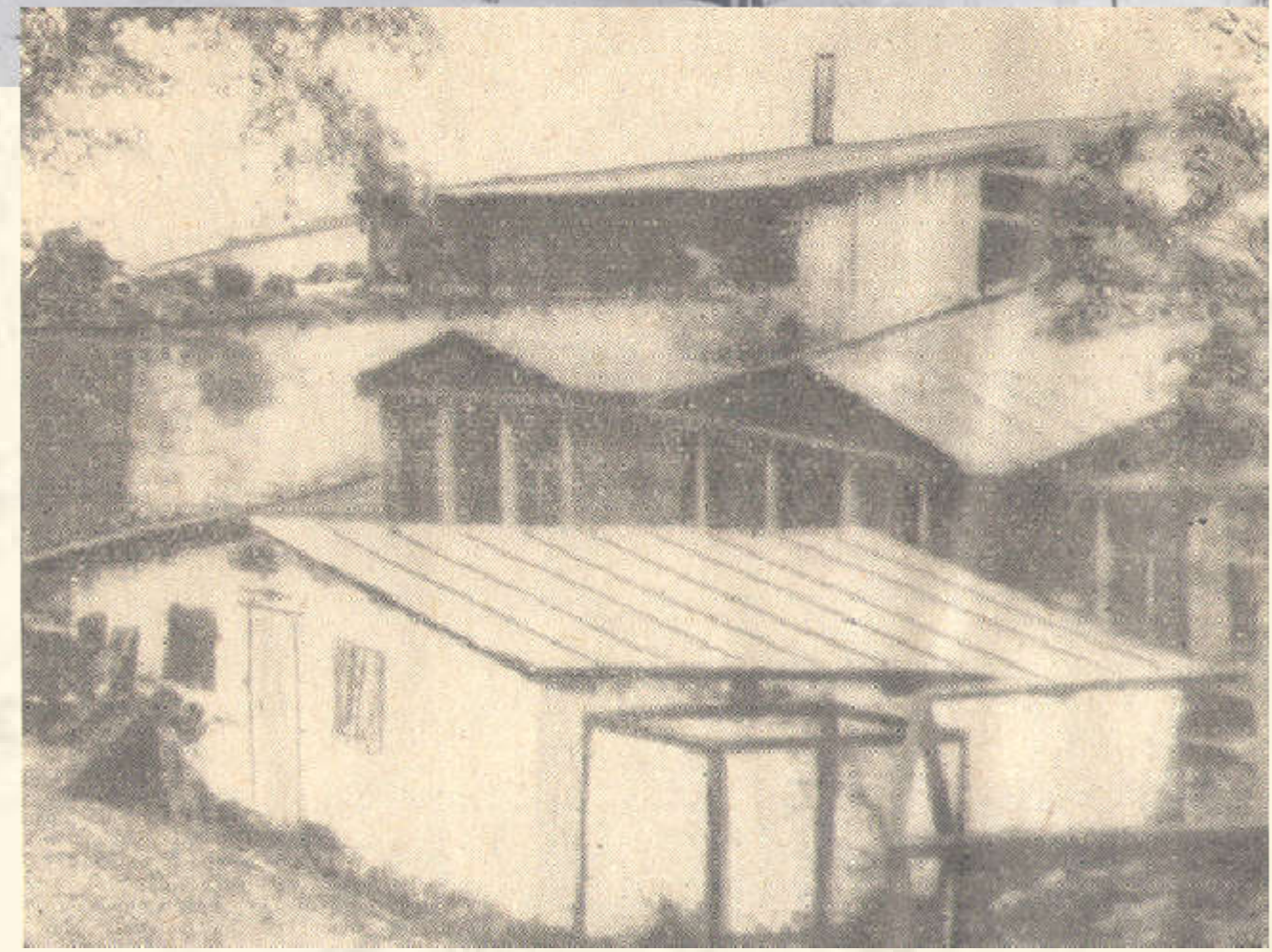
Действовала строжайшая дисциплина. За опоздание на 15 минут работник лишался хлебной карточки на 200 граммов хлеба (норма была 500-700 граммов в сутки). За большее опоздание человека привлекали уже и к уголовной ответственности…



За годы войны с 1942 по 1945 г.г.
в невероятно трудных условиях
Ирбитский мотозавод выпустил для фронта
9799 мотоциклов.

1942 - 1945 г.г. - построены кузнечный и литейный цехи.

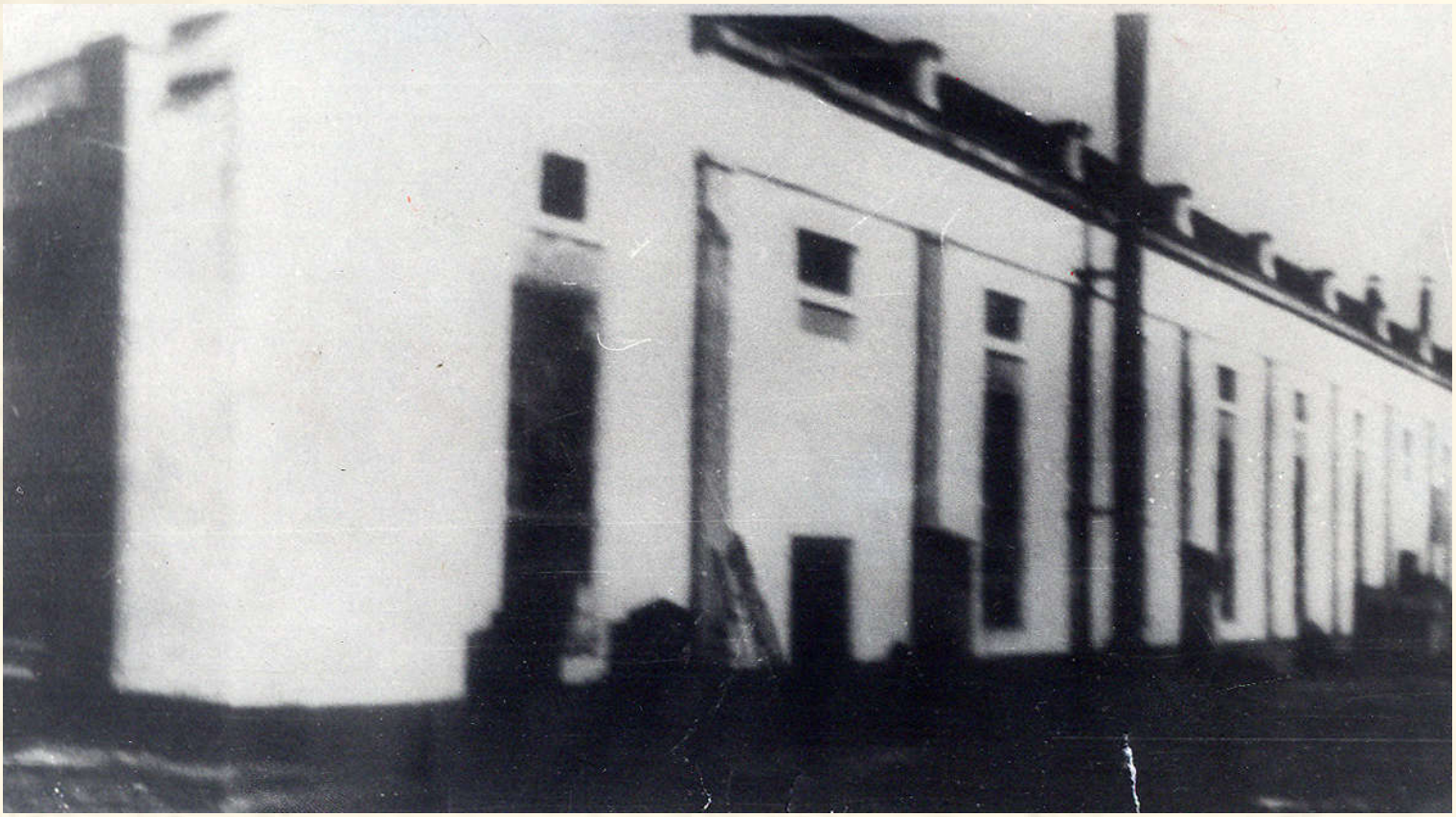




1943 - 1945 г.г. - строительство производственной котельной.

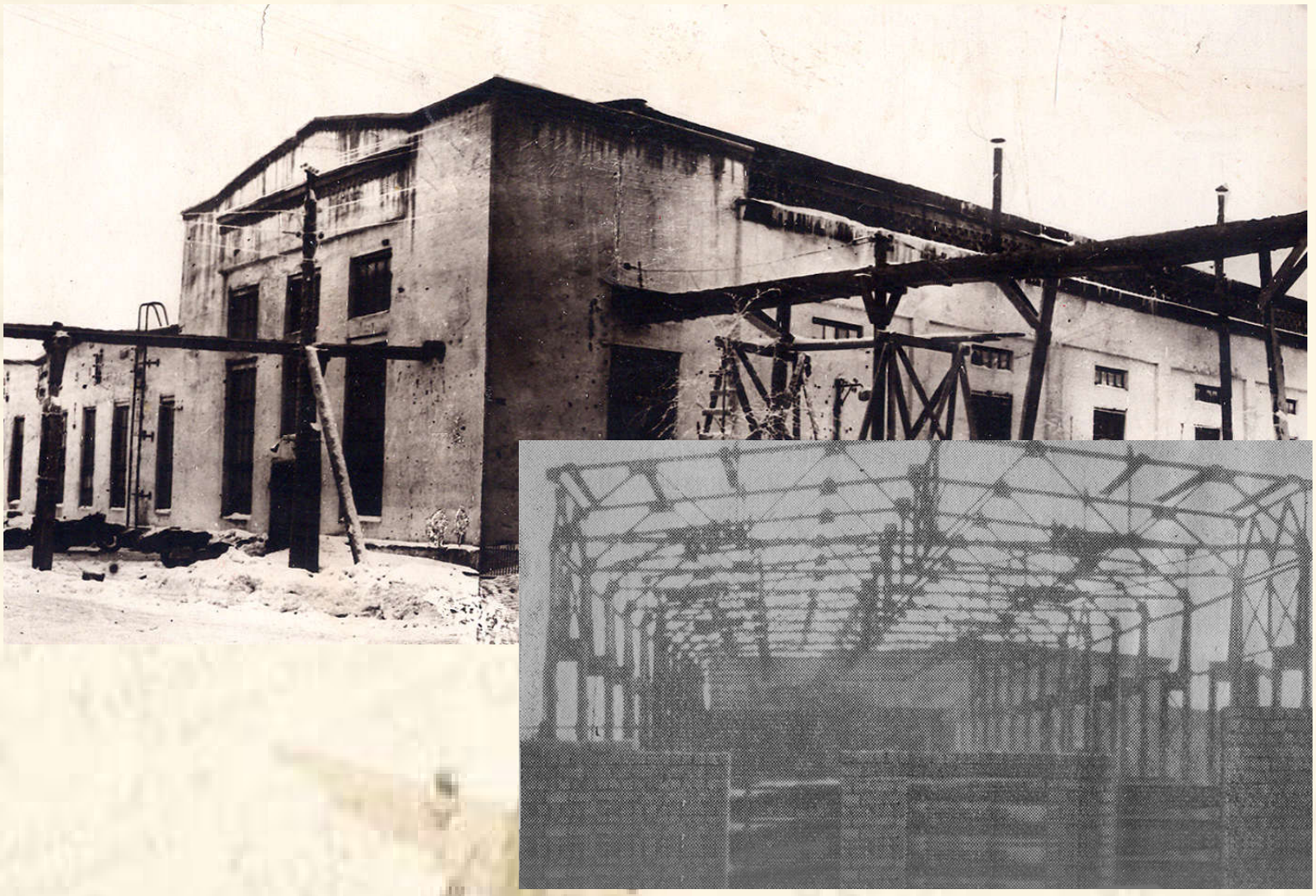
1944 - 1947 г.г. -

сдан моторный корпус

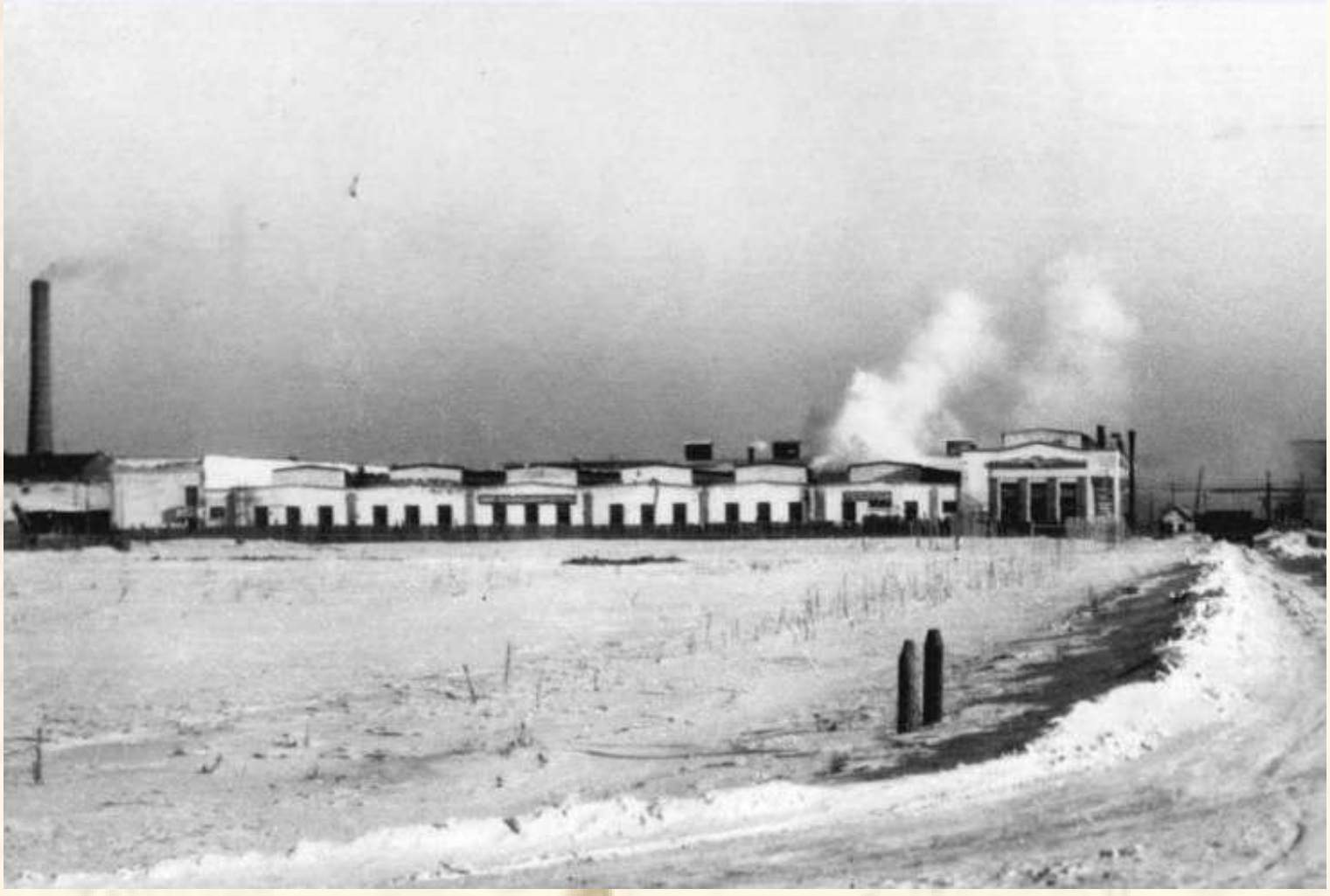


Участок сборки моторов

1946 - 1949 г.г. - закончено строительство корпуса для инструментального цеха.



1947 г. - в строй вступили: цех коробки передач, термический и автоматный цехи.

1949 г. - с новосельем поздравляли коллектив ремонтно-механического цеха.

Так выглядел завод в 1955 г.