

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени М. В. ЛОМОНОСОВА  
ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

*На правах рукописи*

**Белый Константин Вячеславович**

**Методика изучения истории промышленных производственных  
объединений и предприятий на материалах АМО ЗИЛ**

Специальность 5.6.5 – Историография, источниковедение, методы  
исторического исследования

**ДИССЕРТАЦИЯ**

на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Научный руководитель:  
доктор исторических наук, профессор  
Г.Р. Наумова

Москва – 2023

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	4
ГЛАВА I. ИСТОРИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАДИЦИЯ ИЗУЧЕНИЯ АМО ЗИЛ	
1.1. Изучение истории предприятия.....	17
1.2. История предприятия как фондообразователя.....	49
ГЛАВА II. ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС АМО ЗИЛ	
2.1. Документальные материалы головного предприятия, хранящиеся в фондах государственных архивов .....	64
2.2. Документальные материалы головного предприятия, не переданные в государственные архивы .....	85
2.3. Документальные комплексы филиалов завода .....	92
2.4. Документация государственных органов, курировавших деятельность предприятия.....	98
ГЛАВА III. ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ АМО ЗИЛ, СОДЕРЖАЩИЕ СТРУКТУРНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О ТРУДЕ И ЭТИКЕ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ В КОЛЛЕКТИВЕ	
3.1. Потенциал распорядительной и информационно-справочной документации предприятия .....	107
3.2. Протокольно-стенографическая документация как источник по изучению труда.....	132
ГЛАВА IV. МАССОВЫЕ ИСТОЧНИКИ О СОЦИАЛЬНЫХ ПАРАМЕТРАХ ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА АМО ЗИЛ	
4.1. Отчетно-статистические материалы и документы личного учета о параметрах трудового коллектива предприятия.....	177
4.2. Интернет-ресурсы.....	187
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	206
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ .....	210

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	211
ПРИЛОЖЕНИЯ	
Приложение № 1 .....	238
Приложение № 2 .....	247
Приложение № 3 .....	249
Приложение № 4 .....	250
Приложение № 5 .....	251
Приложение № 6 .....	255
Приложение № 7 .....	259
Приложение № 8 .....	277
Приложение № 9 .....	281
Приложение № 10 .....	283
Приложение № 11 .....	288
Приложение № 12 .....	290

## ВВЕДЕНИЕ

**Научная значимость и актуальность.** АМО ЗИЛ (известный также под аббревиатурой «ЗИС») – это один из самых известных автомобильных заводов России. В середине 2010-х гг. его вековой исторический путь как производственного предприятия завершился. Финишную черту пересекли и многие другие предприятия разных отраслей отечественной промышленности. Это значит, что наступил новый период изучения истории фабрик и заводов – темы, во многом традиционной в отечественной исторической науке.

Прекращающие свою деятельность промышленные предприятия и объединения оставляют после себя, кроме значительного объема материальных ресурсов, уникальные комплексы документов, которые в конечном итоге составят основу творческого исследования отечественной народнохозяйственной практики. Как справедливо было отмечено в литературе, начало работы над историей фабрик и заводов в 1930-х гг. имело, в числе значимых положительных последствий, поступление обширной документации фабрик и заводов в государственные архивы и последующую ее обработку архивистами<sup>1</sup>. Надо полагать, и современный исторический рубеж даст новый неординарный скачок притока документации предприятий на государственное архивное хранение. Это актуализирует задачу исследования документации уходящих в историю предприятий.

**Объект и предмет исследования.** Объектом данного исследования является комплекс документальных материалов предприятия АМО ЗИЛ. Выбор именно этого документального комплекса предопределялся тем, что завод, ставший в конечном итоге ядром одного из крупнейших в стране промышленных объединений, возник в годы Первой мировой войны, был

---

<sup>1</sup> Голиков А.Г. К вопросу о составе, содержании и сохранности документов акционерных компаний // Источниковедение отечественной истории. Сборник статей. М., 1980. С. 146.



флагманом советской индустрии и сохранялся долгое время как производственное предприятие на современном историческом этапе. Предметом исследования стала разработка методики комплексного анализа делопроизводственной документации головного предприятия и его филиалов как общей системы.

**Хронологические рамки исследования** охватывают весь период существования АМО ЗИЛ. Предприятие было основано летом 1916 г., а последний автомобиль завод им. Лихачева (головное предприятие АМО ЗИЛ) выпустил осенью 2016 г., хотя как непромышленная организация предприятие функционирует по сей день. Таким образом, хронология затрагивает дореволюционный период в истории отечественных предприятий и всецело охватывает советский и современный периоды.

**Территориальные границы исследования** обусловлены географическим расположением головного завода ЗИЛ и его филиалов, а именно: территорией СССР в послевоенных границах. При этом важно отметить, что основные мощности объединения ЗИЛ находились в Москве. Здесь, в Тюфелевой роще, в Даниловском районе Москвы, были сосредоточены ключевые производственные подразделения. Филиалы объединения и заводы-смежники в основном концентрировались в Европейской части страны, хотя некоторые предприятия, входившие в объединение или тесно связанные с ним по кооперации, располагались и в более отдаленных регионах РСФСР и других союзных республиках.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования является изучение комплекса материалов АМО ЗИЛ для разработки приёмов анализа документации исторических промышленных предприятий и объединений, прекративших или кардинально перестроивших свою деятельность в условиях современной реальности. В соответствии с указанной целью необходимо решить следующие исследовательские задачи:

- проанализировать традицию изучения истории АМО ЗИЛ;

- прояснить организационную структуру предприятия как активного фондообразователя;
- выявить документальные материалы головного предприятия, находящиеся на государственном хранении;
- определить материалы головного предприятия, не переданные на государственное хранение;
- оценить документальные комплексы филиалов;
- охарактеризовать документальные материалы АМО ЗИЛ, отталкиваясь как от формы документов, так и от конкретно-исторической исследовательской задачи;
- разработать методические рекомендации для использования информации массовых источников о социальных параметрах трудового коллектива АМО ЗИЛ.

**Методологическая основа исследования.** Данное исследование базируется на системном подходе к изучаемому объекту – предприятию ЗИЛ (АМО ЗИЛ) и образовавшемуся в результате его деятельности документальному комплексу. Именно системный подход позволяет рассмотреть данное предприятие и его документальный комплекс как единые системы с непрерывной историей. Большое значение в работе имеет анализ традиции изучения промышленных предприятий, в частности АМО ЗИЛ, сквозь призму принципа историзма. Также в исследовании широко используются иллюстративный метод для демонстрации информационного потенциала определенных источников, историко-сравнительный метод для сравнительного анализа различных источников и другие методы.

**Степень изученности темы.** Следует иметь в виду, что фабрики и заводы XX века изучаются сегодня как в рамках предметности экономической истории, так и истории социальной<sup>2</sup>. Отметим, что главной темой советской историографии изучения промышленности была история

---

<sup>2</sup> Наумова Г.Р. Развилки экономической и социальной истории России // Альманах «Крым». № 31. М, 2022. С. 11–17.

социалистической индустриализации. Сама социалистическая индустриализация, ее успехи, тенденции развития оценивались под углом зрения роста и развития советского рабочего класса. Тема рабочего класса была генеральной и при изучении индустриализации, и при оценке истории развития отдельных предприятий. Итоги изучения индустриализации уже подводились<sup>3</sup>. Впрочем, это не остановило дискуссий по проблемам индустриализации. Нельзя не учитывать того обстоятельства, что значительный вклад в попытку осмыслить особенности нашей социально-экономической истории XX века внесли и зарубежные авторы. Здесь уже можно опереться и на историографические исследования<sup>4</sup>. В числе тем, встречающихся особенно часто, звучат такие, как классы и проблемы классовой принадлежности в Советской России, «повседневный сталинизм», принципы мотивации труда, и др.

И все же главным способом учета литературы по истории фабрик и заводов остается библиографический учет. Это серия библиографий В.И. Завьялова, указатель под редакцией А.В. Митрофановой, важный для нас указатель по истории автомобилестроения и другие<sup>5</sup>.

В итоговом историографическом труде В.И. Бовыкин в своё время обратил внимание на то, что до 1960-х гг. интерес к промышленности XX

---

<sup>3</sup> *Ермакова Э.В.* Становление и развитие историографии советского рабочего класса (1917 – середина 30-х годов): автореф. дис. ... док. ист. наук. М., 1983; *Лельчук В.С.* Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. М., 1984; *Лачаева М.Ю.* Культурно-исторический смысл индустриализации России в историографическом аспекте // Информационный бюллетень научного семинара «Индустриализация в России. № 7. М., 1999. С. 18.; *Воронкова С.В., Наумова Г.Р.* Изучение индустриализации в России (постановка вопроса) // Государство и общество. История, экономика, политика, право. СПб., Ижевск, 2001. № 1. С. 109.

<sup>4</sup> Подробно об этом см.: Американская русистика: Вехи историографии последних лет. Советский период. Антология. Самара, 2001.

<sup>5</sup> *Завьялов В.И.* Библиография по истории фабрик и заводов Москвы и Московской области. 1799–1959. М., 1960; Его же: История заводов и фабрик РСФСР. Указатель литературы за 1958–1978. М., 1983; его же: История российских заводов и фабрик. Указатель литературы за 1985–1987 гг. М., 1992; История советского автомобилестроения. Библиографический указатель. М., 1974; История предприятий СССР. Указатель советской литературы, изданной в 1917–1978 гг. В 3-х тт. / Под ред. А.В. Митрофановой. М., 1979.

века был в первую очередь в зоне внимания экономистов. И лишь с 1960-х гг. историки активно подключились к разработке индустриальной истории XX века<sup>6</sup>. Историки внесли свой вклад в первую очередь в разработку источниковедческих и методических составляющих проблематики.

Значимые итоги изучения источников по социально-экономической истории советского общества были подведены в 1979 году. Именно тогда была опубликована коллективная монография «Массовые источники по социально-экономической истории советского общества». Были сформулированы принципы системного описания документации промышленных предприятий, которые позволяют определить все зависимости и связи делопроизводственной документации фабрик, заводов и промышленных объединений, а также определить критерии отбора и изучения эмпирического материала. А.К. Соколов, анализируя массовые источники по истории промышленности, специально подчеркнул тот факт, что в большинстве случаев промышленная документация уже содержит определенную систему показателей, и задача содержательного подхода сводится к их анализу в связи с постановкой задач исследования<sup>7</sup>.

Аналогичные суждения высказывались и при изучении делопроизводственной документации по истории промышленности XIX – начала XX вв. Нам представляются важными выводы, которые были впервые зафиксированы С.В. Воронковой в статье 1979 года. Исследователь обращает особое внимание на системный характер делопроизводства. Именно системный взгляд позволяет, с ее точки зрения, углубить анализ отдельных документов. Указывает она и на важность изучения исторической судьбы архивных фондов. При этом С.В. Воронкова придает особое значение изучению отдельных разновидностей документов, в том числе протоколов, журналов, стенограмм и т.д. Вывод, сделанный автором, очень важен:

---

<sup>6</sup> Бовыкин В.И. Россия накануне великих свершений. М., 1988. С. 51.

<sup>7</sup> Массовые источники по социально-экономической истории советского общества / Под ред. И.Д. Ковальченко. М., 1979. С. 93.

«Определяющими чертами источниковедческого исследования делопроизводственных документов в целом является фронтальность и комплексность их изучения»<sup>8</sup>.

Соединив этот вывод с суждением А.К. Соколова о задаче содержательного подхода к документации через постановку исследовательской конкретно-исторической задачи, мы практически получаем исследовательскую программу изучения делопроизводственной документации промышленных предприятий и объединений. Практика изучения делопроизводственной документации промышленных предприятий была накоплена в школе экономической истории В.И. Бовыкина. Сам ученый изложил свой метод в статье о собственном опыте архивных разысканий<sup>9</sup>.

Серьезную поддержку историкам всегда оказывали специалисты в области документоведения, предлагая оригинальные подходы к оценке и анализу делопроизводственной документации<sup>10</sup>. Фундамент изучения документов в системе делопроизводства был заложен К.И. Рудельсон<sup>11</sup>. Она предлагает увидеть в делопроизводственной документации одновременно и исторический источник, и предмет архивного хранения, обеспечив, таким образом, многомерность источниковедческого подхода. Это обеспечивает и объемность подхода к делопроизводственной документации, хранящейся в архивах. Архивисты и специалисты в области документоведения

---

<sup>8</sup> *Воронкова С.В.* Некоторые итоги и задачи источниковедческого изучения исторических источников по истории СССР второй половины XIX – начала XX века // *История СССР*, 1979. № 5. С. 74.

<sup>9</sup> *Бовыкин В.И.* Из опыта архивных разысканий // *Экономическая история. Ежегодник*. 1999. М., 1999. С. 15–62.

<sup>10</sup> *Веселов П.В.* Язык документа как средство выражения его содержания // Тезисы докладов и сообщений к теоретическому семинару «Теоретические проблемы документоведения» (март 1975 г.), М., 1975. С. 146–153; *Веселов П.В.* Автор документов в системе управления // Там же. С. 153–158; *Борисов Л.В.* Делопроизводственные документы советской эпохи: историография и источниковедение (20–80 годы) // *Отечественные архивы*. 1994. № 2; *Рудельсон М.Е.* Отчеты заводов как источник по изучению научно-технического прогресса в автомобилестроении (на примере ЗИЛ и ВАЗ) // *Актуальные проблемы архивоведения и источниковедения. Сборник научных трудов*. Ч. 2. М., 1983, С. 5–24.

<sup>11</sup> *Рудельсон К.И.* Современные документные классификации. М., Наука. 1973.

подсказывают историкам и конкретные пути исследования документации советского периода<sup>12</sup>.

В последнее время стали появляться источниковедческие работы, посвященные изучению документации предприятий, промышленной периодики<sup>13</sup>. Развиваются и традиции устной истории применительно к теме труда и трудовых отношений. И это в первую очередь источниковедческие подходы<sup>14</sup>.

Эффективным оказалось новое обращение к проекту истории фабрик и заводов, но уже в предметности истории повседневности и социальной истории<sup>15</sup>. В научной литературе вновь появилась тема истории труда в

---

<sup>12</sup> *Борисов Л.В.* Делопроизводственные документы советской эпохи: историография и источниковедение (20–80 годы). // Отечественные архивы. 1994, № 2.; *Рудельсон М.Е.* Отчеты заводов как источник по изучению научно-технического прогресса в автомобилестроении (на примере ЗИЛ и ВАЗ) / Актуальные проблемы архивоведения и источниковедения. Сборник научных трудов, Ч. 2. М., 1983. С. 5–24.

<sup>13</sup> *Фадеев Л.А.* Развитие социальной сферы машиностроительных предприятия в годы первых пятилеток (источники и методы исследования). Автореф... дис. канд. ист. наук. М., 2013; *Кузьмина А.В.* Промышленные предприятия г. Севастополя (1930-е – 1990-е годы). Источники и методы изучения. Дисс. ... канд. ист. наук. М., 2014; *Кузьмина А.В., Комагаев В.С.* Роль материалов периодической печати в изучении истории Севастопольского приборостроительного завода «Парус» // Традиции исторической мысли. Материалы научного семинара при кафедре источниковедения Исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова. / Отв. ред. Г.Р. Наумова. Вып. 12. М., 2020. С. 136–143; *Солощенко Н.В.* Многотиражная и отраслевая печать как источник для изучения развития пищевой промышленности СССР и формирования «нового рабочего» в период первой и второй пятилеток (контент-анализ материалов газет). Автореф...дис. канд. ист. наук. М., 2023; и др.

<sup>14</sup> *Соколов А.К.* Драма рабочего класса и перспективы рабочей истории в современной России // Социальная история. Ежегодник. 2004. М., 2005; *Красильникова Е.И., Адоньева И.Г.* «Завод – это одна семья...»: трудовая и общественная жизнь на Новосибирском авиационном заводе им. В.П. Чкалова в устном нарративе его ветеранов и сотрудников // Актуальные вопросы истории российской провинции. Новосибирск, 2010. С. 115–156.

<sup>15</sup> *Журавлев С.В.* Феномен "Истории фабрик и заводов". Горьковское начинание в контексте эпохи. 1930-х годов. М., 1997; *Соколов Ю.В.* "История фабрик и заводов" в контексте разных периодов // Историческая наука на рубеже веков. Материалы Всероссийской конференции, посвященной 120-летию Томского государственного университета. Т III. Томск, 1999; *Журавлев С.В., Мухин М.Ю.* "Крепость социализма". Повседневность и мотивация труда на советском предприятии. 1928–1938. М., 2004; *Володина Н.Н.* Производственная повседневность тюменских рабочих в 1941–1965 гг. (На примере завода "Механик". Автореф. дис. ... канд.ист.наук., Тюмень, 2012; *Бородкин Л.И., Валетов Т.Я., Смирнова Ю.Б., Шильникова И.В.* «Не рублем единым»: Трудовые стимулы рабочих-текстильщиков дореволюционной России. М., 2010. 535 с.; *Миловидова Н.В.* Жизнь и быт рабочих России в 20-е гг. XX в. (из истории повседневности) //

России<sup>16</sup>. В наши дни это направление активно подхватывается психологами, можно говорить уже об определенных результатах<sup>17</sup>. От психологов не отстают и экономисты<sup>18</sup>. Таким образом, в историографии проявился целый ряд новых подходов к изучению истории промышленности. Это взгляд на историю промышленности под углом зрения истории труда, истории и практики трудовых отношений в советских коллективах. Возможности постановки и решения этих исследовательских задач в каждом конкретном случае будут зависеть от сохранности документации предприятий, в том

---

Предприниматели и рабочие России в условиях трансформации общества и государства в XX столетии. Ч. II. Кострома, 2003. С. 77–82, *Маркевич А.М., Соколов А.К.* «Магнитка близ Садового кольца»: Стимулы к работе на Московском заводе «Серп и Молот», 1883–2001 гг. М., 2005. 368 с.; *Ульянова С.Б.* "То на скаку, то на боку": Массовые хозяйственно-политические кампании в петроградской/ленинградской промышленности в 1921–1928 гг. СПб., 2006. 530 с.; *Наумова Г.Р.* Экономическая безопасность и угроза бедности // Актуальные проблемы экономической безопасности в условиях современной России // Материалы Всероссийской научно-практической конференции. в г. Оренбург, 26-27 апреля 2007 г. Оренбург, 2008. С. 49–56; *Тяжельникова В.С.* Заводское жилье в 1935 – первой половине 1960-х гг. по материалам завода «Серп и молот» // Вестник РУДН. 2003. № 2. С. 96–115; и др. Как еще одно направление можно отметить изучение истории предприятий в рамках теории фирмы (бизнес-истори), например: *Поткина И.В.* Фирма как объект изучения (актуальные источниковедческие и историографические проблемы) // Индустриальное наследие. Материалы международной научной конференции. Саранск, 2005. С. 333–340; и т.п.

<sup>16</sup> *Кудюкина М.М.* Труд в системе ценностей русского народа // Этика и организация труда в странах Европы и Америки. Древность, средние века, современность. М., 1997, С. 296–312; *К. М. Т. Мак Киббен (США).* Новая советская экономика. Как она будет выглядеть? Новый взгляд на динамический баланс между «стяжателями» и «нестяжателями» (Историческая перспектива) (пер. с англ.) // Этика и организация труда в странах Европы и Америки. Древность, средние века, современность. М., 1997. С. 313–329; *Кр. Улиг (Швейцария).* Экономический менталитет и экономическое мышление. (Дискуссионные заметки на примере России). (пер. с нем.) // Этика и организация труда в странах Европы и Америки. Древность, средние века, современность. М., 1997. С. 330–348.

<sup>17</sup> *Донцов А.И., Донцов Д.А.* Родословная советского коллектива. М., 2019.

<sup>18</sup> *Иванов А.А.* Иррациональное поведение: истоки, формы, критерии // Современность: хозяйственные алгоритмы и практики. Сб. статей под ред. Ю.М. Осипова, В.Ю. Стримова, Е.С. Зотовой. М., Тамбов, 2016. С. 447–456; *Нисанов Я.И.* Основные первоисточники формирования отечественной теории экономического поведения человека и прикладной теории управления народонаселением. Современность: хозяйственные алгоритмы и практики // Сб. статей под ред. Ю.М. Осипова, В.Ю. Стримова, Е.С. Зотовой. М., Тамбов, 2016. С. 429–446. Этнокультурная обусловленность экономики. Монография / Под ред. Ю.М. Осипова, И.П. Смирнова. М., Тамбов, 2018.; *Шерневе Е.Л., Фельдхофф Ю.* Культура труда в процессе социально-экономических преобразований: опыт эмпирического исследования на промышленных предприятиях России. СПб., 1999. 128 с.

числе связанных с последним, завершающим этапом истории исторических производств.

**Источниковой базой исследования** стал обширный комплекс документов, связанных с деятельностью производственного объединения АМО ЗИЛ. Это архивные фонды Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева и его филиалов. В частности: хранящиеся в ГБУ ЦГА Москвы фонды 861, Р-415, П-433, К-983, Р-63 и ряд других. Кроме того, в работе использовались фонды заводского архива АМО ЗИЛ, материалы архивные филиалов, а также вышестоящих организаций, которым в разное время был подотчетен данный производственный комплекс. Это в том числе хранящиеся в РГАЭ фонды 2362, 7620, 7297, 8115, 398 и некоторые другие. Помимо делопроизводственной документации в процессе исследования активно привлекались материалы личного происхождения, фото- и аудиовизуальные документы, заводская периодика, материалы интернета в том числе по теме промышленной археологии. В работе были рассмотрены материалы АМО ЗИЛ, находящиеся в частных коллекциях. В исследовании проанализирован весь комплекс литературы по истории АМО ЗИЛ в совокупности с подготовительными материалами и заводскими многотиражками. В источниковой базе исследования абсолютно доминируют материалы, вводимые в научный оборот впервые.

**Научная новизна** диссертации заключается в том, что в ней впервые рассмотрен как целое документальный комплекс исторического<sup>19</sup> промышленного предприятия, прекратившего свою деятельность на современном хозяйственном рубеже. Исследование показывает, что необходимо формировать научные подходы к сбережению документации закрывающихся промышленных предприятий на основе фронтального рассмотрения их документации для преодоления тенденции к формированию значительных белых пятен в состоянии источниковой основы изучения

---

<sup>19</sup> То есть фактически завершившего свой исторический путь, ушедшего в историю.



современной промышленной истории. Впервые в научной практике предлагается подойти к исследованию истории труда в советском производственном коллективе на основе протокольно-стенографической документации, превращая её в один из ключевых источников для изучения этики труда и трудовых отношений в трудовом коллективе.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что материалы и выводы работы могут существенно дополнить имеющиеся в науке выводы о роли фронтального исследования документации промышленных предприятий, уже на материалах вновь открывшихся документальных комплексов. Диссертация вносит вклад в определение критериев отбора и изучения эмпирического материала, связанного с хозяйственной историей значимых промышленных объектов.

**Практическая значимость исследования** состоит в том, что материалы диссертации могут привлекаться для составления общих и специальных курсов по отечественной истории XX–XXI вв. В частности, по экономической истории, источниковедению. Исследование направлено также на решение практической задачи сохранения документации прекращающих свою деятельность промышленных предприятий.

**Достоверность** исследования обеспечивается значительностью источниковой базы, представленной делопроизводственной документацией промышленного объединения, документацией общественных организаций, государственных учреждений, а также личной документацией руководителей предприятия.

**Апробация результатов исследования.** Настоящая диссертация была обсуждена на заседании кафедры источниковедения исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова и рекомендована к защите.

Основные положения диссертации изложены в 8 научных статьях общим объемом 4,6 п.л., в том числе в 5 работах общим объемом 3,165 п.л. в рецензируемых научных изданиях, индексируемых в базах данных Web of Science, Scopus, RSCI, и в изданиях, рекомендованных для защиты в

диссертационном совете МГУ имени М.В. Ломоносова по группе специальностей 5.6 – Исторические науки.

Выводы диссертации также были раскрыты в устных докладах и печатных материалах в рамках Всероссийской научной конференции памяти профессоров А.Г. Кузьмина, В.Г. Тюкавкина и Э.М. Щагина «Земля и Власть в истории России» (Москва, МПГУ, 11–12 декабря 2018 г.), IX Международной конференции молодых ученых и аспирантов «Жизнь и смерть в литературе, фольклоре, истории (к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне)» (Москва, ИРИ РАН, ИМЛИ РАН, 4–5 июня 2020 г.), Научно-практической конференции «Биографический метод и эго-источники в современных практиках исследований российской истории XVIII – начала XX вв.» (Москва, МГУ имени М.В. Ломоносова, 25 декабря 2020 г.), научного семинара «Традиции исторической мысли» при кафедре источниковедения исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова.

**Структура диссертации** организована в соответствии с содержательной обусловленностью специальности – историография, источниковедение, методы исторического исследования – и подчинена рассмотрению литературы по истории АМО ЗИЛ, анализу документации производственного предприятия, рассмотрению методов работы с протокольной и стенографической документацией и массовыми материалами по личному составу. Работа состоит из введения, четырёх глав, заключения, списка использованных источников и литературы, списка сокращений, 12 приложений.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Фронтальный просмотр документации промышленных предприятий и объединений позволяет установить степень сохранности и, следовательно, представительности документации исторических предприятий России. Этот метод может послужить решению задачи сбережения документации прекращающих свою хозяйственную деятельность предприятий и перемещению материалов из корпоративного и частного хранения на

государственное. Фронтальный просмотр всей совокупности документального комплекса АМО ЗИЛ продемонстрировал широкие возможности этого метода: как в оценке представительности различных групп материалов, так и в определении составных частей этого комплекса, сохранность которых, несмотря на высокую историческую значимость материалов, пока не обеспечена должным образом.

2. Значительные объёмы документальных комплексов исторических промышленных предприятий (как в случае с АМО ЗИЛ: десятки тысяч архивных дел, не считая не переданных на хранение в государственные архивы материалов), включающих и материалы общественных организаций фабрик и заводов, и материалы личного происхождения, предполагают необходимость селекции. В основу селекции материалов укладывается известный источниковедческий взгляд на информационные возможности отдельных разновидностей делопроизводственных документов в связи с актуальной конкретно-исторической исследовательской задачей.

3. Установление таких задач должно базироваться на проблемно-историческом подходе к теме исследования и на общих тенденциях развития историографии. В данном случае это основные задачи изучения экономической истории в секторе промышленной истории. Центр тяжести переместился с исследования в первую очередь рабочего класса, что было характерно для советской историографии, на изучение труда, этики трудовых отношений, опыта коллективного труда, индивидуальных и биографических факторов. Разработка этих тем, как показано на материалах АМО ЗИЛ, требует формирования специальной источниковой базы, ядром которой становятся протокольно-стенографические документы и материалы личного происхождения.

4. Работа с массовыми источниками по истории промышленности, начатая ещё в 1970-х гг., должна быть продолжена. Массовые источники исторической информации о предприятии как социальном организме, а это прежде всего – первичная учетная документация по личному составу

(личные учетные карточки, личные дела и др.), в процессе изучения могут привести к новым наблюдениям не только применительно к истории конкретного предприятия, но и расширить представления о культуре труда и трудовых отношений на конкретном историческом этапе вообще. При этом следует иметь в виду, что усложнение технологий привело к взрывному росту источниковедческих задач, предваряющих технологические подходы к постановке и решению гуманитарных задач в области экономической истории.

5. Литература по истории фабрик и заводов в виде очерков истории промышленных предприятий, в данном случае АМО ЗИЛ, заводские многотиражки образуют вместе с подготовительными материалами очень значительный документальный портфель. При использовании этих материалов необходимо иметь в виду, что их главной функцией было обеспечение мобилизации коллектива в пространстве труда. Механизмы мобилизации ещё предстоит изучать.

# ГЛАВА I. ИСТОРИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАДИЦИЯ ИЗУЧЕНИЯ АМО ЗИЛ

## 1.1. Изучение истории предприятия

Процесс изучения истории АМО ЗИЛ немногим младше истории самой компании и насчитывает почти 100 лет. За столетие предприятие не раз переименовывалось (наиболее известные наименования: автомобильный московский завод АМО, ЗИС – московский автомобильный завод имени Сталина, ЗИЛ – завод имени И.А. Лихачева, АМО ЗИЛ – сокращенное название предприятия в новейший период)<sup>20</sup>: это следует учитывать и при анализе литературы, и при рассмотрении источников. За время существования предприятия появился целый комплекс научной, научно-популярной, историко-технической, художественной литературы, в которой рассматривалась история автогиганта или затрагивались различные ее аспекты. Тем не менее, предметом историографического анализа вековая традиция изучения истории объединения еще не становилась, за исключением обзорного доклада А.В. Митрофановой<sup>21</sup> о деятельности комиссий по истории завода, с которым она выступила в 1966 г. на Международном совещании по фабрично-заводской истории в Праге, и недавно опубликованной в рамках книги о колоколитейном производстве ЗИЛа статьи частного исследователя<sup>22</sup> П.П. Ермакова.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Подробно история переименований предприятия рассмотрена во второй главе.

<sup>21</sup> А.В. Митрофанова – доктор исторических наук, член Комиссии по истории завода им. И.А. Лихачева, один из авторов книги по истории предприятия, выпущенной в 1966 г.

<sup>22</sup> П.П. Ермаков – автомобильный инженер-конструктор, выпускник МГИУ, трудился на ЗИЛе в 2003–2015 гг. В настоящее время руководит группой в социальной сети «ВКонтакте» «Завод и люди», посвященной изучению истории завода и сохранению исторической о нем памяти. Более подробно об этом будет сказано в четвертой главе.

<sup>23</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Деятельность комиссии парткома по истории Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева. Доклад А.В. Митрофановой. 1966 г. 72 л.; *Ермаков П.П. Этапы сохранения истории ЗИЛа // Колокола сии сооружали мастера ЗИЛа и иные трудники / под ред. В.Д. Кальнера, М.А. Машина, А.И. Новикова, Б.Н. Нюнина [автор проекта, сост. В.Г. Мазепа]. М., 2022. С. 562–604.*

Сохранившийся текст доклада А.В. Митрофановой раскрывает основные вехи исследовательской работы 1920-х – первой пол. 1960-х гг., характеризуя ее в марксистском ключе. Однако, несмотря на идеологическую заданность обзора, данный доклад содержит ряд ценных и нигде больше не сохранившихся сведения о деятельности комиссий. Столь же примечательна в плане неопубликованных сведений статья П.П. Ермакова, которая посвящена, главным образом, деятельности комиссии А.П. Чураева и его личному вкладу в изучение истории ЗИЛ, а также процессу создания заводского музея и последующей борьбе за его сохранение<sup>24</sup>, продолжающейся доныне.

Историю целенаправленного изучения АМО ЗИЛ можно отсчитывать с 27 октября 1922 г., когда общее собрание партийной ячейки московского автомобильного завода АМО, созданное в честь пятилетней годовщины Октябрьской революции, приняло решение о создании кружка по изучению истории предприятия<sup>25</sup>. В 1920-х гг. работа по изучению истории предприятия (главным образом истории ее партийной организации) велась в рамках деятельности Московского бюро Истпарта<sup>26</sup>. На АМО, как и на ряде

<sup>24</sup> В борьбе за сохранение заводского музея непосредственно участвовал автор статьи.

<sup>25</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Л. 7. Интересно отметить, что в отличие от А.В. Митрофановой П.П. Ермаков начало сохранения памяти о заводе отсчитывает с 1931 г., с чем трудно согласиться.

<sup>26</sup> Комиссия по истории Октябрьской революции и РКП(б), созданная в сентябре 1920 г. Также стоит отметить, что параллельно с обращением к фабрично-заводской истории сквозь призму истории пролетариата, классовой борьбы, в России с начала 1920-х гг. происходила разработка отдельных фабрично-заводских архивов в рамках изучения истории труда (М.И. Кулишер, П.Н. Столпянский, Н.А. Рожков и др.) и краеведения. Среди краеведов, в частности сибирских исследователей под руководством С.В. Бахрушина, была популярной идея о том, что «должна быть не формальная история заводов, а история производства, история заводского населения ... Особенно чувствуется потребность в монографическом изучении отдельных заводов на всем протяжении их существования, которое позволило бы дать полную картину эволюции производственных процессов и положения рабочих» (*Майдачевский Д.Я.* Иркутское краеведение 1920-х: нереализованный замысел историко-экономического изучения региона // *Иркутское краеведение 20-х: взгляд сквозь годы.* Иркутск, 2000. С. 25–26). Также см.: *Майдачевский Д.Я.* «Экономическая история отдельного предприятия»: конфигурация исследовательской области, 1920-е // *Индустриальное наследие. Сборник материалов II международной научной конференции.* Саранск, 2006. С. 420–423; *Журавлев С.В.*

других предприятий, были проведены вечера воспоминаний о революционных событиях 1917 г. и участия в них рабочих завода, производился сбор воспоминаний с помощью участников революции. Особенно оживилась исследовательская работа на заводе в 1927 г. в преддверии десятилетнего юбилея Октябрьской революции<sup>27</sup>. Важную роль в собирании материалов по истории предприятия играла стенная (с октября 1928 г. многотиражная) газета завода «Вагранка»<sup>28</sup>, в которой силами заводских рабкоров<sup>29</sup> публиковались анкеты, воспоминания рабочих о революционных событиях и т.д. К сожалению, почти все экземпляры стенгазеты к настоящему времени утрачены.

На рубеже 1920-х – 1930-х гг. делу изучения истории фабрик и заводов удалось придать более организованный характер, что было вызвано началом форсированной индустриализации (применительно к АМО – первой реконструкцией завода) и необходимостью ее идеологической поддержки<sup>30</sup>. При содействии специально созданной при Комакадемии комиссии по монографическому изучению истории предприятий, журнала «История пролетариата СССР» (в котором под руководством историка А.М. Панкратовой публиковались материалы по истории рабочего движения), а также парткома и редакции заводской газеты АМО в 1929–1931 гг. были написаны и опубликованы летописи значимых событий в жизни предприятия, ряд очерков и брошюр о настоящем и прошлом завода, например: «Рабочие о старом и новом быте» и «Завод АМО» Ф. Д. Святенко, «Рождение цеха» А.П. Салова, «Бригадир механического цеха» И. Поваляева, «На полном ходу. Завод АМО» И. Метелкина, «Ударники побеждают» О.

---

Проблемы изучения истории промышленных предприятий в контексте краеведения // Пятые всероссийские краеведческие чтения. М., 2012. С. 379.

<sup>27</sup> Соколов В.Ю. «История фабрик и заводов» ... С. 28.

<sup>28</sup> В 1928–1930 гг. газета называлась «Вагранка», в 1930–1932 – «Амовец», в 1932–1940 гг. – «Догнать и перегнать», с 1941 по 1956 гг. – «Сталинец», с июня 1956 г. – «Московский автозаводец». Последний сдвоенный номер (№№ 17555–17556) заводской газеты вышел 28 ноября 2014 г.

<sup>29</sup> Рабочих корреспондентов.

<sup>30</sup> Аргутинская Н.К. О создании книг по истории фабрик и заводов // Книга. Исследования и материалы. М.: Книга, 1965. С. 59–60.

Рубцова, «Догоним» М. Тарасевича, «Герои социалистических побед» А. Загорянского и др.

Эти и другие материалы, созданные не профессиональными историками и даже в основном не профессиональными журналистами, а преимущественно рабкорами предприятия (сотрудниками заводской многотиражки), базировались на ограниченном круге источников (личные воспоминания, материалы заводской газеты и иных периодических изданий, небольшой круг документов) и преследовали идеологические задачи, раскрывая в русле теории классовой борьбы такую проблематику, как достижения социалистической индустриализации на примере московского автозавода, борьба пролетариата под руководством большевиков за власть на предприятии, облик «советского рабочего» на примере отдельных работников АМО и т.п. Исходя из этого, работы по истории предприятия, опубликованные в указанные годы, следует рассматривать как прежде всего пропагандистскую литературу, преследовавшую идейно-воспитательные задачи.

Следующий этап в изучении истории предприятия настал вскоре после учреждения в октябре 1931 г. по инициативе Максима Горького Главной редакции «История фабрик и заводов» («ИФЗ») при Объединении государственных издательств (ОГИЗ)<sup>31</sup>. В начале 1932 г. при содействии главной редакции партийный комитет ЗИС<sup>32</sup> (бывшего АМО) создал редколлегию для написания истории предприятия. К работе над книгой были привлечены сотрудники заводской газеты и несколько профессиональных журналистов и историков (сотрудников Комакадемии). Возглавил

---

<sup>31</sup> Более подробно о недолгой, но плодотворной деятельности главной редакции см.: Журавлев С.В. Материалы заседаний главной редакции «Истории фабрик и заводов» (1931–1932 гг.) // Мир источниковедения: сборник в честь С.О. Шмидта. М., 1994. С. 242–247.

<sup>32</sup> Краткое наименование московского автозавода в 1931–1956 гг. Полное наименование в указанный период: 1-й государственный автомобильный завод имени Иосифа Виссарионовича Сталина.



редколлегию член редакции заводской многотиражки, впоследствии – автор ряда работ по пропагандистскому мастерству Н.В. Адфельдт<sup>33</sup>.

Первоначально книга по истории автозавода им. Сталина должна была выйти одной из первых в серии «ИФЗ». Ее издание планировалось осуществить к концу 1932 г. или к маю 1933 г.<sup>34</sup> По мысли Горького, написание истории ЗИС, как и историй других выбранных редакцией известных предприятий, должно было стать полигоном для разработки новой пролетарской истории, в которой место основных авторов заняли бы рабочие своих же фабрик и заводов<sup>35</sup>.

Работа редколлегии ЗИС шла в двух направлениях. С одной стороны, ее члены занялись составлением библиографий по истории предприятия, проработкой заводской периодики, обнаружением выпусков центральных, отраслевых газет, журналов, связанных с автозаводом, а также выявлением и изучением архивных документов. В том же 1932 г. был составлен обзор (указатель) архивных материалов, хранящихся в фондах Центрального архива Октябрьской Революции, Военно-исторического архива, Архива Красной армии, Центрального архива профсоюзов и др.<sup>36</sup> Судя по доминированию в указателе материалов по истории партийной организации автозавода, поиски членов редколлегии были сконцентрированы на историко-партийных сюжетах.

С другой стороны, реализуя горьковскую задумку о «творчестве масс», члены редколлегии стали активно собирать воспоминания руководителей и работников ЗИС. Это производилось главным образом в форме стенограмм

<sup>33</sup> Известные работы Н.В. Адфельдта: *Адфельдт Н.В.* Решения Декабрьского пленума ЦК КПСС – боевая программа улучшения работы профессиональных союзов СССР. М., 1958. 30 с.; *Адфельдт Н.В.* До встречи со слушателями. Беседы о пропагандистском мастерстве. М., 1967. 72 с.; *Адфельдт Н.В.* Методика начинается с содержания. М., 1973. 80 с.; и др.

<sup>34</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Л. 7–10; там же. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 17. Л. 106.

<sup>35</sup> *Журавлев С.В.* Феномен «Истории фабрик и заводов». Горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М., 1997. С. 3; *Соколов В.Ю.* «История фабрик и заводов» в контекстах разных периодов // Историческая наука на рубеже веков: Материалы Всероссийской конференции посвященной 120-летию Томского государственного университета. Т. III. Томск, 1999. С. 61.

<sup>36</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 1. 31 л.

индивидуальных и коллективных бесед. Интервью с рабочими, как правило, записывались во время вечеров воспоминаний сотрудников отдельных подразделений завода. Нацеленные на получение информации о становлении предприятия и его партийной организации, об участии «амовцев» в революционных событиях, члены редколлегии в своих вопросах не обходили стороной и социально-бытовые аспекты ранней истории ЗИС.

Особенно ценно, что редколлегии в первые годы своей деятельности удалось записать интервью с рядом бывших руководителей предприятия, которые впоследствии оказались репрессированы. Например – с бывшим членом правления и купцом И.П. Трегубовым (1874–1938), с конструктором автомобилей и бывшим техническим директором АМО В.И. Ципулиным (1882–1940) и др. Важно отметить, что, судя по стенограммам бесед, сведения, получаемые интервьюерами от рабочих и бывших руководителей, зачастую не вписывались в официальную концепцию «пролетарской» истории первого автозавода, а порой явно ей противоречили<sup>37</sup>.

Не только это, но и отсутствие специальной подготовки многих членов редколлегии, ее небольшой состав (всего 6 человек) тормозило работу над книгой<sup>38</sup>. В итоге в 1933 г., когда планировалось завершить работу над рукописью, редколлегия смогла опубликовать в заводской газете лишь отрывки из будущей книги и издать пробные брошюры-главы, которые были розданы сотрудникам завода с целью сбора отзывов и замечаний<sup>39</sup>. Для удобства сбора отзывов брошюры оканчивались листами для записи, а в предисловии отмечалось, что после прочтения и оставления письменного отзыва материалы было необходимо сдать в редакцию (редколлегию). К сожалению, собранные рукописи с пометками не сохранились.

---

<sup>37</sup> Более подробно об этом будет сказано в третьей главе.

<sup>38</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Л. 10.

<sup>39</sup> *Шихеев Н.А.* Дореволюционное автостроение: "История автозавода им. Сталина". (Отрывок из 1 части книги). М., 1933. 23 с.; *Симхович М.* АМО в 1921–24 годах (IV часть истории Автозавода им. Сталина). М., 1932. 139 с.; *Адфельт Н.В.* Первые десять советских автомобилей (1924 г.): (Первые 3 главы из 5-й части книги по Истории завода). М., 1933. 159 с.; и др.

В отличие от работ рубежа 1920-х – 1930-х гг., опубликованные редколлегией материалы были написаны с опорой на более широкую источниковую базу (активно, хотя очень тенденциозно использовались архивные документы, периодика, материалы устной истории), однако в описании событий и подборе раскрываемых сюжетов по-прежнему доминировал презентистский подход. В центре внимания находились рабочее, революционное движения на автозаводе и деятельность большевиков, их борьба со старыми хозяевами, изображавшимися в виде эксплуататоров, а затем с оппозиционерами и «вредителями». Текст опубликованных фрагментов книги обилует диалогами (основанными в значительной степени на устных рассказах, часто принимавшихся на веру без документальных подтверждений<sup>40</sup>), и по стилю сохранившуюся часть «истории» можно назвать художественно-документальным пропагандистским произведением, более основательным, чем предыдущая литература, но также содержательно подчиненным решению идеологических задач воспитания «нового человека».

Несмотря на это рукопись книги, в целом написанная в 1934 г. (ее планировали опубликовать 7 ноября 1934 г.), была оценена партийными кураторами как «недостаточно большевистская». Партийный контроль над деятельностью заводской редколлегии, как и центральной редакции, усилился уже в 1933 г. С этого года работа членов редколлегии ЗИС неоднократно подвергалась критике за разрозненность и низкое художественное качество отдельных разделов книги, а главное – за политические ошибки, недостаточное раскрытие классовой борьбы и «методологически неверное» желание редколлегии «показать все, что было...», «идти от материала...», а не «давать ответы»<sup>41</sup>. Таким образом, по

---

<sup>40</sup> Как отмечала исследователь Р.Я. Окунева, работах 1930-х гг. серии «ИФЗ» существовала общая проблема преувеличения роли воспоминаний как источника, безоговорочное доверие к ним без тщательной проверки архивными данными (Окунева Р.Я. Источники... С. 10–11).

<sup>41</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 17. Л. 95–96.

мнению партийных кураторов «истории» автозавода, в итоговой рукописи оказалось слишком много информации, не представляющей идеологической ценности.

Как отмечала историк Л.В. Борисова, среди рядовых исследователей проекта «История фабрик и заводов» в первой половине 1930-х гг. было распространено мнение о необходимости изучения всех документальных материалов по истории предприятия. Однако информация, содержащаяся в них, оценивалась и использовалась тогда, как правило, не с позиций «историчности» и «объективности», а с точки зрения «правильного партийного чутья», «политически необходимого»<sup>42</sup>. Судя по всему, авторы первой «истории» автозавода, так же стараясь вовлечь в исследование максимальное количество материалов, вместе с «партийно верной» включили в работу существенную по объему «политически не необходимую» и даже неприемлемую, по мнению, большевистских кураторов, информацию.

В заводском архиве АМО ЗИЛ на стеллаже заводской периодики нами был обнаружен сборник копий отзывов, полученных в середине 1930-х гг. на рукопись по истории автозавода<sup>43</sup>. Оригиналов этих отзывов пока выявить не удалось, поэтому, возможно, хранящиеся в бывших цехах копии – по своему уникальный источник, позволяющий расширить представление о первоначальном тексте, причем, как о его недостатках, так и определенных достоинствах. Даты и имена авторов в ряде отзывов отсутствуют, а часть из них подписанные. Приведем выдержки из тех и других.

Вот, например, отрывки из копии анонимного отзыва (судя по всему, не рядового сотрудника автозавода), продиктованного личными мотивами:

---

<sup>42</sup> Борисова Л.В. Делопроизводственные документы советской эпохи: историография и источниковедение (20–80-е годы) // Отечественные архивы. 1994. № 2. С. 24. В те годы даже выходили практические пособия по архивным изысканиям в области фабрично-заводской истории (как, например, труд Е. Грекулова), которые старались охватить всю совокупность сохранившихся материалов, впрочем, все же в ключе того, как «рабочий класс под руководством большевистской партии пришел к Октябрьской революции» (Грекулов Е. Архивы как источник изучения истории заводов. М., 1933. С. 3).

<sup>43</sup> Архив АМО ЗИЛ. Сборник копий отзывов на первую неизданную в 1930-е годы книгу об Автозаводе им. Сталина. 92 л.

«Охотно пишу, так как сам фигурирую в ней [в книге] в качестве некоего, "взятого на мушку" персонажа, с которым автор хотел бы очевидно расправиться по-свойски, если бы не логика фактов, которую он никак, при всем моем желании, не может одолеть... Его книжка пока только роман, довольно занятный. В нем есть все необходимые для бульвара элементы: злодей в лице главного механика, наивненький профессор, генеральствующий холодный технический директор... Историк такой чепухи не написал бы»<sup>44</sup>.

Наиболее критичный, пожалуй, отзыв озаглавлен как «Общее заключение редакции истории фабрик и заводов» под авторством, главным образом, сотрудника главной редакции Е. Самариной<sup>45</sup>, датированный 1937 г. «Рукопись, – по словам Самариной, – является «наследием» авербаховского руководства в редакции<sup>46</sup>; она имеет большие политические недочеты и ошибки... Нет стахановского движения – до 1931 года, нет толком роли партии, нет правильной критики троцкизма и правых, показано, что рабочие до революции как бы не имели социального облика. Не отражена замена продналогом, 6 условий т. Сталина, профсоюзная дискуссия и т.д. ... История написана главным образом об отдельных личностях, особенно, специалистах... главное же: масса рабочих, рост рабочих в рукописи отсутствует. Рабочие рисуются как капитулянты, алчные, некультурные, закосневшие в своей отсталости. Нет ничего по гражданской войне. Это лишь сырой материал для большевистской истории. С задачей не справились. Нужно приступить к написанию завода вновь. Рукопись должна быть

---

<sup>44</sup> Там же. Л. 1–4.

<sup>45</sup> Более подробную информацию о ней найти пока не удалось.

<sup>46</sup> Л.Л. Авербах, при рождении Исер-Лейб Меер-Шоломович Авербах, (1903–1937) – советский литературный критик, комсомольских деятель, один из основателей, а затем генеральный секретарь Всероссийской ассоциации пролетарских писателей (ВАПП), с 1931 г. – редактор серии «История фабрик и заводов», автор книги о «Беломоро-Балтийском канале имени Сталина», в которой прославлял «исправительный» труд заключенных. В 1937 г. арестован и расстрелян по делу Г. Ягоды как один из ближайших родственников (сестра Авербаха была замужем за Ягодой). Как отмечают некоторые булгаковеды, Л. Авербах послужил прообразом двух отрицательных персонажей в романе «Мастер и Маргарита»: Берлиоза и критика Латунского.

значительно сокращена. Период 1931–1937 необходимо рассмотреть отдельно...»<sup>47</sup>.

Наряду с активной и продиктованной временем «политической» критикой (а нужно помнить, что в это время шел процесс фактического разгрома не только заводской, но и главной редакции «История фабрик и заводов»), многие рецензенты из найденного дела приводили конкретные подтверждения и качественной неоднородности текста, когда главы одних авторов оказались высокого литературного уровня, а иных – весьма низкого. К примеру, в почти анонимном отзыве (на полях подписано лишь «Федорович») сказано так: «Главу Шихеева считаю крепкой очень работой; ее только и надо поместить, освободив от неудачных описаний и неправильностей психологических, как, например, от картинки, где автор изображает рабочего, который бьет булыжником вшей на рубахе. Это очень оригинально, может быть, но рабочий не будет пробивать ткань булыжником»<sup>48</sup>. О главе же Н. Адфельдта "Федорович" отзывається негативно, добавляя, что, помимо прочих замечаний, «текст необходимо освободить от усложненных образов и неправильных выражений, подобных, например, таким: "Он увидел голую справку лицо Сидорова", «поставить на обсуждение утреннюю мысль», "Фильцер проскочил через этого пронцательного человека", "Солидным жестом вывернул к глазам часы на левой руке", "Обдавая стружкой воздуха высокий развернутый лоб" т.д.»<sup>49</sup>.

Однако не все отзывы, копии которых были обнаружены, столь же критичны. Например, редактор по истории техники в своем отзыве высказался об описании «технической стороны дела» в целом положительно. «В отличие от "Истории Кировского завода", в которой техника подана скучно, статически "История ЗИС" показывает большое знакомство авторов с

---

<sup>47</sup> Архив АМО ЗИЛ. Сборник копий отзывов на первую неизданную в 1930-е годы книгу об Автозаводе им. Сталина. Л. 16–18.

<sup>48</sup> Там же. Л. 13.

<sup>49</sup> Там же. Л. 14–16.

техникой и умелое построение сюжета»<sup>50</sup>. Так же примечателен отзыв некоего тов. Златоустовского (датируемый 1936 годом), который кроме различных недостатков, высказал убеждение, что «книга выгодно отличается тем, что она пытается без всякого притворства обнаженно показать положительные и отрицательные черты руководства»<sup>51</sup>.

Впрочем, отрицательные впечатления как в отзывах, вошедших в обнаруженное на предприятии дело, так и в отзывах, материалах обсуждений книги, выявленных в московском архиве, все же превалируют над положительными. В том числе среди отзывов простых рабочих. Во время обсуждений разделов книги с работниками ЗИС, очевидцы упомянутых событий не только уточняли, но и нередко опровергали повествование авторов<sup>52</sup>. Кроме того, участники обсуждений обращали внимание на невозможность полноценного раскрытия в книге разных сюжетов в силу политической конъюнктуры и идеологической заданности работы. К примеру, на одном из последних заседаний редколлегии с участием старых кадровых работников в 1937 г. участник дискуссии заметил: «У нас в это время много было внутренних изменений на заводе, о которых, может быть, нецелесообразно говорить сейчас, как скажем, некоторые изменения в людях. Некоторые, может быть, были в то время популярными личностями на нашем заводе, но на сегодняшний день не нужно о них упоминать. Есть такие моменты»<sup>53</sup>.

К исходу 1937 г. незадолго до ликвидации издательства «ИФЗ» деятельность редколлегии окончательно сворачивается. Так как полный текст подготовленной рукописи в материалах комиссии по истории завода не сохранился, можно предположить, что в 1937 г. неопубликованные ее части были уничтожены (возможно, наиболее политически «неверные», по мнению партийных органов). По крайней мере, такая участь постигла некоторые

---

<sup>50</sup> Там же. Л. 34.

<sup>51</sup> Там же. Л. 63–67.

<sup>52</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 19. 285 л.

<sup>53</sup> Там же. Л. 3.

рукописи по истории других предприятий при ликвидации издательства «ИФЗ»<sup>54</sup>.

Впрочем, вместе с прекращением работы редколлегии процесс изучения истории автозавода полностью не остановился. В последующие два десятилетия периодически проводились памятные мероприятия, вечера воспоминаний, публиковались статьи в заводской многотиражной газете, затрагивающие историю ЗИС, и даже создавались небольшие брошюры. Например, в заводском архиве среди материалов по истории завода был обнаружен черновик сборника, который должен был выйти в честь 25-летия ЗИС в 1949 или 1950 г. Однако, несмотря на свойственную тому времени патетику в адрес Сталина и партии, которая пронизывает текст, он был «забракован как негодный сборник (неправдоподобный, политически вредный)», судя по рукописной надписи с таким содержанием на обложке. Не исключено, что одним из поводов к прекращению работы над брошюрой стали репрессии против руководства завода в 1950 г.

Новый этап изучения истории предприятия настал во второй половине 1950-х гг., когда появилась возможность продолжить начатое в 1930-е гг. дело. В 1958 г. вслед за воззванием историков и постановлением ЦК КПСС «О книгах по истории фабрик и заводов» началось возрождение или создание комиссий по написанию историй промышленных предприятий. Такая же комиссия в 1958 г. была образована, а вернее воссоздана, на заводе им. И.А. Лихачева<sup>55</sup> и впоследствии действовала под общим началом парткома. Но возобновление работы над историей предприятия началось несколько ранее – во второй половине 1957 г., когда партийный комитет ЗИЛ обязал одного из старейших сотрудников (работал на заводе с 1925 г.) и члена парткома, заместителя начальника лаборатории механической обработки металлов А.П.

---

<sup>54</sup> *Аргутинская Н.К.* О создании книг по истории фабрик и заводов // Книга. Исследования и материалы. М., 1965. С. 69.

<sup>55</sup> Завод им. И.А. Лихачева (ЗИЛ) – такое название ЗИС получил с июня 1956 г.



Чураева<sup>56</sup> продумать мероприятия по возобновлению написания истории предприятия<sup>57</sup>.

В процессе создания книги (с 1958 по 1965 гг.) был не только использован комплекс наработок 1930-х гг. (как опубликованные фрагменты рукописи, так и указатели, архивные документы, воспоминания), но и собрано значительное количество оригиналов или копий ценных архивных документов. В подготовке новой книги по истории автозавода участвовало более 700 человек, активно привлекались профессиональные историки и архивисты (в основном из института истории академии наук СССР), велась оживленная переписка с издательством «Мысль» (в котором была впоследствии издана работа), составлялись актуальные библиографии, описи архивных документов по истории ЗИЛ, летописи основных событий в истории предприятия (на основе заводской газеты), выявлялись и копировались фотодокументы, связанные с заводом, проводились различные конференции, на которых обсуждалась методология работы, происходил обмен опытом с исследователями истории других предприятий.

К обсуждению черновика рукописи привлекались ветераны ЗИЛ, которые, судя по первоначальному варианту текста, вносили многочисленные, порой существенные правки<sup>58</sup>. А.П. Чураев вспоминал, насколько напряженной в этой связи оказалась работа над текстом: «Часто бывало так: рабочий день давно кончился, а в высоких комнатах издательства, где днем так шумно, оставались автозаводские и издательские редакторы, иногда спорили, а чаще тихо трудились до ночи»<sup>59</sup>. В 1966 г. к полувековому юбилею предприятия после почти 9 лет кропотливой работы

---

<sup>56</sup> Более подробно о нем см.: *Ермаков П.П.* Этапы сохранения истории ЗИЛа ... С. 566–567.

<sup>57</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Л. 21–22.

<sup>58</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 21. 320 л.

<sup>59</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 20. Л. 111.

книга по истории ЗИЛ<sup>60</sup> была наконец издана (причем, достаточно большим для подобных работ тиражом – 35 тыс. экземпляров).

«История Московского автозавода», как и целый ряд аналогичных произведений тех лет по «ИФЗ»<sup>61</sup>, оказалась значительно более академичной, чем тексты 1930-х гг. Этому во многом способствовало активное сотрудничество комиссии с учеными. К примеру, в редколлегию издания вошли видные исследователи истории рабочего класса в СССР Д.А. Баевский, А.В. Митрофанова. К каждой из 15 глав 647-страничного издания был составлен отдельный список цитируемых источников (в значительной степени архивных документов) и литературы.

Вскоре специалисты признали книгу о ЗИЛе одной из лучших работ из серии «История фабрик и заводов», хотя и не лишенной недостатков. Главными из них, по мнению историков, было слабое освещение как различных аспектов технического прогресса на ЗИЛе, так и особенно материально-бытовых, культурных аспектов его истории<sup>62</sup>. С этим замечанием нельзя не согласиться, так как, например, для характеристики быта автозаводцев в послевоенный период в «истории» приведены результаты лишь одного бюджетного обследования, и то только четырех семей зиловцев (из десятков тысяч семей работников)<sup>63</sup>.

Кроме того, в новой книге история предприятия по-прежнему рассматривалась в русле теории классовой борьбы, что предопределило тенденциозный отбор источников и сюжетов для освещения, концентрацию на историко-партийной проблематике. Хотя авторам удалось воссоздать общую картину развития автозавода в 1916–1966 гг., многие не вписывавшиеся в официальную концепцию историю ЗИЛа факты и события,

<sup>60</sup> История Московского автозавода имени И. А. Лихачева. М., 1966. 647 с.

<sup>61</sup> Соколов В.Ю. «История фабрик и заводов» в контекстах разных периодов // Историческая наука на рубеже веков: Материалы Всероссийской конференции посвященной 120-летию Томского государственного университета. Т. III. Томск, 1999. С. 62–63.

<sup>62</sup> Екшурская А.К., Звездин З.К. Книги по истории заводов // Вопросы истории. 1968. № 11. С. 167–170.

<sup>63</sup> История Московского автомобильного завода... С. 554–555.

в том числе по истории партийной организации предприятия, остались за рамками книги. Как и в текстах 1930-х гг., в работе был написан исключительно негативный образ братьев Рябушинских, намеренно занижались достижения досоветского периода и т.д.

Несмотря на то, что на «историю» завода, несомненно, возлагались надежды как на ключевой представительский материал и важный способ сохранения исторической памяти, издание книги в значительной степени преследовало и воспитательно-идеологические задачи. «Свыше 500 заводских работников, – как говорится во введении, – помогли воссоздать правдивую картину сложного, трудного, но славного пути коллектива предприятия, вместе со всей страной строившего социализм, а сейчас своим активным трудом приближающего светлое коммунистическое будущее»<sup>64</sup>. В целом, учитывая все вышесказанное, «Историю Московского автозавода им. И.А. Лихачева» можно охарактеризовать как научно-художественное издание, более академичное, чем его предшественники конца 1920-х – 1930-х гг., но по-прежнему содержательно подчиненное решению идеологических задач.

Деятельность комиссии по истории ЗИЛ не завершилась изданием официальной, «парадной» истории предприятия. Следующим ее шагом стало издание в 1971 г. коллективной монографии о самом известном директоре завода И.А. Лихачеве<sup>65</sup>, открывшей серию книг «Завод и люди». В этом названии можно увидеть первую попытку обратиться к истории автозавода в гуманитарном ракурсе, через жизнеописания известных зиловцев.

Книга «о красном директоре» была написана на основе различной литературы, архивных документов и в большой степени устных и письменных воспоминаний, собранных комиссией в предшествующие годы. В целом воссоздав биографию И.А. Лихачева, авторы по известным идейно-политическим причинам не имели возможности в полноте раскрыть ее

---

<sup>64</sup> Там же. С. 4.

<sup>65</sup> Директор. Завод и люди. М., 1971. 279 с.

«трудные» страницы. Среди материалов комиссии по истории завода даже отложилось отдельное объемное дело, в которое были включены не вошедшие по разным причинам в книгу воспоминания о Лихачеве. По стилю «Директор», как и официальную историю ЗИЛа, можно отнести к советской послевоенной художественно-документальной прозе с присущими ей особенностями.

Первый труд о Лихачеве в 1979 г. дополнило произведение Т.К. Леонтьевой «Лихачев»<sup>66</sup>, изданное в серии «Жизнь замечательных людей». Судя по сохранившимся отзывам ветеранов ЗИЛ на рукопись книги, новый труд о бывшем директоре был воспринят ими неоднозначно. «Беда в том, что свои собственные мысли и чувства, – указывалось в одном из отзывов, – автор пытается передать через образ Лихачева. Часто говорит, что думал, чувствовал герой, хотя рукопись показывает, что автор совсем не понимает Лихачева и не представляет его себе таким, каким он был на самом деле»<sup>67</sup>. Т.К. Леонтьева в ответных письмах стремилась доказать обратное.

С конца 1950-х к изучению истории ЗИЛ стала подключаться университетская среда, появились первые дипломные работы о заводе, написанные, как правило, на историко-партийные сюжеты<sup>68</sup>. В 1974 г. руководство объединения ЗИЛ подписало соглашение с МГУ имени М.В. Ломоносова о научно-техническом сотрудничестве. В рамках сотрудничества студенты кафедры истории КПСС и кафедры истории СССР советского периода исторического факультета подготовили ряд дипломных

<sup>66</sup> Леонтьева Т.К. Лихачев. М., 1979. 266 с.

<sup>67</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 22. Д. 217. Материалы комиссии по истории завода. Письмо Парткома автозавода в издательство «Молодая гвардия», отзывы на рукопись, справки об авторах, рукопись Т. Леонтьевой «Лихачев» 1-го варианта. 1970–1971 гг. Л. 2.

<sup>68</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 650. *Растяпин М.В.* Дипломная работа студента МГУ «Партийная организация автозавода им. И. А. Лихачева (бывш. АМО) в годы 1-й пятилетки. 1928-1932 гг.» М., 1958. 149 л.; ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 654. *М.И. Козочкин.* Дипломная работа студента МГУ «Борьба партийной организации Московского автозавода им. И. А. Лихачева за культурно-технический рост рабочих и повышение производительности труда. 1961–1964 гг.». М., 1965 г. 153 л.; и т.п.

работ и приняли активное участие в подготовке заводского музея<sup>69</sup>, работа над которым, несмотря на отсутствие поддержки со стороны руководства (в особенности П.П. Бородина), последовательно велась по инициативе А.П. Чураева еще с 1960-х гг.<sup>70</sup> Некоторые выпускники Московского университета впоследствии стали его сотрудниками.

Также важно отметить, что отдельные аспекты истории ЗИЛ, в частности вопросы индустриализации, эвакуации и выпуска оборонной продукции во время войны, начали разрабатываться историками в 1940-е – 1950-е гг. в рамках изучения истории социалистической индустриализации и Великой Отечественной войны<sup>71</sup>. С 1960-х гг. историки начали предпринимать попытки воссоздать целостную историю отечественной автомобильной индустрии на разных ее этапах<sup>72</sup>, в контексте чего научную разработку получили в том числе различные аспекты истории завода им. Лихачева, недостаточно изученные доселе. Например, процесс создания АМО в контексте мероприятий по организации в России полноценной автомобильной промышленности в годы Первой Мировой войны впервые системно рассмотрела в 1965 г. один из крупных впоследствии историков отечественной индустрии С.В. Воронкова<sup>73</sup>.

В 1960-е – 1980-е гг. вышел ряд работ экономистов, социологов, исследователей истории техники, в которых рассматривались или затрагивались различные аспекты социально-экономической и научно-технической истории объединения, в том числе истории разработки, выпуска, усовершенствования выпускавшихся на различных этапах автомобильной

<sup>69</sup> Подробнее об этом см.: *Панфилова А.М.* Изучение фабрик и заводов в университетах СССР // Вестник Московского университета. 1981. Сер. 8. № 6. С. 8–9.

<sup>70</sup> *Ермаков П.П.* Этапы сохранения истории ЗИЛа ... С. 570–575.

<sup>71</sup> *Прокофьева Е.Ю.* История отечественной автомобильной промышленности: от единичного к массовому типу организации производства (1896–1991 гг.). Автореферат дисс. ... д.и.н. Саратов, 2011. С. 11.

<sup>72</sup> *Прокофьева Е.Ю.* Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2009. Т. 11, № 2. С. 257.

<sup>73</sup> *Воронкова С.В.* Строительство автомобильных заводов в России в годы первой мировой войны (1914–1917 гг.) // Исторические записки. М., 1965. С. 147–169.

техники и комплектующих<sup>74</sup>. Помимо диссертаций, монографий, брошюр выходили статьи по этим темам в заводской газете, таких периодических изданиях, как «Грузовик», «За рулем», «Журнал автомобильных инженеров», «Автомобильная промышленность» и др. Различные аспекты деятельности ЗИЛа рассматривались и в пропагандистской литературе<sup>75</sup>.

Открытие в 1979 г. заводского музея стало важным шагом в дальнейшем изучении истории ЗИЛ и сохранении исторической памяти о предприятии и его тружениках. В фондах музея в разное время были собраны оригиналы и копии множества, в том числе наиболее исторически ценных, документальных и вещественных материалов, собранных комиссией по истории завода. До закрытия музея в 2014 г. при нем велась просветительская и исследовательская работа, происходило пополнение музейных фондов. Интересно отметить, что первым был открыт «военный» (т.н. «красный») зал, в котором раскрывалось участие ЗИС в Великой Отечественной войне. В 1980–1982 гг. открылись «зеленый» и «синий» залы экспозиции, в которых была отображена история завода после окончания войны (впоследствии вплоть до 2000-х включительно). А зал, посвященный зарождению завода и объединения (1916–1941 гг.), был открыт лишь в 1992 г., хотя, как отмечает

---

<sup>74</sup> *Исаев А.С.* От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. (Из истории автомобиля). М., 1961. 170 с.; ЗИЛ – флагман технического прогресса. М., 1976. 33 с.; *Рудельсон М.Е.* Отчеты заводов как источник по изучению научно-технического прогресса в автомобилестроении (на примере ЗИЛ и ВАЗ) // Актуальные проблемы архивоведения и источниковедения. Сборник научных трудов. Ч. 2., М., 1983. С. 5–24.; *Вольский, А.И.* Союз науки, техники и производства – (Опыт произв. об-ния ЗИЛ). 2-е изд., доп. М., 1980. 95 с.; Моск. автомоб. з-д им. И. А. Лихачева. (Произв. объединение ЗИЛ. 3-д-втуз при Моск. автомоб. з-де им. И. А. Лихачева). М., 1976. 327 с.; Передовой опыт предприятий Минсельхозмаша и производственного объединения ЗИЛ по обеспечению выполнения плана по номенклатуре продукции, выпускаемой внутризаводскими подразделениями: Обзор / П.Н. Гохман, С.А. Карастелин, канд. экон. наук Б.А. Коган, А.У. Слащилин; Науч. ред. канд. экон. наук В.И. Дворецкий. М., 1977. 29 с.; и т.п.

<sup>75</sup> *Морозов А.В.* В авангарде трудовых коллективов: из опыта работы партгрупп ЗИЛа. М., 1987. 69 с.; ЗИЛ - флагман технического прогресса: рассказ об опыте коллектива ЗИЛа в борьбе за ускорение науч.-техн. прогресса. М.: Правда, 1976. 32 с.; и др.

бывший работник музея О.А. Маркова, «по идее, с него и нужно было начинать, потому что это главный пласт заводской истории»<sup>76</sup>.

Специфика развития производственного объединения ЗИЛ в 1970 – 1980-е гг., когда головной завод столкнулся с проблемой значительно возросшего дефицита рабочей силы и необходимостью привлечения и закрепления на производстве работников, в том числе с помощью лимитной прописки (как следствие среди москвичей ЗИЛ получил прозвище: «завод измученных лимитчиков»<sup>77</sup>), вызвала появление серии агитационно-представительских фильмов и разнообразной представительской литературы: от небольших по объему агитационных брошюр до крупных и богато иллюстрированных работ, раскрывавших историю и основные стороны развития объединения на текущий момент<sup>78</sup>.

Наиболее крупное издание этого периода – юбилейная книга-альбом «ЗИЛ. Страницы трудовой славы»<sup>79</sup> 1986 г. Основная часть работы посвящена отображению лучших сторон текущей производственной, учебной, социально-бытовой, политической, культурной жизни автогиганта, однако в книге присутствует и исторический блок, в котором в русле «истории» 1966 г. кратко раскрываются основные вехи исторического пути ЗИЛ, причем, не только головного предприятия, но и объединения в целом. Работа богато иллюстрирована, особенно хорошо визуальна представлена заводская повседневность 1980-х гг.

С наступлением 1990-х гг., в условиях падения спроса и развития рыночных отношений, создание представительских материалов стало для АМО ЗИЛ еще более важной задачей, от которой зависела теперь реализация

---

<sup>76</sup> Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А. Лихачёва» / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа. М., 2015. С. 23.

<sup>77</sup> Орлов Д. Шрамы памяти // Грузовик-Пресс. ГП.07.2020. URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/25360-vystavka-zavod-zil-100-let-legende-shramy-pamyati/> (дата обращения: 20.03.21).

<sup>78</sup> Автомобили, люди, завод. Приходите к нам работать! М.: Реклама, 1975. 21 с. ЗИЛ – флагман технического прогресса. М., 1976. 33 с.; Ремизов Л.П. Горнолыжный отдых трудящихся производственного объединения ЗИЛ. М., 1989. 38 с.; и др.

<sup>79</sup> ЗИЛ. Страницы трудовой славы. М., 1986. 327 с.

продукции, привлекательность кампании для акционеров и успешность поиска бизнес-партнеров, заинтересованных в сотрудничестве. Поэтому в 1990-е – начале 2010 гг. при поддержке руководства кампании выходили как небольшие рекламные, так и солидные, прекрасно иллюстрированные издания, включавшие различные материалы по истории АМО ЗИЛ.

Среди них отдельно стоит отметить две крупные представительские книги, изданные при поддержке руководства кампании: «ЗИЛ. XXI век»<sup>80</sup>, вышедшую в свет в 1999 г., и «По дороге истории АМО ЗИЛ»<sup>81</sup>, опубликованную в 2012 г. Не случайно, что данные материалы были выпущены в эти, во многом рубежные для истории автогиганта годы. В конце 1990-х гг. компания (после выкупа ее в собственность г. Москвы) смогла начать выход из тяжелейшего кризиса и остро нуждалась в инвесторах, бизнес-партнерах. Поэтому в книге-альбоме, фактически явившейся продолжением юбилейного издания 1986 г. (хотя и дополненном краткой информацией о развитии бывшего объединения в 1990-х гг.), АМО ЗИЛ отображалось как компания, выходящая из кризиса и обладающая большим потенциалом развития. Например, с помощью фотоиллюстраций и статистических данных подчеркивалось, что к началу XXI в., несмотря на все трудности, ЗИЛу удалось сохранить основные производственные мощности и социальную инфраструктуру.

Коллективный труд «По дороге истории АМО ЗИЛ», написанный по инициативе бывшего главного конструктора и председателя совета заводского музея В.Г. Мазепы, был издан на этапе нового реформирования ЗИЛ в начале 2010-х гг., целью которого указывалось сохранение оптимальной производственно-сборочной базы на территории головного предприятия. Лейб-мотивом книги стала надежда, что «начинается новый, быть может, один из самых интересных этапов в жизни завода»<sup>82</sup>, и

---

<sup>80</sup> ЗИЛ. XXI век. М., 1999. 360. с.

<sup>81</sup> По дороге истории АМО ЗИЛ. М., 2012. 208 с.

<sup>82</sup> По дороге истории... С. 125.



АМО ЗИЛ вновь сможет «достойно преодолеть все трудности»<sup>83</sup>, обретя новое дыхание. В то время будущее ЗИЛ всецело находилось в руках главного акционера – Правительства Москвы, поэтому одной из главных задач книги-альбома, судя по всему, являлась презентация исторической значимости и перспективности кампании не только для частных инвесторов и партнеров, но прежде всего для основных вершителей ее судьбы.

Важно отметить, что содержательно книга заметно отличается от аналогичных изданий как советского периода, так и 1990-х гг. Во-первых, исторический путь ЗИЛа, особенно на ранних этапах, описывается авторами уже значительно шире прежних марксистских схем. Во-вторых, впервые значительная часть истории ЗИЛа раскрывается в книге через интервью и воспоминания работников завода. Еще в предисловии авторы отмечают, что «заводы, впрочем, как и люди, имеют свой характер, свои поведенческие манеры, такие маленькие штришки, которые по-другому называются уникальностью, формирующейся десятилетиями... Само по себе предприятие – это всего лишь территории цехов и молчащие станки. Без людей – они ничто. Человек и машины – это единый организм, можно даже сказать, сплетение судеб, которое может кому-то показаться фантастической нелепицей, но, тем не менее, это так. Поэтому говорить о заводе в отрыве от человеческого фактора невозможно»<sup>84</sup>. Таким образом, книгу 2012 г. можно рассматривать как новый шаг к изучению истории завода в гуманитарной плоскости.

Говоря о литературе новейшего историографического этапа, следует упомянуть выход в 1990-х – 2000-х гг. представительской литературы об отдельных филиалах АМО ЗИЛ. Издание подобных работ было так же обусловлено борьбой филиалов за выживание в новых экономических условиях и потребностью сохранения исторической памяти о предприятиях и их тружениках. Наиболее крупные издания этого направления – «истории»

---

<sup>83</sup> Там же. С. 5.

<sup>84</sup> Там же. С. 138–139.

Уральского автомобильного завода<sup>85</sup> и Смоленского автоагрегатного завода<sup>86</sup>, вышедшие в 1993 г. Эти работы написаны с широким привлечением архивных материалов, письменных и устных воспоминаний.

Например, при подготовке «истории» Уральского автозавода, посвященной 25-летию предприятия, ее авторы привлекали исторические справки, альбомы завода и цехов, годовые отчеты и другие материалы заводского архива (36 тыс. ед. хр. на тот момент) и заводского музея, материалы газет (в том числе заводской многотиражки «Информационный листок») и радиопередач, многочисленные воспоминания, интервью сотрудников предприятия. Что особенно важно для изучения истории объединения ЗИЛ, в книге раскрываются различные аспекты взаимодействия филиала и головного предприятия, роль руководителей и специалистов завода им. Лихачева в строительстве, запуске и последующей деятельности уральского филиала.

К примеру, в интервью с Н.Т. Снежко, отправленным в конце 1960-х гг. из Москвы на Уральский автозавод участвовать в его строительстве и впоследствии вернувшимся с повышением (на должность замгендиректора ЗИЛ), на вопрос корреспондента, как удалось успешно решить вопросы со строительством филиала, интервьюируемый отметил, что главную роль сыграли личные отношения с подрядчиками и организация взаимопомощи услугами и изделиями. «Просто старался наладить человеческие отношения, – указал Н.Т. Снежко. – Секрет тут один – если к человеку относишься с уважением, то и он уважает в тебе личность»<sup>87</sup>.

С 1990-х гг. новое развитие получило изучение производственно-технического развития объединения в контексте общей истории отечественного автомобилестроения. Различные аспекты (прежде всего

---

<sup>85</sup> *Машков В., Лигостаев Н.* Летопись Уральского автомобильного завода. 1967–1992. Екатеринбург: Средне-Уральское книжное издательство, 1993. 256 с.

<sup>86</sup> *Созидание: Смоленскому автоагрегатному заводу – 50 лет.* Смоленск: Смядынь, 1993. 236 с.

<sup>87</sup> *Машков В., Лигостаев Н.* Летопись Уральского... С. 102.

производственно-технические, управленческие) истории ЗИЛ рассматриваются или затрагиваются в рамках научно-популярных работ<sup>88</sup>, диссертаций<sup>89</sup> и учебных<sup>90</sup> пособиях по истории отечественного автомобилестроения, в специализированной периодике (журналы «Грузовик пресс», «За рулем» и др.). В журналах для автолюбителей встречаются статьи и по различным аспектам общей истории ЗИЛ. К примеру, публикация М.А. Шелепенкова «Блуждание в Тюфелевой роще»<sup>91</sup>, в которой исследователь на материалах заводского музея доказывает несостоятельность утвердившегося в советское время представления о «провальном» строительстве завода АМО в 1916 – начале 1917 г. и распространенной в литературе расшифровки АМО как «Автомобильного московского общества», которого в реальности никогда не существовало<sup>92</sup>.

Неожиданное, хотя и предчувствовавшееся многими работниками фактическое закрытие в 2013–2016 гг. головного завода (почти в канун столетнего юбилея) и многих его подразделений<sup>93</sup>, а также тотальная

<sup>88</sup> Канунников С., Шелепенков М. Отечественные автобусы и троллейбусы, 1900–2000 гг. М., 2013. 413 с.; Дашко Д.А. Советские легковые, 1918–1942. М., 2012. 223 с.; Дашко Д.А. История автомобилей ЗИС-110. М., 2019. 240 с.; Кочнев Е.Д. Автомобили Советской Армии 1946–1991. М.: ЭКСМО, 2011. 402 с.; Дементьев Д.А., Марков Н.С. Автобусы семилетки. 1959–1965. М., 2015. 159 с.; Дементьев Д.А., Марков Н. С. Автобусы VIII пятилетки, 1966–1970. М., 2011. 127 с.; Соколов М., Моцанский И. Грузовой автомобиль ЗиС-6 и "Катюша" на его базе: автомобильная техника СССР на службе в Красной армии. М., 2013. 111 с.; Поликарпов Н. Грузовой автомобиль ЗИС-5. М., 2007. 48 с.; Кочнев Е.Д. Секретные автомобили Советской Армии. М., 2011. 606 с. и т.д.

<sup>89</sup> Зубков А.А. Автомобильная промышленность РСФСР: Основные тенденции развития, формирования научно-технической базы и проблемы модернизации производства, 1966–1980 гг. Дисс. ... д.и.н. Нижний Новгород, 2001. 493 с.; Матвеев В.И. История конструирования и производства грузовых автомобилей повышенной проходимости в СССР в период с конца 20-х до середины 40-х годов XX века. Дисс. ... к.и.н. Санкт-Петербург, 2004. 278 с.; и др.

<sup>90</sup> История отечественного автомобилестроения: учеб. пособие для студентов, обучающихся по специальности "Автомобиле- и тракторостроение" / Прокофьева Е.Ю. и др. Тольятти, 2007. 142 с.

<sup>91</sup> Шелепенков М. Блуждание в Тюфелевой роще. История строительства завода «АМО» // За рулём. URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/1163-stroitelstvo-zavoda-amoblujdanie-v-tyufelevoy-roshche/>.

<sup>92</sup> По мнению автора, официальная аббревиатура «АМО» возникла при сокращении полного названия: «товарищество на паях Автомобильного Московского завода».

<sup>93</sup> Несколько ранее, в 2009 г. уже вышла книга-расследование о гибели заводского футбольного клуба «Торпедо», основная на личных воспоминаниях, периодике и

реновация бывшего заводского пространства (поэтапный снос почти всей заводской инфраструктуры) резко обострили интерес к истории завода и проблеме сохранения исторической памяти. Как ответ на гибель предприятия в 2014–2015 гг. возник проект «ЗИЛ-100 лет», инициатором которого стал уже упоминавшийся бывший главный конструктор завода В.Г. Мазепа. Вскоре вокруг него собрался круг единомышленников (новая исследовательская комиссия): действующих и бывших сотрудников АМО ЗИЛ (в том числе заводского музея и заводской газеты), сотрудников Московского политехнического института (бывшего завода-ВТУЗа при ЗИЛ), издательства «Политеха», автомобильных журналистов, которые совместно начали подготовку серии книг об уходящем в историю автогиганте.

В результате деятельности комиссии в 2015–2018 гг. вышло 5 богато иллюстрированных работ по истории завода: книга о закрытом заводском музее<sup>94</sup>, трехтомник по истории АМО ЗИЛ под названием «Завод и люди»<sup>95</sup>, сборник воспоминаний бывших зиловских испытателей-дорожников «Дороги, которые мы выбирали»<sup>96</sup>, сборник воспоминаний специалистов управления конструкторско-экспериментальных работ АМО ЗИЛ «Легенды и были Тюфелевой рощи»<sup>97</sup>, сборник воспоминаний бывших сотрудников различных подразделений ЗИЛ (также сотрудников министерства автомобильной промышленности СССР, АЗЛК о ЗИЛе) «Размышления у закрытой проходной»<sup>98</sup>, сборник воспоминаний и аналитических статей об

---

архивных документах: *Тимошкин И.С.* Как уничтожили «Торпедо»: история предательства. М., 2009. 448 с.

<sup>94</sup> Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод им. И.А. Лихачева» / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа. М., 2015. 296 с.

<sup>95</sup> Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах / авторы проекта, сост. В.Г. Мазепа, М.А. Шелепенков; под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой. М., 2016.

<sup>96</sup> Дороги, которые мы выбирали / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, А. В. Курковой. М., 2016. 288 с.

<sup>97</sup> Легенды и были Тюфелевой рощи / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, О.О. Петровой, А.В. Курковой. М., 2016. 554 с.

<sup>98</sup> Размышления у закрытой проходной / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, А.В. Курковой. М., 2018. 364 с.

успешном двадцатилетнем опыте колоколотейного дела на ЗИЛе и о судьбе заводского музея «Колокола сии сооружали мастера ЗИЛа и иные трудники»<sup>99</sup>. Эти книги были изданы при Московском Политехе, главным образом, на средства предпринимателя, сына В.Г. Мазепы Игоря Мазепы, трагически погибшего в 2014 г.

Особенностью книг проекта «ЗИЛ – 100 лет» стала попытка изложить многогранную историю АМО ЗИЛ в виде «коллективной памяти людей, работавших на автозаводе»<sup>100</sup>. Основой книг стал комплекс в основном не опубликованных доселе воспоминаний, собранных первой и второй комиссиями по истории завода, а также комплекс воспоминаний и статей, написанных в большинстве своем по просьбе «третьей комиссии» специально для проекта. Также в книги, особенно в трехтомник по истории АМО ЗИЛ, вошли фрагменты «истории» 1966 г. и других произведений советского периода, современные статьи автомобильных историков и журналистов, фотографии различных документов, биографические справки, разнообразные справочные материалы, подготовленные сотрудниками заводского архива и т.д.

Говоря о трехтомнике «Завод и люди», стоит отметить его значительный объем – 1516 страниц машинописного текста, в том числе разнообразных приложений. Три тома книги, примерно равные по объему, отражают авторскую периодизацию истории ЗИЛ: период зарождения (1916–1965 гг.), период лидерства в отечественной автомобильной отрасли (1966–1982 гг.) и период «сдачи позиций» (1982–2016 гг.). Особенное внимание ко второму выделяемому периоду (хронологически неравнозначному по отношению к другим периодам) можно отчасти объяснить тем, что именно

---

<sup>99</sup> Колокола сии сооружали мастера ЗИЛа и иные трудники / под ред. В.Д. Кальнера, М.А. Машина, А.И. Новикова, Б.Н. Нюнина [автор проекта, сост. В.Г. Мазепа]. М., 2022. 672 с.

<sup>100</sup> Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах Т. 1: Зарождение автомобилестроения... С. 9; К юбилею Московского автозавода им. И.А. Лихачёва. Проект «ЗИЛ 100 лет». URL: <https://old.mospolytech.ru/index.php?id=5270> (дата обращения: 23.03.2021).

на эти годы пришлась наиболее активная и плодотворная фаза трудовой деятельности большинства авторов трехтомника и последующих книг серии.

Конечно, в целом (за исключением отдельных фрагментов) научной историей книги проекта «ЗИЛ – 100 лет», в том числе трехтомник «Завод и люди», признать нельзя, однако вклад проекта в дальнейшее изучение истории автозавода и особенно в сохранение исторической памяти о нем безусловно велик. Во-первых, усилиями участников проекта удалось прежде всего собрать и опубликовать большое количество новых воспоминаний бывших сотрудников ЗИЛ. В целом доминируют воспоминания сотрудников инженерно-конструкторских отделов, так как авторы книги в основном трудились именно в них, но присутствуют в книгах мемуары сотрудников и иных подразделений, в том числе производственных рабочих. Во-вторых, членам третьей комиссии впервые удалось воссоздать общую картину истории ЗИЛ на протяжении всего его жизненного цикла, в том числе с помощью воспоминаний и отдельных документов раскрыть основные вехи его гибели.

Кроме того, книги проекта «ЗИЛ – 100 лет» можно назвать первой крупной попыткой написания «гуманитарной» истории автогиганта, то есть истории ЗИЛа уже не только как производственно-технического, но и как социо-гуманитарного феномена. При условии последующей тщательной обработки опубликованных и еще не опубликованных воспоминаний, а также комплексного изучения других частей документального комплекса и иных источников материалы проекта могут стать одной из основ будущей научной истории АМО ЗИЛ.

Итак, совершив общий обзор истории изучения АМО ЗИЛ, постараемся выделить основные достижения и нереализованные возможности, т.н. «белые пятна» в истории объединения. Работы 1920-х – 1930-х гг. представляют научный интерес как, прежде всего, литературные памятники эпохи. По замечанию исследователя Р.Я. Окуновой, очерки по истории заводов этого периода испытали значительное влияние идеологии, а

содержание, как правило, было подчинено идее. Хотя документация предприятий, периодика, воспоминания использовались при их создании, подбор источников и фактов был тенденциозен, репрессированные не упоминались, многие аспекты истории предприятий не раскрывались<sup>101</sup>.

Главным достижением довоенных трудов по истории автозавода стало выявление сохранившихся документальных материалов по начальной истории предприятия и отбор наиболее ценных из них на постоянное хранение, а также сбор значительного количества мемуарного материала (авторских воспоминаний, стенограмм бесед) руководителей и сотрудников ЗИС, который хотя и использовался впоследствии, но избирательно и фрагментарно.

Более значимых научных результатов достигли исследователи послевоенных десятилетий, которые опирались на наработки своих предшественников, но имели бóльшую свободу при написании истории объединения. Комиссии по истории завода в конце 1950-х – 1960-х гг. удалось с помощью историков, архивистов выявить множество архивных материалов, проработать выпуски заводской газеты, подготовить полную на тот момент библиографию по истории ЗИЛ, собрать значительный комплекс письменных воспоминаний, фотодокументов. «История» завода 1966 г. хотя и была написана в марксистском ключе, но на достаточно высоком, как отмечали историки, уровне, сопоставимом с эталонной в те годы книгой по истории Путиловского завода<sup>102</sup>.

Тем не менее, «история», как и другие работы по истории ЗИЛ того времени, раскрывали в основном производственно-техническую сторону развития предприятия, «парадную» историю партийной организации, революционного, рабочего движений на заводе, лишь мельком затрагивая другие стороны развития автогиганта и не упоминая те события, явления,

---

<sup>101</sup> Окунева Р.Я. Источники по истории фабрик и заводов в советской литературе 1930-х гг. Автореферат дисс. ... к.и.н. М., 1964. С. 12–16.

<sup>102</sup> Екиурская А.К., Звездин З.К. Книги по истории заводов // Вопросы истории. 1968. № 11. С. 167–170.

которые не соответствовали официальной концепции истории ЗИЛ. Но даже с учетом этого, монография 1966 г. и ряд других научно-популярных, научных, представительских работ о ЗИЛ стали важным шагом в деле изучения истории объединения, сохранения документальных материалов, фиксации исторической памяти.

Труды современных исследователей, свободные от идеологических рамок, более широко и глубоко раскрывают историю объединения. Трехтомник по истории АМО ЗИЛ, призванный стать дополнением к «истории» 1966 г., охватывает уже практически весь исторический путь объединения, который воссоздается авторами через главным образом воспоминания.

Впрочем, так как составлением работ по истории АМО ЗИЛ сегодня занимаются в основном энтузиасты, бывшие сотрудники (инженеры, конструкторы, рабочие), а не профессиональные историки, научное изучение истории автогиганта за последние десятилетия продвинулось неравномерно. Если история отечественного автомобилестроения, в том числе на ЗИЛе, изучается исследователями достаточно активно, то социальная, социально-психологическая, повседневная история объединения разрабатывается слабо. Практически не изучена документация предприятия 1970-х – 2010-х гг., лишь частично вовлечена в научный оборот архивная документация предшествующего периода, например, целый комплекс стенограмм воспоминаний, который содержит богатый материал для изучения социально-психологической истории предприятия. Только отчасти изучен фонд партийной организации ЗИЛ, многие дела которого не использовались ранее по идеологическим причинам, хотя они могут существенно дополнить описанную в советское время историю парторганизации объединения.

Доныне остаются вне поля внимания исследователей материалы комиссии по истории завода, документация комсомольской, профсоюзной организаций ЗИЛ, других подразделений объединения, материалы еще действующего заводского архива, в особенности массовые источники



личного происхождения (личные дела, личные учетные карточки), которые могут раскрыть различные аспекты социальной и гуманитарной истории объединения. Отдельного внимания заслуживает газета АМО ЗИЛ, выходявшая как многотиражка с 1928 по 2014 гг. и содержащая богатый фактический материал по различным сторонам истории предприятия.

Нет сомнений, что изучение истории АМО ЗИЛ будет продолжено. В числе первых по значимости и информативности следует упомянуть материалы личного происхождения: это личная переписка, дневники и, конечно же, различного рода мемуары.

Применительно к истории предприятий обычно речь идет о воспоминаниях создателей, руководителей производств (или подразделений) и рядовых сотрудников, опубликованных в литературе по истории предприятия (или отрасли), либо отложившихся в персональных архивных фондах, домашних коллекциях<sup>103</sup>. Подобные мемуары представляют собой рефлексию спустя время определенного отрезка, этапа или всего жизненного цикла истории предприятия сквозь призму личного опыта деятельности на нем. В фондах большинства предприятий материалы личного происхождения, как правило, отсутствуют, поэтому исследователю приходится проводить кропотливые изыскания подобного рода материалов.

Однако в случае с АМО ЗИЛ ситуация совсем иная. В архивных фондах ЗИЛ в ЦГА Москвы, в заводском архиве и фондах музея истории предприятия отложился целый комплекс мемуарных документов, собранных

---

<sup>103</sup> Стоит отметить, что в последние десятилетия было опубликовано множество воспоминаний бывших руководителей промышленных предприятий, в которых содержалась не только рефлексия исторического пути своего завода/фабрики, но и множество теоретических и практических замечаний относительно деятельности отрасли, смежных предприятий, промышленности в целом. Например, в воспоминаниях директора саратовского завода Горчакова А.Н., при рассуждении о проблемах организации промышленности в советский период, автор затрагивает и историю изучаемого предприятия. Причем, в положительном ключе отмечает тот факт, что если братья Рябушинские сначала построили бараки для рабочих, а потом приступили к возведению производственных цехов, то в советские годы часто, по его словам, происходило обратное (*Горчаков А.Н. Заводы и время (годы 1958–1995). Воспоминания бывшего директора Саратовского завода «Серп и Молот». Саратов, 2005. С. 185).*

двумя комиссиями по истории завода в 1930-е и 1950-е–1960-е и отчасти в последующие годы. Чтобы представить масштаб этого комплекса достаточно сказать, что воспоминания зиловцев только о периоде Великой Отечественной войны составляют 31 архивное дело (причем, почти все из них весьма объемные). Наибольшее количество мемуаров руководителей и сотрудников хронологически относится к концу 1950-х – 1960-м гг. (первая комиссия фиксировала воспоминания большей частью с помощью стенографирования личных и коллективных интервью) и встречаются в основном в упоминавшихся во второй главе материалах комиссии по истории завода.

Важно подчеркнуть, что хотя сведения из многих воспоминаний использовались при создании книг по истории завода и подготовке экспозиций заводского музея, на данный момент опубликована и введена в научный оборот лишь меньшая часть этих материалов. При том, нередко с мемуарами работали фрагментарно, избирательно или вовсе откладывали их «на архивную полку» как документы, содержащие не подходящие для «официальной истории» предприятия сведения.

Вот, например, выдержки из пока неопубликованных (и тем более не публиковавшихся литературе советского периода) воспоминаний ветерана ЗИЛ Н.И. Зеверева, очевидца «Московской паники» 15–17 октября 1941 г. и того, как она проявилась на его родном предприятии: «Утром 17 октября на завод не пускали. У проходной собрались тысячи рабочих. Узнав о том, что все начальство ночью уехало из Москвы, создалась паника, большинство были в недоумении. Говорили: как же так? Правительство заверяло, что бить врага будем на чужой территории, а на деле оказалось, что мы даже защищаться не можем, что Родина погибает, враг на подступах Москвы, что начальство нас бросило на произвол судьбы. Многие рабочие без особых на то разрешений уезжали с семьями на восток, кто куда мог... У Дворца культуры скопились рабочие для получения денег. В это время центральную столовую растаскивали, кто тащил мыло, масло, кто колбасу, сахар, брали

мешки, считали, что так, что приедет немец, лучше пусть достанется нашим, чем немцам. Настроение было ужасное, что немец скоро должен войти в Москву»<sup>104</sup>.

Разумеется, исследователь должен осознавать все особенности этого источника, тщательно верифицировать излагаемый авторами фактический материал. Но должен понимать они большие возможности, предоставляемые фабрично-заводской мемуаристикой, в которой отобразились не только личные взгляды, суждения, объяснения истории своего предприятия, но и, если говорить о совокупности воспоминаний, запечатлелись воззрения общие, характерные для коллектива предприятия в целом. Поэтому видится важным изучение материалов личного происхождения, особенно воспоминаний, не только как отдельных произведений отдельных авторов, но и как единого комплекса материалов, возникшего в том числе как результат проявления коллективного создания и коллективной памяти. В этом смысле богатейшая коллекция сохранившихся воспоминаний сотрудников АМО ЗИЛ в заводском архиве, государственных архивных фондах, фондах музея и в последних изданиях по истории завода (особенно в уже упоминавшемся трехтомнике «Завод и люди») является настоящим «кладезем» информации о заводе как социальном явлении.

Кроме того, значимость материалов личного происхождения, в том числе опубликованных, существенно возрастает при изучении новейшего периода в истории АМО ЗИЛ, так как часть документальных материалов 1990-х – 2010-х гг. еще не поступила в архивы или недоступна исследователю (и даже засекречена), а часть, вероятно, утрачена, в некоторых случаях сознательно. Поэтому письма, воспоминания участников изучаемых событий порой могут стать не дополнительным, а ключевым источником.

Например, упоминавшийся в первой главе указ президента России от 23 сентября 1994 г. № 1957, изданный после встречи Б.Н. Ельцина с

---

<sup>104</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 291. Л. 14.

генеральным директором ЗИЛ В.Т. Сайкиным, который всё же добился аудиенции. Указ предусматривал реализацию комплекса мер финансово-административной поддержки бывшему объединению, состояние которого стремительно ухудшалось, особенно после приватизации. Однако только 1 пункт указа в итоге оказался выполнен. В поисках ответа, почему так произошло (что впоследствии стало одной из главных причин гибели головного предприятия, впрочем, как и ряда филиалов), исследователь в силу небольшого срока давности пока не может рассчитывать на доступ к правительственным и иным документам служебного пользования, однако некоторые ответы или подсказки может получить в личных материалах, к примеру, в уже опубликованных воспоминаниях самого В.Т. Сайкина.

Вот что сообщил об этом сюжете в своих мемуарах бывший гендиректор: «Ельцин при мне [во время приема] позвонил Чубайсу и попросил его встретиться со мной и поработать над проектом Указа. Чубайс не хотел и приводил Ельцину какие-то контрдоводы. Ельцин настаивал на своем, но и Чубайс не сдавался. Наконец Ельцин не выдержал, вспыхнул и с гневом воскликнул: «Кто тут Президент: ты или я? Я тебе сказал – выполняй!»<sup>105</sup>. Причины последующего фактического саботажа указа президента В. Т. Сайкин усматривал в особенностях мировоззрения А. Б. Чубайса и его «личных интересах», в которые никак не вписывалось восстановление благодаря господдержке почти в центре столицы крупного промышленного предприятия с высоким по самосознанию и гражданской позиции коллективом, что было, помимо прочего, опасно политически<sup>106</sup>.

Подводя итог вышесказанному, можно заключить, что, хотя изучение истории АМО ЗИЛ насчитывает почти 100 лет и за это время была проделана огромная исследовательская работа, до сих пор многие стороны истории объединения изучены крайне недостаточно. Особенно этот тезис относится к

---

<sup>105</sup> Сайкин В.Т. Созидатели и разрушители. М., 2004. С. 72–73.

<sup>106</sup> Смены хозяйственных подходов и приоритетов в деятельности предприятия отчасти виден при построении портретной галереи руководителей предприятия на всем протяжении его истории (см. Приложение №1).

социально-бытовым, социально-психологическим аспектам истории АМО ЗИЛ, разработка которых представляется современным ученым одной из главных задач в историко-индустриальных исследованиях в контексте истории труда и истории трудовых коллектива.

Источниковедческий профиль нашего исследования предполагает и иной взгляд на опыт написания истории предприятия. Очевидно, что создание соответствующих сочинений было важным коллективным действием. Подробно рассмотрев этот процесс, мы обнаруживаем и историю участников процесса, и те перипетии оценок и взаимооценок, которые проявились в сопутствующей созданию истории предприятия документации. Выбор героев истории, оценки антигероев и др., все это позволяет реконструировать подлинную историю трудового коллектива АМО ЗИЛ.

## 1.2. История предприятия как фондообразователя

Изучение фундаментального комплекса АМО ЗИЛ должно опираться на четкое понимание организационной структуры предприятия, системы его делопроизводственных контактов и деловых связей. Так выявляется структура, под которую и сформировался изучаемый производственный комплекс. Поэтому необходимо рассмотреть историю создания и деятельности АМО ЗИЛ как фондообразователя.

Идее создать в годы Первой мировой войны ряд отечественных автомобильных заводов предшествовало образование в августе 1915 г. т.н. «Особого совещания по обороне»<sup>107</sup>, которое было призвано разрешить возникший кризис вооружения и материального снабжения русской армии<sup>108</sup>, в том числе обеспечить ее грузовыми автомобилями, прежде

---

<sup>107</sup> Полное название: «Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства».

<sup>108</sup> Воронкова С.В. Материалы Особого совещания по обороне государства. М., 1975. С. 5.

выпускавшимися в России единично или серийно небольшими партиями<sup>109</sup>. Вскоре в рамках Особого совещания началось активное обсуждение необходимости скорейшей постройки автомобильных заводов<sup>110</sup>, которое привело к решению создать 1 казенное и 5 частных автомобильных производств.

Строительство одного из частных предприятий взял на себя специально созданный для данного проекта Торговый дом<sup>111</sup> «Кузнецов, Рябушинские и К<sup>о</sup>», учредителями которого стали представители известной предпринимательской династии Сергей и Степан Павловичи Рябушинские и приглашенный ими инженер А.И. Кузнецов. 27 февраля 1916 г. между Главным военно-техническим управлением (ГВТУ) и вышеуказанным торговым домом был заключен договор о поставке автомобилей, включавший выдачу правительственных авансов, ссуд и валюты на покупку оборудования за границей.

20 июня 1916 г. после дальнейших согласований и подготовительных мероприятий было образовано «Товарищество на паях Автомобильного московского завода» (АМО) торгового дома «Кузнецов, Рябушинские и К<sup>о</sup>», созданы правление, дирекция, которую вскоре возглавил известный конструктор Д.Д. Бондарев<sup>112</sup>, а 2 августа в Тюфелевой роще произошла закладка предприятия. Процесс строительства автозавода курировался ГВТУ

---

<sup>109</sup> Одним из часто встречающихся клише в советской исторической, научно-популярной литературе и публицистике являлось утверждение, что до 1917 г. автомобильная индустрия в России совершенно отсутствовала, а завод АМО стал первым отечественным автомобильным предприятием, что не вполне соответствовало действительности. В предвоенные годы в Российской империи действовало два завода, на которых серийно или единично изготавливались автомобили (Руссо-Балтийский вагонный завод и Петербургский завод Пузырёва), не считая ряда частных автофирм, функционировавших в разные годы в различных городах.

<sup>110</sup> Воронкова С.В. Строительство автомобильных заводов в России в годы первой мировой войны (1914–1917 гг.) // Исторические записки. М., 1965. С. 150–151.

<sup>111</sup> По мнению Ю.А. Петрова решение создать под данный проект именно торговый дом, а не акционерное общество (товарищество на паях) было обусловлено, тем, что торговый дом как форма ассоциации был сопряжен со значительно меньшими «бюрократическими проволочками», и его можно было создать быстрее, что было необходимо Рябушинским для получения правительственного заказа на строительство автозавода (Петров Ю. Рябушинские. Фабрики и банки знаменитой династии. М., 2011. С. 78–79).

<sup>112</sup> Приложение № 1.

в лице генерал-майора Г.Г. Кривошеина, введенного в состав правления, некоторые вопросы доставки оборудования и наладки производства обсуждались в Московском военно-промышленном комитете<sup>113</sup>, о чем свидетельствуют стенограммы его собраний<sup>114</sup>.

Весной–летом 1917 г. деятельность в целом достроенного и частично оборудованного, укомплектованного специалистами завода АМО<sup>115</sup> значительно усложнилась вследствие революционных событий и нараставшего социально-экономического кризиса в стране. В результате длительного противостояния революционизированных рабочих с администрацией декретом Совета народных комиссаров (СНК) от 28 июня 1918 г. предприятие было национализировано<sup>116</sup>, после чего в основном выполняло функции ремонтных автомастерских<sup>117</sup>.

С 26 ноября 1918 г. завод АМО стал подотчетен Главному управлению государственных автомобильных заводов отдела металлов ВСНХ (Глававтозав). 17 мая 1920 г. завод АМО был передан в подчинение Заводского технического отдела Центральной автомобильной секции (Завтоцас) ВСНХ и переименован в «1-й Государственный автомобильный завод»<sup>118</sup>, хотя прежняя аббревиатура «АМО» продолжала использоваться, в том числе в делопроизводственных документах<sup>119</sup>.

22 октября 1922 г. предприятие перешло в созданное Главное управление государственных автозаводов (ЦУГАЗ), а 30 апреля 1923 г. 1-ому автозаводу было присвоено звание убитого фашистами итальянского инженера Пьетро Ферреро, однако новое название не прижилось. В мае 1923 г. решением Президиума Госплана на заводе началась подготовка к

<sup>113</sup> Его возглавлял брат Сергея и Степана Рябушинских Павел Павлович Рябушинский.

<sup>114</sup> ЦГА Москвы. Ф. 861, оп. 3. Д. 12, 13.

<sup>115</sup> Завод и люди. Т. 1. С. 15.

<sup>116</sup> Окончательно имущество завода АМО было объявлено собственностью РСФСР 15 августа 1918 г.

<sup>117</sup> Там же. С. 53.

<sup>118</sup> Там же. С. 69.

<sup>119</sup> В делопроизводственных документах тех лет предприятие часто называлось так: «1-й Государственный завод "АМО" (или "б. АМО")».

производству грузовых автомобилей. В январе 1925 г. с целью развития серийного производства автотранспорта на базе ЦУГАЗ был создан Государственный трест автомобильных заводов ВСНХ (Автотрест)<sup>120</sup>, в который вошло изучаемое предприятие под названием «1-й ГАЗ»<sup>121</sup>.

Так как с конца 1920-х гг. на новом витке индустриализации автомобилестроение и тракторная отрасль были объединены<sup>122</sup>, московский автозавод с декабря 1929 г. стал подчиняться Всесоюзному автотракторному объединению ВСНХ (ВАТО)<sup>123</sup>. 1 октября 1931 г. в результате масштабной реконструкции и перехода в короткие сроки к массовому производству автомобилей «1-ому ГАЗу» было присвоено имя И.В. Сталина, что привело к появлению второй (после «АМО») устойчивой аббревиатуры предприятия – «ЗИС», активно использовавшейся последующие 25 лет до 1956 г.

В 1932 г. ВАТО было преобразовано в Главное управление автотракторной промышленности (ГУАТП), находившееся до 1937 г. в ведении Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР. С 1937 г. 1-й государственный автомобильный завод (1-й ГАЗ) им. И.В. Сталина получил новое название: Московский автомобильный завод им. И.В. Сталина. В ноябре 1937 г. автозавод перешел в подчинение

<sup>120</sup> Со 2 сентября 1927 по 13 декабря 1929 г. Автотрест был передан в ведение Московского совета народного хозяйства.

<sup>121</sup> Стоит заметить, что создание главков (главных управлений – созданных большевиками органов, централизовавших управление народным хозяйством), а затем борьба с «главкизмом», создание трестов и их сворачивание в конце 1920-х гг., как, впрочем, и другие эксперименты большевиков в области управления промышленностью стал по своему важному опыту в области создания промышленных объединений, который будет использован впоследствии. См.: *Коляда А.В.* Эволюция и свертывание системы промышленных трестов в 1920-е гг. (на примере Автотреста ВСНХ) // 200 лет министерской системе России: Материалы Межвузовской научной конференции, 31 мая 2002 г. / Сост. Г.В. Кожевникова. М., 2002. С. 99–104; *Авдаков Ю.К., Бородин В.В.* Производственные объединения и их роль в организации управления советской промышленностью (1917–1932 гг.). М., 1973. 239 с.

<sup>122</sup> *Прокофьева Е.Ю.* Управление автомобильной промышленностью в имперской и советской России // Вестник Самарского государственного университета. 2009. № 5 (71). С. 175.

<sup>123</sup> В 1931–1932 гг. автозаводы подчинялись также Главному управлению машиностроения и металлообработки ВСНХ, Главному управлению машиностроения и металлообработки Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР (*Прокофьева Е.Ю.* Управление... С. 175).



образованному главному управлению автомобильной промышленности народного комиссариата машиностроения СССР<sup>124</sup>. В феврале 1939 г. в составе своего управления был переведен в состав вновь образованного наркомата среднего машиностроения.

В 1930-е в связи с резким ростом производственных мощностей и объемов, ассортимента продукции изучаемое предприятие претерпевает существенные структурные изменения. На автозаводе возникает целый ряд новых подразделений, в том числе из переданных в состав предприятия дотеле самостоятельных производств. Так в декабре 1930 г. произошло слияние 4-го Государственного автозавода (бывшего завода «Спартак») и 5-го Государственного автозавода (бывшей Фабрики автопринадлежностей) с 1-м ГАЗом на правах его цехов под названиями 1-й и 2-й отделы<sup>125</sup>. В начале 1935 г. в состав ЗИС на правах филиалов были переданы Ростокинский завод спецмашин (бывший Ростокинский машиностроительный завод Треста «Союзформлитъе»), Московский завод пожарных машин, Московский автоарматурный завод<sup>126</sup>, вследствие чего ЗИС де-факто становится производственным объединением.

В годы Великой Отечественной войны наступил новый этап в развитии автозавода им. Сталина как объединения, потенциал и территориальные рамки которого существенно возросли. Как известно, осенью 1941 г., по причине приближения немецких войск к Москве, значительная часть довоенного оборудования и персонала были экстренно эвакуированы, что привело к возникновению новых филиалов ЗИС.

В ноябре 1941 г. было создано Управление автомобильными заводами им. Сталина (с конца 1942 г. – ГлававтоЗИС), в которое в ноябре 1942 г. входили Московский автомобильный завод им. Сталина, Московский карбюраторный завод (бывший Автоарматурный завод), переданный ЗИСу Московский завод автоагрегатов (завод № 509) и возникшие в результате

---

<sup>124</sup> Прокофьева Е.Ю. Управление... С. 175.

<sup>125</sup> Завод и люди. Т. 1. С. 157.

<sup>126</sup> Там же. С. 158.

эвакуации Миасский автотракторный завод им. Сталина, Челябинский кузнечно-прессовый завод им. Сталина, Шадринский автоагрегатный завод им. Сталина, Петропавловский завод малолитражных двигателей, Ульяновский автомобильный завод им. Сталина, ставшие впоследствии самостоятельными предприятиями<sup>127</sup>.

В 1946 г. головной завод с филиалами перешли в подчинение Главному управлению автомобильных заводов (Глававтозаводов)<sup>128</sup> Народного комиссариата, а затем Министерства автомобильной промышленности. На основании Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 26 июня 1956 г. № 865 в связи кампанией по десталинизации ЗИС был переименован в честь скончавшегося бывшего директора И.А. Лихачева, что привело к появлению еще одной устойчивой аббревиатуры – «ЗИЛ» (Завод им. И. А. Лихачева)<sup>129</sup>.

С мая 1957 г. вследствие реформы управления народным хозяйством и ликвидации отраслевой системы ЗИС (Завод им. И.А. Лихачева, как и его московские филиалы) стал подотчетен Управлению автомобильной промышленности Московского городского совнархоза (МГСНХ). В октябре 1965 г. после восстановления Министерства автомобильной промышленности СССР Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачева перешел в подчинение непосредственно указанному министерству<sup>130</sup>.

---

<sup>127</sup> Там же. С. 236.

<sup>128</sup> С 1947 г. – Главное управление автомобильных и автосборочных заводов. В 1953–1954 гг. – Главное управление автомобильной промышленности (Глававтопром) Министерства машиностроения СССР, а в 1954–1955 гг. Министерства автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР.

<sup>129</sup> Стоит отметить, что вследствие многократных награждений в 1940-е – 1970-е гг. к названию головного завода (объединения) прибавлялось упоминание о наличии орденов. С 3 декабря 1975 г. полное название ЗИЛа стало таким: «Московский трижды Ордена Ленина, Ордена Октябрьской Революции и Ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И.А. Лихачёва, Производственное объединение ЗИЛ».

<sup>130</sup> Завод и люди. Т. 3. С. 477.

В 1950-е – 1960-е гг. параллельно с активным количественным и техническим ростом производства, расширением номенклатуры продукции<sup>131</sup> продолжила усложняться структура ЗИЛ. Например, в 1953 г. было создано Управление по проектированию первого автозавода в Китайской народной республике (АЗ-1), которое сыграло ключевую роль в создании автомобилестроения в Китае (сегодня компания FAW, созданная на базе Чаньчуньского автозавода № 1, является крупнейшим автомобильным производителем Китая); в 1954 г. по инициативе министра обороны маршала Г.К. Жукова было создано Специальное конструкторское бюро (СКБ) для изготовления вездеходов различного назначения (некоторые модели используются доныне); в 1960 г. при ЗИЛе появился один из трех самостоятельных в СССР заводов-втузов<sup>132</sup>, задачей которого являлась подготовка высококвалифицированных инженерно-технических работников на базе ЗИЛ без длительного отрыва от производства; в 1964 г. Рославльский завод «Автозапчасть» (бывший завод передвижных электростанций) стал филиалом ЗИЛ и т.д.

Новый этап в развитии автогиганта настал в начале 1970-х гг., когда ЗИЛ наравне с рядом иных крупных отечественных предприятий, в том числе автомобильных, превращается в полноценное производственное объединение<sup>133</sup>. Приказом министра автомобильной промышленности СССР

---

<sup>131</sup> В это время на предприятии продолжала активно расширяться номенклатура выпускаемой продукции. Помимо изготовления грузовых автомобилей, на ЗИС и в филиалах выпускались автобусы, бронетранспортеры, автомобили-амфибии, легковые автомобили высшего класса, велосипеды и даже холодильники.

<sup>132</sup> Завод-ВТУЗ – высшее техническое учебное заведение, которое организовывалось в СССР на базе крупных промышленных предприятий с целью максимального соединения теоретической и практической частей обучения.

<sup>133</sup> Первые производственные (ПО) и научно-производственные объединения (НПО) в послевоенный период были созданы в начале 1960-х гг., а к началу 1980-х гг. в СССР действовало уже 4083 ПО и НПО, в состав которых входило 48,2% промышленных предприятий. При том, далеко не все из них, по наблюдениям специалистов, в силу параллелизма в управлении и подчиненности и иных причин оказались успешными организациями (достигла значительных успехов лишь пятая часть). См.: *Варьяс Ю.В.* Конструирование организационной структуры управления (производственного объединения). М., 1982. С. 6-7; *Пережогин В.А.* Из опыта развития научно-производственных объединений Москвы (60–80-е годы) // *История СССР.* 1989. № 1. С.

от 13 июля 1971 г. № 221 на базе Завода им. И.А. Лихачева, его филиалов и других предприятий, связанных с ЗИЛом по кооперации, было образовано Производственное объединение МосавтоЗил, а через несколько лет Приказом министра автомобильной промышленности СССР от 19 января 1973 г. № 14. МосавтоЗил был переименован в Производственное объединение ЗИЛ (ПО ЗИЛ). С таким наименованием объединение просуществовало до приватизации в начале 1990-х гг.

В состав объединения помимо головного завода вошли 15 предприятий (как давние филиалы ЗИЛ, так и партнеры по кооперации)<sup>134</sup>, а именно: Московский карбюраторный завод, Московский автоагрегатный завод, Московский завод карданных валов, Мценский завод алюминиевого литья, Рославльский завод тормозной аппаратуры, Рославльский завод «Автозапчасть», Рязанский завод автомобильных агрегатов, Сердобский машиностроительный завод, Уральский автотракторный завод, Читинский автосборочный завод, Смоленский автоагрегатный завод, Ярцевский чугунолитейный завод, Житомирский завод «Автозапчасть», Пензенский завод «Автозапчасть», Петровский завод автозапчастей<sup>135</sup>.

В последующие два десятилетия структура объединения принципиально не менялась<sup>136</sup>. До конца 1991 г. в составе ПО ЗИЛ на правах филиалов в разное время находились также Симферопольский моторотремонтный завод, Ярцевский завод дизельных двигателей, Псковский завод точного литья, Московский завод деревоизделий<sup>137</sup>, Карагандинский завод домашних холодильников<sup>138</sup>. Кроме того, в 1989 г. в результате слияния Минавтопрома и Министерства сельскохозяйственного

---

24-36; Зубков А.А. Создание производственных объединений в автомобильной промышленности СССР в 1970-е годы // КЛИО. 2017. № 5 (125). С. 115–118.

<sup>134</sup> Приложение № 2.

<sup>135</sup> Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ). Проспект. М., 1977. С. 14.

<sup>136</sup> Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ). Проспект. М., 1989. С. 21.

<sup>137</sup> Основан в 1991 г.

<sup>138</sup> Головной завод с 1950 г. являлся одним из ведущих производителей холодильников в СССР.

машиностроения изменилось ведомственное подчинение ПО ЗИЛ – объединение перешло в ведение Министерства автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР<sup>139</sup>.

К существенным изменениям в деятельности ПО ЗИЛ привел распад СССР, когда объединение столкнулось с тяжелым кризисом сбыта продукции и кооперации, что усложнила потеря ряда филиалов, расположенных в бывших союзных республиках<sup>140</sup>. С конца 1991 по осень 1992 г. объединение было подотчетно Министерству промышленности РФ. В сентябре 1992 г. ПО ЗИЛ стал одним из первых объединений, подвергшихся приватизации. Хотя стоимость основных фондов в начале 1990-х гг. превышала 4 млрд руб., контрольный пакет всего за 4,2 млн долл. достался частной компании «Микродин», ранее никак не связанной с автомобильным производством.

Новой организационно-правовой формой объединения стало Акционерное московское общество открытого типа «Завод имени И.А. Лихачёва» (АООТ АМО ЗИЛ<sup>141</sup>), а оставшиеся в подчинении заводы-филиалы были преобразованы в дочерние акционерные общества.

В 1992–1996 гг. в результате политики главного акционера, направленной не на вложения в производство, а на снижение издержек, в первую очередь социальных, произошло массовое сокращение работников, срыв перспективного сотрудничества с зарубежными компаниями, а финансово-экономическое положение завода стало критическим. 23 сентября 1994 г. в результате встречи генерального директора В.Т. Сайкина с президентом Б.Н. Ельциным вышел указ президента № 1957 «О финансовом оздоровлении и государственной поддержке структурной перестройки

---

<sup>139</sup> Завод и люди. Т. 3. С. 477.

<sup>140</sup> Структурная перестройка в сохранившейся части объединения ЗИЛ началась еще в феврале 1992 г., когда произошло слияние родственных цехов, производств, управлений (Завод и люди. Т. 3. С. 7).

<sup>141</sup> С 20 июня 1995 г. – Открытое акционерное общество «Завод имени И.А. Лихачёва» (Завод и люди. Т. 3. С. 477).

акционерного московского общества "Завод имени И.А. Лихачева"»<sup>142</sup>, однако из-за противодействия заместителя председателя Правительства А.Б. Чубайса и других членов Правительства, был выполнен лишь пункт № 8 данного указа – передача на баланс АМО ЗИЛ социальной инфраструктуры бывшего ПО ЗИЛ<sup>143</sup>.

В итоге после длительного противостояния коллектива АМО ЗИЛ и акционеров правительством Москвы в лице Ю.М. Лужкова было принято решение выкупить акции АО «Микродин» и, тем самым, спасти от гибели АМО ЗИЛ. В июле 1996 г. после смены собственника исследуемая компания получила новое наименование – Открытое акционерное московское общество «Завод имени И.А. Лихачёва»<sup>144</sup>, а с 1997 г. после назначения на пост генерального директора В.Б. Носова, жизнь которого была связана с ЗИЛом, а также активной поддержки АМО ЗИЛ со стороны правительства Москвы, состояние кампании несколько стабилизировалось.

В течение 1990-х – 2000-х гг. произошли большие изменения в структуре бывшего объединения: часть филиалов прекратили существование или вышли из состава кампании, а в АМО ЗИЛ в процессе борьбы за выживание была постепенно произведена широкая реструктуризация кампании. В итоге к концу 2000-х гг. АМО ЗИЛ стал учредителем и участником (как правило, единственным или главным владельцем) ряда фирм (в основном бывших или специально созданных подразделений ЗИЛ): ЗАО «Торговый дом АМО ЗИЛ», ЗАО «Фирма АвтоЗИЛтехобслуживание», ООО «Комбинат общественного питания ЗИЛ», ООО «ВТФ ЗИЛ–экспорт АМО ЗИЛ», ЗАО «ЗИЛ–термопечь», ООО «ЗИЛ–Техоснастка», ЗАО

---

<sup>142</sup> Указ Президента Российской Федерации от 23.09.1994 г. № 1957 «О финансовом оздоровлении и государственной поддержке структурной перестройки акционерного московского общества "Завод имени И.А. Лихачева"». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/7074> (дата обращения: 13.02.2021).

<sup>143</sup> Подробнее: *Белый К.В.* Крушение автогиганта ЗИЛ как отражение метаморфоз развития отечественной автомобильной промышленности в постсоветский период // *Земля и Власть в истории России: сборник научных статей участников Всероссийской научной конференции памяти профессоров А.Г. Кузьмина, В.Г. Тюкавкина и Э.М. Шагина.* Москва, 11–12 декабря 2018 г. / под общ. ред. *А.В. Лубкова.* М.: МПГУ, 2020. С. 693–703.

<sup>144</sup> Завод и люди. Т. III. С. 477.

«Футбольный клуб “Торпедо Москва”» и др.<sup>145</sup>. Также в 2004 г. с участием Правительства Москвы и АМО ЗИЛ в латвийской Елгаве было создано предприятие «АМО Plant», просуществовавшее до 2015 г.<sup>146</sup>.

Осенью 2011 г. новый мэр Москвы С.С. Собянин, посетив завод, произвел смену руководства, выразив уверенность, что производство на ЗИЛе и, соответственно, 11 тыс. рабочих мест будут сохранены<sup>147</sup>. В мае 2012 г. правительство Москвы и руководство Сбербанка заключили соглашение о создании компании ООО «МосавтоЗИЛ», которая должна была собирать импортные автомобили на производственных площадках АМО ЗИЛ<sup>148</sup>, однако вскоре реализация проекта остановилась. В 2013–2014 гг. по инициативе правительства Москвы (основного акционера АМО ЗИЛ) производственная деятельность на территории головного завода была прекращена, а территория отдана под жилую застройку. К концу 2014 г. в составе АМО ЗИЛ числились 34 самостоятельных структурных подразделений, но ни одно из них производством автомобилей не занималось<sup>149</sup>.

В 2015 г. Открытое акционерное московское общество АМО ЗИЛ было преобразовано в Публичное акционерное общество АМО ЗИЛ<sup>150</sup>, и в настоящее время его основной деятельностью является продажа или сдача в аренду жилого и нежилого недвижимого имущества (в том числе бывших загородных пансионатов, домов отдыха ЗИЛ), оставшегося в собственности

---

<sup>145</sup> Годовой отчет Открытого акционерного московского общества «Завод имени И.А. Лихачева» (АМО ЗИЛ) за 2009 год. С. 3–11 // URL: <http://www.amo-zil.ru/about/info/?id=194&pid=96> (дата обращения: 15.05.2017).

<sup>146</sup> Ханцев З. История латвийского проекта ЗиЛа – завода АМО Plant // URL: <https://wroom.ru/news/4240> (дата обращения: 09.07.2020).

<sup>147</sup> Москва не слезет с ЗИЛа. Сергей Собянин пытается возродить старейший автозавод // АвтоПарк. 07.10.2011. URL: <https://rg.ru/2011/10/06/auto-site.html> (дата обращения: 13.02.2021).

<sup>148</sup> Москва и Сбербанк организуют на ЗИЛе контрактную сборку автомобилей // Интерфакс. 25.05.2012. URL: <https://www.interfax.ru/business/247476> (дата обращения: 13.02.2021).

<sup>149</sup> Годовой отчет Открытого акционерного московского общества «Завод имени И.А. Лихачева» (АМО ЗИЛ) за 2014 финансовый год. С. 12. URL: <http://www.amo-zil.ru/about/info/?id=194&pid=96> (дата обращения: 15.05.2017).

<sup>150</sup> Завод и люди. Т. 3. С. 477.

компании, реализация непрофильных активов<sup>151</sup>. В результате последовательной реструктуризации, к началу 2020 г. в структуре АМО ЗИЛ осталось 14 действующих подразделений и 92 сотрудника<sup>152</sup>. Несмотря на то, что в официальных документах АМО ЗИЛ продолжает именоваться «заводом»<sup>153</sup>, важно отметить, что де факто завод им. И.А. Лихачева как промышленный комплекс к настоящему времени прекратил свое существование, а АМО ЗИЛ корректней рассматривать как предприятие, главным образом осуществляющее реализацию (сдачу в аренду и продажу) уменьшающегося с каждым годом фонда промышленных и социальных объектов бывшего флагмана отечественной индустрии<sup>154</sup>.

Являвшись одним из крупнейших отечественных промышленных предприятий (объединений) на протяжении большей части XX в., АМО ЗИЛ приковывал и приковывает к себе внимание исследователей (как любителей, так и специалистов) уже почти 100 лет. За это время была проведена огромная исследовательская работа и появилась обширная разножанровая литература, прямо или косвенно связанная с историей автогиганта.

В изучении истории АМО ЗИЛ можно выделить следующие основные этапы: 1) 1922–1931 гг. – первые пробы в рамках проектов Истпарта, 2) 1932–1937 гг. – работа первой комиссии в рамках проекта «ИФЗ», первичная обработка заводской документации, сбор устных воспоминаний, 3) конец 1950-х – начало 1990-х гг. – обращение историков к истории автопрома и автомобильной техники, работа второй комиссии, второй этап сбора воспоминаний, изучения архивных материалов и литературы, издание книги по истории завода и иной литературы, основанной на материалах комиссии, а также исследовательская работа в рамках заводского музея, первые попытки

---

<sup>151</sup> Годовой отчет АМО ЗИЛ за 2018 год. С. 4. URL: <http://www.amo-zil.ru/about/info/?id=194&pid=96> (дата обращения: 09.07.2020).

<sup>152</sup> Годовой отчет АМО ЗИЛ за 2019 год: С. 20, 47. URL: [http://www.amo-zil.ru/upload/iblock/bd9/GO\\_2019%20АМО%20ЗИЛ\\_itog\\_redakciya%20ot%2023.07.2020.pdf](http://www.amo-zil.ru/upload/iblock/bd9/GO_2019%20АМО%20ЗИЛ_itog_redakciya%20ot%2023.07.2020.pdf) (дата обращения: 13.02.2021). Более подробно структура АМО ЗИЛ к началу 2020-х гг. отображена в приложении № 3.

<sup>153</sup> Там же. С. 47.

<sup>154</sup> Приложение № 4.



обращения к истории завода в гуманитарной плоскости, 4) 1990-е – 2010-е гг. – углубление и расширение исследований по истории управления автомобильной промышленностью, по истории автомобильной техники, выпуск представительской литературы, расширение проблематики исследований по истории завода, работа третьей комиссии и первая попытка создать не только хронологически полную, но и гуманитарную историю АМО ЗИЛ.

Несмотря на огромную работу, сделанную исследователями, можно, тем не менее, констатировать, что на данный момент полноценная научная история предприятия отсутствует. Главное, что препятствует ее созданию – неизученность значительной части документального комплекса ЗИЛ, в том числе партийной, комсомольской, профсоюзной документации, прежде использовавшейся фрагментарно и тенденциозно. Ждут своего исследователя многие социально-бытовые, социально-психологические аспекты истории автогиганта, хотя внимание к ним в последних работах заметно выросло.

Анализируя историю АМО ЗИЛ как фондообразователя, были выявлены все ключевые этапы в организационно-правовой истории объединения, определены основные структурные подразделения на разных исторических этапах. В частности, было показано, что история ЗИЛ как производственного объединения начинается в середине 1930-х гг., когда завод им. И.А. Лихачева получает в распоряжение первые филиалы. В период максимального расширения ЗИЛ в составе объединения насчитывалось более 15 заводов-филиалов, не считая целой сети социальных объектов<sup>155</sup>. История каждого из этих структурных подразделений может рассматриваться как часть истории АМО ЗИЛ.

Из всего вышесказанного надо сделать вывод, что документация АМО ЗИЛ формировалась не только в рамках хронологически выверенной истории

---

<sup>155</sup> Помимо головного завода и серии заводов-филиалов в состав ПО ЗИЛ к концу 1980-х гг. входила целая сеть жилых сооружений, медицинских, курортных, образовательных и иных социальных и хозяйственных объектов. Более подробно о схеме объединения: см. приложение № 2.

завода, но и в структуре основных отделов и подразделений предприятия. Каждое предприятие, входившее в объединение, в том числе и головное предприятие, имели аналогичную схему организации делопроизводства по отделам, управлениям, заводским комитетам, отдельным бюро. Назовём их для большей ясности описания объекта исследования.

Общий отдел, первоначально носивший название «Заводуправление», с 1926 по 1940 г. – «Управление делами», в 1941–1946 г. – «Секретариат», а с 1947 г. был переименован наконец в «Общий отдел». Далее: Плановый отдел, Отдел труда и зарплаты, Организационный отдел, Управление делами капитального строительства, Отдел технического обучения, Технический отдел, Отдел главного конструктора, Главная бухгалтерия, Финансовый отдел, Отдел техники безопасности, Отдел технического контроля, Отдел организации и механизации управления, Бюро иностранных специалистов, Заводской комитет профсоюза, Комиссия по истории завода, Отдел экспорта, Отдел главного металлурга, Отдел главного металлурга по литейному производству, Управление главного металлурга по кузнечно-термическому производству (УГМет по КТП)», Первичная организация научно-технического общества (НТО), Первичная организация ВОИР, Отдел внешних сношений (ОВС), Планово-экономический отдел.

Особую структуру образуют партийная и комсомольская организации (Партийный комитет первичной организации КПСС ЗИЛ, Комсомольский комитет первичной организации ВЛКСМ ЗИЛ»).

Опираясь на историю предприятия и знание его организационной структуры, мы можем осуществить фронтальное рассмотрение документального комплекса АМО ЗИЛ. Фронтальное рассмотрение комплекса делопроизводственных документов – это традиционная методика работы с хорошо сохранившимся делопроизводственным комплексом. От исследовательской задачи зависит, какой путь будет избран. Это может быть изучение системы документирования деятельности предприятия, учреждения и пр. Изучение же истории АМО ЗИЛ выявило направление исследования

этого промышленного объединения, ориентированное на изучение истории труда, истории трудовых отношений, социально-культурной составляющей производственной деятельности коллектива предприятия. Именно такие материалы и будут выявляться в ходе фронтального рассмотрения документации АМО ЗИЛ.

## ГЛАВА II. ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС АМО ЗИЛ

### 2.1. Документальные материалы головного предприятия, хранящиеся в фондах государственных архивов

Фронтальное рассмотрение делопроизводственного комплекса АМО ЗИЛ базируется на знании структуры фондообразователя. Основой документального комплекса или, вернее сказать, макрокомплекса<sup>156</sup> АМО ЗИЛ является совокупность документальных материалов, отложившихся в результате деятельности бывшего головного автозавода. Часть из них не находятся на постоянном хранении в государственных архивах (о них пойдет речь в следующем параграфе), а другая часть поступила в государственные архивные учреждения в разные годы. Главным местом хранения документальных материалов второго типа является Центральный государственный архив г. Москвы (ЦГА Москвы), в котором они распределены по разным фондам.

Делопроизводственные документы Автомобильного московского завода АМО, хронологически относящиеся к первому этапу истории предприятия, то есть – до национализации (1916–1918 гг.<sup>157</sup>), хранятся в **фонде № 861 Отдела хранения документов до 1917 г.** Данный фонд насчитывает 342 ед. хр. Точное время принятия на государственное хранение документации первых лет деятельности предприятия не установлено. Известно лишь, что до 1962 г. документы завода 1916–1921 гг. в количестве 502 ед. хр.<sup>158</sup> поступили (вероятно, еще в довоенный период) в 3-й отдел

---

<sup>156</sup> Для удобства в описании структуры документального комплекса производственного объединения мы вводим понятие «документальный макрокомплекс», под которым подразумевается совокупность документальных комплексов головного предприятия и его филиалов.

<sup>157</sup> Некоторые дела содержат документы и нескольких последующих лет.

<sup>158</sup> Меньшее количество единиц хранения в фонде в настоящее время, чем количество ед. хр. до 1960-х гг., можно объяснить передачей в 1960-е – 1970-е гг. части материалов на Завод им. И.А. Лихачева (в том числе в созданный заводской музей), а также передачей ряда документальных дел (связанных с революционным и рабочим движениями) в Архиве

Государственного исторического архива Московской области<sup>159</sup>, преобразованного в 1962 г. в ЦГА Москвы<sup>160</sup>.

Наше внимание сосредоточено в том числе на сохранности документации. Сохранность документации 1916–1918 гг. в целом удовлетворительная<sup>161</sup>, хотя отдельные стороны деятельности предприятия в указанный период документально представлены слабо. Скорее всего, это связано с утратой части документов в первые послереволюционные годы, когда они должным образом не хранились, а иногда использовались даже в бытовых целях. Например, по свидетельству А.А. Адамса (директора АМО в 1921–1923 гг.), после национализации предприятия договоры о поставках и другие ценные документы бывшей администрации были перенесены несколькими рабочими на чердак и использовались затем для того, чтобы заворачивать привозимые на завод малосольные селёдки<sup>162</sup>.

Фонд № 861 состоит из трех частей. Первая часть включает 290 ед. хр. Это главным образом документация заводоуправления АМО. Это главные книги предприятия, мемориальные книги, кассовые книги, инвентарные книги, журналы товарищества на паях АМО, документы общего собрания правления, счета завода, счета оборудования, счета расходов общих и цеховых, ресконтро разных лиц и ценных бумаг, расходы петроградской конторы товарищества, книги поставщиков и переписка с ними, переписка с инженерами АМО, находившимися за границей и другими предприятиями, документы о прохождении грузов (заказанного оборудования) через порты,

---

Октябрьской революции (в настоящее время – ГАРФ), местонахождение которых пока, впрочем, обнаружить не удалось.

<sup>159</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Т. I. Опись № 2. Предисловие. Л. 1.

<sup>160</sup> Центральные архивы Москвы: Путеводитель по фондам. Вып. 1. / Отв. составитель И.Г. Тараканова. 2-е изд., стер. М., 2002. С. 11.

<sup>161</sup> С учетом сохранившихся документальных материалов, которые находятся в фондах музея АМО ЗИЛ.

<sup>162</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 1. Л. 33. Более подробно см.: *Белый К.В.* Стенограммы воспоминаний руководителей и сотрудников Московского автомобильного завода АМО как источник по социально-психологическим аспектам начальной истории предприятия (1915–1924 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 3. С. 73–85.

книги заказов по постройке и оборудованию, страховые полисы, балансы, оригиналы и копии договоров, контрактов, опись движимого имущества правления, описи рабочей силы по цехам, отчеты о топливе и другие материалы.

Относительно небольшой комплекс документов (38 ед. хр.) включает в себя в основном документы по личному составу завода АМО до национализации: переписка и прошения о зачислении рабочих и служащих на предприятие, переписка правления со служащими, приглашаемыми на работу, приемные листки, переписка о военнообязанных, именные списки военнообязанных, расчетные ведомости на зарплату, книги рабочих и служащих по цехам, переписка о командировках, отпусках, циркуляры об утверждении коллективных договоров, характеристики работников, книга выдачи пособий, домовая книга для прописки в доме завода и др. Наконец небольшой комплекс документов включает переписку с иностранными фирмами, дела о перевозке грузов, документы о работе военнопленных и иностранцев на заводе Товарищества, бюллетени Бюро печати Московского военно-промышленного комитета и др.

Поступившие в ЦГА Москвы документальные материалы советского периода распределены, главным образом, по 3 фондам. Первый и самый объемный – **фонд № Р-415 Отдела хранения документов после 1917 г.** В составе фонда находится 10717 ед. хр. в основном за 1918–1994 гг. По ряду косвенных данных мы пришли к выводу, что часть материалов фонда не выдается для исследования. Вполне вероятно, что это документация Первого (режимно-секретного) отдела завода им. И.А. Лихачева, на котором к тому же в советский период существовал ряд засекреченных объектов и производств<sup>163</sup>.

---

<sup>163</sup> Впрочем, исследователи отмечают, что до сих пор засекреченным остается значительное количество документации не только секретных отделов, но и иных материалов, связанных с «оборонкой». Причем, гриф секретности ставился чиновниками зачастую «на свое усмотрение» (Симонов Н.С. ВПК СССР: Темпы экономического роста, структура, организация производства, управление. Изд. 2-е, доп. М., 2015. С. 14).

Самый большой комплекс материалов фонда по количеству единиц хранения и по хронологии состоит из двух частей. Первая часть включает 2399 ед. хр. за период 1922–1980 гг., вторая – 995 ед. хр. за период с 1981 по 1994 гг. Общий отдел до 1926 г. носил название «Заводоуправление», с 1926 по 1940 гг. – «Управление делами, в 1941–1946 гг. – «Секретариат», а с 1947 был переименован в «Общий отдел». В документах Общего отдела 1920-х – первой половины 1930-х годов встречается много информации из других отделов, так как структура предприятия еще только определялась.

Документация заводоуправления рубежа 1910-х – 1920-х гг. (и отчасти первой половины 1920-х гг.) сохранилась достаточно плохо. Во многом это объясняется неудовлетворительным состоянием делопроизводства в указанные годы. К примеру, в отчете ревизионной комиссии, посланной на АМО в июне 1919 г., так описывается ведение дел в секретариате заводоуправления: «Хаос и беспорядок – вот что можно сказать о порядках в этом отделе. Протоколы пишутся на каких-то листочках и абсолютно не записываются в книгу, 2 протокола совершенно без номера, 3 помечены одним и тем же номером, больше десятка протоколов Комиссия совершенно не нашла, все входящие бумаги не регистрируются, так что может затеряться любое письмо и о том никто не знает...»<sup>164</sup>.

В годы Великой Отечественной войны материалы общего отдела сохранились лучше, чем документация других подразделений завода<sup>165</sup>. Основная документация отдела за 1970-е – 1980-е гг. сохранилась полностью. Документация 1990-х гг. представлена небольшим количеством архивных дел 1990–1994 гг. Материалы администрации последующих лет до сих пор не переданы на государственное хранение. Часть из них располагается в административном корпусе, часть – в заводском архиве. При этом их дальнейшая судьба ввиду постепенного угасания жизни АМО ЗИЛ и сноса

---

<sup>164</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 2. Л. 11 об.

<sup>165</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Т. I. Опись 2. Л. 4.

бывших заводских строений видится туманной. Ее придется отслеживать в дальнейшем.

Можно предположить, что текущее руководство предприятия не спешит передавать на постоянное хранение в государственные архивы материалы 1990-х – 2010-х гг., которые могут содержать сведения о процессе гибели производственного комплекса. С другой стороны, представляется странным принятое в 2013 г. руководством ЦГА Москвы решение об исключении АМО ЗИЛ из списка организаций – источников комплектования архива в части управленческой документации<sup>166</sup>. Хочется верить, что материалы заводской администрации последних десятилетий, представляющие большую историческую ценность, со временем все-таки станут третьей частью фонда Р-415.

Материалы Общего отдела 1918–1994 гг. поступили на государственное хранение в период с 1968 по 2012 гг. В основном это разнообразная управленческая и отчетная документация: указы, постановления, распоряжения руководителей вышестоящих организаций, которым был подотчетен завод, указы, распоряжения, предписания директора (генерального директора), его заместителей, протоколно-стенографическая документация, деловая переписка, отчеты и объяснительные записки к отчетам о деятельности предприятия (объединения) за разные годы, акты сдачи дел при смене директоров и т.д.

При этом разнообразии материалов 1920-х – начала 1950-х гг. значительно больше вследствие вышеупомянутой пересеченности функций отдела в этот период. Например, среди документации 1920-х – 1930-х гг. встречаются справки и отчеты советских и иностранных специалистов об итогах ознакомления с заводом, ответы директора редакциям газет на статьи о работе завода и т.д. С конца 1950-х переданная в постоянное хранение документация отдела более однородна: главным образом, это относящиеся к

---

<sup>166</sup> Белый К.В. Сохраним архив московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева // Отечественные архивы. 2019. № 5. С. 137.



предприятию указы Президиума Верховного совета, постановления Совета Министров, приказы министра автомобильной промышленности, решения исполкомов, приказы, распоряжения и предписания директора (генерального директора) и его заместителей, протоколы и стенограммы совещаний.

Материалы Планового отдела включают 659 ед. хр., а именно материалы с 1925 по 1955 г.<sup>167</sup>, поступившие на постоянное хранение в 1991 г. Архив Планового отдела почти полностью погиб от пожара 20 марта 1966 г., поэтому архивисты впоследствии отбирали в основном цеховую документацию, чтобы реконструировать деятельность отдела в указанный период. При этом некоторые годы документально представлены очень слабо – только одним делом: 1925, 1926, 1930 и 1941 гг., что объясняется документальными потерями во время войны. Не сохранилась и документация Организационного отдела, функции которого с 1939 г. получило Организационное бюро Планового отдела.

До создания в 1943 г. Отдела труда и зарплаты в материалах Планового отдела встречаются материалы о соцсоревновании на предприятии и общественных формах труда. В описи представлена в основном планово-отчетная документация, в том числе филиалов ЗИС. Материалы планового (а затем планово-экономического) отдела поступили на хранение в течение последующих лет (1954–1970) и собраны в отдельный комплекс (43 ед. хр.).

**Отдел труда и зарплаты** представлен 802 ед. хр. 1943–1978 гг., а именно материалы данного отдела (разнообразную отчетную документацию, протоколы и стенограммы заседаний, списки и характеристики передовиков, сведения о присвоении званий ударников и т.д.), поступившие на хранение в 1968, 1991, 2006, 2012 гг. Документы отдела в целом сохранились плохо<sup>168</sup>.

---

<sup>167</sup> За исключением материалов 1951 и 1954 гг.

<sup>168</sup> Основная часть табельных книг по учету труда до сих пор хранится в заводском архиве, и оценить ее сохранность сложно.

**Организационный отдел** – небольшой по объему документов (51 ед. хр. 1931–1937 гг.<sup>169</sup>, поступивших на хранение в 1969 г.). Главным образом это годовые отчеты, схемы организации управления завода, действующие положения, протоколы заседаний комиссии по пересмотру структуры управления и т.д.

**Управление делами капитального строительства** включает 384 ед. хр. 1927–1946, 1949–1952, 1954–1960 гг. Причина отсутствия материалов управления за некоторые годы в деле не указывается. В основном документация управления делами капитального строительства – это технические проекты управления, отчеты, планы, ведомости затрат, протоколы совещаний, штатные расписания, положения о премиях, лимиты и т.д. Указанные материалы приняты на государственное хранение в 1969 г.

Содержателен материал **Отдела технического обучения**<sup>170</sup>, он включает 297 ед. хр. за 1929–1963 гг. Главным образом это отчеты, справки, протоколы заседаний работников отдела и профкома, лимиты, штатные расписания. Среди материалов встречаются даже списки китайских специалистов, проходивших в середине 1950-х гг. практику на автозаводе, и различные документы, связанные с их обучением. В документах отмечается, что «по причине войны и некачественной экспертизы...» не сохранились отдельные материалы за 1929–1958 гг.<sup>171</sup>. Материалы отдела поступили на государственное хранение в 1979 г.

**Технический отдел** (574 ед. хр. за 1925–1965 гг.) действовал на заводе с момента создания АМО, определяя техническую политику предприятия. Документация отдела до 1943 г. сохранилась плохо в результате утрат во время Великой Отечественной войны. Сохранность послевоенной

<sup>169</sup> Период существования на предприятии Организационного отдела, задачей которого являлась координация реконструкции и реорганизации завода.

<sup>170</sup> Отдел был создан в 1929 г. в связи с острой потребностью реконструировавшегося завода в квалифицированных кадрах. Структура отдела на всем протяжении его деятельности оставалась почти неизменной. Разве что, в 1949 г. к Отделу был присоединен методический кабинет, а в 1952 г. – автошкола.

<sup>171</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Опись 7. Л. 1.

документации отдела лучше, за исключением материалов БРИЗ, утраченных по причине пожара<sup>172</sup>, поэтому при изучении деятельности отдела необходимо привлечение документации общего отдела. Среди материалов Технического отдела в основном положения, планы и отчеты отдела, тезисы докладов, альбомы фотоиллюстраций, перечни технических мероприятий, инструкции, материалы БРИЗ, таблицы и т.д. Документация отдела передана на постоянное хранение в 1979 г.

**Отдел главного конструктора** включает 503 ед. хр. 1936–1992 гг. Отдел являлся одним из важнейших структурных подразделений завода, которое оказывало влияние на развитие не только московского автозавода, но и других автомобильных предприятий. Деятельность отдела до середины 1950-х гг. представлена достаточно плохо, а дела за 1937, 1940–1945, 1947 гг. вообще отсутствуют. Это объясняется тем, что конструкторская документация до 1936 г. откладывалась в основном в материалах общего отдела, а документация предвоенного и военного времени была в целом утрачена в годы Великой Отечественной войны, особенно во время эвакуации завода. Среди материалов главным образом, протоколы (и 1 стенограмма) совещаний у главного конструктора, его распоряжения, годовые отчеты отдела, отчеты работников отдела о командировках, планы, переписка, решения, проекты. В связи с потерей документов учтены также материалы цехового профсоюзного комитета. Документация отдела принята на государственное хранение в 1971–2013 гг.

**Главная бухгалтерия** предприятия представлена 152 ед. хр. за 1926–1989 гг. Главная бухгалтерия действовала со дня основания завода, однако сохранность материалов данного подразделения сравнительно невысока по причине их массовой утраты во время пожара в 1966 г. В основном среди материалов главной бухгалтерии, принята на постоянное хранение, встречаются годовые и квартальные отчеты по основной деятельности и капитальному строительству.

---

<sup>172</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Опись 8. Предисловие. Л. 2.

**Финансовый отдел** представлен 20 ед. хр. за 1929–1965 гг., переданных на постоянное хранение в 1965 г. Финансовый отдел действовал на предприятии со времени первой реконструкции – с 1929 г., однако в период эвакуации и из-за частых перемещений отдела в последующие годы значительная часть документации была безвозвратно утеряна<sup>173</sup>. Полностью отсутствуют материалы отдела за 1930–1934, 1936, 1938–1941, 1948–1953, 1959–1960 гг. Имеющиеся дела – это, прежде всего, балансы доходов, расходов и иная документация по вопросам финансирования завода.

**Отдел техники безопасности** представлен 133 ед. хр. за 1936–1986 гг. Документация отдела, существовавшего на заводе с 1916 г. (с 1981 г. он был преобразован в Отдел охраны труда и техники безопасности), также обладает существенными пробелами. Не сохранились материалы отдела до 1936 г., отсутствуют документы 1938–1939 гг. Среди документов мы находим в основном отчеты отдела, справки о травматизме по годам, а также планы мероприятий по снижению травматизма и пропаганде охраны труда, профилактике профессиональных заболеваний, протоколы анализов воздушной среды. Материалы Отдела приняты на постоянное хранение в 2001 г.

**Отдел технического контроля** включает документацию в 175 ед. хр. за 1950–1980 гг., принятых на постоянное хранение в 1988–1989 гг. В основном это документы испытаний, сводные ведомости дефектов продукции, распоряжения начальника отдела, справки и т.п. Материалы 1950-х гг. немногочисленны, в основном это документация 1960-х – 1970-х гг. Причину документальных пробелов установить сложно.

**Отдел организации и механизации управления** представлен 37 ед. хр. 1959–1970 гг., принятых на постоянное хранение в 1991 г. В комплекс вошли, главным образом, планы и отчеты отдела, распоряжения начальника отдела, переписка с организациями о научно-исследовательских работах,

---

<sup>173</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 11. Предисловие. Л. 2.

протоколы совещаний, отчеты по поездкам на другие предприятия для обмена опытом, докладные записки.

**Бюро иностранных специалистов** распределено между 53 ед. хр. 1929–1935 гг., принятых на постоянное хранение в 1969 г. Бюро действовало на автозаводе во время первой масштабной реконструкции предприятия, активное участие в которой, как и на ряде других крупных промышленных стройках этого времени, приняли иностранные специалисты. В комплекс вошли переписка с АМТОРГом<sup>174</sup> о поставке оборудования заводу фирмой «Брандт» и другими зарубежными фирмами, протоколы совещания управления по реорганизации завода, записки-предложения иностранных специалистов по улучшению работы оборудования, типовой договор по найму иностранных рабочих и специалистов, протоколы собраний и совещаний иностранных специалистов, финансовый отчет комиссии завода по итогам поездок по США, сведения о подписке на государственный заем иностранных рабочих, списки и личные дела иностранных рабочих и т.д. Стоит отметить, что почти половина дел комплекса – это практически неизученные личные дела иностранных работников, доступ к которым открыт для исследователей.

**Заводской комитет профсоюза** является одним из наиболее крупных комплексов по количеству дел. Он состоит из 889 ед. хр. 1923–1997 гг., что объясняется многочисленностью профсоюзной организации АМО ЗИЛ, основанной во время национализации предприятия в 1918 г. Тем не менее, материалы профкома АМО 1918–1922 гг. почти полностью утеряны. В целом сохранность профсоюзной документации довоенного и военного периодов достаточно низкая, в том числе по причине потерь во время эвакуации завода. Материалы послевоенного периода сохранились значительно лучше. В основном это протоколы и стенограммы заседаний общезаводских

---

<sup>174</sup>Amtorg Trading Corporation (АМТОРГ) – компания, учрежденная в 1924 г. в США с целью содействия советско-американским торговым взаимоотношениям, выступавшая в качестве посредника при осуществлении импортно-экспортных операций и приглашения в СССР научно-технических работников в конце 1920-х – первой половине 1930-х гг.

конференций, пленумов, заседаний месткома и его комиссий, коллективные договоры и отчеты о их выполнении, финансовые планы, разнообразные сметы, финансовые отчеты завкома, деловая переписка профкома, материалы по мобилизации коллектива к выполнению пятилетних заданий, документы по улучшению быта, жилищных условий, санитарно-курортному лечению, спортивным мероприятиям и т.д. Документация профкома принята на постоянное хранение в 1985, 1993 и 2000 гг.

Остальные материалы фонда представляют собой комплекс материалов, отложившихся в результате деятельности заводских комиссий по истории московского автозавода. Общий объем документальных материалов комиссий внушителен – 912 архивных дел, что позволяет назвать этот комплекс фондом в фонде. Точный исторический маршрут этой документации проследить сложно. Часть материалов, судя по всему, некоторое время находилась в ОГИЗ «История фабрик и заводов»<sup>175</sup>, так как на них обнаруживается печать издательства. Если это так, то в 1950-е – 1960-е гг. в рамках работы второй комиссии по истории ЗИЛа данные материалы были возвращены на предприятие.

Комплекс **Материалов комиссии по истории завода**<sup>176</sup> включает 674 ед. хр. 1913–1968 гг., поступивших на постоянное хранение в 1972 и 1981 гг. Это материалы, собранные заводскими комиссиями 1930-х и 1950-х – 1960-х гг.:

1) стенограммы интервью старых кадровых работников о начальной истории завода, воспоминания об участии в Великой Отечественной войне (помощь фронту, эвакуация и т.д.), годовые отчеты, справки, вырезки из газет по данным периодам;

3) материалы профсоюзной организации, различные документы о социалистических соревнованиях на заводе и техническом прогрессе;

---

<sup>175</sup> ОГИЗ «История фабрик и заводов» имело право изымать из заводских архивов любые ценные в глазах Главной редакции материалы.

<sup>176</sup> Образцы данных материалов помещены в приложении № 5.

4) различные материалы (справки и т.д.) о знаменательных датах в истории автозавода;

5) материалы дореволюционного периода по истории завода: переписка Торгового дома с Военно-техническим управлением, копии протокола первого собрания пайщиков от 20.06.1916 г., оригиналы и копии писем, актов, договоров, актов ревизионной комиссии, переписка по финансовым вопросам, по жилищному строительству и медицинскому обслуживанию и др., фотографии и копии документов об основании и строительстве завода (копия купчей и т.д.)<sup>177</sup>;

6) материалы и копии документов об участии амовцев в Октябрьской революции (материалы из канцелярии губернатора, вырезки из газет, воспоминания и другие материалы о работе фабрично-заводских комитетов, документы о национализации предприятия, о его работе в годы Гражданской войны);

7) материалы об интернациональных связях автозавода (документы об американских реэмигрантах, статьи в периодической печати и др.);

8) материалы о подготовке кадров на автозаводе (различные документы по организации Фабрично-заводского училища (ФЗУ), учебных курсов, технической учебы, заводского техникума, акты обследования системы обучения при предприятии и т.д.);

9) материалы об участии завода в конкурсах, на выставках, материалы о работе главного архитектора и т.д.);

10) материалы о первых пробегах автозаводцев, выписки из журналов;

11) материалы по истории производства автомобилей на предприятии и по истории отечественного автомобилестроения в целом;

12) выписки из общесоюзных, отраслевых («Правда», «Рабочая Москва», «Металлист» «Массовик», «Вечерняя Москва» и др.) и заводской

---

<sup>177</sup> Копии сделаны в 1961 г. с оригиналов, хранящихся в фондах Центрального государственного военно-исторического архива (ЦГВИА), г. Санкт-Петербург.

газет по истории заводской печати и работе завода (о реконструкции, о политической жизни на заводе, о заводчанах, тексты внутривзаводских радиопередач, стихи автозаводцев, обращения автозаводцев;

13) справки, отчеты, воспоминания и другие материалы по истории быта автозаводцев, по истории медицинского обслуживания при заводе;

14) материалы по истории партийной организации завода (интересно отметить, что документально почти не представлен период репрессий), в том числе дипломные работы 1958–1965 гг. студентов исторического факультета МГУ по истории партийной организации автозавода.

15) материалы по истории комсомольской организации завода (воспоминания, стенограммы встреч комиссии по истории завода с бывшими комсомольцами-участниками войны, справки, докладные записки).

Далее следует еще один **комплекс материалов по истории завода**, который включает 63 ед. хр. 1958–1970 гг., принятых на постоянное хранение в 1972 г. Это в основном материалы о работе второй комиссии и подготовке книги по истории автозавода, а именно:

1) переписка комиссии по истории завода с дирекцией, домом культуры автозавода, другими подразделениями ЗИЛ, внешними организациями, в том числе другими предприятиями и учреждениями, отдельными лицами;

2) проспект книги по истории ЗИЛ, составленный в 1959 г., материалы к рукописи, материалы по обсуждению книги, рукописи «истории завода» в разных вариантах;

3) решения парткома, связанные с деятельностью комиссии, протоколы заседания редколлегии, материалы работы комиссии.

Существует и комплекс в составе 27 ед. хр. 1930-х – 1970 гг., принятых на постоянное хранение в 1972 г. В основном это различные материалы довоенной комиссии (редколлегии) по истории завода, а именно:

1) обзор документальных материалов по истории завода, хранящихся (на тот момент) в архивах (ЦГВИА, ЦГАОР – ныне ГА РФ);



2) материалы разных авторов, использованные при написании истории предприятия, материалы о посещении А. М. Горьким автозавода;

3) копии текстов записей на магнитных лентах торжественных заседаний и трансляций 1931–1932 гг.<sup>178</sup>, описи негативов по истории завода, списки фотокопий из Центрального государственного архива кинофотодокументов СССР;

4) стенограммы выступлений, совещаний по обсуждению рукописи;

5) библиографические указатели по истории фабрик и заводов, в том числе по истории московского автозавода;

Следующий блок материалов по истории завода включает 44 ед. хр. 1916–1971 гг., принятых на постоянное хранение в 1972 г. Это материалы по личному составу, собранные заводской комиссией по истории завода, а именно:

1) материалы личных дел героев СССР (копии наградных листов, приказы о награждении, фотографии, вырезки из газет о награжденных руководителях, работниках предприятия, их автобиографии, характеристики, личные учетные карточки, личные дела);

2) списки передовиков производства с характеристиками, материалы о рабочих династиях, списки «знатных людей завода».

Из 32 ед. хр. 1927–1971 гг., принятых на постоянное хранение в 1972 г., важное место занимают материалы о наиболее известном руководителе автозавода – И.А. Лихачеве. В опись вошли различные документы, биография, автобиография, характеристика, анкетные данные Лихачева, тексты некоторых его выступлений, интервью, воспоминания, не вошедшие в «историю завода», а также рукопись книги «Директор», отзывы и замечания на нее.

К материалам для написания истории завода, относится и комплекс из 68 ед. хр. за 1915–1972 гг., принятых на постоянное хранение в 1972–1973 гг.

<sup>178</sup> Оригиналы записей находятся в Российском государственном архиве кинофотодокументов (до 1991 г. – Центральный государственный архив кинофотодокументов СССР)

Здесь представлены различные, не объединенные тематически, материалы. Судя по всему, при приеме на государственное хранение архивисты включили в них все ценные еще непринятые документы комиссии. Это в основном оригиналы и копии важных документов по истории предприятия, фотографии, очерки, хроники, в том числе по истории филиалов, а также копии торгового и промышленного дела братьев Сергия и Степана Рябушинских и других документов, обзор архивных материалов по дореволюционному периоду истории завода, штаты АМО 1920 г., вырезки из газет и т.д.

Материалы техотделов, которые существовали в качестве самостоятельных подразделений в 1950-е – 1980-е гг., поступили на государственное хранение позже. Это **Отдел экспорта**, который включает 123 ед. хр. 1954–1986 гг., принятых на постоянное хранение в 1979, 1980, 1993 гг. Появление самостоятельного отдела экспорта было обусловлено развитием экспортных поставок продукции ЗИС, а затем ЗИЛ в 1950-е – 1960-е гг. в страны СЭВ и другие государства, в которых неприхотливые и надежные грузовые автомобили пользовались спросом. Это в основном отчеты о поставке за границу товаров и запчастей, отчеты специалистов о работе за рубежом.

**Отдел главного металлурга** включает 36 ед. хр. 1952–1966 гг., принятых на постоянное хранение в 1979 г. Объем материалов, особенно документации 1950-х гг., невелик, однако точную причину этого установить не удалось. В комплекс вошли распоряжения начальника отдела, протоколы отдела, ведомости и отчеты.

Документы **Отдела главного металлурга по литейному производству**, включающие 46 ед. хр. 1966–1970 гг., были приняты в 1979 г. Отдел, по-видимому, был образован на базе отдела главного металлурга. Среди материалов находим распоряжения начальника отдела, протоколы, ведомости расчета производственной мощности, деловую переписку, отчеты.

Деятельность **Управления главного металлурга по кузнечно-термическому производству (УГМет по КТП)** отражена в 108 ед. хр. 1971–1988 гг., принятых на постоянное хранение в 1979 и 1993 гг. На базе ранее существовавшего отдела металлурга по кузнечно-термическому производству в 1976 г. было создано одноименное управление. Целью этого мероприятия явилось усиление контроля работы соответствующих служб старых и особенно новых, строящихся филиалов производственного объединения ЗИЛ<sup>179</sup>. Среди документов – распоряжения начальника управления, протоколы, отчеты, предписания, расчеты производственной мощности, планы работы управления.

Особняком существуют материалы по личному составу АМО ЗИЛ, которые, несомненно, представляют большой исторический интерес, но пока, в соответствии с законом о «Об архивном деле», большая их часть закрыта для научной разработки.

Материалы **Первичной организации научно-технического общества (НТО)**» включают 133 ед. хр. 1956–1980 гг., принятых на постоянное хранение в 1988 г. В основном это протоколы и стенограммы заседаний, конференций заводского совета общества, тематические планы работы, отчеты, творческие обязательства коллектива НТО завода и др.

К этому комплексу примыкают материалы **Первичной организации ВОИР**<sup>180</sup>, включающие 142 ед. хр. 1935–1981 гг., переданные на постоянное хранение в 1988 г. Первый период в истории заводской организации изобретателей документально представлен слабо, материалы отдела постигли большие потери, скорее всего в годы Великой Отечественной войны. Лучше всего представлена деятельность отдела в 1960-х – первой пол. 1970-х гг., что может косвенно свидетельствовать о расцвете рационализаторской и изобретательской работы на ЗИЛе в указанные годы. Это в основном

<sup>179</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Опись 26. Предисловие. Л. 1.

<sup>180</sup> Всесоюзное общество изобретателей и рационализаторов (ВОИР) было создано в 1958 г., став преемником Всесоюзного общества изобретателей (ВОИЗ), существовавшего в СССР в 1932–1938 гг.

протоколы и стенограммы заседаний, конференций, общих собраний, совещаний и пленумов, справки и отчеты о работе совета (финансовые, статистические и др.), постановления заводского совета, доклады о работе заводского отдела ВОИР, социалистические обязательства коллектива ВОИР ЗИЛ, документы о соцсоревнованиях коллективов ВОИР с коллективами других заводов. Среди документов 1930-х встречаются отчеты о массовой работе, списки работников-рационализаторов, характеристики на них.

Относительно недавно, в 1989 г., поступили на государственное хранение материалы **Отдела внешних сношений (ОВС)**, которые включают 498 ед. хр. 1969–1980 гг. ОВС начал функционировать как самостоятельный отдел в 1969 г.; до этого внешними связями ЗИЛ занимался экспортный отдел. Необходимость в разграничении функций была вызвана ростом экспортных поставок и развитием внешних связей, особенно при директоре (с 1971 г. – генеральном директоре) П.Д. Бородине (руководил ЗИЛом в 1963–1982 гг.), уделявшем большое внимание изучению технической мысли иностранных производителей, обмену опытом с зарубежными партнерами.

Среди бумаг – отчеты специалистов о командировках за границу, записи бесед и отчеты о результатах приема иностранных специалистов и представителей иностранных фирм на заводе, планы научно-технического сотрудничества с иностранными автомобильными предприятиями и другие документы. Стоит отметить, что среди материалов отдела по объему выделяются стенографические записи бесед со специалистами по результатам командировок. Например, среди материалов ОВС 1970 г. находятся записи бесед и отчетов общим объемом 898 машинописных страниц.

Отдельный блок материалов относится к деятельности **Планово-экономического отдела**. Этот небольшой комплекс (43 ед. хр. за 1954–1970 гг.), причем неоднократно реструктуризовавшийся. В него вошли годовые отчеты завода по выполнению плана по труду, годовые отчеты по зарплате, статистические отчеты по распределению работников завода по размерам

зарплаты, основные технико-экономические показатели работы завода за указанные годы.

До сих пор речь шла о фонде Р-415 архивного отдела хранения документов после 1917 г.

Второй фонд, в который вошли материалы АМО ЗИЛ советского периода – это **фонд № П-433 Партийный комитет первичной организации КПСС ЗИЛ** отдела хранения документов общественно-политической истории Москвы (ОХДОПИМ) ЦГА Москвы. Партийная ячейка большевиков была создана в марте 1918 г. (хотя деятельность большевиков на заводе АМО началась в 1916 г.), в 1929 г. она, как и партийные ячейки крупных промышленных предприятий, стала партийным комитетом, а в 1958 г. в связи со значительным ростом количества сотрудников партийный комитет ЗИЛ получил права райкома и просуществовал в таком статусе до осени 1991 г.

Фонд партийной организации ЗИЛ внушительен по объему – в целом 17998 ед. хр. 1918–1984 гг., значительную часть которого составляют документы сектора партийного учета (книги учета и выдачи партбилетов, книги регистрации учетных карточек кандидатов и членов КПСС и материалы личного учета членов партии (дела по приему в члены КПСС, персональные дела за 1920, 1958-1984 гг. Персональные дела автозаводчан–кандидатов и членов партии (как и комсомольской организации) до 1958 г. отложились в фонде райкома партии Пролетарского (до 1929 г. Рогожско-Симоновского) района Москвы, которому была первоначально подотчетна заводская партийная организация – а именно в фонде № П-81 (дела членов комсомольской организации в фонде К-1310)<sup>181</sup>. Материалы, в которых содержатся персональные данные (это не только персональные дела, но и протоколы, отдельные материалы партийных конференций), так же, как и в фонде Р-415, пока находятся в закрытом доступе.

---

<sup>181</sup> Центральные архивы Москвы: Путеводитель по фондам. Вып. 1 / Отв. составитель И.Г. Тараканова. 2-е изд., стер. М., 2002. С. 116, 138.

В составе фонда П-433 находим также протольно-стенографическую документацию партийной организации (протоколы и стенограммы заседаний парткома, заводских партийных собраний и конференций), отчетную, распорядительную, информационно-аналитическую документацию (рапорты, справки, докладные записки о состоянии дел на заводе, отзывы на кандидатов в члены партии и пр.), переписку парткома (с фронтовиками и иными сотрудниками завода и т.д.). Крайние даты материалов – 1918–1984 гг., однако первые годы деятельности партийной ячейки представлены лишь фрагментарно. В целом сохранность партийной документации довоенного периода можно назвать удовлетворительной, а послевоенного периода – хорошей.

Третий фонд, в который вошли материалы ЗИЛ советского периода – это **фонд № К-983 Комсомольский комитет первичной организации ВЛКСМ ЗИЛ**, в который вошло 406 ед. хр. 1950, 1952–1988 гг. Комсомольская ячейка на заводе АМО была создана так же, как и партийная, в 1918 г., но в течение большей части 1919 г. в связи с отправкой на фронт комсомольцев предприятия не действовала<sup>182</sup>. Возобновившая в конце 1919 г. работу заводская организация (с 1929 г. комитет комсомола) просуществовала до 1991 г.

Материалы комсомольской организации послевоенного периода сохранились достаточно хорошо, а, вот, документация довоенного и военного периодов – напротив, почти утрачена<sup>183</sup>. В составе материалов 1950–1988 гг. в основном протоколы заседаний заводского комитета комсомола, стенограммы отчетно-выборных конференций, комсомольских совещаний, слетов, собраний активов, журналы регистраций членов ВЛКСМ. Часть материалов, в том числе протоколы заседаний, пока засекречены, однако исследователь может подать заявление на рассекречивание отдельных архивных дел.

<sup>182</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 21. Д. 21. Л. 3.

<sup>183</sup> Отдельные материалы по истории комсомольской организации ЗИЛ (1918 – 1940-х гг.) отложились лишь в материалах комиссии по истории завода и в фондах заводского музея.

Кроме трех вышеуказанных фондов, есть и другие места хранения материалов, так или иначе относящихся к деятельности головного предприятия. Например, в **Отделе хранения электронных и аудиовизуальных документов Москвы (ОХЭ и АДМ) ЦГА Москвы** обнаруживается большая коллекция фотодокументов о ЗИЛе<sup>184</sup>, а также ряд аудиовизуальных материалов. По запросу «ЗИЛ» в категории «магнитные и граммофонные записи» поисковая система отдела выдала результат в 44 ед. хр. Среди них радиоочерк о содружестве МГУ и ЗИЛа 1976 г., аудиозаписи выступлений «высоких» гостей перед зиловцами, аудиозаписи торжественных митингов, радиоочерки<sup>185</sup> об автозаводцах и об истории ЗИЛа в целом, радиопередачи о текущих успехах ЗИЛа, аудиозаписи воспоминаний ветеранов труда.

Встречаются материалы об автозаводе, автозаводцах и в **Отделе хранения документов личных собраний Москвы (ОХДЛСМ) ЦГА Москвы**. В частности, удалось выявить фонды трех человек, жизнь и деятельность которых была непосредственно связана с головным предприятием. Это, во-первых, **фонд № Л-92 «Депутатская переписка И.А. Лихачева»**, в который вошло 346 ед. хр. 1937–1956 гг. Как известно, директор автозавода И.А. Лихачев в указанные годы регулярно избирался депутатом Верховного Совета СССР по Мытищинскому избирательному округу и, несмотря на большую занятость, не пренебрегал (судя по документам) депутатскими обязанностями.

Во-вторых, обнаруживается **фонд № Л-46 «Кригер Анатолий Маврикеевич»**, в котором собраны различные материалы (254 ед. хр.) о А.М. Кригере (1910–1984) – наиболее известном конструкторе ЗИЛа, главном разработчике ряда автомобилей ЗИС и ЗИЛ, лауреате Сталинских и Государственных премий СССР. В данный фонд вошли: 1) творческие материалы (сборники, статьи, доклады и пр.), 2) материалы к биографии,

---

<sup>184</sup> Приложение № 6.

<sup>185</sup> На головном заводе долгое время существовала собственная радиостанция.

личные документы, автобиография, 3) дарственные надписи разных лиц, 4) материалы А.М. Кригера для своих конструкторских работ, 5) изобразительные материалы, 7) материалы членов семьи и др.

В-третьих, необходимо упомянуть личный фонд № Л-377 Валерия Тимофеевич Сайкина (р. в 1937 г.), государственного и политического деятеля, генерального директора ЗИЛ в 1982–1986 и 1992–1995 гг., внесшего большой вклад в возвращение автозавода в собственность г. Москвы в середине 1990-х гг. В данный фонд вошли 57 ед. хр., в которых раскрывается жизненный и профессиональный путь В.Т. Сайкина, его отношение к различным событиям в жизни страны и предприятия. В особенности – в его опубликованных и вошедших в фонд мемуарах «Созидатели и разрушители»<sup>186</sup>.

Изучение документальных материалов завода им. И.А. Лихачева, принятых на государственное хранение, позволяют сделать вывод, что их объем и разнообразие значительны. При этом сохранность документальных материалов разных периодов деятельности предприятия неодинакова. Первые годы деятельности АМО представлены достаточно хорошо, а вот годы Гражданской войны, наоборот – лишь фрагментарно, что связано с разрухой на предприятии, неудовлетворительным состоянием делопроизводства. Много документальных утрат среди материалов довоенного периода и периода Великой Отечественной войны, возникших прежде всего в результате эвакуации завода в 1941 г. Послевоенный период документально представлен значительно лучше, хотя утраты материалов случались и в то время, например, от пожаров.

Общее рассмотрение структуры и содержания архивных фондов ЦГА Москвы, относящихся к исследуемому предприятию, позволило сделать вывод о наличии в них большого количества материалов, в которых содержится информация о труде и трудовых отношениях в коллективе. В процессе последовательного структурирования материала удалось выявить

---

<sup>186</sup> Сайкин В.Т. Указ. соч.



основные группы источников, которые позволяют взглянуть на историю ЗИЛ через личную историю участников трудового процесса, через социальные и личные связи внутри коллектива. Это в первую очередь стенограммы, воспоминания, материалы личного учета, но не только. Наибольшей концентрации интересующие нас источники достигают в материалах комиссии по истории завода.

Однако, прежде чем перейти к анализу выявленных материалов, необходимо завершить фронтальное рассмотрение документального комплекса АМО ЗИЛ, рассмотрев иные его составляющие. Начнем с документальных материалов головного завода, пока не поступивших на государственное хранение.

## **2.2. Документальные материалы головного предприятия, не переданные в государственные архивы**

Не переданные на хранение в государственные архивы документальные материалы, отложившиеся в результате деятельности завода им. И.А. Лихачева, в настоящее время находятся главным образом на территории бывшего головного предприятия. В первую очередь – это материалы текущего заводского архива АМО ЗИЛ – одного из последних функционирующих подразделений компании.

Первоначально архив предприятия являлся структурной частью секретариата завода. Указом директора И.А. Лихачева от 25 апреля 1941 г. заводской архив был выделен в самостоятельную единицу, действовавшую отныне на правах отдела заводоуправления<sup>187</sup>. Первоначально заводской архив располагался в подвале бывшего здания заводоуправления (в котором впоследствии находился музей ЗИЛ) и других помещениях. В 1970 г. он был

---

<sup>187</sup> Завод и люди. Т. 2. С. 322.

перемещен на второй этаж нововозведенного административно-лабораторного корпуса (АЛК).

В 2014 г. в процессе сворачивания производства на головном предприятии и сдачи помещений АМО ЗИЛ в аренду, в том числе в административно-лабораторном корпусе, произошла новая передислокация архива. Его пристанищем стал прессово-сварочный корпус (ПСК), один из крупнейших объектов предприятия, построенный в 1989 г. Там материалы архива расположились неподалеку от перевезенных и опечатанных материалов заводского музея. Стоит отметить, что новые помещения были не приспособлены к хранению документов, так как в них отсутствовала даже система отопления.

В 2020 г. в рамках нового этапа реновации промзоны ЗИЛ, сопровождающейся сносом промышленных объектов бывшего головного завода, началась подготовка к сносу ПСК. В этой связи в настоящее время производится очередная передислокация архива – в одно из нетронутых бывших заводских строений, находящееся рядом с заводоуправлением. На момент начала 2021 г. в штате архива продолжали трудиться 3 архивиста, которые занимались преимущественно обработкой запросов от бывших сотрудников АМО ЗИЛ (справки о зарплате, подтверждение стажа и т.п.) и практическими вопросами перемещения архивных материалов. Научно-исследовательская работа при архиве не ведется.

В заводском архиве проведена определенная систематизация документов по хронологическому и структурному признакам, однако комплексное фондирование и полноценный учет всех наличных материалов в настоящее время отсутствует, что делает невозможным точную оценку объема находящихся в архиве документальных материалов. Судя по всему, большую роль в этом сыграли перемещения архива и увольнение ряда опытных архивистов завода. Кроме того, в связи с завершением производственной деятельности на предприятии и ликвидацией большинства подразделений «из ликвидируемых корпусов, цехов, отделов, управлений в

архив завода хлынул, – по словам бывшего сотрудника ЗИЛ В.Г. Мазепы, – поток табельных книг (за все годы!), личных листков учета и других документов, подлежащих длительному хранению. Например, чего только стоят кальки чертежей из большого количества конструкторских подразделений завода, требующие специальной укладки и особого хранения»<sup>188</sup>.

Основную часть заводского архива<sup>189</sup> составляют табельные книги, лицевые счета, личные учетные карточки и личные дела бывших сотрудников предприятия<sup>190</sup>. Учетные карточки сгруппированы по алфавитному принципу и году увольнения сотрудника. Личные карточки уволенных до конца 1950-х гг. после перемещения архива распределены по картонным коробкам, в каждой из которых содержится более тысячи карт. Коробки подписаны примерно так: «№ 1. Уволенные в 1936 году. Абаев–Баутин». Самые ранние группы карточек – «Уволенные в 1930–1935 гг.», где присутствуют личные карточки сотрудников, поступивших на работу как в начале 1930-х, так и в предшествующее время (хотя карточки уволенных до 1930-х гг. почти не сохранились). Так как в лучшие годы на головном заводе трудилось более 70 тыс. человек, то в целом количество личных учетных карточек, находящихся в заводском архиве, можно оценить, как минимум, в несколько сот тысяч единиц.

Другой группой материалов, представленной в заводском архиве, является управленческая и техническая документации предприятия. Это протоколы разнообразных заседаний и совещаний, приказы, распоряжения руководителей предприятия и подразделений, журналы и карточки регистраций приказов, планы, отчеты и другие документы по научно-технической, изобретательской деятельности и т.д. На стеллажах архива встречаются подробные книги-отчеты о заграничных командировках

<sup>188</sup> Завод и люди. Т. 2. С. 324.

<sup>189</sup> Приложение № 7.

<sup>190</sup> Имеются в архиве и лицевые счета сотрудников Московского карбюраторного завода – бывшего филиала ЗИЛ.

руководителей и сотрудников предприятия, планы, отчеты и объяснительные записки по основной деятельности предприятия и его филиалов, отчеты по капитальному строительству и техническому развитию, техническим разработкам, сводные отчеты по технико-экономическому развитию.

В заводском архиве обнаруживаются материалы и по другим аспектам развития предприятия: коллективные договоры разных лет, отчеты профкома, книги учета несчастных случаев, журналы регистрации запросов, поступивших в архив завода, литература для служебного пользования. Имеются также стеллажи с материалами по истории предприятия, подшивка заводской многотиражки с 1928 по 1970 г., сборники фотографий разных лет, грамоты, письма, телеграммы, разнообразная литература о предприятии и его продукции<sup>191</sup>. Встречаются даже работы, забракованные по политическим мотивам, например – материалы для сборника к 25-летию ЗИС (1950 г). На обложке работы написано от руки: «Забракован как негодный сборник (неправдоподобный, политически вредный)».

Частично представлена в архиве управленческая документация предприятия 1990-х – 2012 г. Это приказы, распоряжения генерального директора по общим и личным вопросам, протоколы заседаний правления, протоколы и стенограммы совещаний, материалы к ним. Однако в силу того, что Публичное акционерное общество «Завод им. И.А. Лихачева» (АМО ЗИЛ) до сих пор действует, хотя фактически лишь как фирма, занимающаяся в основном сдачей в аренду или продажей оставшейся в собственности недвижимости и обладающая небольшим штатом сотрудников, существенная часть документации 1990-х – 2010-х гг. по-прежнему находится в оперативном пользовании в здании заводоуправления (АЛК), о чем говорилось выше.

---

<sup>191</sup> Приложение № 7.

Встречаются в заводском архиве и материалы редакции заводской многотиражной газеты «Автозаводец»<sup>192</sup>, закрытой в 2014 г. по решению руководства АМО ЗИЛ. В основном это приказы 1990-х – 2000-х гг. по личному составу, относящиеся к сотрудникам редакции, их учетные карточки, лицевые счета. Также встречаются различные материалы последних лет деятельности газеты с информацией о подписчиках и дотациях со стороны завода<sup>193</sup>. Однако, учитывая большую историю редакции, эти документы можно рассматривать лишь как осколки архивного фонда «Московского автозаводца». Вопрос о сохранности материалов редакции пока остается открытым. Скорее всего, часть фонда оказалась на хранении у бывших сотрудников многотиражки.

Крупная коллекция архивных материалов ЗИЛа находится в фонде бывшего музея АМО ЗИЛ. В 2014 г. параллельно с прекращением производственной деятельности предприятия был закрыт заводской музей, а его экспонаты и архивные материалы – перемещены в прессово-сварочный корпус. Там фонд музея располагался до 2021 г., находясь в опечатанном состоянии. По мнению ряда попечителей бывшего музея, доступ к материалам был намеренно ограничен. Однако в феврале 2021 г. во многом благодаря личной инициативе В.Г. Мазепы фонд бывшего музея ЗИЛ удалось передать на ответственное хранение в частный музей техники Вадима Задорожного<sup>194</sup>, где наиболее ценная часть бывшей экспозиции музея

---

<sup>192</sup> Газета была основана в начале 1920-х гг., а с октября 1928 г. стала издаваться как многотиражная.

<sup>193</sup> Например, из документов редакции 2011 г. следует, что дотации от ЗИЛ на содержание некоммерческой организации Редакции газеты «Московский автозаводец» составили 214193 руб. Подписчиками газеты являлись совет ветеранов, профком, заводоуправление и филиалы, подразделения АМО ЗИЛ, а также небольшое число личных подписчиков (работников ЗИЛ). Итого – 465 подписчиков. В редакции в тот момент трудились 9 сотрудников.

<sup>194</sup> Музей техники Вадима Задорожного – крупнейший в России частный музей техники (прежде всего автомобильной), учредителем и владельцем которого является русский предприниматель и коллекционер В. Н. Задорожный. Музей основан в 2001 г. в поселке Архангельское Красногорского района Московской области.

АМО ЗИЛ получит новое пристанище. Вероятно, после перемещения фонда в новый музей, доступ исследователей к нему вновь станет возможным.

В настоящее время судить о структуре фонда можно лишь по книге о музее истории АМО ЗИЛ, выпущенной в 2015 г. В работе указывается, что в числе 16700 ед. хр. имеются печатные материалы по истории предприятия, делопроизводственная документация (протоколы совещаний, отчёты о конференциях и собраниях представителей коллективов; документы о рассмотрении трудовых споров и др.), материалы, свидетельствующие об изменении общественно-политической ситуации на указанном отрезке истории завода, материалы личного характера: автобиографии, воспоминания, дневники, интервью, документы о взаимоотношениях с коллегами, оппонентами и критиками, крупная коллекция фотодокументов, мемориальный кабинет И.А. Лихачёва, плакаты, символы, значки, удостоверения, знамёна, награды, вещественные материалы: масштабные макеты автомобилей, автоматических линий, натурные агрегаты, станки, холодильники, образцы вооружений, изготовлявшихся на предприятии, личные вещи и предметы из мирной и фронтовой жизни автозаводцев, бюсты передовиков производства, стенды – доски почёта, аудиовизуальные документы о жизни и производственной деятельности заводчан, этнографические материалы: свидетельства об обычаях и привычках работавших в прошлом заводчан, образе их жизни и быта вне предприятия, условия работы различных профессий, документы и вещевые материалы, отражающие спортивную деятельность коллектива, и условия, созданные руководством завода для физического развития работников и др.<sup>195</sup>.

Важной особенностью материалов музея является то, что в музейный фонд с 1970-х по 2010-е гг. отбирались, как правило, наиболее исторически ценные материалы, раскрывавшие основные аспекты истории предприятия. Поэтому музейный фонд завода им. И.А. Лихачева следует признать одним из важнейших составляющих документального комплекса АМО ЗИЛ.

---

<sup>195</sup> Музей истории... С. 4.

Говоря о не переданных на постоянное хранение в государственные архивы частях документального комплекса бывшего объединения, важно упомянуть и об архивах производственных, инженерно-технических подразделений головного завода. По свидетельству бывших сотрудников ЗИЛ, в заводской архив была передана лишь часть ценных документальных материалов<sup>196</sup>. При этом большой объем документации на данный момент уже потерян при сносе корпусов, начиная с 2014 г.; некоторая часть материалов была вынесена увольняемыми заводчанами.

Туманной выглядит судьба сети бывших заводских архивов инженерно-технической документации, общая площадь которых в начале 2010-х гг. составляла 1292 кв. м. В фондах данных архивов находились кальки чертежей почти всех грузовых, легковых автомобилей и автобусов, выпускавшихся на ЗИЛ, научно-техническая документация в виде нескольких тысяч отчетов по научно-исследовательским тематикам, отражавшим опыт ЗИЛа в этой области за несколько десятилетий, извещения по модернизации и прочая конструкторская документация, как правило, плохо отбирившаяся на хранение в заводской архив, кино- и фотодокументы по испытаниям автомобилей, их агрегатов<sup>197</sup>.

Еще в 2012 г., предвидя возможность закрытия предприятия, руководители инженерно-технических служб ЗИЛ предприняли попытку произвести комплексный отбор наиболее ценной научно-технической документации для последующей передачи на государственное хранение, ее систематизацию и оцифровку. Однако начавшиеся сокращения персонала и нехватка финансирования не позволили завершить это дело. В настоящий момент архивы по крайней мере части бывших инженерно-технических подразделений находятся в брошенном состоянии<sup>198</sup>.

---

<sup>196</sup> Завод и люди. Т. 3. С. 413.

<sup>197</sup> Там же. С. 445.

<sup>198</sup> Брошенные на произвол судьбы архивы завода ЗиЛ! // ComDig | Urban Exploration. URL: <https://zen.yandex.ru/media/comdig/broshennye-na-proizvol-sudby-arhivy-zavoda-zil-5cc20b706e47b000b3220924> (дата обращения: 25.02.2021).

Также отдельного изучения требует судьба заводской библиотеки научно-технической литературы – некогда одной из лучших в СССР по своему направлению. Например, в 1973 г. библиотека насчитывала 373 тыс. единиц научно-технической литературы на русском и иностранном языках<sup>199</sup>. Вследствие плохих условий хранения в последние годы деятельности предприятия и потери актуальности частью литературы в 2013 г. рабочей группой по обработке инженерно-технической документации было списано более 23 тыс. ед. хр. и описано 92279 экземпляров книг и каталогов<sup>200</sup>. Остается надеяться, что библиотечный фонд ЗИЛ не будет утрачен.

Резюмируя вышесказанное в данном параграфе, можно отметить, что, хотя основная часть документального комплекса завода им. И.А. Лихачева поступила на государственное хранение в ЦГА г. Москвы, существенная часть документальных материалов до сих пор не принята на государственное хранение. Причем, если судьба фондов заводского музея и заводского архива в ближайшее время относительно ясна, то сохранность документации текущего архива АМО ЗИЛ, а также архивных материалов производственных, инженерно-технических подразделений завода вызывает опасения. Также важно отметить, что при обращении к истории ЗИЛ в части истории труда и трудовых отношений особое место среди не переданных на государственное хранение материалов занимают материалы заводского музея и отчасти заводского архива, в фондах которых наблюдается высокая концентрация источников личного характера и материалов по социальной истории.

### **2.3. Документальные комплексы филиалов завода**

Завершив общий анализ документального макрокомплекса завода им. И.А. Лихачева, который является ключевым по значению и наибольшим

---

<sup>199</sup>ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1842. Л. 1.

<sup>200</sup>Завод и люди. Т. 3. С. 421.



по объему компонентом документального макрокомплекса бывшего производственного объединения ЗИЛ, необходимо обратиться к иным составляющим комплекса – документальным комплексам бывших филиалов ЗИЛ. В составе производственного объединения ЗИЛ (далее – ПО ЗИЛ) помимо головного завода в разное время находилось до 20 предприятий-филиалов, историю которых можно рассматривать как часть истории объединения.

Большинство предприятий, входивших до 1991 г. в состав объединения, в настоящий момент либо полностью ликвидированы, либо, прекратив производственную деятельность, специализируются, подобно головному заводу, на предоставлении в аренду и продажи оставшейся в собственности недвижимости. То есть в основном это тоже предприятия с фактически завершенным жизненным циклом.

Совершить полный обзор документальных комплексов заводо-филиалов ПО ЗИЛ, как и любого крупного объединения, филиалы которого располагались в разных городах и даже республиках СССР – задача трудоемкая. Она требует системного, а затем фронтального обследования документального комплекса каждого отдельного предприятия по аналогии с головным заводом, а именно: выявление переданных на государственное хранение и не переданных, но хранящихся на заводской территории, в музеях, в коллекциях бывших сотрудников и любителей документальных материалов, а также утраченных компонентов документального комплекса. Если речь идет о предприятиях, географически удаленных от головного завода, это требует более-менее длительного выезда на места хранения документальных материалов предприятий-филиалов.

Намного проще исследовать документальные комплексы филиалов, располагавшихся в рамках одного города или региона с головным предприятием. В случае с ПО ЗИЛ это 3 филиала: Московский автоагрегатный завод, Московский карбюраторный завод, Московский завод карданных валов, находившиеся в пределах Москвы и документальные

материалы которых, соответственно, должны были отложиться в московских архивах. Начнем по порядку.

Московский автоагрегатный завод (бывший Механический завод торгового дома братьев Гантерт, основанный в 1898 г., впоследствии – завод № 509) стал филиалом ЗИС в 1942 г. После приватизации и реструктуризации ПО ЗИЛ автоагрегатный завод оказался в составе теперь уже АМО ЗИЛ. В настоящее время производственная деятельность предприятия прекращена, а промышленные площади сдаются в аренду<sup>201</sup>.

Дореволюционного фонда предприятия, равно как и каких-либо материалов завода до 1941 г., в ЦГА Москвы выявить не удалось. Первый факт можно объяснить небольшими размерами предприятия в начале XX в., а отсутствие материалов конца 1910-х – начала 1940-х гг., вероятно, связано с документальными утратами во время эвакуации в годы Великой Отечественной войны. История московского автоагрегатного завода документально представлена в ЦГА Москвы только с 1941–1942 гг. Материалы завода хранятся в составе двух фондов: фонда № 1032 отдела хранения документов после 1917 г. (651 ед. хр.) и фонда № П-280 отдела социально-политической истории Москвы (58 ед. хр.). Верхние хронологические рамки материалов данных фондов – 1976–1977 гг.

Фонды автоагрегатного завода состоят в основном из организационной, распорядительной, протокольной, информационно-справочной, плановой, отчетной документации, деловой переписки. Лучше всего документально представлена деятельность предприятия с конца 1950-х гг. по первую половину 1970-х гг. Однако документация филиала после 1977 г. на государственное хранение не поступала, а, значит, скорее всего, она в значительной степени по-прежнему находится на территории еще формально действующего предприятия.

Во многом аналогичная ситуация наблюдается с документацией Московского завода карданных валов (в 1957–1964 гг. – Московского завода

---

<sup>201</sup><https://www.rusprofile.ru/id/2829179> (дата обращения: 25.02.2021).

авто деталей), созданного в 1949 г., а с 1957 г. и ставшего филиалом ЗИС<sup>202</sup>. Переданные на постоянное хранение документальные материалы предприятия находятся в составе двух фондов: фонда № 1851 отдела хранения документов после 1917 г. ЦГА Москвы (768 ед. хр.) и фонда № П-440 отдела социально-политической истории Москвы (23 ед. хр.). Крайние даты материалов данных фондов – 1949–1980 гг., однако документально представлен, главным образом, промежуток с середины 1950-х до середины 1970-х гг. Материалы после 1980-х гг. на постоянное хранение не поступали.

Несколько лучше документально представлена в ЦГА Москвы деятельность Московского карбюраторного завода – бывшей фабрики авто принадлежностей С.П. Пухова, ставшей с 1932 г. филиалом ЗИС. Документация предприятия, поступившая на постоянное хранение, распределена так же двум по фондам: фонд № 159 отдела хранения документов после 1917 г. (1821 ед. хр.) и фонд № П-410 отдела социально-политической истории Москвы (102 ед. хр.). Крайние даты материалов – 1933–1989 гг. Впрочем, довоенные материалы из-за потерь в годы Великой Отечественной войны малочисленны. Как уже упоминалось, личные счета бывших сотрудников карбюраторного завода, хранятся в заводском архиве АМО ЗИЛ. Документация с 1990-х гг. на государственное хранение не поступала. Ее текущую сохранность определить пока не удалось.

Впрочем, с помощью интернет-технологий у исследователя появляется возможность дистанционно оценить объем, степень сохранности и принятия на постоянное хранение документальных материалов ряда иногородних филиалов головного предприятия. Например, деятельность одного из наиболее крупных филиалов ЗИЛ – Уральского автомобильного завода (УАМЗ), созданного в 1967 г. и до ликвидации в 2005 г.<sup>203</sup>

---

<sup>202</sup> В 1996 г. в процессе оптимизации производства по решению руководства ЗИЛ Московский завод карданных валов был присоединен к Московскому автоагрегатному заводу.

<sup>203</sup> На базе ликвидированного переживавшего тяжелый кризис УАМЗ в 2003 г. было создано предприятие «АМУР» (Автомобили и моторы Урала), однако оно так же, как и в

функционировавшего как структурное подразделение ПО ЗИЛ (а затем АМО ЗИЛ), документально представлена на протяжении всей его истории.

Документальные материалы УАМЗ находятся на постоянном хранении в Городском архиве г. Новоуральска. Согласно электронному аннотированному справочнику, фонд № 25 «ЗАО "Уральский автотранспортный завод"» включает в себя 69668 ед. хр., 1967–2005 гг., распределенных по 13 описям. В описи №№ 1 и 1л вошли 1509 ед. хр., а именно: положения, штатные расписания, коллективные договоры, распоряжения, приказы, в том числе по личному составу, инструкции, протоколы, планы, отчеты, статистические материалы, документы по вредным условиям труда, документы о награждениях, деловая переписка и др. Также в опись № 8 были включены рационализаторские предложения (94 ед. хр.). Остальные 97,7% ед. хр. – это личные дела и личные дела (включая личные учетные карточки) бывших сотрудников предприятия, а также не востребовавшие трудовые книжки<sup>204</sup>.

Таким образом, в фонде № 25 находится основная часть документального комплекса бывшего автотранспортного завода. Объем принятой на постоянное хранение управленческой документации сопоставим с объемом аналогичных материалов, хранящихся в архивных фондах московских филиалов ЗИЛ. Тем не менее, очевидно, что различные компоненты документального комплекса УАМЗ не поступили на постоянное хранение. Это, в первую очередь, материалы заводского музея<sup>205</sup>, а также иных подразделений закрытого предприятия. Их судьба требует отдельного исследования.

---

2005 г. УАМЗ, было ликвидировано в результате банкротства в 2018 г. Документально деятельность АМУРа так же представлена за все года – фонд № 78 (26618 ед. хр.); по структуре данный фонд аналогичен фонду № 25.

<sup>204</sup> Аннотированный справочник по фондам Городского архива г. Новоуральска. URL: <http://архив-новоуральск.рф/index/promyshlennost/0-297> (дата обращения: 25.02.2021).

<sup>205</sup> Фоторепортаж об экспозиции музея УАМЗ. URL: <https://guriny.livejournal.com/572677.html> (дата обращения: 25.02.2021).

Однако, судя по информации, содержащейся на сайтах областных архивов, в которых есть фонды бывших филиалов ЗИЛ, документальные материалы большинства филиалов приняты на постоянное хранение лишь отчасти, а порой и вовсе до сих пор не поступили в государственные архивы. К примеру, фонд № Р-2484 Государственного архива Пензенской области включает в себя принятые на постоянное хранение материалы Сердобского машиностроительного завода, основанного в 1953 г. и вошедшего в состав ПО ЗИЛ в 1969 г. Фонд состоит из 787 ед. хр. 1953–1976 гг. Материалы последующих лет в областной архив не поступили<sup>206</sup>. В то же время в Государственном архиве Смоленской области вообще отсутствуют архивные фонды Ярцевского и Рославльского заводов-филиалов ЗИЛ, к настоящему моменту прекративших производственную деятельность<sup>207</sup>.

В целом можно заключить, что документальные комплексы филиалов исследуемого объединения, за некоторыми исключениями, либо отчасти, либо вообще не поступили в государственные архивы. Использование интернет-ресурсов, особенно официальных сайтов муниципальных и областных архивов, позволяет дистанционно оценить примерный объем находящихся на постоянном хранении документальных материалов большинства бывших филиалов ЗИЛ. Однако, чтобы точно определить сохранность и местонахождение переданных и не переданных на хранение в государственные архивы документальных комплексов или их частей, необходимо проводить отдельное исследование по каждому предприятию по аналогии с головным заводом, то есть осуществлять источниковедческое исследование с фронтальным просмотром документации.

---

<sup>206</sup> Сердобский машиностроительный завод // Государственный архив Пензенской области. URL: [http://arhiv-pnz.ru/after\\_1917/industrial/heavy\\_industry/Industrial\\_enterprises/fr-2484](http://arhiv-pnz.ru/after_1917/industrial/heavy_industry/Industrial_enterprises/fr-2484) (дата обращения: 25.02.2021).

<sup>207</sup> Государственный архив Смоленской области и его филиал в г. Вязьма: Путеводитель. Смоленск, 2011. URL: <https://gaso.admin-smolensk.ru/nauchno-spravochnyj-apparat1/putevoditel-po-fondam-arhiva/> (дата обращения: 25.02.2021).

## 2.4. Документация государственных органов, курировавших деятельность предприятия

Неотъемлемой частью документального макрокомплекса исследуемого объединения, которая требует особого рассмотрения является совокупность материалов, отложившихся в результате деятельности АМО ЗИЛ в архивных фондах вышестоящих органов, которым в разное время было подотчетно объединение. Наиболее значимой частью этой группы материалов являются документы головного завода или связанные с ним материалы, отложившиеся в делопроизводственной документации вышестоящих органов<sup>208</sup>. С момента закладки процесс создания завода АМО, в том числе выделение правительственных ссуд на строительные работы и закупка за рубежом оборудования, контролировался Главным военно-техническим управлением (ГВТУ) в лице генерал-майора Г.Г. Кривошеина. Делопроизводственная документация (отчеты, договоры, деловая переписка и др.), возникшая в результате взаимодействия правления завода АМО с ГВТУ, отложилась в фонде № 815 «Делопроизводство по автомобильным заводам» (24 ед. хр. 1916–1918 гг.) Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА) и является важным источником по начальной истории предприятия. В советский период материалы фонда использовались, но не в полном объеме, избирательно по идеологическим причинам. К примеру, в советской литературе, посвященной истории ЗИЛ, степень готовности завода к концу 1917 г. и, соответственно – достижений дореволюционного руководства, сознательно преуменьшалась. При этом из отчетной документации военного ведомства следует значительно более оптимистичная картина создания

---

<sup>208</sup> Основные группы материалов, отложившихся в результате деятельности органов управления отечественной автомобильной промышленностью, и хранящиеся в центральных и региональных архивах в целом рассмотрены в работе Прокофьевой Е.Ю. См.: *Прокофьева Е.Ю. История отечественной автомобильной промышленности 1896-1985 годов: неопубликованные источники // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2010. № 3. С. 79–83.*

предприятия<sup>209</sup>. Также различные материалы дореволюционного периода, связанные с АМО, отложились в фондах Особого заводского совещания Московского района, Московского биржевого комитета, канцелярии московского генерал-губернатора и др.

После национализации в 1918 г. завод АМО становится подотчетен советским органам народного хозяйства. Фонды органов, которым подчинялось в разное время предприятие, располагаются в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ). Первый из них – фонд № 2352. «Учреждения по руководству автомобильными заводами» (870 ед. хр. 1918–1930 гг.), в который вошли различные материалы, начиная с документации Главного управления государственных автозаводов отдела металлов ВСНХ (Глававтозав), которому с ноября 1918 г. стал подчиняться завод АМО, до материалов Всесоюзного автотракторного объединения ВСНХ СССР (ВАТО), образованного в декабре 1929 г.

Среди материалов фонда встречаются планы и годовые отчеты исследуемого предприятия и объяснительные записки к ним, отчеты по капитальным вложениям, статистические материалы, переписка органов управления с заводом, документы о заказах импортного оборудования для АМО и сотрудничестве с иностранными фирмами, стенограммы производственных совещаний, на которых обсуждались проблемы автозаводов, в том числе московского, материалы по созданию первых советских грузовых автомобилей АМО-Ф-15, переписка об испытаниях на заводе АМО грузовика «Уайт», протоколы, стенограммы, переписка о реконструкции автозавода и др. Сведения, содержащиеся в данной документации, позволяют не только выявить особенности взаимоотношений между автозаводом и вышестоящими органами, а также положения АМО в

---

<sup>209</sup> Подробнее: *Шелепенков М.А.* Блуждание в Тюфелевой роще. История строительства завода «АМО» // Грузовик-пресс. ГП.12. 2012. URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/1163-stroitelstvo-zavoda-amo-blujdanie-v-tyufelevoy-roshche/> (дата обращения: 26.02.2021).

своей отрасли, но и информационно компенсировать пробелы, возникшие в документации завода периода Гражданской войны.

В фонде имеется немало различных материалов, несущих социально-гуманитарную информацию. Например – материалы личного учета работников органов управления автомобильной промышленностью в 1920-е гг., в том числе некоторых руководителей московского автозавода и тех, кто был связан с его деятельностью. Важным дополнением к истории работы на автозавод иностранных специалистов и реэмигрантов могут стать дела фонда, в которых собраны личные дела, характеристики, анкеты, переписка со зарубежными специалистами, документы о их работе на заводе, в том числе в рамках его реконструкции<sup>210</sup>.

Документация, связанная с деятельностью ЗИС в 1930-е, встречается в основном в фонде № 7620 «Государственное всесоюзное объединение автотракторной промышленности ВСНХ», фонде № 7297 «Народный комиссариат тяжелой промышленности», фонде № 8573 «Главное управление автомобильной промышленности» РГАЭ. Материалы данных фондов в целом аналогичны материалам предыдущего фонда: это в основном отчетная документация, распоряжения, переписка и т.д.

Документальные материалы 1940–1956 гг., связанные с исследуемым предприятием и объединением, обнаруживаются в фонде функционировавшего в данное время народного комиссариата (а затем министерства) автомобильной промышленности (фонд № 8115 РГАЭ). Информация о ЗИС или документация предприятия тех лет отложилась в материалах юридического, планового отделов министерства, годовых отчетах, некоторых постановлениях и приказах министерства, материалах арбитража, БРИЗа, иностранного, жилищного отделов, материалах личного учета сотрудников министерства и др.

---

<sup>210</sup> РГАЭ. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 527. Материалы о приглашении иностранных специалистов для расширения строительства завода АМО (переписка, телеграммы, анкеты). 175 л.; РГАЭ. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 601. Переписка с инженером Дж. Брандтом о расширении завода «АМО» и обеспечении его необходимым оборудованием. 282 л.; и т.д.



Вследствие экономической реформы 1957 г. с этого времени и до 1965 г. ЗИС перешел в подчинение Управлению автомобильной промышленности Совета народного хозяйства Московского городского экономического района. Фонд Управления находится на хранении в ЦГА Москвы (фонд № Р-63). Среди материалов фонда встречаются приказы начальника управления, связанные с ЗИЛом, плановые документы, годовые отчеты автозавода, сметы детских садов предприятия и разнообразных учреждений, итоги соцсоревнования, отчеты по строительству, акты о тяжелых случаях, различные материалы о кадрах.

Материалы органов управления автомобильной промышленностью за 1965–1988 гг., связанные с ЗИЛ, располагаются в РГАЭ в фонде № 398 «Министерства автомобильной промышленности СССР», которому подчинялось предприятие (объединение) с момента воссоздания Минавтопрома до образования в 1988 г. министерства автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР (1988–1992). Материалы ЗИЛ последнего периода обнаруживаются в фонде № 727 Минавтосельхозмаша. Помимо вышеуказанных фондов различные документальные материалы, связанные с ЗИЛ, отложились в архивных фондах центральных и местных органов власти, партийных органов, общественных организаций и др.

Итак, рассмотрев основные компоненты документального комплекса АМО ЗИЛ, удалось определить его структуру, месторасположение, степень сохранности, примерный объем документального комплекса головного предприятия и ряда предприятий-филиалов, а также места наибольшей концентрации источников по социально-гуманитарным аспектам истории объединения, содержащим информацию о труде и трудовых отношениях в коллективе.

Документальный комплекс АМО ЗИЛ состоит из документального комплекса завода им. И. А. Лихачева (центральной и наиболее важной части макрокомплекса), документальных комплексов двух десятков предприятий, которые в разное время функционировали в качестве филиалов ЗИЛ, а также

совокупности документальных материалов, отложившихся в результате деятельности ЗИЛ в архивных фондах органов управления автомобильной промышленностью, центральных и местных органов власти, в личных архивах и коллекциях<sup>211</sup>. Значительная часть документального макрокомплекса находится в Москве (переданные на постоянное хранение материалы – в ЦГА Москвы, РГАЭ и других архивах, а не переданные материалы – в заводском архиве автозавода им. Лихачева и на территории московских филиалов), остальная часть – в областных, городских и текущих заводских архивах России, Украины, Казахстана.

Точно определить сохранность документальных комплексов сложно, так как документация большинства филиалов либо поступила на постоянное хранение в государственные архивы отчасти, либо пока вообще не поступала. Сведений о документальном комплексе головного предприятия больше. Основная его часть располагается в ЦГА Москвы и пока еще действующем заводском архиве. В целом сохранность архивных материалов достаточно хорошая, за исключением крупных документальных утрат периода Гражданской войны и Великой отечественной войны. При этом нужно иметь в виду большой объем донныне не переданной на постоянное хранение управленческой документации 1990-х – 2010-х гг., научно-технической документации, которым грозит утрата.

Рассмотрев весь комплекс делопроизводственной документации АМО ЗИЛ с опорой на организационную структуру фондообразователя историю предприятия, мы пришли к целому ряду выводов. Общий объем комплекса значителен. Это порядка 23000 единиц хранения о профильной деятельности АМО ЗИЛ и 18000 единиц хранения о деятельности партийной и

---

<sup>211</sup> Исследователи давно убедились, что объем сохраняющихся материалов даже старых предприятий значительно шире, чем то, что находится в государственных архивах. «Сотрудники ГИМа вспоминают, как в начале 1920-х старичок-бухгалтер с фабрики А. Гюбнера привез на детских санках бухгалтерские книги, так и лежат до сих пор в сундуке». (Наумова Г.Р. Документация предприятий и традиция их собирания // Экономическая история и бизнес-архивы: институционализация знания и новая архивная парадигма. Материалы круглого стола 19 мая 2003 г. М., 2004. С. 71).

комсомольской организации предприятия, не считая значительных по объему материалов заводского архива и заводского музея<sup>212</sup>.

Отдельные подразделения различаются в силу объективных обстоятельств объемом материалов. Сыграла свою роль и сохранность документов. По объему дел, представляющих материалы партийной организации, видно, что сбережению этого комплекса уделялось особое внимание. Неравномерно представлены документами и разные периоды деятельности АМО ЗИЛ. Однако очевидно, что изучение социальной и гуманитарной составляющих истории предприятия не встретит сопротивления гуманитарной среды.

В современном источниковедении имеются различные классификации делопроизводственной документации предприятий, в том числе по функциональному признаку. Одна из наиболее распространенных дифференциаций такова: 1) организационная (нормативная) документация, 2) распорядительная документация (исследователи часто объединяют организационную и распорядительную документацию в виду их взаимосвязанности и условности границ между этими разновидностями), в том числе информационно-справочная документация, а именно: текущая переписка, протокольно-стенографическая документация, разнообразные аналитическо-справочные материалы как особые ее разновидности (впрочем, информационно-справочную документацию, носящую по сравнению с распорядительной документацией вспомогательный характер, на наш взгляд, все же следует вслед за некоторыми исследователями рассматривать отдельно), 3) учетная (учетно-контрольная) документация, в том числе учетная документация по личному составу, 4) плановая документация, 5) отчетная документация. К последней разновидности иногда присовокупляют статистическую документацию предприятия. Этой классификации мы в целом будем придерживаться далее, анализируя социально-гуманитарный

---

<sup>212</sup> Не считая документальных комплексов иных подразделений бывшего ПО и АМО ЗИЛ, московских и иногородних филиалов, которые, в зависимости от размеров предприятия, так же могут исчисляться тысячами архивных дел.

информационный потенциал основных разновидностей делопроизводственной документации промышленного предприятия (объединения).

Осуществив фронтальный просмотр документации АМО ЗИЛ, мы, опираясь на актуальные историографические выводы, отобрали группу документов, которые должны быть использованы в первую очередь для рассмотрения трудовых взаимоотношений на предприятии. Именно фронтальный просмотр позволяет осуществить такую подборку. Выборка документов с информацией социально-гуманитарного профиля, сформированная на основе фронтального просмотра, составляет основу экспериментальной источниковой базы, на которой мы будем строить дальнейшие конкретно-исторические и источниковедческие наблюдения. Для лучшего понимания наших подходов и наших методов в работе с материалами, приведем примерный список документов, которые раскрывают особенности той источниковой базы, с которой мы работаем.

Это переписка о военнообязанных рабочих и служащих, переписка и прошения на имя директора завода о зачислении рабочих и служащих на работу, расчетные ведомости на уплату заработка рабочим строительного цеха, бюллетни Бюро печати Московского военно-промышленного комитета и др. Это примерный список документов, которые дают нам возможность расширить наши представления о первом этапе работы АМО ЗИЛ.

Следующий период социальной истории предприятия находит отражение в таких документах: приказы, распоряжения объявления директора завода, протоколы, стенограммы общезаводских, цеховых и иных заседаний / совещаний / собраний, протоколы и стенограммы профсоюзных совещаний, доклады ревизионной комиссии, списки присутствующих на собраниях, личные дела и личные учетные карточки руководителей и прочих сотрудников предприятия, переписка с зарубежными фирмами и частными лицами об оказании технической помощи, высылке проектов, установлении дружеских связей и т.д.

Стоит отметить, что материалы профсоюзной организации, в особенности протольно-стенографическая документация, сохранились более полно, нежели материалы общего отдела (заводской администрации). Еще большую значимость в ключе нашего исследования профсоюзная документация приобретает в силу ее изначальной ориентации на обсуждение и решение вопросов трудовых отношений на коллективе.

Не выделяя отдельно партийную документацию предприятия, мы интегрируем ее в нашу источниковую базу. Это: протоколы комиссии по приему в члены и кандидаты ВКП(б), протоколы и стенограммы заседаний общезаводской ячейки (комитета), информации парткома завода, списки присутствующих на собраниях, сводки и выводы комиссий по чистке партийных организаций цехов и отделов завода, протоколы заседаний комиссии по приему в ряды ВКП(б), заявления, автобиографии, протоколы, стенограммы и выписки из протоколов заседаний комсомольской организации и др. Важно отметить, что сохранность партийной документации в целом выше, чем материалов общего отдела, особенно это касается документации конца 1910-х – начала 1920-х гг., первых лет Великой Отечественной войны. Таким образом, различные аспекты деятельности коллектива предприятия в эти периоды возможно изучать прежде всего по документам партийной организации.

Особое значение в совершенной нами выборке играет комплекс документов заводских комиссий по истории предприятия, а именно: стенограммы коллективных бесед работников цеха или отдела, стенограммы индивидуальных бесед с создателями и бывшими руководителями предприятия, письменные воспоминания руководителей и рядовых сотрудников предприятия и др. Эти и другие документы, отложившиеся в результате работы комиссий, представляют огромный по объему и чрезвычайно значимый по информационной насыщенности материал по истории труда и трудовых отношений в коллективе.

Большой вклад в источниковую базу исследованию дал нам заводский архив АМО ЗИЛ. Это не принятые на государственное хранение материалы комиссий по истории завода, управленческая документация 1990-х – 2010-х гг. и, прежде всего, комплекс массовых документов первичного учета: главным образом, личных дел сотрудников и личных учетных карточек, которые содержат обширную и по-своему уникальную информацию о сотрудниках, о коллективе в целом, и об отдельных социальных группах в рамках него.

Также среди отобранных материалов нельзя не упомянуть материалы, хранящиеся в личных фондах руководителей предприятия. Это, главным образом, депутатская переписка И.А. Лихачева и документы с ней связанные, а также различные материалы В.Т. Сайкина, в том числе его книга об истории предприятия и отрасли.

Ко всему вышесказанному нужно добавить, что в практике работы с материалами промышленных предприятий в последнее время доминировали приемы обработки комплексов материалов, соответствующих специализации отдельных структурных элементов предприятия, к примеру материалов «строительного отдела», или определенной разновидности документации, например – отчетной документации. При постановке интегральных исследовательских задач, каковыми являются гуманитарные, только фронтальный просмотр документации позволяет подобрать комплексную источниковую исследовательскую документальную основу. Это и было сделано.

### ГЛАВА III. ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ АМО ЗИЛ, СОДЕРЖАЩИЕ СТРУКТУРНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О ТРУДЕ И ЭТИКЕ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ В КОЛЛЕКТИВЕ

#### 3.1. Потенциал распорядительной и информационно-справочной документации предприятия

Значительная часть архивной документации, как следует из фронтального просмотра материалов, содержит в той или иной степени социально-гуманитарную информацию. Наименее интересна в данном ключе научно-техническая, конструкторская, финансовая документация. Более «социально» содержательна отчетная, распорядительная, информационно-справочная, протокольная документация и деловая переписка. Выявив основные материалы по интересующим нас социально-гуманитарным аспектам истории предприятия (объединения), приведенными в конце второй главы, необходимо последовательно проанализировать их информационный потенциал в выбранном нами ракурсе и способы работы с ними.

Как уже отмечалось ранее, в данной работе, учитывая значительный объем документального комплекса завода им. И.А. Лихачева и низкую изученность прежде всего социально-гуманитарных аспектов истории головного предприятия и объединения, было решено сконцентрироваться на проблеме выявления и использования социально-гуманитарной информации о ЗИЛе, дающей картину трудовой деятельности коллектива, концентрирующей внимание на труде и трудовой этике<sup>213</sup>.

---

<sup>213</sup> Как отмечает Г.Р. Наумова, – «наименее изученными на сегодняшний день приходится признать проблемы управления фабрикой, взаимодействия всех элементов системы: работник, управленец, хозяин; вопросы организации производства; механизмы материального и морального стимулирования. Вопросы подготовки, подбора и расстановки кадров тесно связаны и с особенностями той хозяйственной среды, на которую ориентировалась фабрика. Отсюда необходимое внимание следует уделять не просто юридическим нормам, но, в первую очередь, обычному праву, предопределявшему нравственные приоритеты при выборе форм и направлений хозяйственной деятельности»

Обозревая основные компоненты документального комплекса головного предприятия, уже были сделаны предварительные заключения о местах наименьшей и наибольшей концентрации источников по социально-гуманитарным аспектам истории АМО ЗИЛ. Теперь же необходимо рассмотреть алгоритм выявления основных источников социально-гуманитарной информации среди разновидностей документальных материалов предприятия, а также определить наиболее эффективные способы работы с ними.

Организационно-распорядительная документация – это, по определению историка А.К. Соколова, совокупность документальных материалов, определяющих порядок деятельности предприятия и служащих реализации управленческой деятельности<sup>214</sup>. К организационной документации относятся уставы, положения, правила, нормативы, статуты, трудовые договоры и т.д., а к распорядительным материалам – приказы и распоряжения, предписания, решения, резолюции и т.д.<sup>215</sup>

Удельный вес организационно-распорядительных документов в общем объеме текущего делопроизводства промышленных предприятий был неодинаков в разное время, заметно возрастая в периоды организационных переустройств и нововведений в системе управления<sup>216</sup>. По подсчетам исследователей, в 1970-е – 1980-е гг. доля данных материалов в общем объеме текущей документации составляла около 6%<sup>217</sup>.

Впрочем, этот показатель выше применительно к архивной документации предприятий. В частности, в документальном комплексе (в его сохранившемся виде) завода им. Лихачева доля организационных и особенно распорядительных документальных дел в общем объеме архивных

---

(Наумова Г.Р. Опыт изучения русской фабрики // Историк и время. 20–50-е годы XX века. А.М. Панкратова. М., 2000. С. 65).

<sup>214</sup> Источниковедение истории СССР... С. 399.

<sup>215</sup> Протоколно-стенографическая документация, выделяемая многими источникововедами в качестве особой разновидности организационно-распорядительной документации, будет рассмотрена отдельно.

<sup>216</sup> Там же. С. 406.

<sup>217</sup> Там же.



материалов значительно выше, что объясняется первоочередным отбором на хранение в архивные учреждения организационно-распорядительной документации как одного из самых информативно ценных и содержательных компонентов документального комплекса предприятия (объединения). Наиболее высока доля данной документации ЗИЛ во принятой на архивное хранение документации предприятия периода 1960-х – 1980-х гг. В частности, среди материалов, учтенных описью № 2 фонда Р-415, с конца 1950-х гг. абсолютно доминирует распорядительная документация разных уровней.

Напротив, невелика по объему организационно-распорядительная документация первых лет деятельности предприятия, особенно после его национализации. В значительной степени это обусловлено большими документальными потерями конца 1910-х – начала 1920-х гг. Стоит отметить, что чуть лучше обстоят дела с дореволюционными материалами. В фондах заводского музея и фонде № 861 ЦГА Москвы помимо журналов товарищества на паях завода АМО и материалов общих собраний пайщиков хранятся оригиналы и копии ряда уставных документов, циркуляры об утверждении коллективных договоров, оригиналы и копии иных договоров и контрактов и т.д. Однако в силу того, что значительная часть наиболее ценных документов находится в опечатанных<sup>218</sup> фондах заводского музея, комплексное обследование управленческой документации АМО первых лет его деятельности на предмет социально-гуманитарной информативности еще только предстоит совершить в будущем<sup>219</sup>.

Организационная документация (устав, учредительные документы, штатное расписание, коллективный договор и т.д.) представляет огромную ценность при реконструкции создания и основных вех развития предприятия.

---

<sup>218</sup> По крайней мере, до недавнего времени.

<sup>219</sup> Подобные исследования документации промышленных предприятий дореволюционного периода, в том числе по выявлению документации, связанной с предприятием, но не оказавшейся в его архивном фонде, уже проводились. Например: *Давыдова Т.В.* Выявление архивных документов по истории единичного предприятия на примере завода «Стрела» // Вестник архивиста. 2001. № 6. С. 116–130.

В том числе в процессе выявления этапов формирования на базе ряда предприятий производственного объединения. Однако в изучении самого процесса жизнедеятельности предприятия (объединения) как социального организма, организационные материалы малоинформативны, в отличие от распорядительной документации<sup>220</sup>. Именно поэтому мы остановим свой взгляд на ней, то бишь на втором блоке организационно-распорядительной документации предприятия.

Рассматривая распорядительную документацию ЗИЛ советского периода, следует выделить четыре основных блока материалов (начиная от наиболее массовых в общем объеме документального комплекса), заслуживающих отдельного внимания в рамках настоящего исследования: 1) приказы, распоряжения, постановления и пр. вышестоящих органов и руководителей разных уровней предприятия и объединения, 2) обширный и разнообразный по назначению корпус документов, представленный в форме переписки, 3) комплекс протокольно-стенографической документации и связанных с ними материалов 4) комплекс информационно-справочных материалов не в форме переписки (аналитические документы, акты, справки, сводки и др.).

В первый блок, который условно назовем **«приказы и распоряжения»**, входят следующие документы: приказы, решения, распоряжения, предписания, поручения, объявления руководства вышестоящих органов, которым был подотчетен в разное время ЗИЛ, и руководителей предприятия (объединения) разного уровня: от генерального директора, директора и его заместителей до руководителей различных подразделений; а также постановления высших органов государственной власти и партийных органов, относящиеся к деятельности автозавода,

---

<sup>220</sup> Пожалуй, единственный организационный периодический документ, представляющий информационную ценность в данном ракурсе – это коллективный договор, в котором прописывались ключевые положения взаимодействия администрации и сотрудников предприятия. Но большую значимость для нас, несомненно, представляют отчеты, справки, докладные записки о выполнении коллективного договора и материалы по обсуждению этих вопросов.

резюмирования партийных собраний и др. Главным отличием распорядительных документов от информационно-справочных материалов является их направленность «сверху вниз» в структуре управления, а также обязующий к решению определенных задач характер.

Указанная разновидность распорядительной документации, как в фондах головного завода, так и в фондах филиалов ЗИЛ, является одной из наиболее массовых их составляющих. «Приказы и распоряжения» руководства предприятия и вышестоящих организаций, курировавших в разное время завод, содержат сведения о самых разных сторонах деятельности ЗИЛ в определенный исторический момент. В значительной степени в приказах и распоряжениях идет речь о производственных, технических, финансово-экономических вопросах развития предприятия (в особенности в документации вышестоящих органов), однако велик и комплекс распорядительных материалов по социальной проблематике. Стоит отметить, что нередко в приказах и распоряжениях одновременно затрагиваются различные, в том числе социально-бытовые, социально-психологические (состояние коллектива определенного подразделения и т.п.) и личностные вопросы (вопросы, связанные с конкретными сотрудниками), поэтому не всегда по названию приказа / распоряжения или принадлежности материалов к отдельным подразделениям предприятия можно определить социально-гуманитарную содержательную ценность документа.

Распорядительная документация, исходящая от вышестоящих органов и организаций, которым был подотчетен ЗИЛ, содержит информацию в основном об общих тенденциях в развитии предприятия (объединения) и месте его в отрасли<sup>221</sup>. Ее привлечение необходимо для воссоздания более полной картины деятельности предприятия в определенный период, однако, как правило, она малоинформативна в социально-гуманитарном ракурсе. В

---

<sup>221</sup> За исключением в основном недоступных пока исследователю приказов и распоряжений по деятельности руководителей предприятия, хранящихся главным образом в архивных фондах министерств, наркоматов и иных вышестоящих организаций, которым было подотчетно предприятие.

распорядительных документах, обращенных к заводу, затрагиваются в основном лишь общие социальные проблемы предприятия и отражается общая атмосфера работы отрасли и промышленности на тот момент. Например, из приказа № 121 от 23 марта 1932 г. по Государственному Всесоюзному объединению автотракторной промышленности «ВАТО» следует, что на заводе ЗИС, как и на ряде предприятий объединения, в условиях острых финансовых затруднений в промышленности и дефицита кадров в начале 1932 г. наблюдался перерасход персонала и превышение лимитов по зарплатным фондам. «Предупреждаю в последний раз всех директоров и их помощников по труду..., – указывал и. о. управляющего ВАТО С.С. Дьяков, – что в случае допущения в марте месяце наличия излишков рабсилы и перерасходования фондов зарплаты, я буду вынужден наложить строжайшие меры взыскания на директоров и их помощников по труду, вплоть до предания суду»<sup>222</sup>.

Впрочем, несмотря на доминирование в указанных материалах информации общего характера, ими не стоит пренебрегать в поиске частных сведений о жизнедеятельности коллектива завода (объединения) и иных социально-производственных и социально-бытовых аспектах. В приказах, распоряжениях нередко встречается информация о происшествиях на заводе, об успехах и неудачах заводцев в деле решения различных непроизводственных вопросов. Например, в распоряжениях СНК Московского (городского) экономического района 1961 года содержатся сведения о причинах возможных претензий со стороны СНК по отношению к директору ЗИС А.Г. Крылову (в случае неустранения конкретных проблем), о смертельных происшествиях на головном заводе из-за частых нарушений техники безопасности, о ходе жилищного строительства для автозаводцев и т.п.<sup>223</sup>

---

<sup>222</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 255. Л. 4.

<sup>223</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1283. Л. 51–52, 126, 154.

Но всё же «приказы и распоряжения» директора (генерального директора), его заместителей и руководителей подразделений значительно более ценны в социально-гуманитарном ракурсе. В них затрагивались как общие, так и в значительно большей степени частные вопросы деятельности предприятия и его работников – в широком смысле «заводская повседневность». Приведем ряд примеров из документации 1920-х – 1930-х гг.

В текстах объявлений, приказов, распоряжений управляющего заводов 1923 г. можно встретить сведения о трудовой дисциплине, рабочем графике, жилищно-бытовых условиях сотрудников завода и др. В одном из объявлений, к слову, строго запрещалось ездить на велосипедах по производственным корпусам, в других сообщалось о выдаче работникам от завода льготных талонов на электричество, предписывалось сторожам не пропускать работников, проносивших с завода «чем-то наполненные сумки и мешки без всяких пропусков» и т.п.<sup>224</sup>. Из документов также, например, следовало, что в первой половине 1920-х гг. выходные дни автозаводцев приходились не только на новые «пролетарские» праздники, но еще пока и на праздники православного календаря. Причем, в текстах даже косвенно отразились перипетии церковной жизни той поры: если в начале 1923 г. работники, согласно приказа управляющего отдыхали с 5 по 10 января (по дате празднования Рождества Христова канонической Церковью, оставшейся приверженной юлианскому календарю), то уже в конце 1923 г. рождественские выходные были назначены сотрудникам на 24–26 декабря (дата празднования в обновленческих структурах), что, по-видимому, было связано с государственной поддержкой обновленцев<sup>225</sup>.

В распорядительных материалах вместе с информацией, характеризующей или дополняющей социальный облик предприятия на конкретном историческом этапе, также отражается взгляд руководства завода

---

<sup>224</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 3. Л. 3, 13, 30.

<sup>225</sup> Там же. Л. 2, 40.

на причины и последствия различных проблем в работе предприятия (в том числе коллектива), успехи и неудачи в их решении. Изучая, к примеру, документы тех же 1920-х гг., когда бывший АМО переживал трудную пору становления, можно обнаружить множество свидетельств, иллюстрирующих неблагоприятное состояние производственной дисциплины. В документах управляющий, к слову, неоднократно сетует на большое количество «случайных» людей в аппарате завода, на распространенную среди сотрудников практику приходить на работу позже, а уходить раньше установленного времени, а также на отсутствие бережливости в работе. «Ни мастера, ни служебный персонал, несмотря на циркуляры, не прониклись духом хозяйственности, – отмечает руководитель предприятия. – Никто не стремится, чтобы не тратилась лишняя копейка, никто не наблюдает сколько льют, бьют и по небрежности портят и уничтожают материалов», многие расходуют «сколько влезет... Ставлю конец такой холатности и требую от малого до большого сотрудника сознательно-хозяйственного отношения!»<sup>226</sup>.

Весьма любопытны приказы директора о премировании, награждении или, напротив, о выговоре, взыскании, увольнении, в которых, несмотря на присущую им стилистическую шаблонность, может содержаться ценная информация по конкретным персоналиям (от руководящих лиц до простых сотрудников), которая может уточнить индивидуальный портрет или же при массовом использовании – дополнить общую картину трудовой дисциплины и производственно-дисциплинарную политику руководства предприятия (объединения) в определенный промежуток времени. Например, не случайно количество выговоров на московском автозаводе заметно возросло в конце 1920-х гг. – 1930-е гг., что можно объяснить, во-первых, приходом на пост директора энергичного и крайне требовательного И.А. Лихачева, а во-вторых – ужесточением внутривластной ситуации и курсом на форсированную индустриализацию.

---

<sup>226</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 7. Л. 49. Сохранена орфография оригинала.

В качестве иллюстрации можно указать один из приказов Лихачева начала 1938 г., в котором тот, несмотря на неоднократные «предупреждения», распорядился оштрафовать всех старших мастеров одного из подразделений завода за высокую долю некачественной продукции, так как нельзя было «установить конкретного виновника брака»<sup>227</sup>. Тогда со старших мастеров взыскали от 40 до 60 рублей – около 10% их месячного оклада.

Рассматривая приказы и распоряжения, можно изучать также влияние политических и социально-экономических процессов в стране на характер деятельности предприятия. Например, в разгар репрессий 1930-х гг. в приказах и распоряжениях производственным проблемам зачастую добавлялась политическая подоплека. «Одной из основных причин плохой работы завода в 1937 г., – резюмировал в приказе от 28 июля 1938 г. директор, – явилась организационная неслаженность ряда отделов заводоуправления, что тормозило производство и дало возможность врагам народа запутать вопросы подготовки производства, создать неликвиды инструментов и приспособлений, ослабить технологическую дисциплину и снизить качество продукции»<sup>228</sup>.

Хотя приказы и распоряжения, как правило, лаконично передают события заводской повседневности, но внимательный анализ текста может позволить исследователю с помощью деталей дополнить картину произошедшего. К примеру, весной 1942 г., когда на оставшиеся в Москве (после эвакуации большей части кадров и оборудования) мощности завода были направлены на работу в том числе ученики ремесленных училищ, некоторые из них совершили ряд девиантных действий. «За последние дни, – отмечалось в одном из майских приказов И.А. Лихачева, – со стороны учеников ремесленных училищ, работающих на ЗИС, отмечен ряд случаев грубого нарушения дисциплины и нарушения внутреннего распорядка завода

<sup>227</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 399. Л. 9.

<sup>228</sup> Там же. Л. 66.

(хулиганство и оскорбление работников охраны завода, игра в карты, курение, порча газонов и пр.)»<sup>229</sup>. В конце документа указывалось, что виновников предполагается уволить и отдать под суд. Однако окончательная виза директора (прописью красным карандашом) оказалась иная: «объявить строгий выговор». Вероятно, смилостивившись, Лихачев все же решил наказать несовершеннолетних хулиганов менее строго, не по законам военного времени. Возможно, в силу их юного возраста. По крайней мере, эту деталь можно трактовать как еще один штрих к портрету самого известного директора ЗИЛ (ЗИС).

Таким образом, тщательный анализ приказов и распоряжений дает историку массив информации как о конкретных сотрудниках, так и о деятельности предприятия (объединения) и его руководства на каждом историческом этапе, в частности – о производственно-трудоустройственной дисциплине, о характере социальной политики заводского начальства, о моральных качествах и стиле управления директора и его помощников и др.

При этом, обращаясь к данной группе материалов в социогуманитарном ракурсе, особенно важно среди достаточно шаблонных (характерных стилистике приказных документов в разные периоды) текстовых элементов изыскивать и анализировать частную информацию – о конкретном случае / происшествии / личности / группе лиц и т.п. Также большие возможности может открыть перед исследователем изучение содержательной эволюции приказов / распоряжений в определенные исторические моменты (периоды) в связи с личностями руководителей предприятия (объединения) и локальными, общими процессами, которые влияли на функционирование предприятия. То бишь, основными инструментариями историка в данном случае будут являться комплексный анализ текстов распорядительной документации предприятия определенного хронологического этапа (в том числе сравнительный анализ его содержательной, формулярной эволюции), а также выявление среди массива

---

<sup>229</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 506. Д. 78.



аналогичных документов круга материалов, посвященных вопросам деятельности коллектива или отдельных работников.

Второй блок материалов, на который необходимо обратить внимание – это внешняя и внутренняя «переписка», которая отложилась в фондах предприятия (объединения). В случае с АМО ЗИЛ различная информационно-справочная документация, выполненная в форме переписки, весьма обширна и достаточно хорошо представлена (за исключением рубежа 1910-х – 1920-х гг. и отчасти времени Великой отечественной войны), начиная с основания московского автозавода.

Говоря об отложившейся в фондах АМО переписке периода до национализации завода, стоит отметить, что внутренняя переписка почти отсутствует, что объясняется простой на тот момент структурой предприятия (документооборот внутри завода исходил только от заводоуправления, не считая прошений сотрудников об увольнении) и плохой сохранностью прошений об увольнении тех лет. Отложившаяся в архивных фондах предприятия внешняя переписка 1916–1918 гг. включает в себя главным образом переписку с ГВТУ о постройке АМО, переписку с иностранными фирмами о закупке оборудования, а также целый корпус переписки, связанной с приемом и удержанием кадров. Это переписка о приглашении на работу (с начала 1916 г. администрация завода активно занималась набором квалифицированных кадров, в том числе с Русско-Балтийского вагонного завода, имевшего опыт изготовления автомобилей), многочисленные прошения о зачислении на автозавод, переписка с МВД об оставлении на предприятии военнообязанных.

С социо-гуманитарной точки зрения, упомянутые материалы представляют большой интерес. К примеру, в деле изучения социального состава работников предприятия первых лет его деятельности. В частности, переписку 1916–1917 гг. о военнообязанных сотрудниках АМО вместе со

связанными с ней материалами<sup>230</sup> можно назвать важным «социальным» источником по ранней истории предприятия, позволяющим в определенной мере реконструировать облик коллектива рождавшегося завода. Так, из почти 600 военнообязанных сотрудников (большая часть персонала) начального периода работы АМО подавляющее большинство по социальному происхождению являлось крестьянами, а по географии рождения – жителями деревень и сел в основном Московской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской, Минской, Курляндской губерний<sup>231</sup>. Сразу же стоит отметить, что к спискам военнообязанных (примыкающих к переписки о военнообязанных), которые содержат формализованные данные (дата, место, рождения, сословие и т.д.), можно применить количественные методы анализа, которые позволят выявить некоторые закономерности и внутренние связи в социальном облике раннего АМО: например, исследовать проявление землячества (наличие выходцев с одной деревни / волости / уезда) в социальной структуре завода той поры, связь национальности и места проживания с определенными профессиями.

Обращение к прошениям о приеме на завод и решениям Правления товарищества<sup>232</sup> позволяет не только дополнить социальный облик коллектива (рабочих и служащих) и соискателей работы на заводе, но и лучше понять их мотивацию, ее связь с текущей социально-экономической обстановкой в Москве и России в целом. Письма соискателей и ответы на них расположены в архивных делах по алфавитному принципу в зависимости от фамилии вопрошателя, что упрощает их обработку. Интересно отметить, что в сохранившейся переписке о приеме на завод первых лет его деятельности прошений рабочих относительно немного. Причем, зачастую их тексты содержат орфографические ошибки, а некоторые и вовсе написаны

---

<sup>230</sup> В данном случае имеются в виду списки военнообязанных завода, отложившиеся в фонде № 861.

<sup>231</sup> ЦГА Москвы. Ф. 861. Оп. 1. Д. 162.

<sup>232</sup> Впрочем, далеко не все прошения имеют в архивном фонде завода решений (письменных решений, телеграмм), что, по-видимому, связано либо с их утратой, либо с решением Правления вовсе не отвечать на конкретное прошение.

за них иными лицами ввиду отсутствия начального образования. Большая часть представленных в фонде предприятия прошений относится к соискателям мест служащих (потенциальных инженерно-технических работников и административного персонала). Впрочем, немало соискателей просили Правление принять их на любую должность в виду тяжелого положения на рынке труда, сложившегося накануне и во время Гражданской войны.

В прошении авторы, как правило, более или менее детально описывали собственную биографию и личные мотивы, двигавшие ими при обращении к Правлению. Приведем ряд примеров, дабы проиллюстрировать разнообразие жизненных траекторий людей, обращавшихся в указанные годы к руководству АМО<sup>233</sup>:

1. прошение бельгийца Синдгерста Бока. Работал в автозаводах Парижа, был чертежником, заведующим мастерской и затем директором;
2. прошение ратников Адольфа Ашмана и Юлия Грюнберга, работавших во Владивостокских временных мастерских, а до эвакуации в 1915 г. на Русско-Балтийском вагонном заводе. Имея опыт в автомобильном деле, просили принять их в качестве жестянщиков. В прошении сетовали, что иначе призовут;
3. прошение от мещанина Твери Н.И. Сухарева, окончившего Тверскую духовную семинарию. Претендовал на должность конторщика;
4. прошение инженера-технолога Н.А. Калитина из Петрограда. «Милостивый Государь Дмитрий Дмитриевич<sup>234</sup>! – писал тот в письме. – Желая принести посильную помощь зарождающейся в России автомобильной промышленности и будучи хорошо

---

<sup>233</sup> ЦГА Москвы. Ф. 861. Оп. 2. Д. 1.

<sup>234</sup> Имеется в виду Д.Д. Бондарев, первый директор завода АМО.

знакомым с автомобильным делом»<sup>235</sup> Калитин просил найти ему применение на заводе;

5. прошение А.А. Гавриловой. Бедная девушка, мещанка, в 1912 году окончила пятиклассную торговую школу Смоленского купеческого общества, с 1913 служила в Московском банке. Работая на заводе у девушки, как она указывала в прошении, появился бы шанс получить «воспомоществование на воспитание и образование моих малолетних сестер, лишившихся год тому назад отца – их главной поддержки»<sup>236</sup> (ей отказали без объяснения причин);
6. прошение от Н.В. Якимовича. Образование получил в Слуцкой гимназии, выбыл из 4 класса в виду затруднительного материального положения. «Имею честь покорнейше просить Вас принять меня на должность по Вашему усмотрению», – писал Якимович, которого, судя по ответу Правления, «решительно приняли»<sup>237</sup>; и т.д.

Несмотря на часть положительных решений, большинству все же Правление отказывало. Основной причиной тому служили «затруднительные, – по словам руководства, – положения в стране» «окружающая разруха» и т.п. Причем, отказывать в 1917–1918 гг. приходилось порой даже высококвалифицированным, опытным в автомобильном деле кадрам. Например, предложившему свои услуги полковнику русской армии, известному автомобильному инженеру и исследователю А.А. Крживицкому (1875–1950) руководство завода в середине 1917 г. телеграфировало так: «Отсутствие Рябушинских и развал заводской работы заставляют отложить ответ на ваше предложение»<sup>238</sup>. В целом, для более глубокого изучения связи отдельных персоналий с заводом

<sup>235</sup> ЦГА Москвы. Ф. 861. Оп. 2. Д. 1. Л. 86.

<sup>236</sup> Там же. Л. 37.

<sup>237</sup> ЦГА Москвы. Ф. 861. Оп. 2. Д. 1. Л. 220.

<sup>238</sup> Там же. Л. 107.

и мотивации их обращения к Правлению (особенно в случае с известными людьми) необходимо использование биографического метода.

Не менее примечательны письма иностранных рабочих и специалистов руководству завода 1930-х гг., когда для реконструкции АМО (ЗИС) было решено привлечь реэмигрантов и иностранных специалистов. Письма написаны на русском, английском, немецком, французском языках. К ним присоединялись характеристики, данные соискателям уполномоченными лицами с советской стороны, и мотивированные решения о приеме или отказе.

Вот, например, одно из писем-ответов 1932 г. Оно составлено на немецком языке (с приложенным переводом на русский язык) от эмигранта В.С. Малашука с предложением своих услуг, в том числе по усовершенствованию отдельных технологических процессов. Документ отправлен из Нюрнберга, откуда Малашук вскоре переехал на заработки в США. В характеристике на В.С. Малашука, составленной неким «тов. Семененко» (судя по всему, сотрудником АМТОРГа<sup>239</sup> или представителем ЗИС, занимавшимся в то время закупкой оборудования и поиском в США специалистов), отмечалось, что Малашук «работает в Америке на заводике, который выполняет заказы для АМТОРГА СССР и является лучшим специалистом... С точки зрения политических взглядов на вещи, тов. Малашук является абсолютно лояльным человеком. Предлагая свои услуги, он вполне серьезно желает работать для СССР и рвет связь с капиталистической Америкой навсегда. Со своей стороны как достаточно его изучивший во время пребывания в Детройте как человека, и видевший его работу как специалиста, рекомендую разрешить ему въезд в СССР, тем более, свой проезд он сам оплачивает и как холостяк не будет являться большой обузой с точки зрения нашего жилищного кризиса». На данной

---

<sup>239</sup> АМТОРГ – «AmtorgTradingCorporation», акционерное общество, учрежденное в 1924 г. и выполнявшее от лица СССР посреднические функции при экспортно-импортных операциях с США.

характеристике, напечатанной на машинке и содержащей исправления красным карандашом, внизу добавлено: «...лет ему 36-38 (около того)»<sup>240</sup>.

Анализ подобной переписки (включая приложения) с иностранными специалистами вкупе с привлечением других источников (их личных дел в заводском архиве и, при наличии, в фондах органов госбезопасности, а также зарубежных и иных источников) с применением биографического и количественных методов (в том числе создания базы данных и работы с ней), может не только дополнить специфику привлечения на работу в СССР иностранных специалистов в начале 1930-х гг., но и воссоздать общий облик группы иностранных специалистов, трудившихся на ЗИС в те годы, выявить вклад отдельных специалистов в реконструкцию завода. Эта задача важна еще и потому, что вопрос о роли иностранных специалистов и реэмигрантов в истории автогиганта доселе почти не изучался.

Немало ценной социально-гуманитарной информации содержит и переписка завода (объединения) советского периода с вышестоящими органами, управляющими или партнерскими организациями. Хотя она в основном посвящена вопросам управленческого, производственно-технического характера, но встречаются и материалы, содержащие ценные «социальные» штрихи к истории предприятия (объединения). К примеру, в фонде Наркомата тяжелой промышленности, которому в середине 1930-х гг. был подведомственен ЗИС, встречается рассекреченная переписка руководства завода с уполномоченным представителем СССР в США. Из документов явствует, что в виду острой потребности в «исключительно крупных специалистах, которые должны будут руководить проектированием отдельных цехов и участков» и опытных квалифицированных мастеров и рабочих, в 1934 г. от завода поступила заявка на поиск за границей 18 инженеров, 10 мастеров, 2 рабочих-бригадиров<sup>241</sup>.

---

<sup>240</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 14. Д. 12. Л. 19–20.

<sup>241</sup>РГАЭ. Ф. 7297. Оп. 38. Д. 144. Л. 4, 16.

В контексте переписки уполномоченного с руководством завода рассматривались разные персоналии, в том числе даже с политически «неблагонадежным» прошлым. Так, к слову, в одном из писем уполномоченный предложил кандидатуру некоего профессора Кошкина, который был «крупным специалистом по внутризаводскому транспорту» с огромной технической библиотекой и хотел бы вернуться на Родину из САСШ<sup>242</sup>. «По его словам, один из его братьев во время Гражданской войны был расстрелян в Ростове представителями советской власти, а второй его брат – участник Белой армии, находится в Париже в эмиграции и был адъютантом и разведчиком и князя Ник. Ник. [Николая Николаевича] Романова»<sup>243</sup>.

Важные сведения в интересующем нас ракурсе встречаются в переписке дирекции завода с руководством различных наркоматов СССР в разные годы, в том числе в период Великой отечественной войны. Различные стороны военной повседневности сотрудников завода, как эвакуированных из Москвы, так и оставшихся в столице, затрагиваются и иллюстрируются в переписке. Например, в 1942 г. «ввиду тяжелого положения рабочих автозавода» И. А. Лихачев неоднократно посылал запросы наркому торговли с просьбой передать ЗИС «сапог кожаных мужских – 1000 пар, ботинок 3000, обуви детской – 2000, белья нательного – 10 тыс., мыло – 20 тонн, консервов рыбных и мясных – 50 тыс., мясных и рыбных копченых изделий – 50 тонн, круп разных – 30 тонн, табаку и табачных изделий – на 50 тыс. руб.» и др.<sup>244</sup>.

Важно отметить, что значительная часть переписки той поры касается или прямо посвящена проблеме тяжелых социально-бытовых условий работников автозавода и членов их семей, находившихся с октября – ноября 1941 г. в эвакуации. Исходя из писем Лихачева, видно, сколь настойчиво

<sup>242</sup> «САСШ» (Северо-Американские Соединенные Штаты) – такая аббревиатура до середины – второй половины 1930-х гг. чаще всего использовалась применительно к США.

<sup>243</sup> РГАЭ. Ф. 7297. Оп. 38. Д. 144. Л. 10.

<sup>244</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 536. Л. 1–2.

директор запрашивал для сотрудников медикаменты, дополнительные финансы (на поощрение «особо отличившихся работников»), а также продукты питания. К примеру, в августе 1942 г., И. А. Лихачев в письме к наркому мясомолочной промышленности ходатайствовал, «учитывая крайнюю необходимость быстрее улучшения питания рабочих..., особенно стахановцев», выделить 3-4 вагона жирной брынзы из Киргизии. «Очень прошу помочь, особенно для горячих цехов нужно усилить питание»<sup>245</sup>, – добавил директор в конце письма. И хотя не всегда можно выявить характер обратной связи, так как не все ответы сохранились, тем не менее, эти и аналогичные документы можно использовать как при дальнейшем изучении заводской повседневности, так и при исследовании деятельности отдельных руководителей, управленческой культуры каждого из них.

Приведем еще несколько примеров. Как известно, в преддверии вступления советских войск в конце 1944 – начале 1945 гг. на территорию Германии, ЗИС, как и ряд иных предприятий СССР отправили на фронт своих представителей для обследования немецких предприятий на предмет возможного вывоза ценного оборудования. Интересно, отметить, что несмотря на многочисленные указания представителям завода от Лихачева подобрать ЗИСу необходимое оборудование, те долгое время отправляли в основном неутешительные ответы, ссылаясь на то, что в Пруссии подходящих «машинных заводов» не обнаружено. Весьма показательны в плане передачи духа времени и неформального характера переписки (свойственной управленческому стилю Лихачева) одно из писем И.А. Лихачеву от представителя завода – некоего тов. Тарасова, отправленное 14 марта 1945 г. «Нахожусь рядом с фронтом, – сообщал представитель. – Симфонию войны слушаю круглосуточно. Вот, все, что пока могу сообщить Вам, Иван Алексеевич, и наперед знаю, что Вас это не

---

<sup>245</sup> Там же Л. 4–5, 7, 31, 71.



устраивает. Возможно, в ближайшие дни, может быть, кое-что выяснится. Информировать буду постоянно. С приветом Тарасов»<sup>246</sup>.

В качестве еще одного подтверждения наличия социально-гуманитарной информативности внешней переписки можно указать одно из текущих обменов письмами<sup>247</sup> между руководством ЗИС и органами прокуратуры 1945 г. Согласно письменному запросу от предприятия, гражданин Кашлев Ф.Л., 1908 года рождения, работавший на ЗИСе с 1935 года, в 1941 г. был эвакуирован в Шадринск. Через некоторое время «по затребованию руководства» он был отправлен обратно, однако, «получив в пути незаконным путем фиктивный документ об инвалидности... дезертировал в совхоз НКО»<sup>248</sup>. Кстати, судя по документам, это далеко не единственный случай уклонения зисовцев от возвращения на предприятие через бегство или возвращение в деревню.

Случается, что, работая с отложившейся внутренней и внешней перепиской (при наличии полного комплекта: инициативного письма и порожденных им документов), исследователь обнаруживает не только отдельные факты, фрагменты биографий, но и практически целые судьбы людей, прямо или косвенно связанных с предприятием (объединением). К примеру, в депутатском фонде И.А. Лихачева<sup>249</sup> в корпусе депутатской переписки по разрешению различных социально-бытовых проблем избирателей, в том числе работников ЗИС, содержится 4 документа 1950 г. в форме переписки по делу «Зины Крючковой».

Зинаида, как повествует она в первом письме депутату Лихачеву, осталась в 16 лет в результате несчастного случая без двух ног и, соответственно, без возможности выходить в общество и помогать семье. Мать ее умерла, два брата погибли на фронте, а пожилой отец с трудом

<sup>246</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 668. Л. 28.

<sup>247</sup> Переписка между заводом и органами прокуратуры велась по мере возникновения ситуаций, требовавших вмешательства последней.

<sup>248</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. 669. Л. 5.

<sup>249</sup> И.А. Лихачев в 1937–1956 гг. регулярно избирался депутатом Верховного Совета СССР по Мытищинскому избирательному округу.

зарабатывал на двух малолетних детей. Девушка мучилась от невозможности, при наличии физических сил, помогать семье и жить обычной жизнью молодого человека. Она просила лишь одного – помочь изготовить ей протезы, с которыми она могла бы научиться ходить. Хотя Зина Крючкова почти не надеялась, что проблема ее может быть решена, И.А. Лихачев в скором времени (27 марта) направил письмо по данному делу лично министру социального обеспечения РСФСР и получил положительный ответ. Очевидно, не последнюю роль в этой истории сыграли личные знакомства и высокий авторитет Лихачева. Как бы то ни было, в тот же день директору пришел ответ министра с обещанием изготовить протезы к 18 мая того же года и вручить их самой девушке. А 17 июля 1950 г. Лихачеву пришло второе письмо от З. Крючковой, в котором девушка, не имея сил сдерживать чувства, благодарила Ивана Алексеевича за «такое чуткое, отеческое отношение», вернувшее ее к жизни и подарившее «несказанное счастье»<sup>250</sup>.

Вслед за документальными материалами, выполненными в форме переписки, достаточно высокая социально-гуманитарная информационная значимость которых после приведенных выше примеров едва ли нуждается в дополнительных подтверждениях, необходимо рассмотреть еще один (содержательно близкий переписке) блок информационно-справочных материалов, отложившихся в архивных фондах АМО ЗИЛ, но выполненных не в форме переписки и протоколов, а в форме **справочно-аналитических документов**: докладных записок, справок, рапортов, актов и других материалов обследований, ревизий, проверяющих комиссий и т.п.<sup>251</sup>). Главной функцией данной разновидности документации являлся сбор и емкое изложение информации, которая могла побуждать руководящие лица к принятию управленческих решений или быть просто принимаемой к сведению.

---

<sup>250</sup> Приложение № 8.

<sup>251</sup> Черноморский М.Н. Источниковедение истории СССР (советский период). М., 1966. С. 219.

В общем объеме принятой на хранение в архивные учреждения документации АМО ЗИЛ доля справочно-аналитических документальных материалов сравнительно невелика<sup>252</sup>. Тем не менее, изыскание их среди массива архивных дел для последующего анализа видится важным вследствие того, что значительная часть справочно-аналитических материалов ЗИЛ советского периода обладала грифами «секретно», «для служебного пользования», что само по себе придает содержащимся в документах сведениям более надежный, проверенный характер. Кроме того, в силу служебного предназначения и «закрытости» информации, далеко не все сведения из справочно-аналитических документов попадали в итоговые отчеты, приказы, решения и т.д., а потому обращение к сохранившимся докладным запискам, справкам, актам и пр. может предоставить исследователю уникальные сведения, в том числе социо-гуманитарного характера.

Проиллюстрируем данный тезис рядом примеров. В качестве приложений к протокольной документации, посвященной кампании по т.н. чистке партийных рядов 1933 г., встречаются справки и сводки по партийной организации ЗИС. Согласно им, в заводской организации на тот момент состояло около 2,5 тыс. членов (примерно 12,6% от численности всех сотрудников). Несмотря на то, что в данный период коллектив предприятия пополнялся в большинстве своем выходцами из деревни<sup>253</sup>, работников-крестьян по происхождению, состоявших в ВКП(б), значилось всего 111 человек (около 4% от числа членов партии на автозаводе<sup>254</sup>). В определенной мере это можно объяснить несогласием значительной части крестьянства (в том числе подчас вынужденно перебивавшихся в города на работу крестьян, например, на ЗИС) с аграрной и религиозной политикой большевиков конца 1920-х – начала 1930-х гг.

---

<sup>252</sup> Вероятно, это связано с отношением архивистов к ней к второстепенному по информационной значимости источнику по истории предприятия (объединения).

<sup>253</sup> Шихеев Н.А. История завода АМО // Борьба классов. 1931. № 3–4. С. 71.

<sup>254</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 111. Л. 5.

Изучая те же сводки, можно отметить, что, во время третьей «генеральной чистки» партии 1933 г., к 21 декабря чистку во всех отделах завода не смогли пройти, по документам, 297 партийцев и 123 кандидата в члены ВКП(б), большинство из которых вступили в партию или стали кандидатами в 1931–1932 гг. Следуя разбивке, спущенной на места, 25,2% исключенных были определены Комиссией по чистке как «классово-чуждые, враждебные элементы», 4% как «двурушники», 36% исключили за нарушение государственной и партийной дисциплины, 1,2% за нарушение внутрипартийной демократии, 6% за пассивное пребывание в партии, 5% за «перерождение, срастание с буржуазными элементами», 11,8% за «карьеризм, шкурничество, бюрократизм», использование служебного положения, 9,2% за бытовое и моральное разложение и 1% за «великорусский шовинизм», национализм и антисемитизм<sup>255</sup>.

В иной справке 1933 г., посвященной трудившимся на заводе иностранным специалистам, можно встретить ценные сведения об их численности, подданстве и лояльности к партийной идеологии, владении русским языком и т.д. В данном документе указано, например, что из 62 иностранных специалиста, работавших на ЗИС в марте 1933 г., приняли советское подданство лишь около половины – 32 чел., а русским языком владело 44 человека. Из 62 работников партийных (членов ВКП(б), кандидатов в члены партии и комсомольцев) было всего 25 человек или 40%<sup>256</sup>. При этом, с помощью изучения аналогичных справок, личных учетных карточек / персональных дел и других материалов, представляется возможным проследить дальнейшие судьбы этих специалистов (по крайней мере части из них), как тех, кто затем вернулся за границу после окончания контракта, так тех, кто остался в СССР.

Не менее примечательны документы (справки, письма, докладные записки-отчеты), составленные самими иностранными специалистами, как

---

<sup>255</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 111. Л. 1–4, 7.

<sup>256</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 305. Л. 1.

трудившимися на заводе, так и посещавшими его в разное время по приглашению советского руководства. В них можно проанализировать восприятие иностранцами специфики производственной культуры на предприятии того времени, бытовых условий, оценку ими причин успехов и неудач в развитии производства и т.д. К слову, члены американской делегации, посетившей автозавод в 1928 г. в связи с готовящейся реконструкцией, отметили в записке наряду с техническими особенностями в целом «благоприятное впечатление о качестве выполняемой работы». Но, вместе с тем, методы достижения целей, по мнению делегации, были «очень дороги», а рабочая атмосфера – «неблагоприятной». «Мы заметили, – указывали иностранцы, – что рабочие находили время оставлять их машины безо всякой видимой причины и что физическая продуктивность работы была исключительно низка; эта критика не относится к женщинам-работницам, которые, по-видимому, осознают их обязанности гораздо лучше, чем мужчины»<sup>257</sup>.

Наряду с отложившимися в фондах ЗИЛ записках и заключениях иностранных специалистов, встречаются и аналитические материалы (заключения) по ним сотрудников завода и представителей советских органов, позволяющие выявить реакцию руководства предприятия и отрасли на предложения и замечания иностранцев. Например, в качестве комментария к критике иностранными специалистами чрезмерно «сложной» и «запутанной» организационной системы автозавода, в одной из докладных записок июля 1928 г. отмечалось, что в вопросах переустройства предприятия «необходимо равняться на американские компании. Потому что только американцы (да, может быть, и мы будем уметь) строят свои схемы без всяких выкрутасов, ясно, просто и практично»<sup>258</sup>.

Еще одной иллюстрацией значимости информационно-аналитических материалов в изучении истории предприятия (объединения), в частности –

---

<sup>257</sup> ЦГА Москвы. Р-154. Оп. 2. Д. 154. Л. 2.

<sup>258</sup> Там же. Л. 39.

конкретных событий и процессов, могут послужить материалы, связанные с увольнением в 1950 г. с поста директора И.А. Лихачева по т.н. «делу ЗИС»<sup>259</sup>, которые дополняют и уточняют картину произошедшего. Например, в процессе проверок и разбирательств 1950 г. в качестве одного из обвинений, предъявленного руководству, указывалось использование служебного положения при индивидуальном и жилищном строительстве. Так, например, по замечанию комиссии, занимавшейся этим вопросом, начальник ТЭЦ завода тов. Черепенин, ведя с 1947 г. дачное строительство в поселке Расторгуево, получал стройматериалы «по разрешению всех вплоть до директора. На вывозку материалов использовал цеховой автотранспорт и цеховую рабочую подсобную силу. Недоплатил заводу за автотранспорт 628 руб. 50 коп.»<sup>260</sup>.

Вместе с тем, анализируя одну из аналитических записок (т.н. «информаций»), которые готовились к заседаниям парткома, в данном случае – в преддверии 1 мая 1950 г. (спустя несколько месяцев после увольнения Лихачева), исследователь обнаруживает зафиксированные<sup>261</sup> отзывы как рядовых, так и руководящих сотрудников завода (как правило, с большим стажем работы на заводе – то есть т.н. «лихачевских кадров») о произошедших событиях, в том числе их оценку деятельности бывшего директора. Примечательно, что почти все отзывы о И.А. Лихачеве носят сочувствующий и ностальгирующий характер (только 2 отзыва критического содержания, причем один – от недавно уволенного по приказу директора). Вот некоторые из них:

---

<sup>259</sup> «Дело ЗИС» – одна из антисемитских репрессивных акций в СССР, в том числе в советской промышленности, начала 1950-х гг., в процессе которой помимо Лихачева были уволены ряд его заместителей и иных (в основном руководящих) сотрудников. Всего было арестовано около 50 человек (в основном евреи) по обвинению в заговоре еврейских националистов и создании «вражеского подполья».

<sup>260</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 912. Л. 2.

<sup>261</sup> Судя по всему, негласно собранные по заданию партийного руководства ЗИС во процессе неформальных бесед с сотрудниками предприятия.

- 1) «Жалко Ивана Алексеевича, ведь он вырос на заводе, для него завод – дом родной, а теперь он должен его оставить. Это очевидно за последние годы, когда он много болел и передоверился людям и не досмотрел» (начальник отделений цеха кор. Скоростей товарищи Филиппов, Караванов, Боровов, имеющие 15–20 лет стажа работы на заводе);
- 2) «Потерять Лихачева для завода очень жалко. За что его сняли? Откуда он мог знать своих подручных, кто у него за спиной что делает?» (строгальщик Степашкин, стаж работы на заводе 22 года);
- 3) «Таким заводом не каждый сумеет руководить, надо знать все его особенности, ведь это не просто завод, это комбинат. Был Волков<sup>262</sup>, завалил завод, как бы теперь не получилось того же...» (Шабаршов – заместитель начальника ОТК, стаж работы на ЗИС 18 лет)<sup>263</sup>;
- 4) «Хоть я совсем недавно от Лихачева получил выговор с предупреждением, что выгонит с завода, но я не обижаюсь, и скажу только одно, что таких директоров на заводе у нас больше не будет» (начальник отделения арматурного цеха Сотников, 14 лет стажа работы на заводе)<sup>264</sup>.

Исходя из вышеприведенного, очевидно, что эти и другие информационно-аналитические материалы (акты о смене руководителей, докладные записки, заключения и т.п.) можно в совокупности назвать хотя и не ключевым, но весьма значимым дополнительным источником информации социально-гуманитарного характера. К тому важным свойством информационно-справочной (как, впрочем, и протокольной, отчетно-статистической) документации предприятий, по мнению исследователей,

<sup>262</sup> Волков Н.А. (1892–1959) – директор ЗИС в 1938–1940 гг. В 1940 г. по причине неудовлетворительных показателей работы автозавода смещен с поста директора, на который был вновь назначен И.А. Лихачев.

<sup>263</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 619. Л. 1.

<sup>264</sup> Там же. Л. 2.

является выраженный объективно-функциональный характер ее создания<sup>265</sup>, что придает сведениям таких источников более высокую степень надежности и обоснованности, чем информации источников личного происхождения, что, однако, не лишает исследователя необходимости тщательно изучать цель, причину и обстоятельства создания документов, а также сопоставлять информацию с другими материалами.

### **3.2. Протокольно-стенографическая документация как источник по изучению труда**

Следующей разновидностью делопроизводственной документации предприятия (объединения), которую стоит рассмотреть отдельно, является протокольная или, как еще ее называют, протокольно-стенографическая документация. Протокольная документация, функционально близкая (зачастую причисляемая) к организационно-распорядительной или информационно-справочной документации, является одной из наиболее распространенных и изучаемых<sup>266</sup> разновидностей внутренней делопроизводственной документации советского периода.

Протоколирование как способ фиксации хода собраний (процесса обсуждения и принятия решений), применявшийся в делопроизводстве отечественных промышленных предприятий еще с конца XIX в., в советский период стал широко и активно использоваться во всех сферах деятельности предприятия в виду возрастания роли коллегиального принципа в управлении<sup>267</sup>. Параллельно с развитием практики ведения протоколов в 1920-е – 1930-е гг. в делопроизводстве все чаще начинает использоваться особый вид протоколирования – стенографирование, то есть дословная запись хода собрания / выступления и т.д.

---

<sup>265</sup> Источниковедение истории СССР... С. 408.

<sup>266</sup> Русина Ю.А. Источниковедение новейшей истории России: Учебное пособие. Екатеринбург, 2015. С. 44.

<sup>267</sup> Источниковедение истории СССР... С. 399.



Протокольная документация различных организаций давно находится в поле зрения историков<sup>268</sup>, в том числе протокольные комплексы (протоколы органов управления промышленностью и промышленных предприятий), связанные с отечественной индустриальной историей<sup>269</sup>. Многократно обращались исследователи и к протокольным материалам АМО ЗИЛ, изучая историю предприятия (объединения). Главным образом – к протоколам партийных и производственных собраний<sup>270</sup>. Тем не менее, доля так или иначе вовлеченных в научный оборот протокольных материалов ЗИЛа крайне незначительна по сравнению с материалами, которых еще не касалась рука исследователей<sup>271</sup>. Кроме того, протокольная документация, уже использовавшаяся исследователями прошлого столетия, в большинстве случаев требует повторного и на сей раз непредвзятого, комплексного изучения.

В заводском архиве и архивных фондах АМО ЗИЛ в ЦГА Москвы представлена протокольная документация предприятия, хронологически охватывающая почти всю его историю: с зимы 1917 г. до начала 2010-х гг. Однако лучше всего сохранились материалы середины 1920-х – 1980-х гг., за исключением первых лет Великой отечественной войны. Наибольшее количество протокольных материалов отложилось в результате деятельности заводской администрации, партийной и профсоюзной организаций ЗИЛ, хотя

---

<sup>268</sup> Генкина Э.Б. Протоколы Совнаркома РСФСР как исторический источник для изучения государственной деятельности В.И. Ленина. М., 1982. 193 с.; Иванова Р.Г. Протоколы заседаний медицинского факультета Казанского университета (1814–1917 гг.) как исторический источник. Дисс. ... к.и.н. Казань, 2018. 272 с.; Камынин В.Д., Храмов А.Б. Протоколы заседаний органов городского самоуправления как исторический источник (по материалам Западной Сибири 1870–1890 гг.) // Вопросы истории. 2019. № 1. С. 121–128.; и т.п.

<sup>269</sup> В советский период наибольшая подборка протокольных документов по промышленной проблематике была собрана в работе: История индустриализации СССР 1926–1941 гг. Документы и материалы. В 4-х томах. М., 1969–1972.

<sup>270</sup> В данном случае под словом «собрание» мы подразумеваем широкий круг совещательных мероприятий: заседание, собрание, совещание, конференция и др.

<sup>271</sup> Более подробно этот вопрос рассмотрен в работе: Белый К.В. Стенограммы заводских производственных совещаний как источник по социально-психологическим аспектам истории промышленных предприятий (на примере стенограмм АМО ЗИЛ) // Исторический журнал: научные исследования. 2020. С. 91–92.

протокольная документация присутствует в документальных комплексах почти всех подразделений ЗИЛ. В большинстве своем протоколы собраний объединены в архивных делах по каждому году<sup>272</sup>, хотя протоколы наиболее значимых мероприятий выделены в отдельные единицы хранения<sup>273</sup>.

**Протоколы**, будучи одним из ключевых источников по истории предприятий (объединений), безусловно являются и важным источником социально-гуманитарной информации, позволяющим при комплексном изучении и привлечении при необходимости дополнительных источников входить «в живую ткань событий». Впрочем, социально-гуманитарный потенциал протоколов был неодинаков в разное время. Хотя протоколы предвоенных лет и, особенно, послевоенного периода стали вестись более профессионально и унифицировано, а протоколы конца 1910-х – 1920-х гг., наоборот, составлялись зачастую небрежно и неполно, тем не менее, именно формализация и унификация протокольного дела придала документам более сухой характер и, усилив четкость и лаконичность подачи информации, лишила их определенного своеобразия и, в некоторой степени, информативности<sup>274</sup>. Поэтому хронологически более ранние протоколы советского периода в гуманитарном ракурсе представляют больший интерес, иногда очень подробно (если не дословно) фиксируя важные эпизоды собраний. Приведем ряд примеров.

В протоколе № 8 общего заседания ячейки от 7 мая 1919 г. наряду с упоминанием о привлечении на работу «колчаковских пленных»<sup>275</sup> под охраной, весьма подробно зафиксировано обсуждение конфликта между

---

<sup>272</sup> Например: Ф. П-433. Оп. 1. Д. 22. Протоколы заседаний ячейки ВКП(б) завода. 1924 г. 77 л.; Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 523. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за январь-июнь 1942 г. 281 л.

<sup>273</sup> Например: Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 10. Протокол открытого внеочередного заседания совета управления «ЦУГАЗ» от 8 июля 1924 года. 39 л.; Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2781. Протокол совещания у секретаря ЦК КПСС, первого секретаря МГК КПСС т. Ельцина Б.Н. 27.12.1985. 3 л.

<sup>274</sup> Приложение № 9.

<sup>275</sup> Ряд белых офицеров армии адмирала А.В. Колчака, плененных весной 191 г. большевиками, были отправлены на принудительные работы на завод «АМО». Вероятно, отправлены были пленные, имевшие опыт работы с автомобилем.

бывшим завкомом профсоюза АМО рабочим Н.А. Гаврилиным и рабочими Д.С. Гольцевым, А.И. Зыковым, которые, по свидетельству главного инженера завода тех лет М.В. Пиолунковского<sup>276</sup>, стали одними из руководителей завкома и ячейки после национализации.

Как указано в протоколе, Гаврилин выдвинул обвинения Гольцеву и Зыкову по партийной линии в том, что они в процессе празднования свадьбы (на которой Гаврилин отсутствовал) оказались нетрезвыми, устроили «трактир» и т.п. Но после, судя по всему, активного, эмоционального обсуждения заводская ячейка выступила с ходатайством к Рогожско-Симоновскому райкому прекратить расследование этой ситуации.

Дословно приводя далее отрывок из текста постановления ячейки (как и в аналогичных случаях впоследствии), нам представляется важным передать и орфографию, пунктуацию оригинала, по которым исследователь может косвенно судить о качестве делопроизводства и о культурном уровне руководителей и сотрудников предприятия на определенном историческом этапе, в данном случае – в первые послереволюционные годы. Заводская ячейка, «зная, – как указано в протоколе, – тов. Гольцева и Зыкова с первых дней революции стоящих всегда на страже Советской власти и зная, что у тов. Гольцева была свадьба в этот день, может быть и были в этот день немного выпившия, но такие случаи как свадьба бывают только один раз в жизни. Местная Ячейка просит Комитет Партии все это ликвидировать»<sup>277</sup>.

Протоколы конца 1910-х – 1920-х гг., помимо различных сведений об атмосфере собраний, основных тенденциях развития производства и коллектива, могут стать источником ценных сведений об «амовцах». В качестве примера можно привести доклад ревизионной комиссии, посланной в июне 1919 г. на завод АМО. Текст доклада был помещен в протоколе

---

<sup>276</sup> Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах Т. 1: Зарождение автомобилестроения / авторы проекта, сост.

В.Г. Мазепа, М.А. Шелепенков; под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой. М., 2016. С. 84.

<sup>277</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 2. Л. 1.

общего собрания ячейки от 1 июля 1919 г. Согласно заявлению комиссии, ей удалось проверить делопроизводство работу секретариата, казначейства, завкома и ячейки, больничной кассы, культурно-просветительского отдела, клуба, огорода за исключением организации поставок продовольствия на завод, так как ответственный за поставки (уже упоминавшийся А.И. Зыков) отказался предоставлять документы, заметив, что «вышеозначенные закупки они [члены завкома] считают частным делом»<sup>278</sup>. Вполне вероятно, что отказ Зыкова мог быть вызван личным участием в незаконном приобретении продуктов, что, по воспоминаниям ряда бывших работников, получило широкое распространение на АМО в указанные годы<sup>279</sup>.

Анализируя материалы вышеуказанной комиссии, можно выявить одну из главных причин низкой сохранности документации автозавода конца 1910-х – начала 1920-х гг. «Хаос и беспорядок – вот что можно сказать о порядках в этом Отделе, – так члены комиссии описали деятельность секретариата заводоуправления. – Протоколы пишутся на каких-то листочках и абсолютно не записываются в книгу, 2 протокола совершенно без номера, 3 помечены одним и тем же номером, больше десятка протоколов Комиссия совершенно не нашла, все входящая бумага не регистрируется, так что может затеряться любое письмо и о том никто не знает, нет совершенно актов о выборе в члены Комитета Павлова, Иванова, Зыкова и Гольцева и пр. и пр.»<sup>280</sup>.

О работе отдела по охране труда в докладе сказано так: «Собственно говоря, такого отдела даже и не было». Члены комиссии также отметили неудовлетворительное ведение огородного хозяйства на территории завода, неразвитость профсоюзного движения и полное отсутствие культурно-просветительской работы. «Сделано Комитетом [партийной ячейкой] в этой области – почти что ничего или вернее ничего. Был создан Культурно-

---

<sup>278</sup> Там же. Л. 11.

<sup>279</sup> ЦГА Москвы. Р-415. Оп. 16. Д. 2. Л. 1.

<sup>280</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 2. Л. 11 об.

Просветительский Кружок, он распался, он умер, не успев как следует родиться»<sup>281</sup>.

Кроме того, материалы общих собраний партийной ячейки АМО 1920-х гг. порой содержат приложенные к протоколу анонимные записки из зала, которые не только дополняют картину события (собрания, совещания и т.д.), но и отражают социально-политические воззрения отдельных персоналий и социальных групп (крестьян, рабочих, служащих). Хотя записки прилагались в перепечатанном виде, преднамеренного редактирования их, скорее всего, не производилось, так как многие из них исполнены критических замечаний, в том числе по отношению к руководству ячейки.

В качестве иллюстрации процитируем ряд поданных на общем закрытом собрании ячейки завода от 16 мая 1928 г.: «Скажи чегонибудь о видных оппозиционерах исключенных из партии, как они себя чувствуют»; «Вы говорите партия сама себя критикует, а к критике остальных мы должны относиться с осторожностью, мне кажется вы в понятии самокритики ставите вопрос очень узко и ставите под подозрение критику всего рабочего класса, не правильнее ли будет рабочий класс сам себя критикует»; и т.п.<sup>282</sup>.

Довольно часто в записках конца 1920-х гг., а также в устных замечаниях, которые иногда подробно фиксировались в протоколах, звучали острые комментарии относительно не только действий заводской администрации, но и недостатков государственной политики и политического курса ВКП(б), Шахтинского дела, внутривнутрипартийной борьбы между т.н. «сталинцами» и «правыми уклонистами» и т.п.

«Никаких шахтинских дел у нас нет, – заявил, например, член партийной организации завода тов. Городилкин<sup>283</sup> на одном из собраний

---

<sup>281</sup> Там же. Л. 11 об. – 12 об.

<sup>282</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 52. Л. 16.

<sup>283</sup> Более точной информации об этом участнике собрания найти не удалось.

ячейки 1928 г., – и ничего нового для собрания тов. Подвойский<sup>284</sup> не дал, а только мешает правильной работе. У тов. Подвойского готового материала нет, у него получается, что 600 человек все как будто в одну дудку поют с Толкачевым, решение прошлого собрания было правильно. Если есть обвинения, то надо лить и на себя. Пора покончить со всей трепатней»<sup>285</sup>. «Огласите список оппозиционеров, – говорилось, к примеру, в одной из записок, поданных на ином собрании ячейки 1928 г. – Принимались ли меры для разъяснения этим товарищам неверности взгляда, беседы с ними, или это просто подозрения или ярлык»<sup>286</sup>. «Вы говорите, – отмечал автор иной записки, – что мы рядовые коммунисты плохо защищаем партийную линию (правильную), где она эта правильная линия, вчера мы защищали Угланова, сегодня это неверно, завтра будем защищать Рыкова, а после завтра уже неправильно. Кто же правильно линию ведет. Сталин?»<sup>287</sup>. «Какое вы имеете основание называть оппозицию ВКП(б) "контр-революционной группой", – указывается еще в одной записке. – Очевидно потому, что вы сели в галошу со своей политикой в зарплате и производительности труда. Оппозиция вас обогнала потому, что она требует истинных условий труда, а не выжимания энергии с рабочего класса»<sup>288</sup>.

В некоторых записках, поданных на партийных собраниях рабочими завода из крестьян, отражается взгляд данной социальной группы работников на форсированную индустриализацию. «Вы говорите, что машин у нас в три раза больше, чем было до 1914 г., – отмечает, к примеру, автор одной из подобных записок, – а почему же у нас (крестьян) не только их нет, но и сох то не хватает? Крестьянство живет в несравненно худших условиях, чем жило раньше. Не лучше было бы замедлить темп индустриализации страны,

<sup>284</sup> Николай Ильич Подвойский (1880–1948) – партийный и государственный деятель. В конце 1920-х гг. – член Центральной контрольной комиссии ВКП(б), проверявшей в 1928–1929 гг. в том числе партийную организацию исследуемого предприятия.

<sup>285</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 52. Л. 29.

<sup>286</sup> Там же. Л. 55.

<sup>287</sup> Там же. Л. 56.

<sup>288</sup> Там же. Л. 68.

задержать, а кое-где срезать зарплату рабочих и за этот счет улучшить положение крестьян. Я только что приехал из деревни, где видел, что большинство крестьян настроено враждебно к нам»<sup>289</sup>.

Приведенные выдержки из протоколов и приложенных к ним материалов наглядно свидетельствуют о высокой социально-гуманитарной информативности ранних советских протокольных документов. Хотя начиная с 1930-х гг. практика протоколирования, как уже упоминалось, постепенно формализуется и упорядочивается, протоколы предвоенных лет, военного и послевоенного периодов, потеряв определенную гуманитарную информативность, остались одними из ключевых источников сведений по «социальной» истории предприятия (объединения).

Изучая протоколы, исследователю крайне важно рассматривать их в контексте других документальных материалов, заводской периодики и, при наличии – материалов личного происхождения, чтобы максимально точно установить обстоятельства и главных участников принятия решений. Очень ценны приложения к протоколам, которые могут не только дополнить картину события, но и оказаться ценным материалом для исследования мнения работников по тем или иным вопросам развития предприятия и не только.

Параллельно с процессом формализации протоколов с конца 1920-х и особенно с начала 1930-х гг. широкое распространение в делопроизводственной практике предприятий получает еще один способ ведения протокольной документации – **стенографирование**, то есть метод дословной фиксации хода мероприятия (индивидуального или коллективного интервью, выступления, собрания, совещания, конференции и т.п.),

---

<sup>289</sup> Там же. Л. 68. Более подробно о партийной протокольной документации ЗИЛ в статье: *Белый К.В.* Документация партийной организации Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева как источник по истории предприятия // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 6. С. 72-83.

применявшийся в практике промышленных предприятий, главным образом крупных<sup>290</sup>.

Создание стенограмм требовало временное привлечение или устройство в штат специалистов-стенографистов, что было посильно в основном крупным и отчасти средним предприятиям. В архивных фондах средних предприятий советского периода стенографическая документация встречается реже, а в фондах малых предприятий практически отсутствует. Напротив, архивные фонды крупных предприятий, в особенно с большой историей и значительным объемом документального фонда в той или иной степени содержат стенограммы.

Если в архивных фондах московских филиалов ЗИЛ, объем которых не превышает 800 ед. хр. (за исключением Карбюраторного завода), протокольная документация почти не включает стенографических материалов, то в фондах головного завода им. Лихачева (общий объем которых составляет десятки тысяч архивных дел) представлено обилие стенографических материалов, главным образом 1930-х – 1980-х гг. Для сравнения отметим, что в фондах<sup>291</sup> еще одного значимого автомобилестроительного завода «Москвич», начиная с 1950-х гг. по мере превращения предприятия из среднего в крупное и, соответственно, усложнения структуры и увеличения объема управленческой документации, в протокольной документации все чаще встречаются стенографические материалы. Это можно считать общей тенденцией.

Говоря о корпусе стенографической документации, отложившейся в фондах АМО ЗИЛ, необходимо отметить не только ее большой объем, но и разнообразие. Стенографические материалы встречаются, главным образом, в документации общего отдела (заводоуправления), партийно-комсомольской

---

<sup>290</sup> Более подробно об истории применения метода стенографирования в России, в том числе в делопроизводственной практике промышленных компаний / предприятий: *Белый К.В.* Стенограммы заводских производственных совещаний как источник по социально-психологическим аспектам истории промышленных предприятий (на примере стенограмм АМО ЗИЛ) // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 1. С. 91–101.

<sup>291</sup> Фонды № № 653, П-3862, К-6119, 40 ЦГА Москвы.



и профсоюзной организаций, а также в комплексе материалов заводской комиссии по истории предприятия. Рассмотрим все эти группы материалов отдельно.

Самые ранние сохранившиеся документы общего отдела, выполненные методом стенографирования – это стенограммы заседаний Московского военно-промышленного комитета 1916–1917 гг., в которых затрагивались различные аспекты деятельности Московского автомобильного завода, а также стенограммы производственных совещаний и конференций Центрального управления государственных автозаводов и «Автотреста» 1924–1925 гг., в состав которых в то время входило исследуемое предприятие. Самые поздние отложившиеся материалы – это стенографические записи конференций трудового коллектива 1990-х гг. и собраний акционеров АМО ЗИЛ 2000-х гг. Впрочем, основной массив стенографической документации заводоуправления хронологически относится к 1930-м – 1980-м гг., когда метод стенографирования наиболее активно использовался в делопроизводственной практике крупных промышленных предприятий, в данном случае – ЗИЛ.

Хотя в материалах общего отдела встречаются стенограммы партийных и партийно-хозяйственных совещаний, главным образом среди сохранившейся документации отдела фигурируют стенографические записи различных **производственных совещаний** (под этим термином мы подразумеваем разные типы мероприятий, посвященных обсуждению и решению хозяйственных вопросов, а именно: совещания, собрания, конференции, партийно-хозяйственные активы и т.п.), проводившихся по инициативе заводоуправления, партийного руководства завода, профсоюзной организации.

Прежде всего стенограммы данных мероприятий отложились среди материалов заводской администрации. Доля архивных дел, состоящих (полностью или частично) из стенографических материалов, в общей массе архивных дел в описи № 2 («Общий отдел») сравнительно велика по

сравнению с архивными фондами иных предприятий – больше 2% (85 дел из 3394 1918–1992 гг.)<sup>292</sup>. Но хронологически распределены стенограммы производственных совещаний неравномерно. К началу 1930-х – 1941 г. (времени первых реконструкций завода) относится 23 архивных дела, к периоду Великой отечественной войны 8 дел, к периоду послевоенного восстановления (вторая половина 1940-х – первая половина 1950-х гг.) 29 архивных дел, ко времени второй реконструкции предприятия (второй половине 1950-х – 1960-м гг.) 6 дел, к периоду создания производственного объединения (1970 – первая половина 1980-х гг.) 8 дел, а ко времени Перестройки (1986–1988 гг.) 5 дел. Однако стенографические материалы производственных совещаний полностью отсутствуют за 1930, 1932, вторую пол. 1941, 1956–1957, 1960, 1963–1964, 1966–1969, 1971–1972, 1974–1976, 1980–1985, 1989 годы. Можно предположить, что, по крайней мере часть стенографических материалов этих лет (как минимум военного периода), не сохранилась по разным причинам, хотя заведующая архивом ЗИЛ Л.М. Петрунина в 1991 г. отмечала высокую сохранность материалов Общего отдела<sup>293</sup>.

Анализируя стенограммы производственных совещаний, можно заметить определенную преемственность обсуждаемых вопросов. Впрочем, время от времени появлялись новые темы для обсуждения. Неизменно актуальными вопросами на протяжении всего советского периода оставались вопросы повышения производительности труда и культуры производства, вопросы финансирования предприятия, поставки материалов и комплектующих. В 1930-е годы в центре внимания участников совещаний и заседаний была также скорейшая реконструкция автозавода, развертывание соцсоревнований, в период Великой отечественной войны — выпуск военной продукции, эвакуация предприятия и развертывание производства на новых площадях, в послевоенный период – восстановление и дальнейшее

---

<sup>292</sup> Приложение № 10.

<sup>293</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Т. II. Предисловие. Л. 1.

увеличение производственного потенциала завода. Совещания 1970 – середины 1980-х гг. посвящены в значительной степени созданию производственного объединения и налаживанию эффективного взаимодействия филиалов и головного завода. Значительно расширяется круг вопросов (вплоть до социальных и политических), поднимаемых на совещаниях и заседаниях второй половины 1980-х гг., в связи с политикой гласности и социально-экономическими преобразованиями.

Стенограммы собраний, в том числе производственных совещаний, как правило, почти не цензурировались и не редактировались, а потому хорошо передают ход, атмосферу дискуссии, речевые особенности и характеры ее участников, а также всю палитру мнений по самым разным, зачастую острым вопросам. Анализируя их, можно выявить социально-психологические аспекты развития предприятия: общую атмосферу в коллективе завода в целом и его подразделениях в частности, хозяйственную культуру, менталитет организаторов и участников производства, а также отношение представителей разных социальных групп к проблемам и задачам развития предприятия (объединения).

Пожалуй, лучше всего в стенограммах производственных совещаний представлена социальная группа, которую условно назовем «руководством предприятия» или управленцами, а именно: директор, его заместители и руководители различных подразделений предприятия (объединения), так как каждая стенограмма отдела в значительной степени состоит из их речи на собраниях. По указанным документам можно изучать их стиль работы, взаимодействия с подчиненными, отношение руководителей к различным вопросам развития завода и коллектива, а также личные психологические, речевые особенности.

Проиллюстрируем данный тезис рядом примеров. Стенографические записи производственных совещаний 1930-х – 1940-х гг. могут использоваться исследователями в качестве дополнительного источника по изучению личных качеств и управленческого стиля одного из самых

известных руководителей ЗИЛ – И.А. Лихачева, который был директором завода в 1926–1939 и 1940–1950 годах.

Стиль хозяйствования этого «красного директора», по словам современников, отличался требовательностью и одновременно открытостью. Лихачев «не терпел уравниловки и устанавливал оклады в зависимости от сложности и объема работы»<sup>294</sup>. Директор почти ежедневно посещал разные подразделения завода, лично контролировал производственный процесс, общался с работниками вне зависимости от их должности. По воспоминаниям и архивным документам, Лихачева отличала непосредственная забота о жизни и быте сотрудников и способность, – как вспоминают соратники, – «из различных мнений и предложений отбирать самые рациональные»<sup>295</sup>.

При этом даже в жестких решениях И.А. Лихачев нередко проявлял юмор и остроту. Например, на совещании общезаводского партийно-хозяйственного актива от 31 октября 1933 г., посвященном переходу к выпуску АМО-5 и АМО-6, он так призвал работников к максимальной мобилизации: «Товарищи, через две недели нам придется экзамен держать, как мы с Вами приготвили к переходу на новую машину. Дело довольно серьезное. Мы конкретно еще не избивали серьезно никого, а предупреждали, что придется поджаривать тех, кто плохо подготовился»<sup>296</sup>.

В сохранившихся стенографических записях бесед И.А. Лихачева с коллективом раскрывается неформальное отношение директора к проблемам предприятия. К слову, в начале одного из производственных совещаний 1936 г. Лихачев, надеясь откровенно обсудить с мастерами их положение на участках, обратился к присутствующим с такими словами: «Мы так вас никогда не собирали, близко так не разговаривали с вами. Редко мы мастеров похвалим, больше ругаем, а сами не знаем, как они работают. Треугольник

---

<sup>294</sup> Завод и люди. Директор И.А. Лихачев в воспоминаниях современников. О заводе и о себе. М., 1971. С. 17.

<sup>295</sup> Там же. С. 17–18.

<sup>296</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 299. Л. 53.

нашего завода решил собрать мастеров, послушать, что мешает нормальной работе мастера... Надо сказать, кто у нас мастер. Мастер у нас это какой-то задерганный, замызганный замухрышка на нашем заводе во всех отношениях»<sup>297</sup>. После этой речи и свободного обсуждения с участием мастеров, директор выразил понимание, что одна из главных проблем в коллективе, влиявшая на производственный процесс в 1930-е гг. – недостаток поддержки со стороны руководства предприятия мастеров как важных участников организации производства.

Не менее показательна в плане иллюстрации управленческого подхода Лихачева, одна из стенограмм совещаний 1944 г., во время которого директор так отреагировал на жалобу начальника цеха о сбое в работе подразделения: «У тебя один бухгалтер умер в цеху и конец. Бухгалтерии больше не существует. Ты учил, ты сам мужик старательный, бухгалтерское дело хорошо знаешь, человек квалифицированный, но ты наберись смелости для двух ударов: один удар – поругай его за плохую работу, а тот, который хорошо работает – подыми его, покажи на весь завод»<sup>298</sup>.

Рассматривая историю ЗИЛ как историю формирования сложного производственного комплекса (производственного объединения), неоценимую помощь исследователю может оказать тщательное изучение стенографических записей производственных<sup>299</sup> совещаний (вслед за управленческой документацией (указами вышестоящего руководства, приказами, распоряжениями), перепиской, протоколами и иными источниками). Именно в стенограммах дискуссий, посвященных вопросам расширения завода и создания / включения / развития новых производств, наиболее обильно содержится информация о гуманитарных аспектах складывания и развития ЗИЛ (ЗИС) как производственного объединения.

Важно отметить, что информация, подаваемая на совещаниях, при определенной субъективности современна изучаемым процессам. Участники

---

<sup>297</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 362. Л. 1.

<sup>298</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 610. Л. 30.

<sup>299</sup> В том числе партийно-хозяйственных.

дискуссии (особенно закрытых, служебных) во время создания стенограммы высказывали то, что в мемуарах, по крайней мере в советское время, они бы не упомянули, а главное – оперировали той информацией, которая к моменту написания мемуаров (при том, что абсолютное большинство участников совещаний мемуары так и не написали) наверняка забылась бы или трансформировалась.

В случае с ЗИЛ наиболее обширный стенографический материал, который может быть связан с обсуждением вопросов создания и развития объединения, относится к послевоенному периоду – в особенности 1960-х – 1980-х гг., когда ЗИЛ не только де факто, но и де юре становится одним из крупнейших в стране и мире промышленных комплексов с множеством филиалов. Изучать процессы появления и развития филиалов в 1930-е и военные годы с помощью имеющейся стенографической документацией сложнее в силу того, что в 1930-е гг. в центре внимания совещаний стояли в основном иные вопросы (реконструкции предприятия, решения производственно-дисциплинарных проблем, организации соцсоревнований и т.п.), а стенограммы хозяйственных совещаний периода Великой отечественной войны сохранились плохо, хотя, учитывая обстоятельства того времени, большинство даже важных совещаний, вероятно, вообще не стенографировалось. Совершенно иная ситуация применительно к последующим десятилетиям.

Проиллюстрируем данный тезис рядом примеров. В начале 1970-х – начале 1980-х гг. по мере включения в состав ПО ЗИЛ новых создаваемых или старых небольших предприятий, перед руководством головного завода (соответственно, объединения<sup>300</sup>) остро стояла проблема даже не столько технического обеспечения или модернизации производств, сколько развитие управленческой и производственной культуры в филиалах, которая, судя по

---

<sup>300</sup> Во главе советских производственных объединений, как правило, стоял руководитель головного завода, совмещавший обе должности.

стенограммам дискуссий, как правило, полностью или частично не удовлетворяла «центр».

Например, в стенограмме одного из совещаний совета директоров ПО ЗИЛ 1977 г., во время которого известный организатор производства, генеральный директор П.Д. Бородин так охарактеризовал причины невыполнения производственной программы рядом филиалов. Отметив, что объединение является во многом уникальным и представляет собой почти один сплошной трехсменный конвейер, гендиректор высказал необходимость не просто совершенствовать структуру управления, но и воспитывать кадры на местах, повышать их хозяйственную культуру, учить работать в едином ритме объединения. «Ну вот возьмем опять Рославльский завод, – сказал во время обсуждения П.Д. Бородин. – Очень тяжело он рождается, как завод темповый, завод массового производства... Там они испокон веков занимались торговлей собственного оборудованного производства: яблочками, огурчиками. Да и сейчас там они еще имеют и коровок, огурчики, яблочки соленые, моченые, какие хочешь... Эту, понимаете, укоренившуюся, сложившуюся жизнь ломать и заставить человека отдавать через 1,8 минуты необходимый агрегат, который должен быть доставлен в Москву на какой-то конвейер. Это очень трудно психологически»<sup>301</sup>.

Стоит пояснить, что Рославльский район традиционно был главным образом центром сельскохозяйственного и кустарного производств, и только после Великой отечественной войны, по решению руководства страны, город стали возрождать и развивать как промышленный центр. Однако если простые, невысокотехнологичные производства, быстро прижились в Рославле, то процесс становления сложных производств, в первую очередь – создания Рославльского автоагрегатного завода – филиала ЗИЛ, происходит, судя по документам, непросто. И именно стенограммы (вкуче с устными, письменными воспоминаниями) могут помочь исследователю выявить роль и

---

<sup>301</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2144. Л. 11–12.

значение социокультурных, хозяйственно-психологических факторов в этом процессе.

Стенограммы совещаний совета директоров представляют по-своему уникальный источник, изучение которого позволяет исследовать взгляд руководства объединения на ключевые тенденции и проблемы, особенности организации производства того времени, а также выявить в том числе нормы и механизмы реализации т.н. «неписанного права», например, – систему т.н. «толкачей», которые отправлялись одним предприятием в другое и различными способами получали необходимые материалы или комплектующие. «Сколько мы содержим дармоедов, представителей заводов. Почему? – негодуя воскликнул, например, во время совещания совета директоров П.Д. Бородин. – То, что наши службы работают не четко, не дисциплинированно и безответственно. Поэтому они вынуждены всех толкачей держать. А мы должны поставить задачу перед собой в ближайшие месяцы вытеснить с завода всех толкачей, никаких представительств, все службы должны работать. Что это за разврат такой, держим по 5-6 человек. Представьте, если на ЗИЛ не поедешь, не выколотишь, то программу не выполнишь. Что это за организация работы?»<sup>302</sup>.

Иногда в производственных совещаниях участвовали представители вышестоящего руководства, в том числе Московского горкома партии, и стенограммы совещаний<sup>303</sup> раскрывают их отношение к деятельности предприятия, его руководства и сотрудников. Например, на одном из совещаний в октябре 1942 г. руководство горкома подвергло резкой критике директора предприятия, когда, несмотря на успешную эвакуацию завода в 1941 г. и максимально быструю реорганизацию производства в Москве в начале и середине 1942 г., завод не выполнил задание по выпуску ЗИС-42.

---

<sup>302</sup> Там же. Л. 21.

<sup>303</sup> Имеются в виду стенограммы партийно-хозяйственных совещаний, которые, как правило, отложились в фонде партийной организации ЗИЛ, однако встречаются и среди материалов Общего отдела в связи с их исключительно производственно-хозяйственной проблематикой.



«Руководство завода поступило подло и утверждаю опять», – заявил второй секретарь МК ВКП(б) М.Г. Попов, усмотревший причину срыва производства в головокружении от достижений в начале года. «После эвакуации, успешно проведенной, – отметил он, – после всяких раскачек, наладки хорошо пошел миномет, очень хорошо, хорошо пошли боеприпасы, снаряды, хорошо пошел автомат». А, вот, к машине ЗИС-42 для артиллерии начальники завода, по мнению М.Г. Попова, отнеслись «легкомысленно», не мобилизовав коллектив<sup>304</sup>. Здесь, кстати, стоит отметить, что, несмотря на логичное расположение стенограмм партийно-хозяйственных совещаний<sup>305</sup> в комплексе материалов партийной организации предприятия, эти документы (обладая определенной спецификой) фактически примыкают к корпусу стенограмм производственных совещаний, проводившихся администрацией завода.

Еще одной социальной группой, взгляды, менталитет которой отчасти запечатлен в стенографических документах, являются начальники подразделений предприятия и инженерно-технические работники (ИТР), активно участвовавшие в обсуждении развития завода, высказывавшие свое отношение к результатам деятельности руководства и коллектива. Словом, среднее управленческое звено, от которого во многом зависел успех реализации управленческих решений вышестоящего руководства и которое нередко лучше понимало причину производственных проблем.

В стенограммах производственных совещаний разных лет оказались зафиксированы подробные рассуждения начальников подразделений, ИТР о проблемах межзаводской кооперации, которая, по их мнению, была одной из главных проблем, о вине начальников подразделений, не решавшихся вовремя сообщить руководству завода о несоответствии плановых заданий объективным производственным возможностям цехов и не всегда

---

<sup>304</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 132. Л. 33.

<sup>305</sup> То есть совещательных мероприятий, проводившихся в рамках и по инициативе партийной организации завода (объединения), но тематически посвященных обсуждению исключительно вопросов производственно-хозяйственных.

воспринимавших проблемы новообразованных филиалов московского автозавода как свои и т.п. «Ни один начальник здесь не сказал, что у него план не реальный... – подчеркнул однажды один из выступавших на производственном совещании 1942 г., посвященном срыву выпуска оборонной продукции. – Основная причина в том, что у товарищей вредное представление считать, что это не наш конвейер, что это дополнительная канитель»<sup>306</sup>.

Еще один инженер, участник производственного совещания в начале 1940 г., к примеру, так охарактеризовал причину сбоев в производстве и дефектов продукции: «Всякому человеку мало-мальски знакомому с положением американской автомобильной промышленности, ясно, что в условиях массового производства, крупного серийного производства, пожалуй, невозможно без длительной остановки завода производить коренную ломку конструкции выпускаемых машин. Автомобильная американская промышленность идет по пути постепенного изменения конструкции машин, по пути реформирования, ежегодного внесения усовершенствований. Эта сумма усовершенствований дает возможность за 3-4 года коренным образом менять машину... А наш конструкторский отдел имеет в портфеле чертежи, имел целый ряд интересных вещей, но все это не внедрялось»<sup>307</sup>. Таким образом, по мнению, специалиста, ключевая проблема заключалась в практике скачкового, рывкообразного решения производственных задач, широко распространенной в СССР и заметно тормозившей техническое усовершенствование продукции.

Приведем пример выступления на ином аналогичном совещании 1948 г., на котором один из участников-ИТР так объяснил причину высокого объема дефектов: «Еще не было в истории случая, чтобы начальник производства или его заместитель пришли к директору завода и сказали – вот мы забраковали 4,5 тысячи тонн, из которых можно выпустить 2 тысячи

---

<sup>306</sup> Там же. Л. 12-13, 86.

<sup>307</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 462. Л. 115–116.

машин, что мы просим принести в жертву такого-то и наказать, чтобы на этом опыте научить весь аппарат, а не всемерно защищать браковщиков»<sup>308</sup>. Иными словами, именно широко распространенное «покрывательство» друг друга и даже защита провинившихся подчиненных перед дирекцией, являлось, по мнению специалиста, основной причиной брака. Для исследователей, разумеется, в данном случае ценны сведения о гуманитарных аспектах производственных проблем предприятия (объединения), которые редко фиксировались в отчетной документации и не всегда в полной мере раскрывались в управленческой документации, однако в стенограммах совещаний они нередко раскрываются очень подробно в процессе выступлений и прений.

И, наконец, еще одной социальной группой, хорошо представленной в стенограммах производственных совещаний, являются рабочие и мастера. Стенограммы позволяют не только выявить особенности взаимодействия рабочих и администрации, отношение рабочих к решению начальства, но и их видение причин проблем развития предприятия и способов решения этих проблем, мотивацию труда. К примеру, на одном из совещаний 1933 г. мастер, тов. Васильев (представитель отдела технического надзора по инструменту и абразивам) связывал невыполнение плана с отсутствием материального стимулирования: «Мы получаем голую ставку. От нас многое зависит в выполнении программы, очень много зависит, а заинтересованность какая есть? Надо поставить нас в зависимость от выполнения производственной программы»<sup>309</sup>. Многие мастера-производственники на том же совещании отмечали отсутствие должной субординации к ним со стороны коллег. «Нас не уважают, механики забирают людей и не спрашивают. Нормовики сами назначают задание», –

<sup>308</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 908. Л. 71.

<sup>309</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 362. Л. 2.

говорили они, приводя конкретные примеры и предлагая свои решения этой и иных проблем<sup>310</sup>.

Обсуждения, запечатленные в стенограммах, чаще всего были весьма острыми и активными. В выступлениях участников совещаний 1930-1940-х гг. встречались, например, подобные фразы: «ты их обжуливаешь, обвешиваешь», «вот физиономия главного металлурга», а также оригинальные предложения, исходившие от рабочих, в том числе по вопросам совершенствованию условий их труда и быта. «Для того, чтобы человек мог в 15 минут закусить, – подметил как-то один работник, – я думаю, что на каждом участке можно открыть будочку с заранее приготовленными продуктами»<sup>311</sup>.

Зачастую в стенограммах производственных совещаний можно встретить автобиографические сведения работников, а также личные оценки коллег, возможностей профессионального роста на предприятии и т.п. «На завод я пришел недавно – 15 сентября 1939 года, – рассказывал рабочий МСЦ № 4 тов. Кузнецов на одном из совещаний 1940 г. – На заводах раньше я никогда не работал, я был портным в Москвошвее. Сначала мне казалось даже страшно, я думал, что я не имею специальности ни слесаря, ни токаря, и что я не сумею ничего сделать». Но мужчину, по его дальнейшим словам, приняли на работу и благодаря желанию, творческому настрою, у него все получилось<sup>312</sup>. «Только надо уметь работать. А у нас бывает так – приходят на завод и смотрят, сколько можно заработать, а по сути дела, если честно отнестись к работе, то и здесь заработки будут хорошие и производительность труда большая»<sup>313</sup>.

Важным дополнением к корпусу стенограмм производственно-хозяйственных совещаний, которые отложились в материалах общего отдела и парткома ЗИЛ, является комплекс стенографической документации,

---

<sup>310</sup> Там же.

<sup>311</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 462. Л. 111–112, 114, 284.

<sup>312</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 523. Л. 47.

<sup>313</sup> Там же. Л. 49.

отложившейся в результате деятельности профсоюзной организации. Причем, в случае с АМО ЗИЛ материалы профкома в некоторые годы (в основном в 1930-е, 1950-е – 1970-е гг.) содержат даже больше стенограмм, чем материалы общего отдела и парткома<sup>314</sup>. Например, архивные дела, состоящие из стенограмм или включающих стенограммы, среди принятых на постоянное хранение материалах профсоюзного комитета встречаются почти по каждому году (особенно с середины 1930-х гг.).<sup>315</sup> За 1952 г. – 5 ед. хр., за 1969 и 1971 гг. – 8 ед. хр.<sup>316</sup>

Так как профсоюзные совещания советского периода в значительной степени были посвящены обсуждению хозяйственных вопросов (особенно «совещания»<sup>317</sup>, посвященные каким-либо конкретным хозяйственным проблемам<sup>318</sup>), их стенограммы могут использоваться историкам как дополнительный источник по разработке вышеуказанной проблематики.

В качестве весьма любопытного примера, приведем выдержку из стенографированной беседы И.А. Лихачева с мастерами и рабочими завода, прошедшей в рамках профсоюзной конференции по расширению ЗИС 11 апреля 1934 г. Одним из вопросов для обсуждения было качество изготавливаемых автомобилей, в том числе опытных образцов легковой автомобильной техники (ЗИС-101). Как отметил в разговоре «красный директор», легковые авто давались «... труднее чем грузовик и раза в 3 труднее. Иногда у нас [у грузовых автомобилей] шестеренки разговаривают,

<sup>314</sup> Так как материалы общего отдела ЗИЛ сохранились, согласно архивистам, хорошо, а в материалах партийной организации наличествуют в основном стенограммы ежегодных партийных конференций и наиболее важных партийных совещаний, то в делопроизводстве профкома ЗИЛ, судя по всему, в указанный период метод стенографирования (а не лишь протоколирования) применялся активнее. Однако причины этого, равно как и экстраполирование этого наблюдения является предметом дальнейшего исследования. Приложение № 11.

<sup>315</sup> Кроме 1941–1942, 1944 гг., что объяснимо военными обстоятельствами, а также 1946, 1948 и 1960 гг.

<sup>316</sup> Приложение № 11.

<sup>317</sup> Все виды мероприятий совещательного характера.

<sup>318</sup> Например, общезаводская профсоюзная конференция по расширению завода 11 апреля 1934 г. (ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 13.), совещание цеховых активов завода от 11 апреля 1936 г. о невыполнении производственной программы и новых норм выработки (ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 31); и т.п.

иногда и в части чистой окраски кузова небрежности бывают, но к легковой машине такие методы производства нельзя допускать... Если мы их [легковые автомобили] спартачим, то нас побьет весь Советский Союз»<sup>319</sup>. Эти слова примечательны тем, как точно они раскрывают различие хозяйственного подхода (причем, подхода, обусловленного не только духом времени, но и традиционными, глубинными народно-психологическими константами) к изготовлению автотехники в зависимости от ее конечных пользователей. Если грузовые ЗИСы поставлялись для рабочих нужд (в село, на строительство, в армию) и потому изготовителями допускались определенные «грубости» конструктива, то легковые ЗИС-101 предназначались в основном высшим и средним чиновникам, а потому руководство завода осознавало необходимость иного отношения к качеству продукции.

Не меньшее внимание уделялось на профсоюзных совещаниях обсуждению социально-бытовых, культурно-спортивных вопросов. Нередко именно «профсоюзные» стенограммы позволяют дополнить и, можно сказать, «оживить» сведения, содержащиеся в управленческой, отчетной, статистической документации, и раскрыть механизмы, особенности принятия решений по различным социально-бытовым вопросам на каждом историческом этапе существования предприятия: от самоорганизации коллектива, защиты прав трудящихся до вопросов питания, спортивного и культурного досуга, медицинского обслуживания, санитарно-курортного лечения сотрудников и членов их семей.

Большое внимание исследователей заслуживают стенограммы партийных заседаний, совещаний, собраний и конференций довоенного, военного и послевоенного периодов. Стенографические записи, содержащие дословную фиксацию хода мероприятий, не только содержат обширный фактический материал, но и помогают выявить характер дискуссии, палитру мнений, проследить межличностные связи, дополнить социально-бытовой

---

<sup>319</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 13. Л. 6.

облик предприятия и его коллектива на определенных этапах. В том числе стенограммы заседаний служат существенным дополнением к отчетам и протоколам заводских комиссий по партийной чистке.

Например, в стенограмме партийного актива по вопросам очередной чистки парторганизации, прошедшего 6 февраля 1936 г., в выступлениях членов комиссии и последующем обсуждении раскрываются не отраженные в протоколах и отчетах особенности процесса чистки на уровне предприятия, личный взгляд разных членов комиссии на причины исключения из партии конкретных автозаводцев и т.д. Большую роль в активизации процесса чистки на заводе им. Сталина (такое название предприятие носило в 1931-1956 гг., сокращенно – «ЗИС») в 1936 г. сыграл, согласно сообщениям руководителей комиссии, Московский городской комитет ВКП(б) «и лично Н.С. Хрущев», до вмешательства которого исключения оказались единичными<sup>320</sup>.

Причины исключения автозаводцев назывались разные: либо непролетарское происхождение, политическая неграмотность, не большевистские убеждения, либо нарушение партийной дисциплины, подделывание документов. «Подвизался такой тип Поручиков, – рассказал, к примеру, один из докладчиков. – Многие его знают по работе в УРЗИСе<sup>321</sup>. Жулик, который столько документов сделал, что, если бы мы на слово верили документам, у него все было бы в порядке»<sup>322</sup>. Кто-то из исключенных в прошлом являлся, по словам членов комиссии, участником Белого движения, придерживался меньшевистских, троцкистских взглядов. Впрочем, все приводимые в материалах о чистках данные требуют, как

---

<sup>320</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 120. Л. 2-3.

<sup>321</sup> УРЗИС – Управление по расширению Завода им. Сталина.

<sup>322</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 120. Л. 5.

отмечают исследователи, тщательной проверки с помощью других материалов<sup>323</sup>.

Многие выступления проникнуты «духом времени», идеологическими клише, раскрывают личное отношение к исключениям и последующим репрессиям. В докладах и прениях встречаются подобные фразы: «выявили каналы, по которым враждебные нам остатки классов стараются пролезть в партию», «по району очень много людей, товарищи, мы уже посадили, нечего им ходить сейчас»<sup>324</sup>. Также некоторые докладчики сетовали на практику принимать в партию «пачками по торжественным дням», усматривая в этом источник различных проблем в партийной организации<sup>325</sup>.

Кроме того, участники актива неоднократно поднимали проблему состояния партийной организации завода и цеховых партийных ячеек, приводя конкретные примеры. Докладчики отмечали низкий уровень просветительской работы в целом ряде подразделений ЗИС, низкую посещаемость партийных мероприятий, неудовлетворительную работу с «сочувствующими», слабое развитие стахановского движения в рядах партийных сотрудников завода, уклонение значительной части агитаторов от исполнения прямых обязанностей и т.д. «Большинство у нас так: уполномоченные по выписке газет, – заметил один из выступающих. – Цех имеет целый ряд уполномоченных. Прямо смех»<sup>326</sup>.

Большую ценность при изучении истории предприятия и особенно ее социально-бытовых, социально-психологических аспектов представляют стенограммы партийных отчетно-выборных конференций, в стенографических записях которых, несмотря на высокую степень официозности содержания многих выступлений, можно обнаружить нигде более не зафиксированные сведения. К примеру, 14 декабря 1973 г. на LIX

<sup>323</sup> Яров С. В. Документы о партийных «чистках» в 1920 – 30-х гг. как источник для изучения уровня политического образования коммунистов в эпоху «великого перелома» (по материалам ГАНО) // Новгородский исторический сборник. 2011. № 12 (22). С. 434.

<sup>324</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 120. Л. 8, 25.

<sup>325</sup> Там же. Л. 8.

<sup>326</sup> Там же. Л. 20.



партийной конференции ЗИЛ, директор завода и одновременно генеральный директор объединения П.Д. Бородин<sup>327</sup> в докладе сообщил о высоких потерях рабочего времени на головном заводе в зимний период от простудных заболеваний – до 1000 чел. в день (1,5% сотрудников), которые, по его мнению, были связаны прежде всего с плохой подготовкой некоторых подразделений завода к зиме. «Я как-то зашел в МСК-1<sup>328</sup>, – заметил П.В. Бородин. – Здесь работают люди на конвейере. Было в цехе очень холодно, ворота раскрыты. Я был в пальто и мне было зябко»<sup>329</sup>.

И, наконец, еще одной группой стенографических материалов исследуемого предприятия (объединения) являются стенограммы, созданные в рамках деятельности комиссий по изучению истории ЗИЛ. Можно объединить их под общим названием «**стенограммы воспоминаний**». Стоит отметить, что в отличие от стенограмм производственных, партийных, комсомольских, профсоюзных совещаний, стенограммы воспоминаний по функциональному признаку относятся не к управленческой документации, а, скорее, к материалам личного происхождения, что важно помнить при работе с ними.

Как уже отмечалось ранее, практически все стенограммы воспоминаний хронологически относятся к 1932–1937 гг., то есть ко времени работы первой комиссии (редколлегии)<sup>330</sup>. В годы деятельности второй

---

<sup>327</sup> Павел Дмитриевич Бородин (1911–1998) – государственный и общественный деятель. В 1963–1971 – директор Завода им. И.А. Лихачева, в 1971-1982 – генеральный директор Производственного объединения ЗИЛ (оставаясь одновременно на предыдущем посту, так как, по уставу ПО ЗИЛ, должность генерального директора Объединения занимал директор головного завода).

<sup>328</sup> МСК-1 – Механосборочный корпус № 1.

<sup>329</sup> ЦГА Москвы. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 1875. Л. 103.

<sup>330</sup> Впрочем, несмотря на сворачивание работы издательства ИФЗ во второй половине 1930-х гг., в частности – деятельности редколлегии по написанию истории АМО, на протяжении 1940-х гг. по инициативе партийной организации завода было проведено несколько вечеров воспоминаний (посвященных реконструкции 1930-х гг., вкладу коллектива ЗИС в победу над гитлеровской коалицией и т.д.), которые также стенографировались. Самой хронологически поздней стенограммой воспоминаний является стенографическая запись торжественного вечера, посвященного 50-летию со дня выпуска АМО-Ф-15, проведенного 28 октября 1974 г., на котором ветераны завода

комиссии (с конца 1950-х гг.) собирались, главным образом, письменные воспоминания.

Всего среди материалов комиссий по истории завода представлено около 300 документальных дел (частично или полностью состоящих из стенографических записей)<sup>331</sup>. Это в основном стенограммы вечеров воспоминаний с работниками разных подразделений, имевшими большой стаж работы на предприятии, а также интервью с бывшими руководителями и сотрудниками автозавода, которые члены редколлегии смогли собрать в процессе работы над книгой по истории завода. Интересно отметить, что материалы комиссии 1930-х гг. по истории ЗИС, в отличие от материалов большинства других заводских комиссий, хранятся не в фонде издательства «История фабрик и заводов»<sup>332</sup>, а в архивных фондах АМО ЗИЛ. Это связано, судя по всему, с тем, что сперва принятые в 1937 г. на постоянное хранение в фонд ИФЗ материалы заводской редколлегии, были затем<sup>333</sup> возвращены по запросу руководства ЗИЛ в заводской архив после возрождения работы над историей предприятия<sup>334</sup>.

Члены редколлегии, беседуя с рабочими, инженерами и руководителями, стремились получить информацию об истории предприятия с момента основания до первой реконструкции в начале 1930-х гг., но в все-таки в центре внимания в 1930-е годы был начальный этап истории завода, хронологические рамки которого можно условно обозначить концом 1915 г., когда было принято решение о создании АМО, и концом 1924 г., когда

---

поделились воспоминаниями о деятельности предприятия в начале 1920-х гг. и создании первого советского автомобиля

<sup>331</sup> ЦГА Москвы, ф. Р-415, оп. № 16–21.

<sup>332</sup> Фонд № Р-7952 ГА РФ.

<sup>333</sup> Скорее всего, в конце 1950-х гг.

<sup>334</sup> Факт нахождения, по крайней мере части, материалов редколлегии ЗИС в фонде ИФЗ подтверждает неоднократно обнаруженная нами печать издательства на ряде документов заводской комиссии. Случай возвращения материалов комиссии обратно на предприятие необычный, но по-своему облегчающий работу с данными документами.

предприятие приступило к полноценному производству автомобилей<sup>335</sup>. Поэтому стенограммы воспоминаний 1930-х гг. можно сразу определить как источник сведений по, главным образом, ранней истории предприятия.

Также, анализируя стенограммы воспоминаний, сразу можно отметить, что хотя направление бесед задавали интервьюеры, стоявшие на позициях теории классовой борьбы, марксистского подхода и искавшие от собеседников любой информации для написания «пролетарской» истории предприятия, интервьюируемые нередко отклонялись от темы, предоставляя дополнительные, порой неприглядные для большевиков сведения. Вероятно, появление в беседах подобной информации связано и с тем, что комиссия 1930-х гг., по замечанию А.В. Митрофановой, изучавшей ее деятельность, стремилась «показать все, что было», не пренебрегая получением дополнительных сведений о разнообразных аспектах истории предприятия<sup>336</sup>. Все это повышает ценность данного источника, свидетельствуя об отсутствии, по крайней мере, системной редакции.

Стенограммы воспоминаний достаточно хорошо передают ход, атмосферу дискуссии, речевые особенности и характеры ее участников, специфику видения ими процесса создания и первоначального развития предприятия. Анализируя воспоминания рабочих, можно выявить различные аспекты хозяйственной культуры того времени<sup>337</sup>, социально-психологический облик работников, их отношение к социально-политическим процессам в стране и на предприятии, к производственным трудностям, рефлексию атмосферы в коллективе, условий труда и быта, системы мотивации, оценку руководства и т.д. В воспоминаниях инженеров

<sup>335</sup> Ершова Т.В. Экономическая деятельность Рябушинских в годы Первой мировой войны (1914–1917) // Вестник Московского городского педагогического университета. 2008. № 1 (22). С. 34–44; История Московского автозавода имени И.А. Лихачева. М., 1966. 647 с.

<sup>336</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Л. 20–21.

<sup>337</sup> Важно помнить, что сама по себе хозяйственная культура, по мнению многих отечественных философов, историков, экономистов, связана с ментальными категориями человека, локальной общности или народа. Как писал некогда прот. Сергей Булгаков, «хозяйство, рассматриваемое как творчество, есть и психологический феномен, или, говоря еще определеннее, хозяйство есть явление духовной жизни» (Булгаков С.Н. Философия хозяйства. М., 1912. С. 238).

отражаются также особенности технической организации производства. Стенограммы воспоминаний бывших начальников предприятия затрагивают эти и другие аспекты истории предприятия и коллектива, но с позиции «взгляда сверху». Стенограммы интервью с руководителями запечатлели рефлексию социально-психологических особенностей создания и управления предприятием, роль межличностных отношений в организации производства, объяснение мотивов определенных решений начальства, стимулирования труда работников и т.д.

Таким образом, стенограммы воспоминаний предоставляют исследователю не только отображение руководителями и рабочими фактических событий начальной истории предприятия, но и рефлексию их по прошествии времени<sup>338</sup>. Информация, содержащаяся в стенограммах воспоминаний, позволяет глубже понять причины и взаимосвязь различных событий, явлений, раскрыть те социально-психологические аспекты создания и развития предприятия, которые недостаточно отображены в иных источниках<sup>339</sup>. А в некоторых случаях стенограммы воспоминаний, как и воспоминания в целом, становятся основным источником по истории предприятия, так как, например, документация завода 1918–1921 гг.

---

<sup>338</sup>Кодан С.В. Источники личного происхождения: понятие, место и роль в изучении истории государственно-правовых явлений // *Исторические исследования*. 2014. № 3. С. 60–93.

<sup>339</sup> Как отмечает Г.Р. Наумова, очень значимо, что «современная отечественная историческая наука обратилась и к изучению чувств и переживаний участников хозяйственного процесса. В том числе и к тому, что В.О. Ключевский называл «нравственным мотивом» или «звоном колокола» между строк купчей и закладной. Вместе с тем, приходится иметь в виду, что историческая антропология без соблюдения принципа историзма невозможна. Историческая наука находится на острие изучения многих проблем именно потому, что ученым стала ясна именно историческая изменчивость форм поведения человека, экономических привычек, возникших под влиянием неэкономических факторов, в том числе социальных, моральных, религиозных. Принцип конкретности указывает на то, что семья, род, народные верования и обряды – все это и многое другое влияют на хозяйственное поведение человека, более того, на историю власти. Очевидно, что перед историками стоит непростая задача не проецировать в прошлое самих себя, свои сегодняшние представления, не опрокидывать туда политику, а уяснить зависимость индивидуальности от времени, в которое приходится жить, от представлений, материальных условий, в первую очередь духовных и культурных контекстов» (Наумова Г.Р. *История исторической науки. Историография истории России*. В 2 ч. Часть 2: учебник для академического бакалавриата. М., 2017. С. 199–200).

сохранилась лишь фрагментарно, много потерь постигло документальный комплекс предприятия предшествующих лет, первой половины 1920-х гг. и других периодов.

Первая группа стенограмм воспоминаний, к информационному потенциалу которой мы обратимся – это записи бесед с бывшими управляющими, директорами или фактическими руководителями АМО: И.П. Трегубовым, С.О. Макаровским, В.И. Ципулиным, А.А. Адамсом и др. Данные материалы (как и стенограммы воспоминаний рабочих) использовались для создания книги по истории завода как в 1930-е, так и в к. 1950-х – нач. 1960-х гг., но избирательно по идеологическим причинам. Важно отметить, что в стенограммах бесед с руководителями интервьюеры нередко упоминали или обращались к текстам документов АМО, многие из которых не сохранились. Все выдержки из стенограмм будут приведены с сохранением оригинальной орфографии и пунктуации.

В качестве примера возьмем стенограммы бесед с И.П. Трегубовым (1874–1938), членом Правления «Товарищества на паях автомобильного московского завода АМО», одним из создателей и фактических руководителей предприятия в конце 1917 – начале 1918 гг. после отъезда из Москвы основателей и главных акционеров товарищества, членов известной предпринимательской семьи – братьев Сергея и Степана Павловичей Рябушинских. Интервью были взяты членами комиссии по истории завода в конце мая – первой половине июня 1933 и в середине 1934 гг. Информация, предоставленная И.П. Трегубовым, скорее всего, использовалась при написании истории предприятия (по крайней мере, в первой главе к книге по истории завода, написанной в 1930-е гг. Н.А. Шихеевым, есть ряд созвучных моментов и выражений<sup>340</sup>, однако ни в одном издании по истории АМО ЗИЛ стенограммы воспоминаний И.П. Трегубова или выдержки из них не

---

<sup>340</sup> Шихеев Н.А. Дореволюционное автостроение (отрывок из 1-й части книги). М., 1933. С. 16–63.

приводятся, в библиографиях не указываются, а сам интервьюируемый упоминается лишь мельком как член Правления<sup>341</sup>.

В стенограммах бесед с И.П. Трегубовым поднимается широкий круг вопросов, связанных с предысторией, созданием и первоначальным развитием предприятия. В беседах, например, становится понятным, почему братья Рябушинские пригласили И.П. Трегубова войти в состав Правления товарищества в самом начале его создания. Трегубов, как и Рябушинские, был московским купцом с крестьянскими корнями, занимался текстильным производством (Трегубов был хозяином шелкоткацкой фабрики в селе Любляны Подольского уезда<sup>342</sup>) и так же являлся старообрядцем, будучи на протяжении многих лет вместе со Степаном Рябушинским, с которым он учился в детстве одной школе, попечителем Рогожской старообрядческой общины<sup>343</sup>. По замечанию И.П. Трегубова, и инженер А.И. Кузнецов был так же приглашен Рябушинскими в состав Правления, так как являлся человеком «тоже из хлопчатобумажного мира»<sup>344</sup>.

Интервьюеры стремились, как видно из их вопросов, получить как можно больше сведений разоблачительного характера о братьях Рябушинских, их «страсти» к коммерческой наживе и «порочной» буржуазной жизни. Впрочем, в ответах И.П. Трегубова содержались не столь однозначные оценки. Купец упоминал, что Рябушинские в начале создания автозавода нередко говорили о «крупных ожидаемых барышах», надеясь на предполагаемую выгоду в 2 млн. руб.<sup>345</sup>, также описывал серую схему перепродажи земли для строительства автозавода в конце 1915 – нач. 1916 гг., на которой Рябушинские, по словам Трегубова, заработали крупную сумму<sup>346</sup>, и другие операции, с помощью которых братья хотели финансово

---

<sup>341</sup> История Московского автозавода имени И.А. Лихачева. М., 1966. С. 24, 59.

<sup>342</sup> Старообрядческий центр за Рогожской заставою. М.: НП «Рукописные памятники Древней Руси», 2012. С. 196.

<sup>343</sup> *Петров Ю.А.* Династия Рябушинских... С. 128–129.

<sup>344</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 241. Л. 1–2, 102–103.

<sup>345</sup> Там же. Л. 5.

<sup>346</sup> Там же. Л. 96.

преуспеть. В целом Трегубов полагал, что братья решили взяться за автомобильное производство прежде всего из-за честолюбия и ожидания значительного коммерческого успеха, однако в итоге растерялись, так как предприятие оказалось принципиально новым, гораздо более сложным организационно и технически, особенно в условиях военного времени, а они «были хороши на старых отцовских и прадедовских делах»<sup>347</sup>.

Личная характеристика, данная Сергею Рябушинскому, достаточно критична, и, кроме того, она раскрывает роль межличностных связей в поиске подрядчика для строительства рабочего поселка при заводе. По словам И.П. Трегубова, Сергей – «очень неглупый человек, но страшно гордый... и при том страшно скупой (одна из характерных фамильных черт фамилии Рябушинских вообще), скупой и мелочный. Его участие в деле ограничивалось лишь участием в заседании и в частности постройке рабочего поселка, которое было поручено ближайшему родственнику (женатому на сестре) академику уважаемому Станиславу Желтовскому»<sup>348</sup>.

Однако о Степане Рябушинском Трегубов отзывался в более положительном ключе и признавал за ним значимый вклад в создании АМО. Считая его «интеллектуально несколько слабее Сергея», но лучше в коммерческих делах, Трегубов отмечал, что Степан возлагал «очень большую часть забот на свои плечи, горячо принимая к сердцу все удачи и неполадки дела»<sup>349</sup>.

В беседах с И.П. Трегубовым также достаточно подробно обсуждались особенности взаимоотношения между правлением товарищества и Главным военно-техническим управлением (ГВТУ), которое в лице известного инженера, профессора, генерал-майора Г.Г. Кривошеина, заведующего строящимися автозаводами от ГВТУ, курировало создание АМО. Согласно договору, которое заключило управление с товариществом, правительство обязывалось поэтапно выдать аванс в счет будущих поставок для

<sup>347</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 241. Л. 10–12.

<sup>348</sup> Там же. Л. 17.

<sup>349</sup> Там же. Л. 18.

финансирования строительных работ и закупки оборудования за границей для АМО<sup>350</sup>. Однако выдача разных частей аванса впоследствии сильно задерживалась. Одну из причин этого, помимо напряженного финансового положения в стране, И.П. Трегубов усматривал в личной позиции и сословной неприязни Г.Г. Кривошеина, введенного по настоянию военного ведомства в состав правления АМО.

Отмечая, что генерал-майор был разорившимся дворянином Тульской губернии, И.П. Трегубов указывал, что к предпринимателям, состоявшим в правлении, он «относился с глубокозатаенным презрением, как к новым представителям буржуазии, шедшим на смену дворянским кругам» и «очень ловко умел подкладывать палки в колеса»<sup>351</sup>. В подтверждение своих слов Трегубов привел тонкий намек Кривошеина, сделанный им Степану Рябушинскому в одной из бесед второй половины 1916 г.: «Правительство знало, кому давало заказ, на то и Рябушинские, намекая этим на то, что – дескать, мы рассчитываем, что вы сами можете иметь достаточное количество собственных средств, а если не сможете их вложить, то ваше имя сумеет привлечь к вам других участников, которые не поскупятся на деньги, чтобы вывезти это дело»<sup>352</sup>.

Тогда в виду возраставшей потребности в скорейшем финансировании закупки оборудования и завершении строительства, правление неоднократно обращалось в ГВТУ с просьбой ускорить выдачу авансов и выделения валюты. Ситуация, как вспоминал Трегубов, осложнялась для Сергея и Степана Рябушинских тем, что накануне они поссорились с другими братьями, так как не ввели их в состав правления АМО, а те, взамен отказались спонсировать создание завода из средств принадлежавшего им Московского банка<sup>353</sup>.

---

<sup>350</sup> Ершова Т.В. Экономическая деятельность Рябушинских... С. 39.

<sup>351</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 241. Л. 19.

<sup>352</sup> Там же. Л. 9.

<sup>353</sup> Там же. Л. 75.



Другой иллюстрацией напряженных отношений между Г.Г. Кривошеиным и остальными членами правления, по мнению И.П. Трегубова, стал инцидент с правительственной ревизией, которая была неожиданно назначена после того, как генерал-майор, узнав, что братья Рябушинские за 3–4 тыс. руб. провели консультации с известным инженером профессором А.Н. Митинским, «усмотрел взятку и донес об этом куда следует». И хотя после обстоятельного расследования дело закрыли, но, как отмечал Трегубов, «можете представить, сколько нервов и крови стоило все это работникам, непосредственно соприкасавшимся с этим делом на АМО. Не один долгий вечер пришлось провести с чинушами, выкладывая перед ними ворох документов и докладывая подробно по каждому документу все мотивы»<sup>354</sup>.

В стенограммах бесед с И.П. Трегубовым отразились и некоторые особенности взаимоотношений руководства предприятия с поставщиками и рабочими. Снабжение, по словам Трегубова, осуществлялось как через ГВТУ, так и, в силу проблем с транспортом, дефицитом топлива и материалов, наблюдавшимися в 1916–1917 гг., через свободный рынок и спекулянтов. Последних зачисляли в служащие завода, чтобы дать бронь от призыва в действующую армию, а те взамен с помощью взяток «получали нужные им профили с заводов, а они [предприятия] давали им вагоны и доставляли [профили] в Москву»<sup>355</sup>.

Работников, по свидетельству Трегубова, нанимали разным способом. Инженеров и рабочих высокой квалификации перенимали, как правило, с других предприятий благодаря значительной разнице в зарплате (в частности, с эвакуированного из Риги Русско-Балтийского вагонного завода, часть сотрудников которого, в основном латыши, стали сотрудниками АМО<sup>356</sup>), а сезонных рабочих-крестьян набирали в основном по знакомству, личным связям, опыту предыдущего успешного сотрудничества. Как отмечал

<sup>354</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 241. Л. 13–14.

<sup>355</sup> Там же. Л. 109–110.

<sup>356</sup> *Ершова Т.В.* Экономическая деятельность Рябушинских... С. 34–44.

И.П. Трегубов, «рабочие у нас были, гл. образом владимирские и калужские. Владимирские были гл. образом плотники. Вся Финеевская волость<sup>357</sup> жила здесь. По работе народ был на два пальца. Работали лучше латышей... Рабочие знали, что их не выгонят в трудное время, а они работали хорошо»<sup>358</sup>.

Раскрывается или затрагивается в стенограммах интервью с И.П. Трегубовым и целый ряд других социально-психологических аспектов начальной истории предприятия: взаимоотношения между членами Правления (не считая Г.Г. Кривошеина), специфика принятия решений Правлением, функции и сфера ответственности других начальников предприятия, отношение руководства к рабочему движению, революционным событиям, к забастовкам и конфликтам с рабочими, к временному закрытию предприятия летом в середине 1917 г. и др. Некоторые события, упоминаемые И.П. Трегубовым, разъясняются или дополняются в стенограммах бесед с другими руководителями предприятия.

Например, в одном из интервью Трегубов сообщил, что в конце 1916 г., когда Московский банк отказывался кредитовать АМО, а перечисление правительственных авансов задерживалось, хозяева предприятия были вынуждены в целях получения оборотных средств, несмотря на урон для своей деловой репутации, приступить к закладке в Московском купеческом банке материалов и сырья для создания автомобилей. «Не с легким сердцем пошло правление на такие меры, – замечал интервьюируемый, – т.к. заклад сырых материалов для Московских коммерческих кругов было дело[м] не этичным, необычным»<sup>359</sup>.

<sup>357</sup> Значительная часть мужчин Финеевской волости, по сохранившимся источникам, в конце XIX – начале XX в. занималась отхожими промыслами (в основном плотницким трудом) или трудилась в качестве сезонных рабочих в Москве и иных близлежащих городах. См.: *Большакова Н.Б.* Финеевская волость Покровского уезда Владимирской губернии в 1917–1918 годах. М., 2004. 117 с.

<sup>358</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 241. Л. 98–99.

<sup>359</sup> Там же. Л. 8.

Свет на дальнейшую судьбу заложенных материалов (а также на утрату большого количества документов предприятия конца 1910-х – начале 1920-х гг. и отчасти культурный уровень работников предприятия первых послереволюционных лет) проливает стенограмма интервью начала 1930-х гг. с А.А. Адамсом, в 1921–1923 гг. возглавлявшим АМО, а затем ставшим известным разведчиком. «Мы узнали в конце 22 года, – сообщил Адамс, отвечая на вопрос интервьюера о заложенных в 1916 г. материалах, – что у нас на полтора млн долларов – 70 000 пудов алюминия, 22 катушки высоковольтного кабеля, вагон меди – и это при всеобщем дефиците. Выяснили, что лежит на складе госбанка. И представитель госбанка пришел, предупредил, если не заберем, то их в расход. Рылись во всех бумагах и в бухгалтерии, никто не мог сказать, когда это Рябушинский закладывал. Но на заводе была секретарша, которая все знала, так вот она и сообщила, что, кажется, Рябушинский эти материалы закладывал, а документы пошли на заворачивание селедок»<sup>360</sup>.

Вскоре, как отметил Адамс, в результате разбирательств выяснилось, что бывший заведующий комитетом профсоюза рабочих Н.А. Гаврилин со своим товарищем часть дел правления АМО (включая договоры о поставках с военным ведомством, договоры о приобретении земли и т.д.) собрали на чердак одного из зданий завода и через некоторое время стали использовать в бытовых целях, в том числе для заворачивания малосольных селедок, привозившихся на предприятие<sup>361</sup>. Получить заложенные материалы обратно на завод удалось только, когда помощник директора на встрече с управляющим Госбанком смог, по словам А.А. Адамса, добиться «за какую-то мзду, что нам дали возможность вычитать из книги записей какие-то материалы»<sup>362</sup>.

Среди стенограмм интервью с инженерами, стенограммы воспоминаний о начальном периоде работы АМО немногочисленны. Чаще

<sup>360</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 1. Л. 44–45.

<sup>361</sup> Там же. Л. 33.

<sup>362</sup> Там же. Л. 45.

встречаются воспоминания о производственно-техническом развитии предприятия во второй половине 1920-х гг., о периоде первой реконструкции предприятия начала 1930-х гг., об эвакуации и реорганизации производства во время ВОВ. Впрочем, некоторые стенограммы бесед затрагивают и начальную историю предприятия.

Например, в записанной в июле 1935 г. стенограмме интервью с М.В. Пиолунковским, который в 1918–1921 гг. занимал должность главного инженера завода, затрагиваются различные аспекты истории предприятия тех лет. Ключевой темой в интервью была инженерно-техническая сторона развития АМО в первые послереволюционные годы, в том числе роль личностного фактора в этом процессе. Вспоминая, к примеру, разработку и создание первых моторов в начале 1920-х гг., Пиолунковский заметил, что ввиду низкой квалификации многих работников, оставшихся или недавно прибывших на АМО, он один раз, лично контролируя процесс изготовления комплектующих и сборки, «76 часов не выходил с завода, не спал, потому что боялся, что кто-нибудь испортит»<sup>363</sup>.

Также в интервью М.В. Пиолунковский приводит свои впечатления об общей атмосфере на предприятии тех лет, о политических настроениях рабочих и служащих. По его словам, в конце 1917 – начале 1918 гг. работники завода, в том числе служащие и инженеры, разделились на два лагеря: лояльные к большевикам и считавшие, что необходимо бойкотировать работу.

Дополнительные штрихи к социальному, политическому и психологическому портрету работников АМО рубежа 1910-х – 1920-х гг. (и коллектива в целом) обнаруживаются в стенограмме беседы 1933 г. с инженером-реэмигрантом – А. Бабичем. Как известно, в 1921–1922 гг. в РСФСР прибыла группа инженеров и рабочих, которые до этого в разное время эмигрировали из России в США<sup>364</sup>. Немало из них, работая на

---

<sup>363</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 202. Л. 10.

<sup>364</sup> *Святенко Ф.* Завод «АМО». Рабочие о старом и новом быте. М., 1929. С. 13–14.

американских промышленных предприятиях, получили большой инженерный и производственный опыт и стали высококлассными специалистами, в том числе в области автомобилестроения. Однако промышленный спад в США 1920–1923 гг., потеря частью эмигрантов работы, побудила их вернуться в Россию, испытывавшую острую нехватку высококвалифицированных инженеров и рабочих. А. Бабич оказался одним из них.

По свидетельству Бабича, большинство реэмигрантов, прибывших на АМО, были выходцами из западных губерний бывшей Российской империи<sup>365</sup>. Это согласуется с научными данными об эмиграции из России, согласно которым подавляющее количество выехавших в конце XIX – начале XX вв. в США оказались выходцами из западных окраин и принадлежали к различным национальным меньшинствам: еврейскому, польскому, литовскому, латышскому и т.д.<sup>366</sup>. А. Бабич в беседе также заметил, что из числа прибывших в Россию «политически убежденных» насчитывалось лишь 5-10%, а остальные, по его мнению, приехали главным образом из-за безработицы в США<sup>367</sup>.

Как сообщает Бабич, на АМО были приняты, в том числе на руководящие должности, в основном квалифицированные и лояльные к большевикам реэмигранты, однако многие из них в скором времени «стали быстро удирать с завода», ища подработку на стороне. Одну из главных причин этого инженер усматривал в неприятии местными рабочими вернувшихся из США. «Все приезжие реэмигранты, – замечал А. Бабич, – внешне были хорошо одеты, что давало повод к плохому отношению к ним со стороны рабочих. У них не было других костюмов (то есть худших) и

---

<sup>365</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 1. Л. 47–48.

<sup>366</sup> Сёмочкина Е.И. Периодизация истории российской эмиграции // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2007. № 24 (96). С. 29.

<sup>367</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 1. Л. 47–48.

первое время они действительно резко отличались от наших»<sup>368</sup>. При этом, интервьюируемый подчеркнул, что внешний вид советских рабочих, особенно женского пола, произвел на реэмигрантов тяжелое впечатление. «В это время стремление «орабочиться», – отметил Бабич, – доходило до полного извращения в отношении костюма. Женщины ходили в сапогах и черных блузах. Смотреть на них тошнило»<sup>369</sup>.

Информацию, содержащуюся в стенограммах бесед с руководителями, инженерами и служащими предприятия, во многом дополняют стенограммы интервью и вечеров воспоминаний старых кадровых рабочих АМО, которые давали собственные оценки и объяснения различным событиям и явлениям в истории предприятия. К примеру, на вечере воспоминаний рабочих Прессового цеха, проведенного 29 ноября 1932 г., был поднят вопрос о причинах, побудивших А.А. Адамса и других реэмигрантов, вошедших в администрацию, закрыть в 1921 г. завод на две недели и уволить за это время более половины работников.

По мнению некоторых рабочих, «американцы» решились на такой шаг, чтобы очистить завод «от скверны, что воровала много» и от множества «случайных» людей, которые, пользуясь дефицитом рабочей силы во время Первой Мировой и Гражданской войн, работали на автозаводе без соответствующей подготовки, квалификации и негативно влияли на производственный процесс. Такие люди, как заметил один из выступавших, «приспособились, потому что империалистическая война научила. Во время войны взяли всех, а потом работать стало некому. Стали из деревни привлекать работать на оборону. Поэтому ребята, когда регистрировались, так хоть они не видали завода и города, а пишут – слесарь или токарь. Раз в карточку записали его, записали в часть, а он слесарем числится и пошлют его на производство. Вот все эти слесаря и пришли сюда же, они разобрали рессоры и машины, которые требуют небольшого ремонта. Переторопили

---

<sup>368</sup> Там же. Л. 57.

<sup>369</sup> Там же.

ножи на косыри». Мотивы таких действий, по словам рабочих, зиждились в крестьянском хозяйственном менталитете: «для деревни все сгодится и для дома пригодится и для печей и т.д.»<sup>370</sup>.

Дополняют социально-психологический облик «случайных» рабочих другие выступления и стенограммы вечеров воспоминаний рабочих иных подразделений завода. Например, на вечере воспоминаний сотрудников Механико-сборочного отдела, проведенном 5 декабря 1932 г., старые кадровики отмечали, что, хотя «случайных» деревенских рабочих в годы военного коммунизма местные власти принуждали к труду на АМО, многие сбегали обратно и продолжали крестьянствовать. Один из выступающих упомянул, что деревенские тогда «день, два поработают – в деревню уходят, из деревни [их] пришлют опять. Он снова несколько дней поработает. И вот такое перекачивание было»<sup>371</sup>.

Нередко в диалогах интервьюеров с рабочими можно найти информацию не только о социально-экономических, но и социально-психологических мотивах возвращения в деревню многих рабочих в те годы. Например, на вечере воспоминаний бригады рабочих литейно-ковкого чугуна, проведенном 15 октября 1933 г., интервьюер поинтересовался, тяжелее ли было трудиться деревенским на заводе, чем на земле. Рабочие, в массе своей тоже крестьяне по происхождению, ответили однозначно: «тяжелее. Там ведь воздух»<sup>372</sup>.

В воспоминаниях рабочие непременно затрагивали условия труда и быта в первые послереволюционные годы. К примеру, один из участников вечера воспоминаний рабочих Отдела главного механика, проведенного 4 января 1933 г., рассказывал, что питание весной 1918 г. стало резко ухудшаться, кормили кониной, а сама столовая расположилась в пожарной будке. Типичный день рабочего АМО, по его словам, был тогда примерно таким: «утром придешь, слушаешь новости, а в обед придешь к обеду

<sup>370</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 2. Л. 1–2.

<sup>371</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 16. Л. 4–5.

<sup>372</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 3. Л. 8.

готовишься. На обязанности Карманова лежало снабжать нас хлебом, а хлеба получали одну восьмую, а бывало и так, что вместо хлеба принесут овса, разделят его по кучкам, а то и семечек принесут и давай лузгать семечки вместо хлеба. Настроение было такое тогда, что по существу серьезной работы никто не спрашивал»<sup>373</sup>.

Некоторые рабочие, участвовавшие в рейдах по конфискации имущества в 1918–1919 гг., на вечерах отмечали, что, несмотря на плохие жилищные условия большинства рабочих АМО, многие не переселялись в конфискованные особняки и квартиры по настоянию жен. Один из рабочих, занимавшихся расселением заводчан в конфискованное жилье, вспоминал: «Уговоришь кого-либо, кажется соглашаются. Приедит, посмотрит квартиру: ну я, говорит, с бабой поговорю, тогда и зайдем. А баба как узнает раскритичится чтобы я да чужое добро брала – никогда. Ну так баба и говорит. А там в это время все раскрадывали»<sup>374</sup>.

На вечерах воспоминаний интервьюеры задавали вопросы и об общей атмосфере на предприятии тех лет, о внутривластной борьбе, о партийной ячейке и ее общих собраниях. Рабочие, отвечая, не скрывали, что внутри коллектива предприятия и заводской ячейки в конце 1910-х – начале 1920-х гг. было множество проблем, а идейность коллектива оставляла желать лучшего. Например, рабочие Отдела главного механика вспоминали, что вскоре после восстания Чехословацкого корпуса в июне 1918 г. завод получил задание выделить 44 добровольца на фронт. Для этого отдельно были проведены собрания рабочих и служащих. Некоторые вызвались сами, однако около половины пришлось выдвигать ультимативно, при этом, по словам рабочих, многие всячески пытались уклониться, ссылаясь на болезни, многодетность и т.п.<sup>375</sup>.

Говоря о политических настроениях рабочих в первые послереволюционные годы, рабочие отмечали, что настроенных против

<sup>373</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 14. Л. 5.

<sup>374</sup> Там же. Л. 7.

<sup>375</sup> Там же. Л. 5.



большевиков было заметно больше, чем поддерживавших их. Общие собрания ячейки, по словам одного из выступавших, проходили тогда так: «многие говорили, что наша интернациональная меньшевистская организация правильно действует, а большевики – это сволочи. А большевики кричали против них, что это контрреволюция, что они ведут за буржуазию, а мы мол, правильно ведем. Бывало на собраниях только и слышишь это»<sup>376</sup>. На вопросы о том, критиковали ли интервьюируемые большевиков в те годы, некоторые рабочие отвечали прямо: «ругали». Правда, стенограмма одного из вечеров воспоминаний – рабочих Механико-сборочного отдела неожиданно на этом моменте обрывается<sup>377</sup>. Не исключено, что в силу неприглядности сведений для интервьюеров дальнейший ход беседы не стенографировался.

Приведенных выше выдержек из стенограмм как совещаний, так и воспоминаний представляется вполне достаточным, чтобы продемонстрировать высокий информационный потенциал данного источника, особенно в плане сведений социо-гуманитарного характера. Стенограммы совещаний, а также индивидуальных и коллективных интервью содержат не только обширный фактический материал, но и рефлексию тремя основными социальными группами (руководителями и организаторами производства, инженерами и служащими, рабочими) особенностей создания и развития предприятия, оценку ими различных событий и явлений. Говоря словами И.Д. Ковальченко, в стенограммах скрыт материал для изучения проявлений в истории предприятия (да и в целом – отечественной экономической истории) сознательного (рационально-идеологического) и стихийного (ментально-психологического), для исследований проблем толпы, ее масс, вождей, героев (тех же, – как отмечал академик, – активных участников производственных совещаний)<sup>378</sup> и т.п.

---

<sup>376</sup> Там же. Л. 6.

<sup>377</sup> ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 16. Л. 5.

<sup>378</sup> Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования. 2-е изд., доп. М., 2003. С. 473, 475.

Если упомянутые в предыдущем параграфе разновидности организационно-распорядительной и информационно-справочной (а также планово-отчетной, статистической) документации могут, образно говоря, создать «скелет» жизненного пути предприятия (объединения) в отдельные периоды или на протяжении всей его истории, то тщательное изучение стенографической документации (и отчасти мемуаров, материалов устной истории, о чем пойдет речь далее) позволяет исследователю реконструировать «живую ткань» исторического процесса, понять мотивы и взгляды организаторов и участников производственного процесса, уяснить то, что в иных документах оставалось, как правило, «за скобками»<sup>379</sup>. А в отдельных случаях, как было показано на примере ранней истории ЗИЛ, стенограммы могут стать важным компенсаторным источником.

Исследователю важно помнить, что приступать к анализу различных групп стенографических материалов необходимо только после изучения других источников и определения проблемного поля. Так как пласт стенографических материалов АМО ЗИЛ очень велик (что встречается не столь часто, в основном в случае с крупными, старыми и известными предприятиями) провести тотальное обследование стенографических записей очень сложно. Поэтому стоит сконцентрироваться на том, как конкретные проблемы, сюжеты заводской истории раскрываются в стенографической документации, как отображаются в ней взгляды основных социальных групп на события и явления жизни завода (объединения) и т.д. То есть прежде всего использовать проблемный метод.

Стенограммы являются по-своему уникальным источником, органично соединяющим в себе черты объективности и субъективности. В отличие от мемуаров, авторская информация в стенограммах впоследствии авторами не редактировалась, а, как известно, именно в устной речи спикеры могут

---

<sup>379</sup> То, что В. О. Ключевский называл «нравственным мотивом» или «звоном колокола» между строк купчей и закладной (*Наумова Г.Р.* История исторической науки. Историография истории России. В 2 ч. Часть 2: учебник для академического бакалавриата. М., 2017. С. 199–200).

раскрыть в большей степени свои представления, невольно упомянуть факты, о которых никогда бы не написали. С другой стороны, к фактической стороне (точность которой вследствие особенностей памяти спикера, отсутствия предварительной подготовки и т.д. может быть разной) содержащейся в стенограммах информации исследователь должен относиться критично, каждый факт тщательно проверяя с помощью сравнительного метода с данными других источников.

Тем не менее, стенограммы ценны даже не столько как фактический источник (хотя он в этом смысле очень богат), сколько как источник социально-психологический, гуманитарный. Вне зависимости от того, хронологически точен ли, к примеру, рабочий (пришедший из деревни) в рассказе о начале деятельности большевистской ячейки на своем заводе, анализируя его речь мы можем в той или иной степени определить его (а изучая выступления других «коллег по цеху» – в целом всей социальной группы рабочих из крестьян) отношение к большевикам в определенный отрезок времени, оценку деятельности прежней / новой администрации и т.п. При этом исследователю стоит максимально использовать биографический метод (особенно, работая с выступлениями руководителей и известных сотрудников предприятия), который поможет наиболее полно реконструировать социально-психологический облик конкретной исторической персоны и лучше понять ее зафиксированные высказывания.

Говоря о потенциале стенограмм для изучения истории становления и развития производственных объединений, следует заключить, что при наличии достаточного количества стенографических записей производственных, партийно-хозяйственных совещаний, заседаний совета директоров (а также совещаний вышестоящего руководства, на которых обсуждались вопросы создания и развития объединения) стенограммы будут являться одним из ключевых источников, без привлечения которых в раскрыть гуманитарные аспекты (которые нередко были определяющими) возникновения и деятельности сложных промышленных объектов крайне

сложно. Этот вывод касается, в том числе, и изучения истории труда, истории трудовых отношений, этики труда.

## ГЛАВА IV. МАССОВЫЕ ИСТОЧНИКИ О СОЦИАЛЬНЫХ ПАРАМЕТРАХ ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА АМО ЗИЛ

### 4.1. Отчетно-статистические материалы и документы личного учёта о параметрах трудового коллектива предприятия

Следующей разновидностью управленческой документации предприятия, которую стоит рассмотреть отдельно, является широкий круг отчетно-статистических материалов и прежде всего документации кадрового учета как источника социальной и индивидуальной информации, так сказать «по умолчанию»<sup>380</sup>.

Говоря о фабрично-заводской отчетности и статистике главным образом советского периода, можно сразу же заметить, что если в процессе изучения формирования заводской инфраструктуры, производственно-экономического, технического, финансового развития предприятия планово-отчетная, статистическая документация чрезвычайно важны для историка как опорные источники, позволяющие реконструировать «скелет» исторического пути исследуемого объекта, то в процессе изучения социальных и особенно гуманитарных аспектов жизнедеятельности предприятия данная разновидность не является ключевой по значимости и информативности. В то же время пренебрегать ею нельзя.

Приступая к изучению истории предприятия как социального явления именно **статистические и отчетные материалы** (в первую очередь ежегодные отчеты предприятий и объяснительные записки к ним как документы с наибольшим уровнем обобщения<sup>381</sup>, отчеты и статистические сводки о социальном развитии предприятия, отчеты профкома и т.п.)

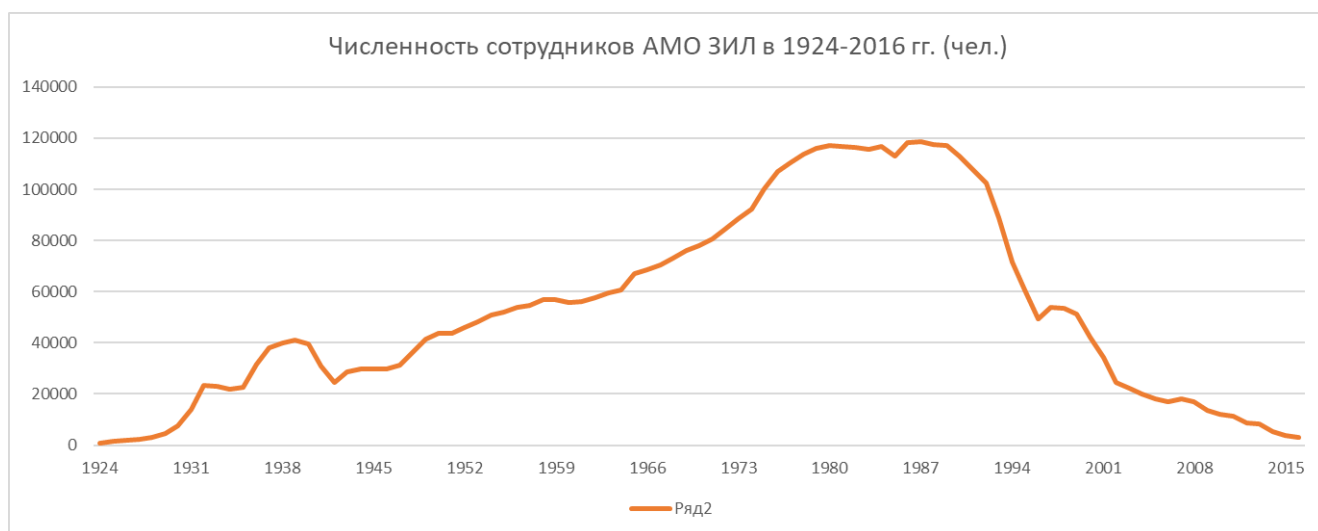
---

<sup>380</sup> Документоведы обычно причисляют к данной разновидности управленческой документации плановую документацию, тесно связанную функционально с отчетной и статистической. Однако на плановых документах мы отдельно останавливаться не станем, так как она малоинформативна в интересующем нас ракурсе.

<sup>381</sup> Источниковедение истории СССР... С. 406.

позволят не только воссоздать внешний контур формирования и развития заводского социума, но и при последующем сравнительном анализе данных дадут возможность выявить определенные тенденции в жизнедеятельности коллектива на разных этапах.

Простой пример: можно получить из архивной документации или из опубликованных данных<sup>382</sup> сведения об изменении численности сотрудников АМО ЗИЛ на протяжении всего или большей части его жизненного цикла. На основе полученных данных в программе Excel удобно создать график с соответствующими обозначениями (образец помещен ниже). Анализируя кривую, исследователь определит хронологические рамки колебаний в сторону уменьшения и увеличения. Каждому колебанию (особенно резкому и длительному) с помощью привлечения дополнительных источников (годовых отчетов предприятия и всей связанной с ними документации, аналитических записок, протоколов и стенограмм заседаний администрации, парткома и т.п.) можно дать развернутое пояснение с указанием причин и последствий изменения численности коллектива.



К примеру, с 1979 по 1990 г. количество сотрудников ПО ЗИЛ достигло пиковых значений и устойчиво превышало отметку в 110 тыс. чел. Однако фактически дальнейший рост коллектива прекратился, а в рамках указанного хронологического отрезка случались и отрицательные колебания его

<sup>382</sup> Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах Т. 3... С. 519-521.

численности. Свет на причину возникновения данной ситуации может пролить итоговая отчетная документация вкупе с дополнительными материалами заводского фонда. Исходя из ежегодных отчетов, начиная уже с 1970-х гг. завод им. И.А. Лихачева (ПО ЗИЛ) стал все больше сталкиваться с возрастающим дефицитом рабочей силы, который, в свою очередь, во многом был вызван очередной демографической ямой, возникшей вследствие прямых и косвенных человеческих утрат СССР в годы Второй мировой войны. Особенно сильно дефицит рабочих рук ощущался в Москве.

Интересно отметить, что, по документам заводской отчетности, небольшой рост в указанный период оказался возможен только лишь за счет вхождения в состав ПО ЗИЛ новых филиалов и широкого привлечения временных рабочих. Но даже это не всегда спасало ситуацию. Например, согласно итоговому отчету 1982 г., за указанный год из предприятий объединения уволилось **33103** чел., в том числе постоянных рабочих 13579 чел. (в частности, из них по собственному желанию уволились 6818 чел., перешли на другие предприятия – 388 чел., на учебу в армию и на пенсию ушли 2486, выехали из Москвы – 583 чел., уволены за нарушение трудовой дисциплины 1342 чел.) и 19524 чел. временных рабочих. В то же время на работу было принято **31465** чел. (из них на постоянную из них – 11797 чел., в том числе с лимитной пропиской – 4928 чел., а также временных рабочих – 19668 чел.)<sup>383</sup>.

Анализируя эти данные, можно подчеркнуть следующее. Во-первых, количество трудоустроенных в ПО ЗИЛ было меньше уволенных на 5%, что только усиливало нагрузку на коллектив в условиях не прекращавшегося роста производства. Во-вторых, налицо значительная текучесть кадров. 28% постоянных и временных сотрудников, трудившихся в ПО ЗИЛ на начало 1982 г., в течение 12 месяцев уволилось. То есть, в течение года больше, чем каждый четвертый сотрудник по разным причинам покинул объединение, что не могло негативно не отразиться на его деятельности в целом. В-

---

<sup>383</sup> ЦГА Москвы. Р-415. Оп. 10. Д. 127. Л. 96.

третьих, очевидно доминирование в численности принятых и уволенных сотрудниках доли временных (сезонных) и, как правило, низкоквалифицированных, низко мотивированных трудиться на предприятии долго или просто состоявших на учете в наркологических диспансерах работников – 58,9% и 62,5% соответственно.

И, наконец, в-четвертых, примечательно, что около половины принимаемых на постоянную работу были т.н. «лимитчиками», которых временно расселяли по лимитной прописке в общежития московских заводов ЗИЛ<sup>384</sup>, что давало право лимитчикам впоследствии получить квартиру и остаться в Москве. Однако после получения собственного жилья немалая часть «зиловских лимитчиков» тут же переходила работать на менее «грязные» и более высокооплачиваемые производства<sup>385</sup>, что только усугубляло кадровую проблему на ЗИЛе<sup>386</sup>. В 1970-х – 1980-х гг. из-за хронической проблемы «лимитчиков», которая особо ярко проявлялась на головном заводе ЗИЛ в силу масштабности предприятия, среди населения Москвы появились негласные аналоги аббревиатуры ЗИЛ: «завод измученных лимитчиков» или «зона измученного лимита».

Именно в отчетной и статистической документации наиболее всесторонне раскрывается общая картина социальной сферы предприятия (объединения) в определенный исторический момент или период. Статистические материалы представляют в концентрированном виде основные параметры развития социальной сферы, а отчетные материалы их дополняют, так как содержат в той или иной мере аналитику. И, хотя в них практически нет «живых», частных сведений «повседневности» той самой социальной сферы предприятия, однако общие очертания и общие тенденции

<sup>384</sup> Как правило, со стесненными жилищными условиями.

<sup>385</sup> Горлов В.Н. Московские лимитчики 1960-х – 1980-х гг. как особая категория жителей столицы // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2018. № 1. С. 74.

<sup>386</sup> По словам самих же авторов годового отчета, несмотря на разнообразные усилия администрации ПО ЗИЛ по поиску и закреплению кадров, «привлечение рабочих из других областей страны с каждым годом осложняется в связи с дефицитом трудовых ресурсов» (ЦГА Москвы. Ф. Р-415. Оп. 10. Д. 127. Л. 96).



ее развития легче всего воссоздать, опираясь на отчетно-статистические документы. Кроме того, в силу многократной верификации данных и непубличности в период создания (материалы предприятий предназначались для служебного пользования, в отличие от официальных, публичных отчетов и статистических сборников) фабрично-заводские отчетно-статистические материалы (в особенности основная часть годовых отчетов предприятий) представляют, по мнению историков, один из самых надежных источников информации<sup>387</sup>.

Приведем несколько иллюстраций разного времени. В одном из статистических отчетов завода начала 1930-х гг. за очередной квартал присутствуют сведения о текучке кадров за отчетный период на ЗИС. Среди большинства уволившихся, как указано в графе, вследствие «плохих жилищно-бытовых условий» упоминаются 13 рабочих, покинувших завод из-за сезонных работ «в своем хозяйстве и колхозе», что являлось остаточными проявлениями распространенной в России XIX – начала XX в. практики отходничества и сохранения связей с деревней, с которыми власти активно боролись в 1920-е и 1930-е гг.

Или, например, дабы представить общую картину социальной сферы ПО ЗИЛ на излете советского периода, можно привести некоторые данные из годового отчета 1988 г. На тот момент жилищный фонд объединения (прежде всего головного предприятия), согласно документу, составлял 1,7 млн кв. м., из которых примерно 10% – общежития (176 тыс. кв. м.), а остальная часть – многоквартирные дома. Общая численность проживающих на данных площадях составляла 197745 чел., в общежитиях – 25453 чел. В 1988 г. 3161 семья получила квартиру. В 97 детсадах, возведенных за счет ЗИЛ, обучалось и воспитывалось 22264 ребенка. На загородных дачах за 12 месяцев

---

<sup>387</sup> *Корнаковский И.Л.* Статистические источники по истории промышленных предприятий. // Актуальные проблемы истории рабочего класса автономных республик РСФСР. Чебоксары, 1978. С. 68–69; *Лисовина А.П.* К изучению закономерностей возникновения и эволюции годового отчета социалистического промышленного предприятия (30-50-е годы) // Проблемы источниковедения истории СССР и специальных исторических дисциплин. Статьи и материалы. М., 1984. С. 130–137; и др.

побывало 3284 ребенка, а в домах отдыха отдохнуло 16,3 тыс. чел. Путевки в профилактории за год получили 4656 чел., туристические путевки – 10041 чел., а в целом отдохнули по путевкам 38822 чел. Также объединению принадлежало 9 подсобных сельских хозяйств (общей площадью 9714 га.). Реализация мяса на одного работника составляла 8 кг, овощей – 1,9 кг. поголовье крупного рогатого скота на тот момент насчитывало 1820 голов, свиней – 3970. За указанный год на подсобных хозяйствах ЗИЛ «было собрано 6025 тонн зерна, 780 тонн картофеля, 263 тонны молока»<sup>388</sup>.

Вслед за отчетно-статистическими материалами взгляд исследователя, несомненно, должен остановиться на кадровой учетной документации, включающей прежде всего **личные дела и личные учетные карточки**. Личные дела могут включать широкий круг документов, содержащих основную биографическую информацию о сотруднике (начиная от автобиографии, личной учетной карточки, нередко вкладывавшейся в дело, данных об образовании и квалификации) и ключевые сведения о трудовой деятельности. Образец типового личного дела сотрудника ЗИЛ конца 1930-х гг. с основными его составляющими помещен в приложение<sup>389</sup>. Личные дела, хранящиеся в заводском архиве, на данный момент не фондированы и не систематизированы, однако после визуального ознакомления со стеллажами, в которых личные дела располагаются, можно отметить, что, судя по относительно небольшим объемам материалов, сохранились далеко не все из них<sup>390</sup>.

Наиболее ранние личные дела (уволенных до начала 1930-х гг.), вероятно, были ликвидированы по истечении срока хранения или же частично погибли во время эвакуации архива предприятия в 1941 г. Сколько сохранилось дел сотрудников, уволенных в более поздние годы вплоть до

---

<sup>388</sup> Архив АМО ЗИЛ. Объяснительная записка к годовому отчету по основной деятельности за 1988 год. Л. 159–164.

<sup>389</sup> Приложение № 7.

<sup>390</sup> Личные дела руководителей предприятия должны храниться в архивных фондах органов и организаций, которым был подведомственен ЗИЛ в разное время. Однако доступ к большинству пока еще ограничен сроком хранения персональных данных.

2010 гг.<sup>391</sup> и по какому принципу отбирались или не сохранялись материалы по отдельным лицам, все это может выявить только отдельное исследование.

В результате произвольно выбранных и осмотренных с точки зрения структуры и информационного потенциала отдельных личных дел 1940-х, 1960-х, 2000-х гг. нами были сделаны некоторые наблюдения, которые могут быть подтверждены или скорректированы после специального изучения этих материалов. Вот примерная структура личных дел сотрудников на разных этапах:

#### 1940-е гг.

1. Личный листок по учету кадров с дополнениями.
2. Список мест работы и должности
3. Направления и справки
4. Автобиография

#### 1960-е гг.

1. Личная карточка и фотография
2. Личный листок по учету кадров и дополнение к нему
3. Выполняемая работа с начала трудовой деятельности
4. Автобиография (иногда более ранние и более поздние – более подробные автобиографии. Спрашивалось о пребывании в оккупации.
5. Материалы об аттестации
5. Характеристика
6. Распоряжения, заявления и т.д., относящиеся к данному сотруднику
7. Опись документов личного дела.

#### 2000-е гг.

1. Личная карточка работника (общие сведения) в том числе об условиях труда

---

<sup>391</sup> Впрочем, значительная часть документации по личному составу до сих пор находится в административном корпусе АМО ЗИЛ и не передана в заводской архив.

2. Трудовой договор
3. Допсоглашения к трудовому договору.
5. Заявления и иные документы.

Наибольшее количество документов в личных делах зафиксировано нами в материалах 1960-х гг., а наименьшее в материалах последних лет деятельности АМО ЗИЛ. Впрочем, материалы 1940-х гг. также неодинаковы по комплектности: во многих просмотренных делах отсутствовали автобиографии, характеристики и др. Полноту материалов послевоенного периода отчасти можно объяснить тем, что делопроизводство и архивное дело на предприятии находилось в достаточно хорошем состоянии, чего не скажешь о 1920-х – 1930-х, годах Великой отечественной войны (когда к тому же были велики документальные потери) и, тем более, о последнем периоде в деятельности предприятия. Более того, сотрудники заводского архива в устных разговорах отмечали, что «в последнее время» из-за «развала работы» и других причин при заполнении личных карточек и иных документов нередко допускались многочисленные ошибки.

Бросается в глаза отсутствие не только характеристик, но и автобиографий в просмотренных нами личных делах 2000-х гг., что сужает информационный потенциал материалов этого времени. Интересно отметить, что автобиографии 1960-х гг. даже более подробны, чем автобиографии рубежа 1930-х – 1940-х гг. В послевоенных автобиографиях нам встречались упоминания о пребывании / не пребывании на оккупированных территориях во время Великой отечественной войны, и иные сведения, которые, судя по всему, были обязаны предоставлять поступающие на предприятие.

Теперь несколько слов об иной форме кадрового учета – личной учетной карточке. На этот вид массовых источников, в том числе как источник по истории рабочего движения историки обратили внимание

давно<sup>392</sup>. В то же время нельзя сказать о его хорошей разработанности. Во многом потому, что его использование – задача крайне трудоемкая (особенно, если речь идет о крупных предприятиях, например, на заводе «Серп и молот» уже в 1970-е гг. исследователи насчитывали до 125 тыс. личных дел и карточек<sup>393</sup>) с учетом отбора, обработки и анализа через количественные методы огромного массива информации.

В архиве АМО ЗИЛ учетных карточек значительно больше, чем личных дел. Основная часть существовавших личных карточек, судя по всему, сохранилась и пока доступна исследователю. Хотя, как мы уже упоминали, неблагоприятные условия хранения документов, неоднократные передислокации архива головного предприятия, сокращение штата сотрудников, а также окончание, согласно закону, срока хранения (75 лет) части документов по личному составу – всё это вызывает тревогу за судьбу комплекса учетной кадровой документации. Например, в 2022 г. заканчивается срок обязательного хранения документации по личному составу, в том числе личных учетных карточек, уволенных в 1947 г. Соответственно, сотрудники заводского архива имеют право (хотя и вряд ли пока им воспользуются в силу разных причин) утилизировать все личные учетные карточки, начиная с самых ранних (1930-е гг.) по 1947 год, а это десятки тысяч документов (а с учетом личных карточек последующего периода, это сотни тысяч ценнейших материалов).

Форма личных учетных карточек в советском делопроизводстве постепенно эволюционировала, причем, в сторону унифицированности и упрощения сбора данных. Если в формуляре ранних карточек 1920-х – 1930-х гг. выпуска (ф. № 1020) содержатся вопросы о связях с деревней, о службе в

---

<sup>392</sup> Корнаковский И.Л., Славко Т.И. Методика разработки учетных карточек рабочих и служащих промышленных предприятий (На примере завода «Серп и молот») // Источниковедение истории советского общества. Вып. III. М., 1978. С. 76–113; Лисовина А.П. О значении и особенностях критического анализа годовых отчетов промышленных предприятий как исторического источника. // Археографический ежегодник, 1970. М., 1971. С. 185–194.

<sup>393</sup> Корнаковский И.Л., Славко Т.И. Методика разработки... С. 87.

частях Белой армии, о социальном происхождении и трудовой деятельности (в том числе до 1917 г.) автора карточки и его родителей, об участии в наемном труде, то в формулярах личных карточках 1950-х (ф. 130-у-5) и последующего периода (ф. Т-2) все политические и социальные вопросы (кроме партийности, службы в армии и участия в профсоюзах), к сожалению для исследователя, были исключены. Это, впрочем, не умаляет ценности сведений первичных учетных документов второй половины XX в., хотя важно понимать, что информационный потенциал карточек более раннего времени существенно больше.

Для того, чтобы продемонстрировать некоторые возможности этого источника, с помощью метода удобной выборки мы отобрали данные из 100<sup>394</sup> следующих друг за другом личных учетных карточек уволенных сотрудников в 1930-е гг. и в систематизированном виде разместили в виде таблицы программы Excel. Пример того, как можно работать с этой базой данных, мы поместили в приложении № 12.

### *Фрагмент полученной таблицы в Excel*

ФИО	Пол	Год рождения	Происхождение	Образование	Национальность	Служил ли в Белой армии	Судимость	Партийность
Мавренков Петр Игнатьевич	м	1913	из рабочих	7 классов	русский	нет	нет	да
Маврин Александр Иванович	м	1914	из мещан	5 классов	русский	нет	нет	нет
Маврентова Мария Федоровна	ж	1912	из крестьян	нет	мордвин	нет	нет	нет
Маврин Василий Петрович	м	1912	из крестьян	5 классов	русский	нет	нет	нет
Маврина Александра Ильинична	ж	1913	из крестьян	4 класса	русский	нет	нет	нет
Маврина Варвара Ульяновна	ж	1904	из крестьян	нет	русский	нет	нет	нет
Маврина Пелагея Назаровна	ж	1910	из крестьян	3 класса	русский	нет	нет	нет
Маврушин Иван Федорович	м	1904	из крестьян	3 класса	русский	нет	нет	нет
Магазинер Михаил Абрамович	м	1905	из мещан	4 класса	еврей	нет	нет	нет
Магарычев Григорий Александрович	м	1908	из мещан	8 классов	еврей	нет	нет	нет
Магдальянс Леонид Алексеевич	м	1900	из рабочих	домашнее	армянин	нет	да	нет
Магелов Иовель Абрамович	м	1890	из мещан	6 классов	еврей	нет	нет	нет
Магин Александр Георгиевич	м	1885	из крестьян	4 класса	русский	нет	нет	нет
Мегрелидзе Шамиль Емельянович	м	1912	из крестьян	2 класса	грузин	нет	нет	нет
Магутин Николай Андреевич	м	1914	из рабочих	ФЗС	русский	нет	нет	да
Мадиевский Семен Георгиевич	м	1885	из мещан	домашнее	еврей	нет	нет	нет
Маев Иван Сысоевич	м	1907	из рабочих	5 классов	русский	нет	нет	нет
Маевский Владимир Антонович	м	1893	из крестьян	3 класса	поляк	нет	нет	нет
Маскалев Тимофей Захарович	м	1915	из крестьян	4 класса	русский	нет	нет	нет
Мажаев Александр Никитич	м	1906	из рабочих	6 классов	русский	нет	нет	нет
Мажаев Василий Иванович	м	1901	из мещан	2 класса	русский	нет	нет	нет
Мажаева Валентина Никитична	ж	1914	из крестьян	ФЗУ	русский	нет	нет	да
Мажирин Дмитрий Прокофьевич	м	1899	из крестьян	1 класс	русский	нет	нет	нет
Мазаев Александр Андреевич	м	1913	из крестьян	4 класса	русский	нет	нет	нет
Мазаев Иван Егорович	м	1905	из крестьян	4 класса	русский	нет	нет	нет

Заметим, что эта экспериментальная база данных может быть легко расширена не только количественно (за счет увеличения числа обработанных карточек), но и качественно (за счет расширения количества заданных

<sup>394</sup> Первые 100 личных учетных карточек одной из картонных коробок с карточками уволенных в 1930-е гг.

параметров). Например, с помощью введения в формируемую базу данных отдельного параметра «место рождения» (деревня/село/город, уезд, губерния и т.п.) можно изучать фактор землячества в формировании трудового коллектива предприятия на определенных этапах. В рамках столь небольшой базы данных исследовать это нецелесообразно, но при условии создания более крупной и, главное, репрезентативной, отражающей генеральную совокупность базы данных – это может дать неожиданные результаты. Вообще говоря, при методологически грамотном отборе данных и их комплексной обработке с помощью современных компьютерных технологий можно выявить целую совокупность краткосрочных и долгосрочных явлений в жизни социума изучаемого предприятия, получить его социальный облик на разных этапах.

## 4.2. Интернет-ресурсы

Тему массовых источников по истории труда и этике трудовых отношений можно продлевать и развивать. Важным источником сведений об истории предприятия, в том числе его коллектива, рабочих династий, отдельных сотрудников и т.п., является **заводская многотиражка**. Историки (не говоря уже о журналистах, филологах) давно обратили внимание на фабрично-заводскую периодику, ее специфику и достаточно высокий информационный потенциал<sup>395</sup>. Немалое внимание уделяется ей на настоящем историографическом этапе в рамках таких направлений, как социальная история, история повседневности, микроистория. Исследователи

---

<sup>395</sup> *Черноморский М.Н.* Источниковедение истории СССР. М., 1966., *Черноморский М.Н.* Периодическая печать. М., 1956; *Гиндин Н.Г.* «Деревенская правда» как исторический источник // Советские архивы. 1968. № 5. С 19–23; *Звездин З.К.* Периодическая печать как источник по истории трудового подъема рабочего класса СССР 1926–1929 годов (обзор материалов) // Проблемы источниковедения. 1959. Вып. 8.; *Воробьева И.Я., Самошенко В.Н.* Многотиражка как исторический источник (по материалам газеты «За передовую технику») // Советские архивы. 1970. № 6. С. 54–62; *Сланская М.Д.* К истории возникновения многотиражных газет на заводах и стройках Советской страны (1922–1932 гг.) // Вестник Московского университета. Серия: журналистика. 1971. № 5. С. 21–30. и т.д.

пытаются применять количественные методы (в первую очередь – контент-анализ<sup>396</sup>) для выявления определенных закономерностей в публикационной деятельности многотиражек, связей между социально-политическими процессами и эволюцией их контента<sup>397</sup>.

Впрочем, изучая многотиражные газеты советского периода как инструмент пропаганды и агитации, необходимо помнить, что фабрично-заводская периодика вместе с тем выполняла функцию «трибуны рабочих», была средством выражения мнений, критики (в том числе и в адрес руководства, когда это пропусклось редакционной цензурой), – словом, одним из способов реализации народоправства. Также коллективом предприятия и сотрудниками многотиражки, как правило, хорошо осознавалась задача изучения и сохранения на страницах фабрично-заводского издания исторической памяти о своем предприятии<sup>398</sup>. Если рассматривать газету с этих сторон, то одни лишь количественные методы мало что дают историку. Здесь необходимо прежде всего глубинное погружение в материалы, изучение контекста упоминаемых событий и

---

<sup>396</sup> Одним из примеров взгляда на советскую фабрично-заводскую многотиражку сквозь призму контент-анализа является следующая работа: *Солощенко Н.В.* Многотиражная и отраслевая печать как источник для изучения развития пищевой промышленности СССР и формирования «нового рабочего» в период первой и второй пятилеток (контент-анализ материалов газет). Дисс. ... канд. ист. наук. М., 2023.

<sup>397</sup> *Любимова К.К.* История завода, региона, страны на страницах заводской многотиражки // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Материалы VIII Всероссийской научной конференции. 27-28 апреля 2007 г. Т. 2. Екатеринбург: Изд-во «АМБ», 2007. С. 162–166; *Солощенко Н.В.* Многотиражная газета «Наша правда» кондитерской фабрики «Красный Октябрь» в годы первой пятилетки: источниковедческие и методические аспекты анализа газетного материала // Историческая информатика. 2015. №№ 3–4. С. 33–44; *Раздина Н.В.* Газета «За индустриализацию» как источник для изучения промышленной политики государства в годы первых пятилеток (опыт контент-анализа редакционных статей) // Историческая информатика. 2013. №1. С. 41–60; *Солощенко Н.В.* Многотиражная газета «Бабаевец» как источник по истории пищевой промышленности СССР в годы первой пятилетки (опыт контент-анализа и сетевого анализа) // Историческая информатика. 2021. № 2. С. 1–23; и т.п.

<sup>398</sup> «Наш капитал, – отмечала главный редактор газеты «Московский автозаводец» Г.А. Селезнева, – это создание летописи завода, это встреча с людьми высочайшего профессионализма, это годы работы на величие страны и завода» (Слово к читателям // Московский автозаводец. 28.11.2014. №№ 11–12 (17755–17756). Л. 1).



явлений, привлечение дополнительных источников, системный взгляд на как фабрично-заводскую периодику как исторический источник<sup>399</sup>.

Возможности и перспективы по работе с заводской многотиражкой АМО ЗИЛ велики. Газета предприятия, с начала 1920-х гг. выходившая как стенная (к сожалению, экземпляры стенной газеты почти не сохранились), а с 1928 г. как многотиражное печатное издание (называвшееся в разное время как «Вагранка», «Амовец», «Догнать и перегнать», «Сталинец», «Московский автозаводец», отражая разные периоды в истории ЗИЛа) выпускалась при головном предприятии<sup>400</sup> до октября 2014 г., фактически прекратив свое существование вместе с заводом. За эти годы появилась огромная для фабрично-заводской газеты подшивка – 17756 номеров. И хотя к материалам данной газеты историки и любители обращаются еще с 1920-х – 1930-х гг. и доньше, главным образом при подготовке книг по истории ЗИЛ, они в целом еще мало изучены и пока только ожидают своего исследователя.

В ряду дополнительных источников по истории предприятия нельзя не упомянуть **аудиовизуальные материалы**, прежде всего видео- и фотодокументы. Учитывая большие масштабы ЗИЛа и его известность, речь идет об огромном комплексе разнообразных материалов, хронологически охватывающем всю<sup>401</sup> историю предприятия, который располагается как в фондах государственных архивов и заводского архива, музея, так и в многочисленных личных собраниях бывших сотрудников, профессиональных коллекционеров, любителей. Аудиовизуальные

---

<sup>399</sup> Впрочем, в некоторых случаях, как отмечают исследователи, при плохой сохранности или полной утрате других материалов многотиражка может оказываться ключевым, если не единственным источником (*Звездин З.К.* Периодическая печать как источник... С. 27).

<sup>400</sup> Свои многотиражные газеты были и у некоторых филиалов головного предприятия.

<sup>401</sup> Видеоматериалы – охватывают почти всю историю предприятия, в основном с конца 1920-х – начала 1930-х гг. Большое значение для сохранения исторической памяти о предприятии играют роль видеоматериалы последних десятилетий деятельности АМО ЗИЛ, по сути фиксирующей угасание предприятия и его филиалов, снижение культуры труда, уничтожение заводской инфраструктуры и гибель вместе с этим памятников индустриальной архитектуры, различных частей документального комплекса бывшего предприятия и прочих, отложившихся в результате деятельности АМО ЗИЛ, материалов.

документы, несомненно, являются важным источником, позволяющим не только изучать заводскую повседневность, быт работников, изменение внешнего облика предприятия и т.п., но и в определенной мере визуализировать то, о чем говорят документы<sup>402</sup>.

Методология работы с визуальными материалами уже длительное время разрабатывается зарубежными и отечественными учеными<sup>403</sup>. Некоторые из них даже говорят о происходящем «визуальном повороте», подразумевая постепенное повышение внимания в научном сообществе, в том числе среди историков, к различного рода визуальным источникам, их достаточно высокому информационному потенциалу, который необходимо уметь расшифровывать<sup>404</sup>. Разумеется, вовлекая в исследование данные материалы, важно помнить о их специфике, цели создания (например, различать случайную фотофиксацию и постановочный материал, являющийся в подлинном смысле визуализацией) и т.п.

Но при других равных условиях, в центре внимания сегодня должны находиться **интернет-ресурсы**. В настоящее время ученые еще только приступают к комплексному изучению интернет-ресурсов как исторического источника<sup>405</sup> и даже делают первые попытки проанализировать его

---

<sup>402</sup> В качестве примера в приложении № 6 приведем коллекцию постановочных и случайных фотодокументов, хранящуюся в архиве ЗИЛ в ЦГА Москвы (в Отделе хранения документов общественно-политической истории Москвы).

<sup>403</sup> У. Митчеллом, Э. Панофски и др.

<sup>404</sup> *Соколов А.Б.* Текст, образ, интерпретация: визуальный поворот в современной западной историографии / Оче-видная история. Проблемы визуальной истории России XX столетия: сб. ст. Челябинск, 2008. С. 10–11; *Березина Е.С.* «Пристально всматриваясь в рисунок шкатулочной крышки»: лаковая миниатюра как источник изучения советской визуальной культуры // Диалог со временем. 2017. № 58. С. 248.

<sup>405</sup> *Васильев И.Ю.* Социальные сети как исторический источник // Исторический формат. 2016. № 4 (8). С. 200–203; *Жеребятьев Д.И., Королева С.В., Малышев А.А., Моор В.В., Новичихин А.М.* Интернет-ресурс как источник и инструмент исторических исследований // Археология и геоинформатика. Тезисы докладов. 2017. С. 20–21; *Кузнецова Д.В.* Современные информационные интернет-ресурсы как исторические источники об участниках Великой Отечественной войны // Развитие. Сборник материалов II-й международной научно-практической студенческой конференции. Ответственный редактор Е. М. Мосолова. 2017. С. 27–32; *Шарафиев Э.И.* Контент интернет-ресурсов татар-кряшен как исторический источник // Кряшенское историческое обозрение. 2018. № 2. С. 93–118; и др.

значимость в историко-индустриальных исследованиях<sup>406</sup>. Но уже очевидно, что с развитием цифровых технологий значимость интернет-ресурсов будет лишь возрастать. И, хотя основное внимание в данной работе уделяется архивным материалам, нам видится важным отдельно затронуть проблему интернет-ресурсов как потенциального (и, безусловно, перспективного) источника по истории промышленных предприятий на примере АМО ЗИЛ и определить основные траектории использования информации, в них заключенной<sup>407</sup>.

Интернет-ресурсы, в которых содержится или может содержаться какая-либо информация по истории промышленных предприятий, можно условно разделить на 4 группы:

- 1) официальные веб-сайты промышленной кампании (группы кампаний, фирмы, предприятия, объединения);
- 2) страницы / группы в социальных сетях (официальные или любительские, посвященные истории предприятия), форумы;
- 3) официальные исторические интернет-ресурсы (сайты библиотек, архивов, музеев, учебных заведений и т.д., на которых размещаются материалы по истории предприятия, объединения, отрасли в электронном виде);
- 4) любительские сайты, интернет-издания, тематически связанные с историей предприятия / отрасли.

Рассмотрим наличие указанных разновидностей интернет-ресурсов и информационный потенциал материалов, на них размещенных,

---

<sup>406</sup> Кузьмина А.В., Борисов С.Д. Социальная сеть как источник по истории промышленности // Черноморская конференция – 2019. Сборник материалов III Черноморской международной научно-практической конференции Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова. Под редакцией О.А. Шпырко, В.В. Хапаева, С.И. Рубцовой, Ю.Л. Ситько. 2019. С. 100–101.

<sup>407</sup> Отдельно стоит иметь в виду большие возможности интернет-ресурсов в деле сохранения памяти о предприятии и популяризации промышленной археологии (о основных направлениях промышленной археологии см.: *Смирнова О.А.* Промышленная археология как одно из перспективных направлений в исторической науке на современном этапе // КЛИО. Журнал для ученых. 2002. № 1 (16). С. 20–23).

применительно как к головному предприятию АМО ЗИЛ, так и к его филиалам. Большую ценность представляет тот факт, что в бывшем объединении находились предприятия всех основных типов: от промышленных гигантов (завод им. Лихачева), средних (например, Рязанский завод автомобильных агрегатов до совсем небольших (например, Симферопольский моторемонтный завод и Псковский завод точного литья), поэтому можно проанализировать степень представленности в интернет-пространстве информации о деятельности и истории производств (бывших составляющих объединения ЗИЛ) в зависимости от их юридического статуса и размера.

Начнем с головного завода им. И.А. Лихачева. Являясь по организационно-правовой форме публичным акционерным обществом (ПАО)<sup>408</sup>, как и все ПАО<sup>409</sup> АМО ЗИЛ обязано, согласно пункту 6 статьи 97 Гражданского кодекса Российской Федерации, регулярно публично раскрывать информацию о своей деятельности, предусмотренную законом, а именно основную информацию для настоящих и будущих акционеров. АМО ЗИЛ это осуществляет на **официальном сайте**, действующем в настоящий момент<sup>410</sup>.

Архитектура сайта включает пять рубрик (страниц первого уровня): «о компании», «новости», «реализация, сервис», «недвижимость», «контакты». Для исследователя наиболее важна первая рубрика, в которой представлено 6 подразбук (страниц второго уровня): «история» (краткая история компании), «руководство» (ФИО руководителей, их рабочие телефоны и электронные адреса), «акционеры» (краткая информация об акционерах, но не актуальная – лишь по состоянию на 2012 год), «предприятия» (подрубрика, в которой

---

<sup>408</sup> В 2015 году АМО ЗИЛ, в соответствии с изменениями в Гражданском кодексе Российской Федерации, был преобразован из открытого акционерного общества (ОАО) в публичное акционерное общество (ПАО).

<sup>409</sup> В случае с непубличными акционерными обществами информация об основных направлениях текущей деятельности предприятия (компании) на сайте публично не выкладывается, поэтому для историка предпочтительней работа с интернет-ресурсами ПАО.

<sup>410</sup> <http://www.amo-zil.ru>.

должна быть раскрыта актуальная структура компании, однако по состоянию на 2021 год страница пуста), «раскрытие информации» (рассмотрим отдельно), «закупки» (страница с нормативной документацией и ссылками на соответствующие ресурсы).

Для историка интерес представляют, главным образом, две подрубрики: «руководство» (для определения круга лиц, осуществляющих руководство компанией и, по возможности, изучения их трудовой траектории, прошлой деятельности и т.п.) и в особенности «раскрытие информации». Последняя страница (подрубрика), в свою очередь, состоит из 10 разделов (страниц третьего уровня):

1. Устав и внутренние документы
2. Годовые отчеты эмитента
3. Годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность
4. Ежеквартальные отчёты
5. Аффилированные лица
6. Существенные факты
7. Эмиссионные документы
8. Информация для акционеров
9. Сводные данные по результатам СОУТ
10. Консолидированная финансовая отчетность МСФО

На странице № 1 выложены действующие и недействующие нормативно-правовые документы в форматах pdf и doc<sup>411</sup> (устав в разных редакциях, положения об Общем собрании акционеров, положения о Совете директоров, Политика организации СВКиУР, перечень инсайдерской информации и т.д.), на странице № 2 – годовые отчеты с пояснениями за 2016–2020 гг.<sup>412</sup>, на страницах №№ 3–4 – бухгалтерская и промежуточная

---

<sup>411</sup> Материалы на других страницах выкладываются в указанных форматах, а также в форматах zip и rar (когда представлены комплекты материалов, например, годовые отчеты с множеством приложений).

<sup>412</sup> На начало 2022 г.

отчетность, на странице № 5 – списки аффилированных лиц Общества с 2016–2021 гг., на странице № 6 – сообщения в формате doc в основном о проведении х собраний акционеров и принятых решениях, на странице № 7 – решения и отчеты о выпуске ценных бумаг 1998–2002 гг., на странице № 8 – общая информация для акционеров, на странице № 9 – сводные данные о проведении специальной оценки условий труда в 2016, 2017 и 2021 гг., на странице № 10 размещены итоговые и промежуточные финансовые отчеты по международным стандартам 2019–2021 гг.

Как видно, на данных страницах официального сайта выкладывается в основном финансово-экономическая информация, бизнес-аналитика, которая позволяет исследователю определить актуальную структуру, некоторые должностные изменения, основные показатели и направления финансово-экономической деятельности предприятия (компании) в определенный период (как правило, современный), однако она почти неинформативна в социально-гуманитарном ракурсе. В лучшем случае, мы можем выявить текущее количество персонала (его гендерный состав)<sup>413</sup>, ФИО и рабочие контакты ключевых персоналий: акционеров и руководителей.

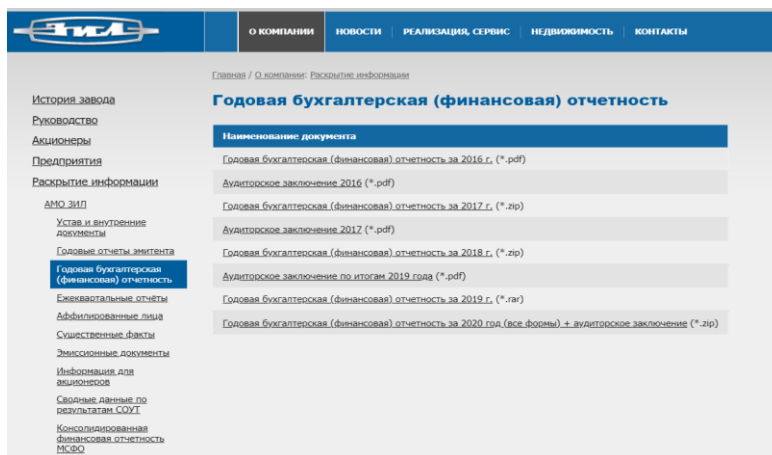
Кроме того, отчетная и иная документация предприятия более ранних лет (2010–2015 гг.), которая была опубликована на сайте АМО ЗИЛ, в последнее время исчезла. Причину установить сложно. Вероятно, руководство компании стремится максимально дистанцироваться от прошлого АМО ЗИЛ как производственного субъекта, особенно учитывая крайне негативную реакцию бывших сотрудников и значительной части столичной и российской общественности на ликвидацию ЗИЛ как промышленного предприятия и реновацию промзоны, сопровождающуюся сносом большинства заводских строений.

---

<sup>413</sup> Например, из сводной ведомости результатов проведения оценки труда за 2021 год следует, что в АМО ЗИЛ в 2021 году трудились 73 человека (что почти в 1640 раз меньше, чем в конце 1980-х гг.), из них 38 – женщины. См.: <http://www.amo-zil.ru/upload/iblock/026/svodnaya%20vedomost%20SOUT%202021%20z1m.pdf>

Как бы то ни было, работая с официальными сайтами предприятия представляется важным своевременно сохранять интересующие исследователя страницы (сохранив web-страницу с помощью нажатия комбинации клавиш «Ctrl»+ «S» на носитель информации: флэш-карту, диск, а также создания скриншота страницы) и незамедлительно скачивать документальные материалы, которые могут понадобиться в работе (фиксируя их через сохраненные изображения страниц и web-копии), так как доступ к ним может быть впоследствии утрачен.

*Пример скриншота страницы с документальными материалами, который вместе с web-копией, сохраненной на определенный носитель, может использоваться исследователем*



При том, совершая обзор официального ресурса ЗИЛ, становится очевидным, что публикуемая документация немногочисленна, а материалы 1990-х – первой половины 2000-х гг. на сайте вообще практически отсутствуют, поэтому веб-сайт, по крайней мере исследуемого предприятия, можно считать лишь дополнительным источником по истории АМО ЗИЛ в современный период. И то, скорее, за отдельные годы.

Не имея официальной страницы в социальных сетях, Завод им. И.А. Лихачева широко представлен в сегменте соцсетей рунета в виде любительских сообществ, так или иначе посвященных истории ЗИЛ (истории головного предприятия, его отдельных произведений, истории зиловской

техники и т.д.). Это объясняется большой известностью, огромными прежде масштабами предприятия (объединения) и, соответственно, коллектива. Учитывая, что значительная часть из десятков тысяч человек, трудившихся в еще в 1980-е – 1990-е гг. на ЗИЛе, ныне жива (не говоря о членах их семей, по крайней мере часть которых определенно ощущают сопричастность к истории автогиганта, и множества автолюбителей, интересующихся автотехникой марки «ЗИЛ»), то социальный запрос на информацию об истории предприятия и его продукции изначально высок.

Его наличие, а также обострившаяся в связи с бесславной гибелью автогиганта потребность многих зиловцев в сохранении исторической памяти о бывшем локомотиве отечественной автоиндустрии, привела к появлению ряда любительских сообществ о ЗИЛе в наиболее популярных сегодня в России соцсетях: прежде всего в Вконтакте (Vkontakte), а также в сетях Одноклассники, Facebook и Instagram<sup>414</sup>. Проанализируем специфику и возможные траектории использования информации наиболее крупных сообществ о ЗИЛе в соцсетях.

В наиболее популярной на просторах рунета соцсети Вконтакте в результате введения в поисковик запросов «ЗИЛ», «АМО ЗИЛ», «Завод имени Лихачева» было обнаружено более 20 открытых и закрытых сообществ (с количеством участников от нескольких десятков до 6 и более тысяч), прямо или косвенно связанных по названию с АМО ЗИЛ. Некоторые сообщества представляют собой объединения автолюбителей («Клуб Зил Бычок»<sup>415</sup>, «Мы уважаем ЗиЛ-130 ☞Купля/Продажа машин»<sup>416</sup> и т.п.), объединения сотрудников бывших подразделений ЗИЛ или болельщиков заводского футбольного клуба «Торпедо» («Настоящее Торпедо»<sup>417</sup>,

---

<sup>414</sup> <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60e3bd819a79476c5b785733>

<sup>415</sup> <https://vk.com/clubzil5301>

<sup>416</sup> [https://vk.com/zil\\_130\\_i\\_ego\\_modifikazii](https://vk.com/zil_130_i_ego_modifikazii)

<sup>417</sup> <https://vk.com/club1032907>



«Механосборочный Цех Номер 6 АМО ЗиЛ»<sup>418</sup>). Многие сообщества, особенно с небольшим количеством участников – де факто не живые, то есть уже длительное время не имеющие нового контента (записей на стене и иных обновлений).

Из всех сообществ для историка наиболее примечательны две наиболее крупные «живые»<sup>419</sup> группы, так или иначе посвященные истории ЗИЛ: «ЗИЛ - Автомобильный Завод имени И. А. Лихачева»<sup>420</sup> (на начало 2022 г. более 6,7 тыс. участников) и «ЗИЛ /Завод И Люди/Историко-мемориальная группа»<sup>421</sup> (на начало 2022 г. более 5 тыс. участников). Рассмотрим каждую отдельно.

Сообщество «ЗИЛ - Автомобильный Завод имени И. А. Лихачева» было создано в 2007 г.<sup>422</sup>, когда головной завод еще функционировал как производственный центр, хотя и находился на историческом перепутье: между перспективами закрытия и реорганизации производства<sup>423</sup>. В разделе «основная информация» цель сообщества обозначается так: «Группа, объединяющая людей, интересующихся историей отечественной

---

<sup>418</sup> <https://vk.com/mscбамозил>. Интересно отметить, что ООО "Механо-сборочный цех 6 Автомоторного общества Завода индивидуальных лимузинов" было создано в 2015 г. бывшими сотрудниками цеха лимузинов головного завода, которые постарались сохранить производство (из запаса комплектующих) и реставрацию легковых автомобилей ЗИЛ высшего класса и спецтехники. Работа велась на территории АМО ЗИЛ. Однако снос промышленной инфраструктуры и иные причины привели к ликвидации в 2019 г. и этого, можно сказать, последнего живого производственного осколка завода им. Лихачева.

<sup>419</sup> С регулярными обновлениями на стене сообществ.

<sup>420</sup> <https://vk.com/amozilclub>

<sup>421</sup> [https://vk.com/amo\\_zis\\_zil](https://vk.com/amo_zis_zil)

<sup>422</sup> Точную дату создания, не являясь администратором/модератором сообщества, установить сложно, однако можно ее примерно определить по первой записи на стене сообщества, которая, как правило, появляется одновременно или почти синхронно с созданием сообщества. Впрочем, случается, что первые или какие-либо последующие записи по разным причинам со временем удаляются, так что в вопросе точных дат создания сообщества необходимо быть осторожным. В случае с указанным сообществом, дата первой определенной записи на стене – 2011 год, а первых фотографий, загруженных в альбомы сообщества – 2007 год, который, судя по всему, и является годом создания сообщества «ЗИЛ - Автомобильный Завод имени И.А. Лихачева».

<sup>423</sup> В 2011 г. по инициативе мэра Москвы Сергея Собянина шла проработка вопроса о сокращении промзоны ЗИЛ одновременно с резким развитием выпуска автомобилей на оставшейся ее части.

автомобильной промышленности и конкретно автозаводом АМО-ЗИС-ЗИЛ, бывших и нынешних работников предприятия – зиловцев, коллекционеров, реставраторов, людей, эксплуатирующих автомобили марки ЗИЛ, а так же всех тех, кому не безразлична история Отечества»<sup>424</sup>.

Связь с ЗИЛом создателей, руководителей (администраторов) сообщества, указанных в контактах, не поддается идентификации из-за закрытости личных страниц или недостатка персональной информации, за исключением Ильи Антоновского. На его личной странице отмечено, что в 2010 году он окончил МГИУ (бывший ВТУЗ при ЗИЛ), а на его персональной странице в сети Instagram Илья сообщает, что он – «автомобилист, фотограф и коллекционер масштабных моделей»<sup>425</sup>. Скорее всего, создатели – бывшие сотрудники ЗИЛ или автолюбители.

Текущий контент<sup>426</sup> (прежде всего записи на стене сообщества), несмотря на заявленную историческую направленность группы часто напрямую не связан с сохранением исторической памяти или исследованием / описанием заводской истории. В основном встречаются оригинальные записи или репосты с личных страниц / сообществ различных фото- и видеоматериалов об автотехнике ЗИЛ, объявления о продаже или покупке запчастей и т.п.

Впрочем, периодически публикуются и более примечательные для историка записи. Например, пост на стене сообщества от 28 ноября 2021 г., сделанный в 15:07 выпускником МГИУ Антоном Сарычихиным, под названием: «Домашняя коллекция предметов, посвященных заводу ЗИЛ». Запись содержит авторское видео, в котором демонстрируется часть личного архива Антона Сарычихина, включающая литературу, документы и разнообразные предметы, связанные с головным заводом<sup>427</sup>. Но в целом

---

<sup>424</sup> <https://vk.com/amozilclub>

<sup>425</sup> <https://www.instagram.com/antonovski/>

<sup>426</sup> Как минимум, последних лет.

<sup>427</sup> [https://vk.com/amozilclub?w=wall-359882\\_24005](https://vk.com/amozilclub?w=wall-359882_24005)

историко-ориентированный контент сообщества связан, как правило, с историей автотехники марки «ЗИЛ».

В то же время в сообщество «ЗИЛ - Автомобильный Завод имени И. А. Лихачева» представлена достаточно обширная коллекция фотоматериалов<sup>428</sup>, посвященных головному заводу, его коллективу и продукции. Материалы были загружены в фотоальбомы в основном с 2011 по 2016 год. На данный момент их 119. Альбомы в большинстве своем посвящены разным моделям ЗИЛ (собраны их фотографии разных лет) и объектам заводской инфраструктуры (цехам, корпусам, бомбоубежищам и т.п.). Но есть и альбом «Лица завода», в котором разными участниками собраны фотографии из своих архивов или открытых источников.

Второе упомянутое выше сообщество – «ЗИЛ /Завод И Люди/Историко-мемориальная группа» – существенно отличается от первого по своему текущему информационному наполнению. Даже по названию сообщества можно отметить два существенных отличия от предыдущего сообщества: 1) нацеленность на изучение истории головного завода ЗИЛ и сохранение исторической памяти о нем, 2) ориентированность на раскрытие не только производственно-технических, но и гуманитарных аспектов его исторического пути. И, надо признать, актуальный контент (как минимум 2021–2020 гг.) сообщества «ЗИЛ /Завод И Люди/Историко-мемориальная группа» почти полностью соответствует заложенным в названии и описании сообщества целям и задачам.

Чтобы лучше понять причины и историю создания сообщества, мы решили взять интервью у его создателя и руководителя – Павла Ермакова. Интервью получилось провести только в формате интернет-переписки. В данном интервью Павел Ермаков (бывший выпускник МГИУ и бывший сотрудник ЗИЛ) озвучил не только причины создания нового сообщества о ЗИЛ, но добавил некоторые штрихи к истории предыдущего рассмотренного

---

<sup>428</sup> В разделе «видеозаписи» сообщества есть более и 160 видеоматериалов, однако лишь немногие (главным образом, советские или современные короткометражки о различной автотехнике ЗИЛ) представляют интерес как источник по истории предприятия.

сообщества. «В старой группе<sup>429</sup> [«ЗИЛ - Автомобильный Завод имени И. А. Лихачева»], где я был администратором, – сообщил Павел, – примерно с 11 года [2011 г.], руководитель, ранее не интересовавшийся ее судьбой, решил поменять концепцию, которую на протяжении нескольких лет формировал я и примкнувшие сочувствующие. В 16 году<sup>430</sup> [2016 г.], не найдя взаимопонимания, я и сформировавшееся команда – 2 работника завода и один студент-«сталкер» создали новую группу, работающую и сейчас. Группа была создана, прежде всего, для независимости от людей с иными взглядами на группу о заводе»<sup>431</sup>.

С момента создания к 2022 году (примерно за 6 лет) количество участников сообщества достигло и превысило 5 тыс. человек и продолжает достаточно активно расти. В среднем в неделю выходит 1–2 публикации, хотя бывает большая или меньшая публикационная активность<sup>432</sup>. Тем не менее, каждый пост, в отличие от предыдущего сообщества, является в той или иной степени оригинальной специально подготовленной статьей: либо это, как правило, краткий / пространный комментарий от лица редакторов группы относительно определенной персоналии, объекта заводской инфраструктуры, исторического сюжета, связанного с ЗИЛ, либо текст статьи из заводской многотиражки или воспоминания бывших сотрудников, публикуемые впервые. Судя по большому количеству комментариев к постам (от 8–10 до 100), многие статьи вызывают живой отклик у участников

---

<sup>429</sup> Следует пояснить, что сообщества в Вконтакте подразделяются на 3 вида: группа, публичная страница или т.н. «паблик», встреча (мероприятия). Формат группы предоставляет участникам более широкие возможности для участия в обсуждении и, как правило, в создании контента.

<sup>430</sup> Из интервью становится понятным, почему, например, в сообществе «ЗИЛ - Автомобильный Завод имени И. А. Лихачева» историко-ориентированный контент в основном обнаруживается до 2016 года включительно.

<sup>431</sup> Приложение № 12.

<sup>432</sup> Судя по периодическим объявлениям редакции группы, публикационная активность редакции зависит от степени загруженности руководителей сообщества на основных местах работы и интенсивности журналистской и музейной работы ([https://vk.com/amo\\_zis\\_zil](https://vk.com/amo_zis_zil)).

сообщества. Особенно, прямо или косвенно связанные с гибелью завода как производственного комплекса.

Кстати, стоит отметить, что в поле зрения исследователя, обращающегося к социальным сетям, помимо основных публикаций должны непременно оказываться комментарии к ним (в том числе комментарии к фотографиям в альбомах, видеозаписям), которые нередко бывают весьма информационно примечательны. Например, комментируя публикацию, участники сообщества не только делятся собственным отношением к поднимаемому вопросу, но и порой упоминают свою «заводскую биографию». А в некоторых случаях – сообщают о рабочей династии, к которой они принадлежат, заводских наставниках и коллегах.

Сами по себе комментарии, как правило, краткие и малоинформативные, однако, перейдя на личную страницу автора комментария<sup>433</sup>, исследователь может попробовать выстроить с ним диалог (как в сети, так и вживую, предложив очное интервью), и в случае успеха – получить контакты других бывших заводских коллег данного человека. То есть исследователю иногда достаточно выстроить доверительный диалог с одним бывшим сотрудником, чтобы получить через него доступ к целому кругу его родственников, трудившихся на заводе, или коллег.

К примеру, автор настоящего исследования в 2018 году, работая с архивными документами в ЦГА Москвы, познакомился с журналистом и историком автомобильной техники М.А. Шелепенковым, автором ряда публикаций о ЗИЛе и «зиловской» технике. С его помощью удалось выйти на связь и провести встречу с бывшим главным конструктором ЗИЛа В.И. Мазепой и его соратниками по конструкторскому бюро, которые, в свою очередь, организовали встречу с директором АМО ЗИЛ по работе с персоналом В.Н. Агафоновым, который вскоре добился разрешения автору

---

<sup>433</sup> Личные страницы открытых профилей (есть и закрытые, равно как и с незаполненной персональной информацией) нередко содержат информацию об образовании и местах работы владельца страницы, что упрощает исследователю идентификацию связи человека и предприятия, которому посвящено сообщество.

диссертации на работу в закрытом для внешних посетителей заводском архиве. Все это – иллюстрация значимости использования исследователем человеческих связей (в частности – через соцсети) в деле изучения фабрично-заводской истории.

Рассматривая специфику контента группы «ЗИЛ /Завод И Люди/ Историко-мемориальная группа», стоит также отметить, что существенным фактором его развития является наличие в числе администрации (редакции) бывшего сотрудника архива АМО ЗИЛ Алексея Кузьмина<sup>434</sup>. Периодически на стене сообщества выкладываются оцифрованные его усилиями книги (в том числе уникальные образцы заводской литературы 1930-х гг.), редкие архивные фотографии и т.п. Судя по всему, как минимум часть этих материалов была Алексеем вывезена с собой после увольнения (из архива и других подразделений ЗИЛ) в связи с ликвидацией завода, дезорганизацией работы заводского архива и его неопределенным будущим. Иногда оцифрованные материалы представляют немалый интерес, раскрывая или дополняя разные аспекты заводской истории.

Приведем пример. В одной из публикаций января 2022 г. редакция сообщества опубликовала две отсканированные фотографии движения колонны грузовиков АМО-Ф.15 в 1925 г. по Москве: одну «парадную», вошедшую в книги и газеты, а другую – оригинальную, по-видимому, сохранившуюся в архиве завода. Несмотря на то, что авторы публикации, заметив ключевые различия, не объясняют причин переработки фотографии, однако, что важно, они поднимают проблему редактирования фотографий в советский период (особенно в годы репрессий) и необходимости критического подхода к использованию визуальных документов того времени.

Более того, на ином примере фотоманипуляций этого же периода, представленном в комментариях к посту руководителем сообщества Павлом Ермаковым, наглядно раскрывается политико-идеологическая заданность

---

<sup>434</sup> В группе он, как правило, именуется «архивариусом» и «библиотекарем».

описания заводской истории в литературе советского периода, когда в разные годы (особенно в 1930-е) в буквальном смысле вычеркивались важные в свое время персоналии. На данном изображении видны оригинал фотодокумента 1926 г., на котором запечатлено собрание заводской администрации, руководства партийной ячейки и профкома, и его позднюю фальсификацию, помещенную в книгу по истории завода 1966 г. На отретушированном фотодокументе исчезли два участника того собрания, которые были репрессированы в конце 1920-х – 1930-е гг. и судьбы, вклад в развитие завода которых еще только предстоит комплексно воссоздать.

Теперь перейдем к интернет-контенту, связанному с АМО ЗИЛ, в других социальных сетях. Второй по популярности в России после ВКонтакте соцсетью до марта 2022 г. являлся Instagram. Особенностью данной сети является ее ориентированность на обмен фото- и видеоконтентом, хотя он может сопровождаться достаточно пространственным комментарием. В российском сегменте Instagram было представлено несколько групп, связанных с ЗИЛ, однако активно действующих и историко-ориентированных среди них не было. Как, впрочем, в сети Facebook, которая так же с марта 2022 г. заблокирована в Российской Федерации. В этой связи отдельно рассматривать сообщества в этих соцсетях мы не будем.

Еще одной и в отличие от предыдущих разрешенной в России соцсетью (распространенной преимущественно на постсоветском пространстве), в которой представлены группы о ЗИЛ и которая заслуживают отдельного рассмотрения, является сеть «Одноклассники». Как отмечают исследователи, одна из важных для историка особенностей этой соцсети – высокая по сравнению с другими соцсетями доля участников среднего и старшего возрастов<sup>435</sup>.

---

<sup>435</sup> *Ханаев В.В.* Социальная сеть «Одноклассники» как источник по истории вооруженных сил СССР (на материалах закрытой группы Холодногорского гарнизона) // Черноморская конференция – 2019. Сборник материалов III Черноморской международной научно-практической конференции Московского государственного университета имени М.В.

Вводя запрос «ЗИЛ» в поисковик «Одноклассников» в разделе «группы», исследователь получит более 4 тыс. результатов. Однако при фронтальном просмотре выясняется, что абсолютное большинство посвящены различным автомобилям марки «ЗИЛ» (автолюбительские, рекламные сообщества) и лишь некоторые могут быть связаны по названию непосредственно с историей головного предприятия или его филиалов. Например, закрытая группа «ЗИЛ - лучший автозавод в мире», на ленте новостей которой иногда публикуются материалы из других источников, связанные с историей автогиганта. Однако основной контент составляют короткие видеозаписи о сборке игрушечных машин марки «ЗИЛ», поэтому научного интереса группы такого типа не представляют.

При уточнении запроса на «АМО ЗИЛ» поисковик соцсети выдает чуть более 100 открытых и закрытых групп, из которых только 5 непосредственно относятся к исследуемому предприятию. Из них некоторые являются сообществами бывших сотрудников различных подразделений АМО ЗИЛ. К примеру, «УКЭР АМО ЗИЛ»<sup>436</sup>, объединяющая бывших сотрудников Управления конструкторских и экспериментальных работ АМО ЗИЛ. Хотя доступ к контенту группы открывается только при вступлении в сообщество, на странице отображается количество участников (24 человека), тем (69), фотографий (1276), видеозаписей (22), что в совокупности представляет несомненный интерес для исследователя. Чтобы получить доступ к этому контенту и наладить связь с бывшими сотрудниками, исследователю следует подать заявку на вступление в группу, приложив письмо администратору с краткой информацией о себе как исследователе и научных целях вступления.

---

Ломоносова. / Под редакцией О.А. Шпырко, В.В. Хапаева, С.И. Рубцовой, Ю.Л. Ситько. 2019. С. 117.

<sup>436</sup> На странице закрытой группы опубликовано обращение, позволяющее идентифицировать ее направленность (орфография и пунктуация оригинала сохранены): «О дружной семье Управления Конструкторских и Экспериментальных Работ АМО ЗИЛ - на работе и вне работы по 2014 год включительно. Приглашаются все, кто когда либо работал в УКЭР. Добавляйте свои фотографии (какие сочтете возможными) за время работы на ЗИЛ-е» (<https://ok.ru/group/56975098511472>).



Среди групп, связанных с АМО ЗИЛ, встречаются и открытые, по-своему примечательные для исследователя. Например, группа «Зил МСК - 3 Механосборочный корпус № 3.» (32 участника), которая хотя и почти не имеет текстового контента, тем не менее, обилует опубликованными фотографиями рабочей жизни и досуга сотрудников МСК-3 (в основном 1970-х – 1990-х гг.), а также фотографиями документальных материалов, относящихся к АМО ЗИЛ.

**Выводы.** В целом, обобщая все вышесказанное, следует отметить, что интернет-ресурсы могут рассматриваться как ценный источник информации о коллективе и сотрудниках предприятия. Важно подчеркнуть, что использование официального сайта предприятия, сообществ в социальных сетях (главной задачей которых зачастую становится сохранение исторической памяти о предприятии) открывает историку дополнительные возможности, в особенности – при изучении истории предприятия на современном этапе. Интернет-ресурсы помимо содержащейся в них информации о предприятии дают возможность выявить и выстроить коммуникацию и плодотворное сотрудничество с бывшими сотрудниками с целью сбора свидетельств, воспоминаний, фотографий и пр.

Не менее ценны для исследователя материалы отчетности, прежде всего – документы персонального учета (личные карточки, личные дела). Пока, согласно Закону об архивном деле, доступны к изучению материалы в основном предвоенного времени, однако даже они, в случае с АМО ЗИЛ, настолько многочисленны, что требуют особых подходов к изучению. При том, информация в них зафиксированная, поможет историку не только воссоздать социальный контур предприятия и выявить ключевые тенденции в его жизнедеятельности как социального организма, но и, возможно, сделать более широкие выводы, учитывая значительный масштаб и географическую пространственность исследуемого промышленного объекта.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разрабатывая методику изучения промышленных предприятий и объединений и выделяя комплекс фабрик и заводов, имеющих исторические корни в производственной культуре России и ликвидируемых на современном хозяйственном рубеже, мы должны были выбрать такой документальный комплекс, который позволит решить эти задачи. Документальные материалы АМО ЗИЛ, основанного братьями Сергеем и Степаном Павловичами Рябушинскими и прекратившего свое существование уже в наши дни оказался удачным выбором.

Далеко не случайно литература по истории этого предприятия не только обширна, но и научно мотивирована. В написании истории АМО, ЗИС, ЗИЛ и наконец АМО ЗИЛ принимали участие коллектив предприятия, а также историки из института Академии Наук СССР и историки Исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова. Опыт такого сотрудничества зафиксирован в документации предприятия и пришелся на 1960-1970-е гг. Нельзя недооценивать вклад исследователей-любителей, которые развернули широкую панораму истории предприятия со стороны техники, технологии, социальных, культурных достижений и даже промышленной археологии. В основе работ по истории предприятия лежит разнообразная источниковая база, включающая уникальные материалы личного характера.

Именно наличие прописанной истории предприятия дает основание для следующего исследовательского этапа, то есть изучения всего объема сохранившихся документальных источников по истории предприятия. В практике источниковедения в рамках традиции, сложившейся в том числе на кафедре источниковедения в пространстве школы экономической истории, разработана методика фронтального просмотра документального комплекса хозяйствующего субъекта. Эта методика неоднократно проверялась специалистами по источниковедению и в области промышленной истории.

Результатом такого фронтального просмотра, который по любому рекомендуется при изучении документального комплекса, становится выявление разновидностей делопроизводственных документов, прояснение их информационного потенциала, обнаружение пробелов в источниках, имеющих как органический, так и случайный характер. Оказывается, что история и судьба документальных комплексов неизбежно синхронизируется с реальными историческими обстоятельствами.

Имея дело с очень значительным документальным комплексом, включающим материалы производственных подразделений, общественных организаций, сопутствующих хозяйственных звеньев исследователи должны двигаться от изучения форм, разновидностей документов, и это важно, но в изучении документации должен присутствовать второй вектор – это поставленная исследовательская задача, и таким образом вперед выходит задача определения критериев отбора и оценки эмпирического материала. В перекрестии источниковедческого взгляда на материалы и исследовательской задачи и создается силовое поле нового взгляда на изучаемые исторические события.

В качестве экспериментальной исследовательской задачи в нашем случае была избрана тема, уже знакомая историкам промышленности, это тема истории труда, поставленная еще в начале 1920-х гг. в рамках проекта «Архив истории труда». Сегодня, на новом историческом рубеже мы возвращаемся к исторической проблематике в рамках темы трудовых отношений в коллективе, этики и организации труда, взаимодействия простых и сложных форм труда и т.д.<sup>437</sup>.

Среди документов больших производственных подразделений всегда выделялись исторические источники, содержащие массовую информацию. В

---

<sup>437</sup> Тема эта сегодня близка не только историкам, но и психологам, которые задумались об уникальных особенностях советского опыта коллективного труда. Именно этот опыт востребован сегодня в производственной культуре и практике на отечественном хозяйственном фронте. Подробно об этом см.: *Донцов А.И., Донцов Д.А. Родословная советского коллектива. М. 2019.*

числе таких источников находятся и массовые материалы по личному составу. Мы обратили внимание на существующую опасность утраты значительного комплекса материалов в связи с ликвидации предприятий. Вместе с тем, находясь в традиции кафедры источниковедения исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова мы не можем не уделить должного внимания вопросам работы с личными делами, личными учетными карточками с помощью привычных уже математических методов. Поскольку сотрудники архива предприятия имеют право утилизировать все личные учетные карточки по 1947 г. встает задача сохранения этих уникальных материалов в новых, машиночитаемых формах. Допускаем простую мысль, что эта задача не по силам хранителям.

Очевидно, что современным исследователям доступно множество полуавтоматических средств анализа данных. Эти средства используются для анализа данных и документов и в психологии, и в истории, и в других гуманитарных науках. Но главной оказывается задача не выяснения возможности количественных методов, а задача источниковедческой подготовки материалов под разные формы их агрегирования и обработки. Данные должны быть необходимым образом подготовлены, поскольку цифровая их форма еще не делает содержащуюся в них информацию доступной для процедуры автоматического анализа. Предложенная нами методика призвана концентрировать внимание на важности сбора и сохранения массовых данных и носит демонстрационный характер.

Отдавая себе отчет в появлении новых форм фиксации и распространения информации о хозяйствующих субъектах следует, однако, учитывать, что все современные, в том числе Интернет-ресурсы, выросли из исторически сложившихся форм сбора и фиксации информации. И современные Интернет-ресурсы – это не что иное, как пересказанное современным технологическим языком давно известная информация, которую без труда находим в многотиражных изданиях, стенной печати, кино- и фотодокументах, фоно записях, в разных формах визуализации

прошлого. Это, однако, не освобождает историков от учета Интернет-ресурсов.

Наше исследование показало, что современный этап в истории закрывающихся промышленных объектов содержит множественные риски, связанные с утратой документации ликвидируемых предприятий. Очевидно, что гарантии сохранения материалов, связанных с современным этапом истории промышленных предприятий, нет. Судьба музея, библиотек, технической документации АМО ЗИЛ – свидетельство этому. Вместе с тем еще раз подчеркнем, что исследование документальных комплексов исторических промышленных предприятий, разработка методов работы с их документацией, если и не дает гарантии сбережения документации, то фиксирует фактическое положение дел, что само по себе может создать основание для последующего поиска и научного использования документальных материалов по промышленной истории России.

**СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ**

АМО – товарищество на паях Автомобильного московского завода

АМО ЗИЛ – Акционерное московское общество «Завод имени Ивана Алексеевича Лихачева»

Втуз – Высшее техническое учебное заведение

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации

ЗИС – Завод им. Сталина

КНР – Китайская народная республика

ИФЗ – История фабрик и заводов

МГИУ – Московский государственный индустриальный университет

ОГИЗ – Объединение государственных книжно-журнальных издательств

РГАЭ – Российский государственный архив экономики

ЦГА Москвы – Центральный государственный архив города Москвы

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ****Источники**ЦГА Москвы

1. Ф. 861. Оп. 1. Д. 162. Переписка о военнообязанных рабочих и служащих. 444 л.
2. Ф. 861. Оп. 2. Д. 1. Переписка и прошения на имя директора завода о зачислении рабочих и служащих на работу. 1916–1918 гг. 356 л.
3. Ф. 861. Оп. 2. Д. 2. Переписка с рабочими и служащими, приглашаемыми на работу. 512 л.
4. Ф. 861. Оп. 2. Д. 12. Расчетные ведомости на уплату заработка рабочим Строительного цеха. 1916 г. 30 л.
5. Ф. 861. Оп. 3. Д. 12. Бюллетни Бюро печати Московского военно-промышленного комитета. С 1 января 1917 – 28 февраля 1917 г. 388 л.
6. Ф. 861. Оп. 3. Д. 13. Бюллетни Бюро печати Московского военно-промышленного комитета. С 1 июня 1917 – 22 сентября 1917 г. 439 л.
7. Ф. К-983. Оп. 1. Д. 1. Стенограмма заводской комсомольской конференции. 18-19 февраля 1950 г. 162 л.
8. Ф. К-983. Оп. 2. Д. 61. Стенограммы собраний комсомольских активов: «О задачах комсомольской организации завода на 3-ий, решающий год девятой пятилетки и о состоянии и мерах по улучшению политико-воспитательной работы с молодежью, проживающей в общежитиях завода». 1973 г. 75 л.
9. Ф. К-983. Оп. 4. Д. 3. Стенограмма собрания комсомольского актива «О работе комсомольских организаций завода по нравственному и эстетическому воспитанию и организации досуга молодежи в свете решений XIX съезда ВЛКСМ». 3 декабря 1983 г. 74 л.

10. Ф. Л-92. Оп. 1. Д. 198. Копия документов Лихачева Ивана Алексеевича, директора завода им. Сталина. Переписка об увольнении и оказании помощи в восстановлении на прежнем месте работы. 38 л.
11. Ф. Л-92. Оп. 1. Д. 246. Переписка об оформлении инвалидности и помощи инвалидам в приобретении инвалидных колясок, протезов и др. 31 л.
12. Ф. Л-92. Переписка с осужденными за антисоветскую деятельность о помиловании, пересмотре судебных решений, реабилитации. 32 л.
13. Ф. Л-92. Оп. 1. Д. 340. Переписка с просьбами к И.А. Лихачеву об оказании материальной помощи в приобретении пианино, автомобилей, коровы. 11 л.
14. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 2. Протокол заседания Общезаводской ячейки, списки присутствующих на собраниях, доклад ревизионной комиссии, удостоверения на право плановой перевозки и др. 1919 г. 26 л.
15. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 22. Протоколы заседаний ячейки ВКП(б) завода. 1924 г. 77 л.
16. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 52. Протоколы общих собраний Ячейки РКП(б). 1928 г. 70 л.
17. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 49. Протоколы заседаний комиссии по приему в ряды ВКП(б), заявления, автобиографии, выписки из протоколов заседаний РКК и др. 1927-1928 гг. 55 л.
18. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 83. Протоколы Комиссии по приему в члены и кандидаты ВКП(б). Списки исключенных из партии. 1930 г. 128 л.
19. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 111. Сводки и выводы Комиссии по чистке партийных организаций цехов и отделов завода. 1933 г. 146 л.
20. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 120. Стенограмма совещания партийного актива завода по вопросу обсуждения итогов по проверке партийных документов. 6 февраля 1936 г. 74 л.



21. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 132. Стенограммы собраний партийного и партийно-хозяйственного активов с материалами. 2 и 22 октября 1942 г. 95 л.
22. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 137. Переписка с фронтовиками, отчеты, справки о шефской работе в госпиталях, о помощи инвалидам войны и женам красноармейцев. 1942 г. 18 л.
23. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 619. Информации парткома завода в РК ВКП(б) о настроениях и подготовке к празднику 1 мая и др. 15 л.
24. Ф. П-433. Оп. 1. Д. 1875. 1875. Стенограмма LIX отчетной заводской партийной конференции. Образцы мандатов и временных удостоверений. 14 декабря 1973 г. 207 л.
25. Ф. Р-63. Оп. 1. Д. 46. Объяснительная записка к годовому отчету по Управлению автомобильной промышленности Москвы за 1957 г. 21 л.
26. Ф. Р-63. Оп. 3. Д. 16. Личные дела на руководящих работников предприятий с буквы «Д-И». 1942–1959 гг. 166 л.
27. Ф. Р-63. Оп. 3. Д. 18. Личные дела на руководящих работников предприятий с буквы «Д-И». 1944–1959 гг. 239 л.
28. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 3. Объявления управляющего заводом за 1923 г. 54 л.
29. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 7. Циркулярные письма управляющего заводом за август – декабрь 1924 г. 58 л.
30. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 10. Протокол открытого внеочередного заседания совета управления «ЦУГАЗ» от 8 июля 1924 года. 39 л.;
31. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 104. Акт сдачи дел при смене директоров от 6 января 1927 г. и рапорт технического директора об итогах работы завода за октябрь–декабрь 1926 г. 4 л.
32. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 255. Приказы по Государственному Всесоюзному объединению автотракторной промышленности «ВАТО» за март–июль 1932 г. 25 л.

33. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 299. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за октябрь–декабрь 1933 г. 163 л.
34. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 305.Справка о численности иностранных специалистов и рабочих на заводе по состоянию на 1 марта 1933 г. 1 л.
35. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 362. Стенограмма беседы директора с мастерами завода от 7 января 1936 г. о роли мастера на производстве в связи со стахановским движением. 42 л.
36. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 399.Приказы директора завода за июль–август 1938 г. 131 л.
37. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 445. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за 1939 год. 95 л.
38. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 447. Стенограммы общих собраний и заседаний коллектива завода за 1939 год. 196 л.
39. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 462. Стенограмма заседаний партийно-хозяйственных активов завода за февраль–июнь 1940 г. 310 л.
40. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 506.Приказы директора и помощников директора завода за май 1942 г. 98 л.
41. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 523. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за январь–июнь 1942 г. 281 л.
42. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 536. Переписка с Наркоматами СССР о жилищно-бытовом устройстве работников завода, об организации производства, комплектовании кадров и др. за 1942 г. 84 л.
43. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 574. Стенограмма заводской конференции по бытовому обслуживанию и снабжению работников завода от 10 марта 1943 г. 79 л.
44. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 610. Стенограммы совещаний при директоре и заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1944 г. 99 л.
45. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 668. Переписка с представителями завода в Германии о ходе демонтажа и отправки оборудования на завод в счет репарационных поставок за 1945 г. 89 л.

46. Ф. Р-415. Оп. 2. 669. Переписка с органами прокуратуры страны о принятии мер к возвращению на производство работников завода за 1945 год. 217 л.
47. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 800. Стенограммы собраний партийно-хозяйственного актива завода за 1948 г. 231 л.
48. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 819. Переписка с колхозами и детскими домами страны об оказании помощи в приобретении автомашин за 1948 г. 31 л.
49. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 867. Переписка с зарубежными фирмами и частными лицами об оказании технической помощи, высылке проектов, установлении дружеских связей и т.д. за 1949 г. 56 л.
50. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 908. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1950 г. 94 л.
51. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 912. Заключение комиссии заводоуправления и общественных организаций завода об итогах проверки правильности индивидуального и дачного строительства работниками завода (1950 г.). 12 л.
52. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1081. Решение Министерства по годовому отчету завода за 1954 г. 13 л.
53. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1202. Переписка с высшими правительственными органами о работе завода за 1958 г. 103 л.
54. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1280. Переписка с зарубежными фирмами и частными лицами об оказании технической помощи, высылка проектов, установление дружеских связей и др. за 1960 г. 98 л.
55. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1283. Распоряжения Совета Народного хозяйства Московского (городского) экономического района, относящиеся к деятельности завода за 1961 год. 189 л.
56. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1598. Проект постановления Совета Министров СССР о строительстве заводов – филиалов ЗИЛа за 1969 г. 28 л.

57. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1710. Приказы Министерства автомобильной промышленности СССР, относящиеся к деятельности завода. 12.06 – 31.12.71. 430 л.
58. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 1842. Приказы генерального директора для служебного пользования. Подлинники. 1973 год. 94 л.
59. Р-415. Оп. 2. Д. 1943. Стенограмма творческого собрания, посвященного 50-летию со дня выпуска первого автомобиля АМО-Ф-15. 28 октября 1974 года. 14 л.
60. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2144. Стенограмма совещания совета директоров. 19 февраля 1977 г. 32 л.
61. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2781. Протокол совещания у секретаря ЦК КПСС, первого секретаря МГК КПСС т. Ельцина Б. Н. 27.12.1985. 3 л.
62. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2159. Стенограмма технической конференции Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева с потребителями по качеству автомобилей ЗИЛ-131. 1977 г. 122 л.
63. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2336. Приказы генерального директора по основной деятельности. Подлинники. 1980 год. 178 л.
64. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2773. Проблемы развития объединения. 1985 г. Интервью с генеральным директором. 21 л.
65. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 2890. Решение совета директоров заводов объединения в г. Рославле. Стенограмма совета директоров ПО ЗИЛ в г. Рославле 19-20 сентября 1986 года. 108 л.
66. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 3120а. Стенограмма заседаний Совета трудового коллектива с 19 февраля по 21 сентября 1988 г. 158 л.
67. Ф. Р-415. Оп. 2. Д. 3175. Стенограмма конференции Совета трудового коллектива завода с 9 января по 16 ноября 1989 г. 168 л.
68. Ф. Р-415. Оп. 4. Д. 251. Стенограмма совещания руководящего состава завода с делегацией Горьковского автозавода по обмену опытом от 28 ноября 1955 г. 25 л.

- 69.Ф. Р-415. Оп. 4. Д. 42. Стенограмма совещания бригадиров молодежных бригад завода от 22 октября 1945 г. 22 л.
- 70.Ф. Р-415. Оп. 7. Д. 269. Справка об итогах проверки Прокуратурой г. Москвы исполнения законов об охране труда и техники безопасности в производственном обучении кадров завода за 1962 г. 11 л.
- 71.Ф. Р-415. Оп. 10. Д. 127. Объяснительная записка к годовому отчету по основной деятельности за 1982 г. 170 л.
72. Ф. Р-415. Оп. 14. Д. 12. Письма иностранных рабочих и специалистов руководству завода с предложениями услуг за 1931–1932 гг. 49 л.
- 73.Р-415. Оп. 14. Д. 34. Личные дела иностранных рабочих и специалистов на букву «Вай-Вет» за 1929–1935 гг. 119 л.
- 74.Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 1. Протоколы общих собраний коллектива завода за 1923 г. 14 л.
75. Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 13. Стенограмма общезаводской профсоюзной конференции по расширению завода от 11 апреля 1934 г. 58 л.
76. Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 31. Стенограмма совещания цеховых активов завода от 11 апреля 1936 г. о невыполнении производственной программы и новых норм выработки. 50 л.
- 77.Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 32. Стенограмма общезаводских совещаний по подготовке и проведению праздника XIX годовщины Великой Октябрьской социалистической революции (1936 г.). 47 л.
78. Ф. Р-415. Оп. 15. Д. 157. Стенограммы заседаний профсоюзного актива и групповых руководителей за 1951 г. 97 л.
79. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 1. Адамс, Бабич. «Воспоминания о работе на заводе «АМО» за 1921-1933 гг.». 60 л.
80. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 2. Вечер воспоминаний рабочих-кадровиков Прессового цеха. 29 ноября 1932 г. 41 л.
81. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 3. Воспоминания бригады рабочих литейно-ковкого чугуна о работе на заводе от 15 октября 1933 г. 18 л.

82. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 4. Выступления кадровиков Инструментального цеха завода АМО на вечере воспоминаний. 30 ноября 1932. 73 л.
83. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 14. Воспоминания рабочих Отдела главного механика о работе завода до и вначале I реконструкции от 4 января 1933 г. 54 л.
84. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 16. Воспоминания кадровиков Механо-Сборочного отдела от 5 декабря 1932 года. 11 л.
85. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 202. Воспоминания М.В. Пиолунковского. 1935 г.
86. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 241. Трегубов Иван Петрович, член Правления завода АМО. Воспоминания о работе на заводе АМО и о братьях Рябушинских. 1933–1934 гг. 128 л.
87. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 291. Воспоминания Салова Александра Петровича об эвакуации завода и др. 1941–1945 гг. от 10 июня 1960 г. 40 л.
88. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 390. Переписка и др. материалы (письма, телеграммы) по строительству завода «АМО». 1915–1918 гг. 331 л.
89. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 654. М.И. Козочкин. Дипломная работа студента МГУ «Борьба партийной организации Московского автозавода им. И.А. Лихачева за культурно-технический рост рабочих и повышение производительности труда. 1961–1964 гг.» М., 1965 г. 153 л.
90. Ф. Р-415. Оп. 16. Д. 650. Растяпин М.В. Дипломная работа студента МГУ «Партийная организация автозавода им. И.А. Лихачева (бывш. АМО) в годы 1-й пятилетки. 1928–1932 гг.» М., 1958. 149 л.
91. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 7. Стенограмма заседания комиссии парткома по истории завода. 3 ноября 1959 г. 22 л.
92. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 11. Отзывы автозаводцев на рукопись книги по истории Автозавода им. И.А. Лихачева. 38 л.
93. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 20. Материалы о работе комиссии по истории ЗИЛ. 1963–1967 гг. 117 л.

94. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 21. Материалы к рукописи книги «История Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева. Глава I. Введение. 320 л.
95. Ф. Р-415. Оп. 17. Д. 59. Деятельность комиссии парткома по истории Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева. Доклад. 1966 г. 72 л.
96. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 1. Обзоры документальных материалов по истории завода (за 1913–1932 гг., хранящихся в центральных государственных архивах), составленных комиссией по истории завода в 1932 г. 31 л.
97. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 17. Материалы редколлегии истории завода. 1932–1934 гг. 45 л.
98. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 19. Стенограммы совещаний по обсуждению рукописи «Истории завода» за 1933–1937 гг. 285 л.
99. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 24. Кернес И.Я. «История Московского автозавода им. И.А. Лихачева». Библиография за 1916–1960 гг. 97 л.
100. Ф. Р-415. Оп. 18. Д. 27. Списки фотокопий с фотодокументов Центрального государственного архива кино-фото-фоно-документов СССР по истории завода за 1920–1956 гг. 37 л.
101. Ф. Р-415. Оп. 19. Д. 41. Материалы, собранные комиссией по истории завода, о Ципулине Владимире Ивановиче. 1972 г. 66 л.
102. Ф. Р-415. Оп. 22. Д. 217. Материалы комиссии по истории завода. Письмо Парткома автозавода в издательство «Молодая гвардия», отзывы на рукопись, справки об авторах, рукопись Т. Леонтьевой «Лихачев» 1-го варианта. 1970–1971 гг. Л. 2.

Заводской архив (*Архив АМО ЗИЛ*)

103. Объяснительная записка к годовому отчету по основной деятельности за 1988 год. М., 1989 г.

104. Объяснительная записка к годовому отчету по основной деятельности Производственного объединения ЗИЛ за 1991 год. М., 1992. 135 л.
105. Протокол заседаний профкома и его президиума №№ 77–83. 21 января – 13 мая 1993 года. 308 л.
106. Сборник копий отзывов на первую неизданную в 1930-е годы книгу об Автозаводе им. Сталина. 92 л.
107. Техничко-экономические показатели работы завода 1924–1964 гг. М., 1965. 72 л.
108. Техничко-экономические показатели работы Производственного объединения ЗИЛ в 1987–1991 гг. М., 1992. 117 л.
109. Технический отчет о посещении автомобильных заводов США в 1967 г. М., 1968. 193 с.

Российский государственный архив экономики

110. Ф. 398. Оп. 1. Д. 93. Отчет директора ЗИЛа т. Бородина о командировке в Италию на концерн «Фиат». Т. 1. Ноябрь-декабрь 1965 г. 110 л.
111. Ф. 398. Оп. 1. Д. 563. Объяснительная записка к годовому отчету за 1966 год. Автозавод им. И.А. Лихачева. 262 л.
112. Ф. 398. Оп. 1. Д. 4506. Объяснительная записка к годовому отчету Московского автозавода им. И.А. Лихачева за 1973 год. (ПО ЗИЛ). 203 л.
113. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 3. Протоколы № 3-21 заседаний Глававтозавода и 1-9 заседаний заводоуправлений Московского автомобильного завода «АМО». 1918 г. 36 л.
114. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 18. Протоколы заседаний коллегии «Зававтоцаса» и совета правления «Глававтоцаса». 1921 г. 104 л.



115. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 58. Сведения о движении и составе рабочей силы заводов ЦУГАЗа с указанием квалификации и специальностей за 1921–1923 гг. 37 л.
116. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 323. Диаграммы роста рабочей силы предприятий «Автотреста», состава рабочей силы, размеры сдельных работ и др. за 1924/1925 г. 25 л.
117. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 527. Материалы о приглашении иностранных специалистов для расширения строительства завода АМО (переписка, телеграммы, анкеты). 175 л.
118. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 596. Статистический отчет и пояснительная записка к нему о работе завода «АМО» за 1928/1929 год. 84 л.
119. Ф. 2352. Оп. 1. Д. 601. Переписка с инженером Дж. Брандтом о расширении завода «АМО» и обеспечении его необходимым оборудованием. 282 л.
120. Ф. 7297. Оп. 38. Д. 144. Переписка с уполномоченными за границей и автозаводом им. Сталина о приглашении на работу иностранных специалистов для работы на заводе. 1934 г. 21 л.
121. Ф. 7620. О. 1. Д. 165. Стенограмма совещания в Главном управлении автотракторной промышленности по рассмотрению годового отчета о работе автозавода им. Сталина. 1932 г. Резолюция и заключения по отчетам. 104 л.
122. Ф. 7620. Оп. 1. Д. 487. Годовой отчет о деятельности Учебного комбината завода им. Сталина (б. «АМО») за 1931 г. 30 л.
123. Ф. 7620. Оп. 1. Д. 784. Рапорта о заграничных командировках по заводу «АМО». 1931 г. 99 л.
124. Ф. 8115. Оп. 2. Д. 112. Годовой отчет по основной деятельности за 1941 год по Московскому автозаводу им. Сталина. 48 л.
125. Ф. 8115. Оп. 3. Д. 943. Акты и сообщения заводов о расследовании несчастных случаев. 1950 год. 326 л.

126. Ф. 8115. Оп. 2. Д. 1375. Объяснительная записка к годовому отчету за 1956 год Московского автозавода им. И.А. Лихачева. 106 л.

### Литература

127. *Авдаков Ю.К., Бородин В.В.* Производственные объединения и их роль в организации управления советской промышленностью (1917–1932 гг.). М.: Издательство Московского университета, 1973. 239 с.
128. *Адфельт Н.В.* Первые десять советских автомобилей (1924 г.): (Первые 3 главы из 5-й части книги по Истории завода). М.: Автозавод им. Сталина, 1933. 159 с.
129. *Аргутинская Н.К.* О создании книг по истории фабрик и заводов // Книга. Исследования и материалы. М.: Книга, 1965.
130. *Белый К.В.* Документация партийной организации Московского автомобильного завода им. И. А. Лихачева как источник по истории предприятия // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 6. С. 72–83.
131. *Белый К.В.* Крушение автогиганта ЗИЛ как отражение метаморфоз развития отечественной автомобильной промышленности в постсоветский период // Земля и Власть в истории России: сборник научных статей участников Всероссийской научной конференции памяти профессоров А.Г. Кузьмина, В.Г. Тюкавкина и Э.М. Щагина. Москва, МПГУ, 11–12 декабря 2018 г. / под общ. ред. А.В. Лубкова. М.: МПГУ, 2020. С. 693–703.
132. *Белый К.В.* Сохраним архив московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева // Отечественные архивы. 2019. № 5. С. 133–136.
133. *Белый К.В.* Стенограммы воспоминаний руководителей и сотрудников Московского автомобильного завода АМО как источник по социально-психологическим аспектам начальной истории

- предприятия (1915–1924 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 3. С. 73–85.
134. *Белый К.В.* Стенограммы заводских производственных совещаний как источник по социально-психологическим аспектам истории промышленных предприятий (на примере стенограмм АМО ЗиЛ) // Исторический журнал: научные исследования. 2020. С. 91–101.
135. *Березина Е.С.* «Пристально всматриваясь в рисунок шкатулочной крышки»: лаковая миниатюра как источник изучения советской визуальной культуры // Диалог со временем. 2017. № 58. С. 242–260.
136. *Бовыкин В.И.* Из опыта архивных разысканий // Экономическая история. Ежегодник. 1999. М., 1999. С. 15–62.
137. *Бовыкин В.И.* Россия накануне великих свершений. М.: Наука, 1988.
138. *Большакова Н.Б.* Финеевская волость Покровского уезда Владимирской губернии в 1917–1918 годах. М.: Компания Спутник+, 2004. 117 с.
139. *Борисов Л.В.* Делопроизводственные документы советской эпохи: историография и источниковедение (20–80-е годы) // Отечественные архивы. 1994. № 2. С. 19–30.
140. *Бородкин Л.И., Валетов Т.Я., Смирнова Ю. Б., Шильникова И.В.* «Не рублем единым»: Трудовые стимулы рабочих-текстильщиков дореволюционной России. М.: РОССПЭН, 2010. 535 с.
141. Брошенные на произвол судьбы архивы завода ЗиЛ! // ComDig | Urban Exploration. URL: <https://zen.yandex.ru/media/comdig/broshennye-na-proizvol-sudby-arhivy-zavoda-zil-5cc20b706e47b000b3220924> (дата обращения: 25.02.2021).
142. *Булгаков С.Н.* Философия хозяйства. М.: Путь, 1912. 321 с.
143. *Васильев И.Ю.* Социальные сети как исторический источник // Исторический формат. 2016. № 4 (8). С. 200–203.

144. *Варьяс Ю.В.* Конструирование организационной структуры управления (производственного объединения). М.: Знание, 1982. 64 с.
145. *Володина Н.Н.* Возможности устной истории при изучении трудовой повседневности тюменских рабочих в 1945–1965 годах // *Повседневность российской провинции XIX-XX вв.: материалы Всероссийской научной конференции.* Пермь, 2013. С. 71–75.
146. *Володина Н.Н.* Производственная повседневность тюменских рабочих в 1941–1965 гг. (На примере завода "Механик". Автореф. дисс. к.и.н., Тюмень, 2012. 25 с.
147. *Вольский А.И.* Союз науки, техники и производства – (Опыт произв. об-ния ЗИЛ). 2-е изд., доп. М.: Экономика, 1980. 95 с.
148. *Воробьева И.Я., Самошенко В.Н.* Многотиражка как исторический источник (по материалам газеты «За передовую технику») // *Советские архивы.* 1970. № 6. С. 54–62
149. *Воронкова С.В.* Материалы Особого совещания по обороне государства. М.: МГУ, 1975.
150. *Воронкова С.В., Наумова Г.Р.* Изучение индустриализации в России (Постановка вопроса) // *Государство и общество. История, экономика, политика, право.* СПб., Ижевск, 2001, № 1. С. 99–124.
151. *Воронкова С.В.* Строительство автомобильных заводов в России в годы первой мировой войны (1914–1917 гг.) // *Исторические записки.* М.: Наука, 1965. С. 147–169.
152. *Галиева З.И.* Личные учетные карточки рабочих как источник для изучения истории рабочего класса // *Известия АН республики Кыргызстан.* № 2. 1991. С. 40–46.
153. *Горлов В.Н.* Московские лимитчики 1960-х – 1980-х гг. как особая категория жителей столицы // *Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки.* 2018. № 1.

154. *Горчаков А.Н.* Заводы и время (годы 1958–1995). Воспоминания бывшего директора Саратовского завода «Серп и Молот». Саратов, 2005. 448 с.
155. *Грекулов Е.* Архивы как источник изучения истории заводов. М.: Государственное издательство «История заводов», 1933. 14 с.
156. *Давыдова Т.В.* Выявление архивных документов по истории единичного предприятия на примере завода «Стрела» // Вестник архивиста. 2001. № 6. С. 116–130.
157. *Дашко Д.А.* История автомобилей ЗИС-110. М.: Дмитрий Дашко и Владимир Киреев, 2019. 240 с.
158. *Дашко Д.А.* Советские легковые, 1918–1942. М.: Дмитрий Дашко, 2012. 223 с.
159. *Дементьев Д.А., Марков Н.С.* Автобусы VIII пятилетки, 1966–1970. М.: Грузовик-пресс, 2011. 127 с.
160. *Дементьев Д.А., Марков Н.С.* Автобусы семилетки. 1959–1965. М.: Грузовик-Пресс, 2015. 159 с.
161. *Директор. Завод и люди.* М.: Московский рабочий, 1971. 279 с.
162. *Дороги, которые мы выбирали / автор проекта, сост. В. Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, А.В. Курковой.* М.: Московский политехнический университет, 2016. 288 с.
163. *Екишурская А.К., Звездин З.К.* Книги по истории заводов // Вопросы истории. 1968. № 11. С. 167-170.
164. *Ермаков П.П.* Этапы сохранения истории ЗИЛа // Колокола сии сооружали мастера ЗИЛа и иные трудники / под ред. В.Д. Кальнера, М.А. Машина, А.И. Новикова, Б.Н. Ньюнина [автор проекта, сост. В.Г. Мазепа]. М.: Москвский Политех, 2022. С. 562–604.
165. *Ермолов А.Ю.* Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009, 309 с.

166. *Ершова Т.В.* Экономическая деятельность Рябушинских в годы Первой мировой войны (1914–1917) // Вестник Московского городского педагогического университета. 2008. № 1 (22). С. 34–44.
167. *Ефимкин М.М.* О методике изучения источников и форм пополнения рабочего класса на основе личных учетных карточек рабочих // Известия Сибирского отделения АН СССР. № 6. 1978. С. 95–100.
168. *Жеребятьев Д.И., Королева С.В., Малышев А.А., Моор В.В., Новичихин А.М.* Интернет-ресурс как источник и инструмент исторических исследований // Археология и геоинформатика. Тезисы докладов. 2017. С. 20–21;
169. *Журавлев С.В., Мухин М.Ю.* «Крепость социализма»: Повседневность и мотивация труда на советском предприятии, 1928–1938. М.: РОССПЭН, 2004.
170. *Журавлев С.В.* Материалы заседаний главной редакции «Истории фабрик и заводов» (1931–1932 гг.) // Мир источниковедения: сборник в честь С.О. Шмидта. М.: РГГУ, 1994. С. 242–247.
171. *Журавлев С.В.* Проблемы изучения истории промышленных предприятий в контексте краеведения // Пятые всероссийские краеведческие чтения. М.: Краеведение, 2012. С. 378–380.
172. *Журавлев С.В.* Феномен «Истории фабрик и заводов». Горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М.: Институт российской истории РАН, 1997.
173. *Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах / авторы проекта, сост. В.Г. Мазепа, М.А. Шелепенков; под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой.* М.: Университет машиностроения, 2016.
174. *Звездин З.К.* Периодическая печать как источник по истории трудового подъема рабочего класса СССР 1926–1929 гг. (обзор

- материалов) // Проблемы источниковедения. Т. VIII. М.: АН СССР, 1959. С. 3–30.
175. ЗИЛ. Страницы трудовой славы. М.: Плакат, 1986. 327 с.
176. ЗИЛ – флагман технического прогресса. М.: Правда, 1976. 33 с.
177. ЗИЛ. XXI век. М.: БинАРТ, 1999. 360. с.
178. *Зубков А.А.* Автомобильная промышленность РСФСР: Основные тенденции развития, формирования научно-технической базы и проблемы модернизации производства, 1966–1980 гг. Дисс. ... д.и.н. Нижний Новгород, 2001. 493 с.
179. *Зубков А.А.* Создание производственных объединений в автомобильной промышленности СССР в 1970-е годы // КЛИО, № 5 (125). СПб.: Полторак, 2017. С. 115–118.
180. *Исаев А.С.* От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. (Из истории автомобиля). М., Московский рабочий, 1961, 170 с.
181. Историко-культурные традиции хозяйствования («философия хозяйства» и «хозяйственная культура») в России: методологический подход к формированию современной экономической культуры / Автор-составитель В.Ф. Любичева. Новокузнецк: Издательство НГИУУ, 1995. 137 с.
182. История Московского автозавода имени И.А. Лихачева. М.: Мысль, 1966. 647 с.
183. История советского автомобилестроения. Библиографический указатель. М., 1974. 199 с.
184. История отечественного автомобилестроения: учеб. пособие для студентов, обучающихся по специальности "Автомобиле- и тракторостроение" / Прокофьева Е.Ю. и др. Тольятти: Тольяттинский гос. ун-т, 2007. 142 с.

185. Историография истории России: учебное пособие для студентов учреждений высшего профессионального образования / Г.Р. Наумова, А.Е. Шикло. 3-е изд. М.: Издательский центр «Академия», 2011. 480 с.
186. Источниковедение истории СССР: Учебник / под ред. И. Д. Ковальченко. 2-е перераб. издание. М.: Высшая школа, 1981.
187. Источниковедение новейшей истории России: теория, методология, практика: Учебник / А.К. Соколов, Ю.П. Бокарев, Л.В. Борисова и др. Под ред. А.К. Соколова. М.: Высшая школа, 2004.
188. Источниковедение: учебник для академического бакалавриата / под ред. А.В. Сиренова. М.: Издательство «Юрайт», 2015.
189. *Канунников С., Шелепенков М.* Отечественные автобусы и троллейбусы, 1900–2000 гг. М.: За рулем, 2013. 413 с.
190. *Ковальченко И.Д.* Методы исторического исследования. 2-е изд., доп. М.: Наука, 2003. 486 с.
191. *Ковальченко И.Д.* О применении математико-статистических методов в исторических исследованиях // Источниковедение. Теоретические и методические проблемы. М.: Наука, 1969. С. 115–133.
192. *Кодан С.В.* Источники личного происхождения: понятие, место и роль в изучении истории государственно-правовых явлений // *НВ: Исторические исследования.* 2014. № 3. С. 60–93.
193. Колокола сии сооружали мастера ЗИЛа и иные трудники / под ред. В.Д. Кальнера, М.А. Машина, А.И. Новикова, Б.Н. Нюнина [автор проекта, сост. В.Г. Мазепа]. М.: Московский Политех, 2022. 672 с.
194. *Коляда А.В.* Эволюция и свертывание системы промышленных трестов в 1920-е гг. (на примере Автотреста ВСНХ) // 200 лет министерской системе России: Материалы Межвузовской научной конференции, 31 мая 2002 г. / Сост. Г.В. Кожевникова. М.: Компания Спутник+, 2002. С. 99–104;



195. *Корнаковский И.Л., Славко Т.И.* Методика разработки учетных карточек рабочих и служащих промышленных предприятий (На примере завода «Серп и молот») // Источниковедение истории советского общества. Вып. III. М.: Наука, 1978. С. 76–113
196. *Корнаковский И.Л.* Статистические источники по истории промышленных предприятий. // Актуальные проблемы истории рабочего класса автономных республик РСФСР. Чебоксары, 1978.
197. *Кочнев Е.Д.* Секретные автомобили Советской Армии. М., ЭКСМО, 2011, 606 с.
198. *Красильникова Е.И., Адоньева И.Г.* «Завод – это одна семья...»: трудовая и общественная жизнь на Новосибирском авиационном заводе им. В.П. Чкалова в устном нарративе его ветеранов и сотрудников // Актуальные вопросы истории российской провинции. Новосибирск: НГТУ, 2010. С. 115–156.
199. *Кузьмина А.В.* Промышленные предприятия г. Севастополя (1930-е –1990-е годы). Источники и метод изучения. Дисс. ... канд. ист. наук. М.: МГУ, 2014. 236 с.
200. *Кузьмина А.В., Борисов С.Д.* Социальная сеть как источник по истории промышленности // Черноморская конференция – 2019. Сборник материалов III Черноморской международной научно-практической конференции Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова. Под редакцией О.А. Шпырко, В.В. Хапаева, С.И. Рубцовой, Ю.Л. Ситько. 2019. С. 100–101.
201. К юбилею Московского автозавода им. И.А. Лихачёва. Проект «ЗИЛ 100 лет». URL: <https://old.mospolytech.ru/index.php?id=5270> (дата обращения: 23.03.2021).
202. *Лачаева М.Ю.* Культурно-исторический смысл индустриализации России в историографическом аспекте // Информационный бюллетень научного семинара «Индустриализация в России». № 7. М., 1999. С. 18.

203. Легенды и были Тюфелевой роци / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, О.О. Петровой, А.В. Курковой. М.: Московский политех, 2016. 554 с.
204. *Лельчук В.С.* Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. М., Политиздат, 1984. 304 с.
205. *Леонтьева Т.К.* Лихачев. М.: Молодая гвардия, 1979. 266 с.
206. *Лисовина А.П.* К изучению закономерностей возникновения и эволюции годового отчета социалистического промышленного предприятия (30-50-е годы) // Проблемы источниковедения истории СССР и специальных исторических дисциплин. Статьи и материалы. М.: Наука, 1984. С. 130–137;
207. *Лисовина А.П.* О значении и особенностях критического анализа годовых отчетов промышленных предприятий как исторического источника. // Археографический ежегодник, 1970. М., 1971. С. 185–194.
208. *Любимова К.К.* История завода, региона, страны на страницах заводской многотиражки // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Материалы VIII Всероссийской научной конференции. 27–28 апреля 2007 г. Т. 2. Екатеринбург: Изд-во «АМБ», 2007. С. 162–166;
209. *Морозов А.В.* В авангарде трудовых коллективов: из опыта работы партгрупп ЗИЛа. М.: Моск. рабочий, 1987. 69 с.
210. *Майдачевский Д.Я.* Иркутское краеведение 1920-х: нереализованный замысел историко-экономического изучения региона // Иркутское краеведение 20-х: взгляд сквозь годы. Иркутск, 2000. С. 25-34.
211. *Майдачевский Д.Я.* «Экономическая история отдельного предприятия»: конфигурация исследовательской области, 1920-е // Индустриальное наследие. Сборник материалов II международной научной конференции. Саранск, 2006. С. 420–429.

212. *Машков В., Лигостаев Н.* Летопись Уральского автомобильного завода. 1967–1992. Екатеринбург: Средне-Уральское книжное издательство, 1993. 256 с.
213. *Миловидова Н.В.* Жизнь и быт рабочих России в 20-е гг. XX в. (из истории повседневности). //Предприниматели и рабочие России в условиях трансформации общества и государства в XX столетии. Ч.II, Кострома, 2003. С.77–82.
214. *Морозов А.В.* В авангарде трудовых коллективов: из опыта работы партгрупп ЗИЛа. М.: Моск. рабочий, 1987. 69 с.
215. Москва и Сбербанк организуют на ЗИЛе контрактную сборку автомобилей // Интерфакс. 25.05.2012. URL: <https://www.interfax.ru/business/247476> (дата обращения: 13.02.2021).
216. Москва не слезет с ЗИЛа. Сергей Собянин пытается возродить старейший автозавод // АвтоПарк. 07.10.2011. URL: <https://rg.ru/2011/10/06/auto-site.html> (дата обращения: 13.02.2021).
217. Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ). Проспект. М.: ЗИЛ, 1977.
218. Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ). Проспект. М.: ЗИЛ, 1989.
219. Моск. автомоб. з-д им. И. А. Лихачева. (Произв. объединение ЗИЛ. З-д-втуз при Моск. автомоб. з-де им. И.А. Лихачева). М.: Высш. школа, 1976. 327 с.
220. Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А. Лихачёва» / автор проекта, сост. В. Г. Мазепа. М.: МГИУ, 2015.
221. *Наумова Г.Р.* Документация предприятий и традиция их собирания // Экономическая история и бизнес-архивы: институционализация знания и новая архивная парадигма. Материалы круглого стола 19 мая 2003 г. М., 2004. С. 71–81.

222. *Наумова Г.Р.* История исторической науки. Историография истории России. В 2 ч. Часть 2: учебник для академического бакалавриата. М.: Издательство «Юрайт», 2017.
223. *Наумова Г.Р.* Опыт изучения русской фабрики // Историк и время. 20–50-е годы XX века. А.М. Панкратова. М.: Издательство РУДН, 2000. С. 62–68.
224. *Наумова Г.Р.* Русская фабрика (проблемы источниковедения). М.: ЭКОН, 1998. 263 с.
225. *Наумова Г.Р., Смирнов И.П.* Русская философская традиция о сущем и должном индустриализации // Информационный бюллетень научного семинара «Индустриализация в России», № 1. М., 1997.
226. Об опыте работы ветеранских организаций района Гольяново и АМО ЗИЛ. М., 2007. 120 с.
227. *Окунева Р.Я.* Источники по истории фабрик и заводов в советской литературе 1930-х гг. Автореферат дисс. ... к.и.н. М., 1964. С. 12-16.
228. *Орлов Д.* Шрамы памяти // Грузовик-Пресс. ГП.07.2020. URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/25360-vystavka-zavod-zil-100-let-legende-shramy-pamyati/> (дата обращения: 20.03.21).
229. *Осипов Ю.М.* Значение философии хозяйства С.Н. Булгакова для современной экономической теории // Экономическая теория на пороге XXI века. М.: Юристъ. С. 564–565.
230. *Панфилова А.М.* Изучение фабрик и заводов в университетах СССР // Вестник Московского университета. 1981. Сер. 8. № 6. С. 3–15.
231. *Пережогин В.А.* Из опыта развития научно-производственных объединений Москвы (60–80-е годы) История СССР. № 1. М.: Наука. С. 24–36.
232. *Петров Ю.А.* Династия Рябушинских. М.: «Русская книга», 1997. 196 с.

233. *Петров Ю.* Рябушинские. Фабрики и банки знаменитой династии. М.: Бизнеском, 2011. 233 с.
234. Передовой опыт предприятий Минсельхозмаша и производственного объединения ЗИЛ по обеспечению выполнения плана по номенклатуре продукции, выпускаемой внутризаводскими подразделениями: Обзор / П.Н. Гохман, С.А. Карастелин, канд. экон. наук Б.А. Коган, А.У. Слацилин; Науч. ред. канд. экон. наук В.И. Дворецкий. М., 1977. 29 с.
235. По дороге истории АМО ЗИЛ. М.: ДПК Пресс, 2012. 208 с.
236. *Поликарпов Н.* Грузовой автомобиль ЗИС-5. М., Цейхгауз, 2007, 48 с.
237. *Поткина И.В.* Фирма как объект изучения (актуальные источниковедческие и историографические проблемы) // Индустриальное наследие. Материалы международной научной конференции. Саранск: Издательство Мордовского университета, 2005. С. 333–340
238. *Прокофьева Е.Ю.* Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2009. Т. 11, № 2. С. 257–261.
239. *Прокофьева Е.Ю.* История отечественной автомобильной промышленности: от единичного к массовому типу организации производства (1896–1991 гг.). Автореферат дисс. ... д.и.н. Саратов, 2011.
240. *Прокофьева Е.Ю.* История отечественной автомобильной промышленности 1896–1985 годов: неопубликованные источники // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2010. № 3. С. 79–83.

241. *Прокофьева Е.Ю.* Управление автомобильной промышленностью в имперской и советской России // Вестник Самарского государственного университета. 2009. № 5 (71).
242. *Пушкарева И.М., Пушкарева Н.Л.* «Новая рабочая история» в зарубежной историографии // Социальная история. Ежегодник 2001/2002. М.: РОССПЭН, 2004. С. 47–68.
243. Размышления у закрытой проходной / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, А.В. Курковой. М.: Московский Политех, 2018. 364 с.
244. *Ремизов Л.П.* Горнолыжный отдых трудящихся производственного объединения ЗИЛ. М.: ЦРИБ "Турист", 1989. 38 с.
245. *Рожков Н.А.* К методологии истории промышленных предприятий // Доклады общества историков-марксистов, стенограмма доклада от 9 апреля 1926 г. М., 1926. С. 210–224.
246. *Русина Ю.А.* Источниковедение новейшей истории России: Учебное пособие. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2015.
247. *Рудельсон М.Е.* Отчеты заводов как источник по изучению научно-технического прогресса в автомобилестроении (на примере ЗИЛ и ВАЗ) // Актуальные проблемы архивоведения и источниковедения. Сборник научных трудов. Ч. 2., М., 1983.
248. *Сайкин В.Т.* Созидатели и разрушители. М.: Фавор XXI, 2004. 384 с.
249. *Святенко Ф.* Завод «АМО». Рабочие о старом и новом быте. М.: ОГИЗ, 1929.
250. *Семочкина Е.И.* Периодизация истории российской эмиграции // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2007. № 24 (96).

251. *Симонов Н.С.* ВПК СССР: Темпы экономического роста, структура, организация производства, управление. Изд. 2-е, доп. М.: Русский Фонд Содействия Образованию и Науке, 2015. 504 с.
252. *Симхович М.* АМО в 1921–24 годах (IV часть истории Автозавода им. Сталина). М.: Издание Автозавода им. Сталина, 1932.
253. *Сланская М.Д.* К истории возникновения многотиражных газет на заводах и стройках Советской страны (1922–1932 гг.) // Вестник Московского университета. Серия: журналистика. 1971. № 5. С. 21–30.
254. *Смирнова О.А.* Промышленная археология как одно из перспективных направлений в исторической науке на современном этапе // КЛИО. Журнал для ученых. 2002. № 1 (16). С. 20–23.
255. Созидание: Смоленскому автоагрегатному заводу – 50 лет. Смоленск: Смядынь, 1993. 236 с.
256. *Соколов А.Б.* Текст, образ, интерпретация: визуальный поворот в современной западной историографии / Оче-видная история. Проблемы визуальной истории России XX столетия: сб. ст. Челябинск: Каменный пояс, 2008. С. 10–24.
257. *Соколов А.К.* Драма рабочего класса и перспективы рабочей истории в современной России // Социальная история. Ежегодник, 2004. М.: РОССПЭН, 2005. С. 7–52.
258. *Соколов М., Мощанский И.* Грузовой автомобиль ЗиС-6 и "Катюша" на его базе: автомобильная техника СССР на службе в Красной армии. М.: Спектр, 2013. 111 с.
259. *Соколов Ю.В.* «История фабрик и заводов» в контекстах разных периодов // Историческая наука на рубеже веков: Материалы Всероссийской конференции посвященной 120-летию Томского государственного университета. Т. III. Томск: Издательство ТГУ, 1999.
260. *Солощенко Н.В.* Многотиражная газета «Бабаевец» как источник по истории пищевой промышленности СССР в годы первой пятилетки

- (опыт контент-анализа и сетевого анализа) // Историческая информатика. 2021. № 2. С. 1–23
261. *Солощенко Н.В.* Многотиражная газета «Наша правда» кондитерской фабрики «Красный Октябрь» в годы первой пятилетки: источниковедческие и методические аспекты анализа газетного материала // Историческая информатика. 2015. № 3–4. С. 33–44.
262. Старообрядческий центр за Рогожской заставою. М.: НП «Рукописные памятники Древней Руси», 2012. 280 с.
263. *Строганов К.* ЗИЛ начинает семилетку. М.: Издательство ВЦСПС, 1959. 39 с.
264. *Тимошкин И.С.* Как уничтожили «Торпедо»: история предательства. М.: Эксмо, 2009. 448 с.
265. *Фадеев Л.А.* Развитие социальной сферы машиностроительных предприятия в годы первых пятилеток (источники и методы исследования). Автореферат дисс... к.и.н., М., 2013. 30 с.
266. *Ханцев З.* История латвийского проекта ЗиЛа – завода АМО Plant // URL: <https://wroom.ru/news/4240> (дата обращения: 09.07.2020).
267. *Хапаев В.В.* Социальная сеть "Одноклассники" как источник по истории Вооруженных Сил СССР (на материалах закрытой группы Холодногорского авиагарнизона) // Сборник материалов III Черноморской международной научно-практической конференции МГУ им. М.В. Ломоносова «Проблемы развития технологий, государства и общества в цифровую эпоху» (20–22 июня 2019 г.) / Под ред. О.А. Шпырко, В.В. Хапаева, С.И. Рубцовой. Т. 1. Севастополь, 2019. С. 117–118.
268. Центральные архивы Москвы: Путеводитель по фондам. Вып. 1. / Отв. составитель И.Г. Тараканова. 2-е изд., стер. М.: Мосгосархив, 2002.



269. *Черноморский М.Н.* Источниковедение истории СССР (советский период). М.: Высшая школа, 1966.
270. *Шелепенков М.* Блуждание в Тюфелевой роще. История строительства завода «АМО» // За рулём. URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/1163-stroitelstvo-zavoda-amoblujdanie-v-tyufelevoy-roshche/>.
271. *Шихеев Н.А.* Дореволюционное автостроение: "История автозавода им. Сталина". (Отрывок из 1 части книги). М.: Автозавод им. Сталина, 1933. 23 с
272. *Шихеев Н.А.* История завода АМО // Борьба классов. 1931. № 3–4.
273. *Ульянова С.Б.* "То на скаку, то на боку": Массовые хозяйственно-политические кампании в петроградской/ленинградской промышленности в 1921-1928 гг. СПб, Изд-во Политехн. ун-та. 2006, 530 с.
274. *Яров С.В.* Документы о партийных «чистках» в 1920 – 30-х гг. как источник для изучения уровня политического образования коммунистов в эпоху «великого перелома» (по материалам ГАНО) // Новгородский исторический сборник. 2011. № 12. С. 428-435.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение № 1.

Портретный ряд руководителей АМО ЗИЛ

*«Созидатели и разрушители»*

#### **Рябушинский Сергей Павлович**

(1872–1936)

Русский предприниматель, промышленник, скульптор, меценат, вместе с братом Степаном основал первый в России автомобильный завод АМО, представитель династии Рябушинских – известной старообрядческой семьи с крестьянскими корнями. Умер в эмиграции во Франции.



#### **Рябушинский Степан Павлович**

(1874–1942)

Русский предприниматель, банкир, известный коллекционер древних икон, меценат, вместе с братом Сергеем основавший один из первых в России автомобильный завод АМО, представитель династии Рябушинских – известной старообрядческой семьи с крестьянскими корнями. Умер в эмиграции в Италии.



### **Трегубов Иван Петрович**

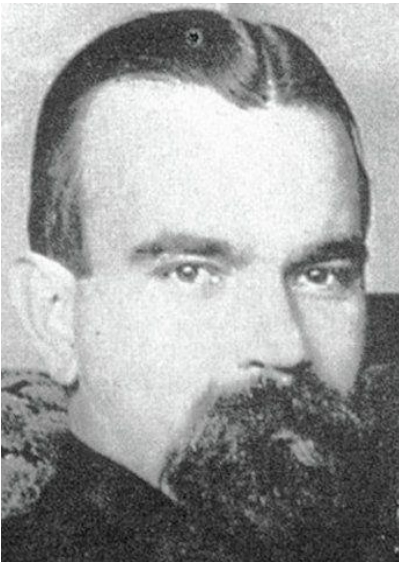
(1874–1938)

Русский купец, промышленник, хозяин и директор шелкоткацкой фабрики в Подмосковье, попечитель и член совета Рогожской общины, почетный потомственный гражданин г. Москвы. Один из создателей и руководителей завода АМО до его национализации. Впоследствии работал начальником снабжения автотранспортного отдела Подольского аэропорта. Расстрелян в 1938 г.



### **Бондарев Дмитрий Дмитриевич**

(1878–1937)



Русский автомобильный конструктор, по происхождению из потомственных донских казаков. Первый директор Автомобильного московского завода в 1915–1917 гг. Под его руководством был успешно реализован основной этап строительства завода, запущено сборочное производство. Расстрелян в 1937 г.

## Ципулин Владимир Иванович

(1882–1940)

Русский автомобильный конструктор, инженер-конструктор, один из организаторов отечественной автомобильной промышленности. В 1920–1921 гг. руководил заводом АМО, был одним из главных разработчиков первого отечественного грузовика – АМО-Ф-15. Репрессирован в 1937 г., умер в заключении в 1940 г.



## Адамс Артур Александрович

(1885–1969)

Военный разведчик, инженер-полковник шведско-еврейского происхождения, в 1921–1923 гг. – управляющий заводом «АМО», впоследствии сотрудник ГРУ Генерального Штаба РККА, руководитель нелегальной резидентуры в США, добывшей ценнейшие сведения о создании атомной бомбы. Умер в Москве, находясь в отставке.

## Королев Георгий Никитич

(1889–1938)

Один из создателей отечественной авиационной промышленности. Родился в Рязанской губернии в крестьянской семье. Служил в армии. После демобилизации в 1917 г. занимался профсоюзной работой, работал в промышленности. В 1923–1925 гг. был директором Московского автозавода. С 1925 г. на разных постах занимался организацией авиастроения и добился больших результатов. Во время «Большой чистки» неоднократно защищал коллег по производству, которых собирались осудить. В итоге сам Королев был репрессирован и в июле 1938 г. расстрелян.



**Лихачев Иван Алексеевич**

(1896–1956)



Государственный деятель, один из организаторов автомобильной промышленности СССР. Из крестьян Тульской губернии. По профессии – слесарь и шофер, но благодаря личным качествам, огромным энергии и трудолюбию, управленческому таланту стал наиболее известным директором Московского автозавода (получившем впоследствии его имя). При Лихачеве в результате ряда реконструкций ЗИС стал

одним из самых больших в Европе и мире автомобильных производств. Член ЦИК СССР, депутат Верховного Совета СССР ряда созывов. Член ЦК ВКП, кандидат в члены ЦК КПСС. В 1950 г. был снят с должности по «Еврейскому делу». Затем был директором машиностроительного завода, а в 1953–1956 гг. вплоть до смерти занимал пост министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР.

**Власов Константин Васильевич**

(1899–1995)

Государственный и партийный деятель, автомобильный инженер и организатор автомобильного производства. Из крестьян Рязанской губернии. В разное время возглавлял инженерно-конструкторские отделы и был руководителем ряда автомобильных заводов, в том числе ЗИС в 1950–1953 гг. С 1954 г. – заместитель министра автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР, председатель Ульяновского совнархоза.



в 1957–1959 гг. –





### **Крылов Алексей Георгиевич**

(1908–?)

Партийный и хозяйственный деятель, в 1961–1966 гг. член ЦК КПСС. Один из видных организаторов автомобильной промышленности. Из семьи московских рабочих. Прошел путь на Московском автозаводе от технолога до главного инженера и директора.

### **Бородин Павел Дмитриевич**

(1911–1998)

Государственный и общественный деятель, герой социалистического труда (1966). Родился в г. Орле в семье служащих. Выдающийся организатор производства, директор Московского автозавода им. И. А. Лихачёва (1963–1982) до ухода на пенсию. При П. Д. Бородине ЗИЛ одним из крупнейших производственным объединением и достиг пика своего развития. Многие заводчане называют годы его директорства "золотой эрой ЗИЛа".



### **Сайкин Валерий Тимофеевич**

(род. в 1937 г.)

Государственный и политический деятель. Из семьи крестьян Ближнего Подмосковья. Чемпион СССР по классической борьбе. С 1956 г. поступил формовщиком-заливщиков на ЗИЛ, прошел путь на заводе от рабочего до генерального директора ЗИЛ (был им в 1982–1986, 1992–1995 гг.). Председатель Мосгорисполкома (1986–1990), депутат Государственной думы III созыва (1999–2003).



### **Браков Евгений Алексеевич**

(род. в 1937 г.)



Родился в г. Москве; окончил машиностроительный техникум в 1956 г. и завод-ВТУЗ при Московском автомобильном заводе им. Лихачева (ЗОЛ) в 1971 г.; трудовую деятельность начал в 1956 г. на ЗИЛе, на котором прошел путь рабочего-термиста, инженера-технолога, старшего инженера, заместителя начальника и начальника цеха, заместителя главного инженера и заместителя генерального директора по производству. В 1986–1992 – генеральный директор производственного объединения "ЗИЛ"; 1992–1994 – президент АМО "ЗИЛ"; в 1989 г. баллотировался в народные депутаты СССР по Москве, но проиграл выборы Б. Ельцину; 1993–1994 – член Совета по промышленной политике и предпринимательству при Правительстве РФ.

### **Ефанов Александр Геннадьевич**

(1956–2012)



Родился в 1956 г.; окончил МЭИ; работал научным сотрудником НИИ автоматических систем в Москве; в 1988 г. был одним из создателей малого предприятия «Микродин», преобразованного в 1993 г. в АО Торговая компания «Микродин» (ставшего затем холдингом); был председателем Совета директоров «Проминвестбанка» (1993), членом Совета директоров «Инкомбанка» (1993–1994), председателем Совета директоров «Ресурс-банка» (1995), членом Совета директоров, вице-президентом и президентом АМО «ЗИЛ» (1994–1996); с 1994 г. – член Совета по промышленной политике и предпринимательству при Правительстве РФ; в 1995 г. вошел в состав оргкомитета ВОПД «Наш дом – Россия», был избран членом Ревизионной комиссии НДР. После

приобретения компанией «Микродин» в 1994 г. крупного пакета акций АМО «ЗИЛ» А. Ефанов выдвинул программу преобразований и оздоровления предприятия, встретившую сопротивление со стороны председателя Совета директоров «ЗИЛа» Владиславлева и президента Сайкина. Тем не менее стал первым вице-президентом, отвечающим за маркетинг и финансы. Противники вынуждены покинуть свои посты, после чего президентом АМО «ЗИЛ» был назначен Ефанов. Однако после того, как кредитовавший предприятие Ресурс-банк начал испытывать финансовые затруднения, а затем был лишен лицензии Центрального банка на проведение банковских операций, программа Ефанова оказалась перед угрозой срыва. в январе 1996 г. он был освобожден от обязанностей президента. В апреле 1996 г. сторонники Ефанова на внеочередном собрании избрали его президентом АМО «ЗИЛ», но вскоре Арбитражный суд Москвы признал это собрание незаконным. В августе 1996 г. компания «Микродин» продала свой пакет акций «ЗИЛа» Правительству Москвы.

### **Зеленин Дмитрий Вадимович**

(род. в 1962 г.)

Руководитель ассоциации менеджеров России. Родился в Москве. Учился в Московском авиационном институте. В 1986 году окончил факультет управления и прикладной математики Московского физико-технического института. С 1986 по 1988 год – инженер Научно-исследовательского института авиационных систем (НИИАС). С 1988 г. создатель и председатель правления АО «Микродин», который в процессе приватизации всего 4 млн. долл. Получил контрольный пакет ЗИЛ. В 1994–1996 гг. – де факто один из руководителей ЗИЛа, вместе с А. Ефановым курировал масштабную «оптимизацию» предприятия, которая чуть не привела акционерное общество к банкротству и гибели. Впоследствии – губернатор Тверской области (2003–2012). За время губернаторства промышленный потенциал Тверской области заметно сократился.







## **Носов Валерий Борисович**

(1941–2003)

Автомобильный инженер и организатор автомобильного производства. Из семьи московских рабочих. С 1965 г. работал на ЗИЛ на разных должностях. В 1997 г. в процессе перехода находившегося в критическом состоянии завода в собственность Москвы, назначен генеральным директором АМО ЗИЛ. За несколько лет смог относительно стабилизировать ситуацию, боролся за сохранение предприятия. В 2002 г. незадолго до смерти покинул должность по состоянию здоровья.

## **Лаптев Константин Викторович**

(род. в 1965)

Инженер и менеджер по образованию. Родился в Татарстане. Работал в команде "Руспромавто" на посту исполнительного директора ГАЗа. В 2002–2011 гг. вместе с командой «антикризисных» менеджеров отправлен на ЗИЛ, где стал генеральным директором. Однако вместе преодоления кризиса объемы производства стали постепенно сокращаться, а проблемы



усиливаться, в том числе финансовые. В 2011 г. при увольнении был раскритикован новым мэром Москвы С. Собяниным, посетившим завод. «Задолженность по заработной плате составляет более 200 миллионов рублей, - заявил новый градоначальник. - При этом руководитель предприятия ежегодно получал заработную плату 250 миллионов рублей. Там просто отмывка денег и собственности происходила». В 2014 г. Игорь Сечин назначил К. Лаптева вице-президентом ОАО "Роснефть" по импортозамещению<sup>438</sup>.

### **Захаров Игорь Владимирович**

(род. в 1974)

Родился 26 октября 1974 г. в г. Электростали Московской области. Окончил Московский колледж художественных ремесел Трудовую деятельность начал в ПО Машиностроительный завод – в г. Электростали столяром 3 разряда. В 2000 г. окончил Международный институт экономики и права. Работал юристом в разных организациях. Обучался в Академии народного хозяйства при Правительстве РФ. По образованию юрист. С 2007 г. работал на руководящих должностях в различных компаниях, в том числе «ИжАвто». С 2011 г. член Партии «Единая Россия» и генеральный директор Открытого акционерного московского общества «Завод им. И.А. Лихачева» (АМО ЗИЛ). При нем сначала планировалось реструктуризировать предприятие с сохранением производства или сборки иномарок, но затем производство автомобилей было прекращено и началась ликвидация промзоны ЗИЛ для постройки жилого комплекса.



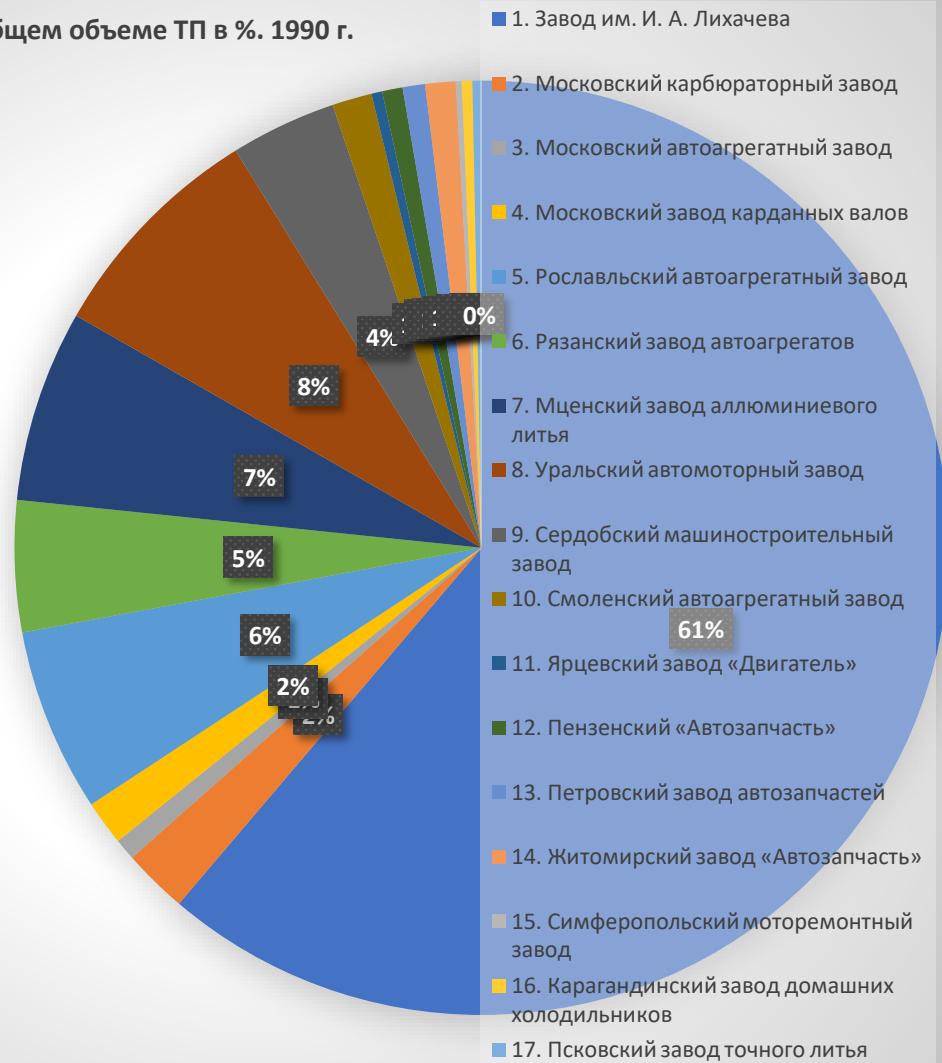
<sup>438</sup>[https://www.angi.ru/news/2813983-Игорь%20Сечин%20назначил%20Константина%20Лаптева%20вице-президентом%20ОАО%20"Роснефть"%20по%20импортозамещению/](https://www.angi.ru/news/2813983-Игорь%20Сечин%20назначил%20Константина%20Лаптева%20вице-президентом%20ОАО%20)

## Приложение № 2

### Схема и структура производственного объединения ЗИЛ (1980-е гг.)

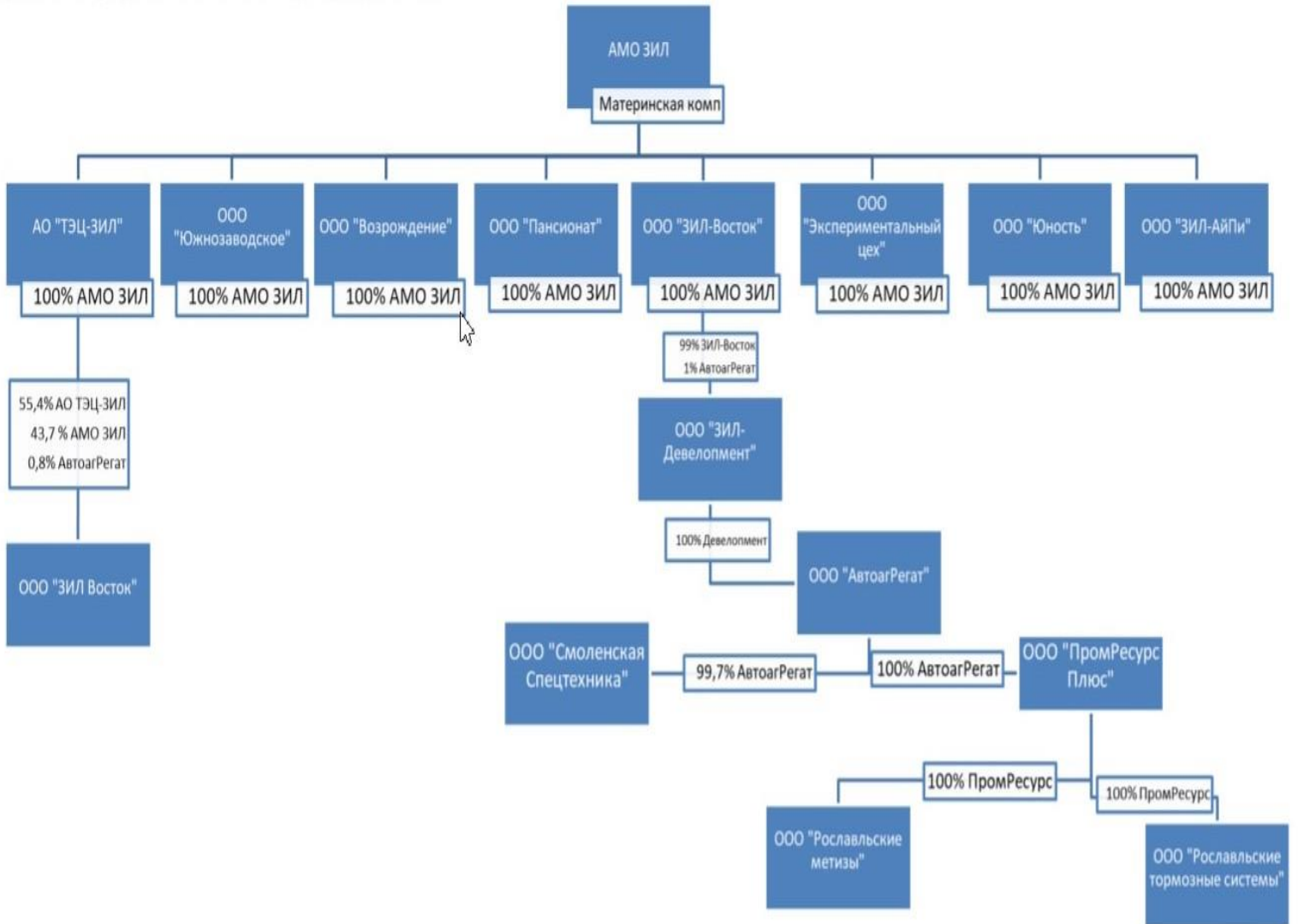


Доля предприятий ПО ЗИЛ в общем объеме ТП в %. 1990 г.



### Приложение № 3

#### Структура АМО ЗИЛ в 2021 году





## Приложение № 4

Вид на головной завод АМО ЗИЛ с высоты птичьего полета  
(2000-е гг.) и проект реновации промзоны

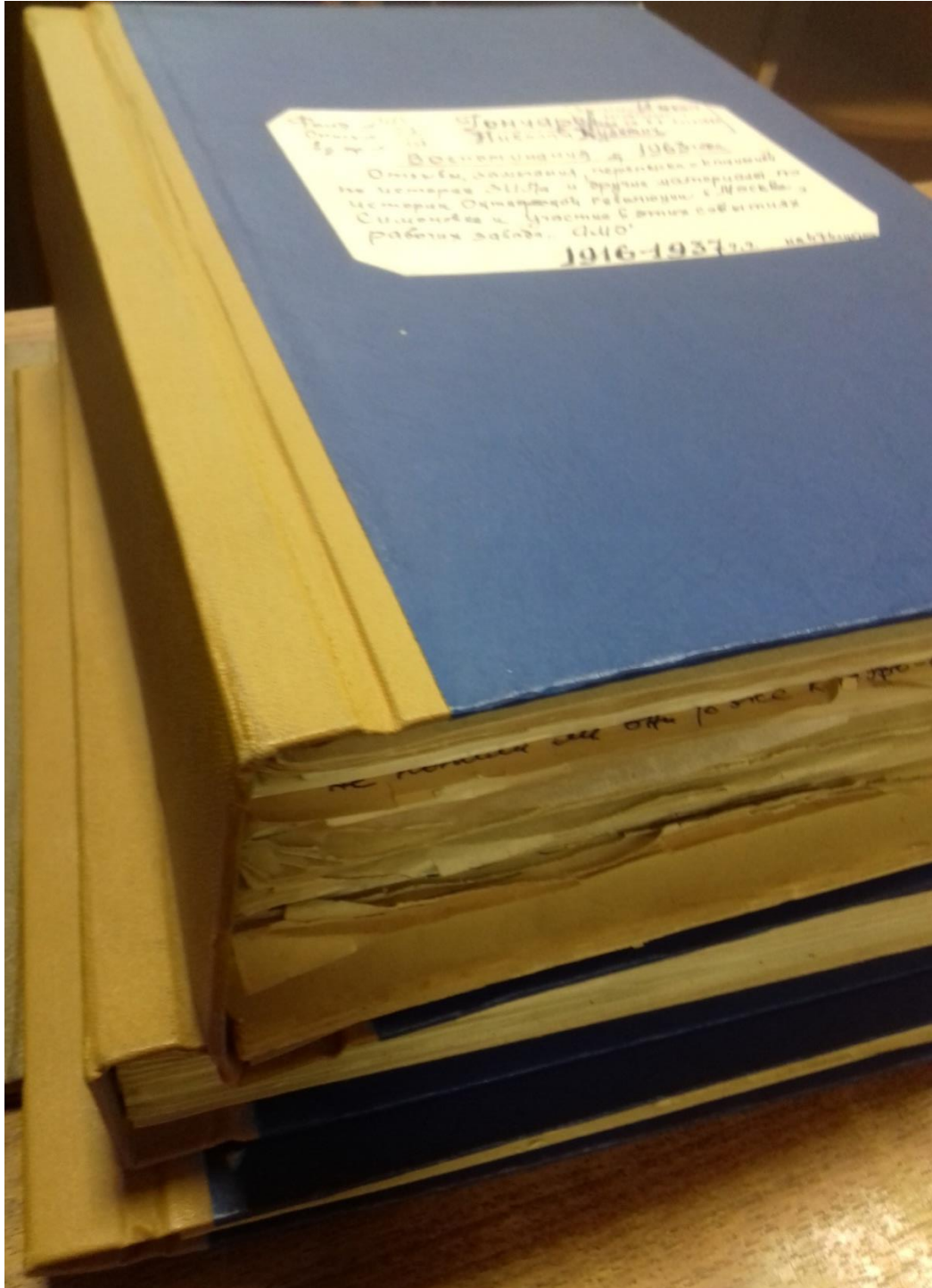


Концепция жилой застройки бывшей территории АМО ЗИЛ. Проект  
«ЗилАРТ» (завершение реализации проекта планируется в 2024 г.)



**Приложение № 5**

Образцы материалов Комиссии по истории завода





Фонд ш. 415  
 Опись ш. 22  
 Бг. хр. ш. 19

Тончаров  
 Николай Кузьмич

Материалы в жизни  
 автомобильного  
 завода им. М.А. Линнаева

Воспоминания - 1963 года

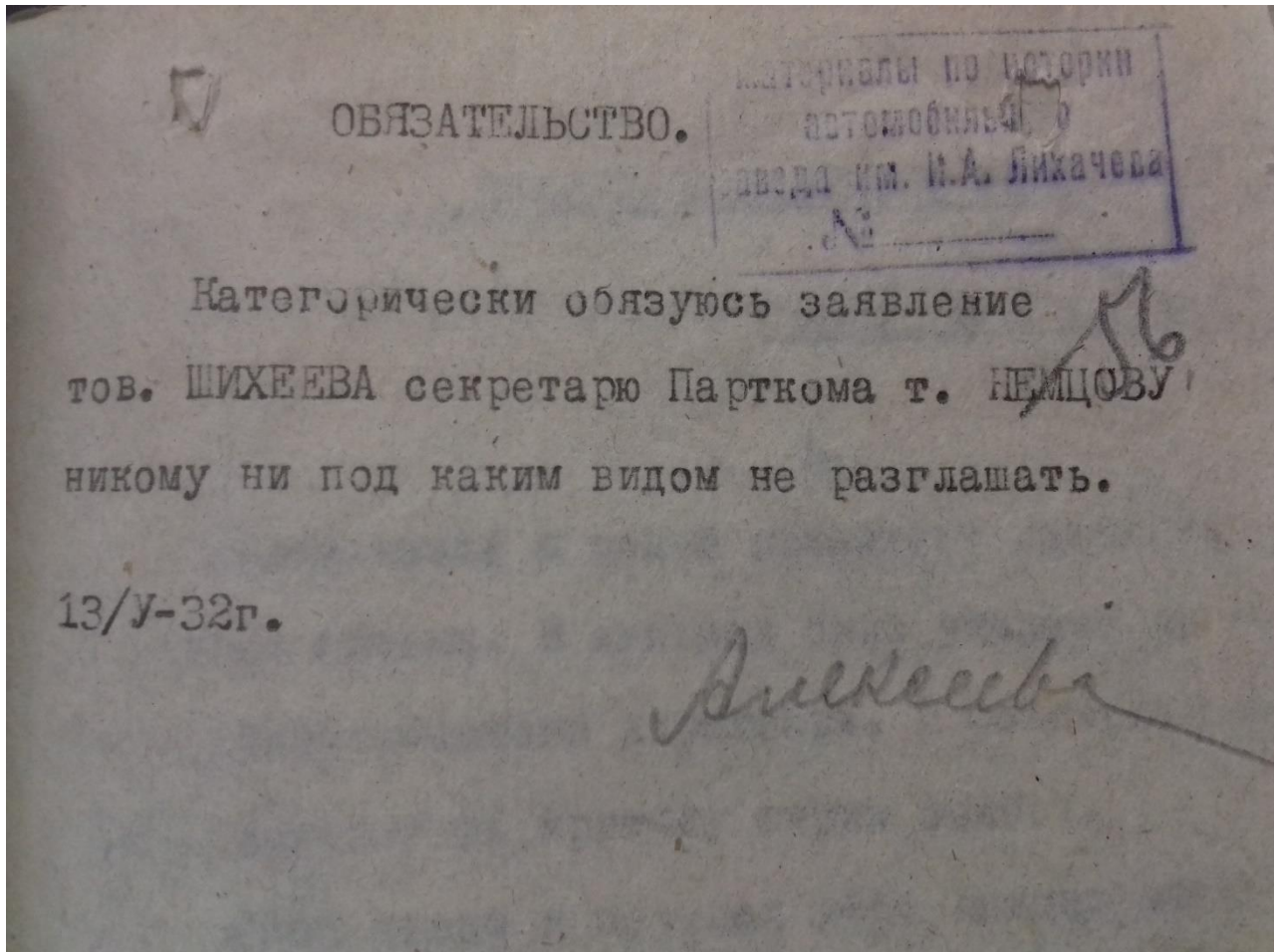
Отзывы, замечания, переписка с комиссией  
 по истории ЗИЛа и другие материалы по  
 истории Октябрьской революции в Москве,  
 Симоновке и участие в этих событиях  
 рабочих завода "АМО"

1916-1937 г.г. на 676 страниц





Образец обязательства о неразглашении сведений  
(из материалов Комиссии по истории завода, 1930-е гг.)



## Приложение № 6

Образцы фотодокументов об АМО ЗИЛ в Отделе социально-политической истории Москвы ЦГА Москвы







ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МОСКОВСКИЙ АРХИВ ДОКУМЕНТОВ НА СПЕЦИАЛЬНЫХ НОСИТЕЛЯХ  
Арх. № 0 - 6406  
Произв. № 62  
Индекс М1 48:В4 37  
РУБРИКА: ЗИЛ;МЭРЯ  
ПОДРУБРИКА: СОВЕЩАНИЕ  
АННОТАЦИЯ: РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ЗАВОДЕ ИМ.И.А. ЛИХАЧЕВА ПРОВОДИТ РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ПРОМЫШЛЕННОСТИ Е.А.ПАНТЕЛЕЕВ (В ЦЕНТРЕ СТОЛА), СЛЕВА ОТ НЕГО МЭР МОСКВЫ В.М.ЛУЖКОВ.  
Место события МОСКВА  
Дата съемки 1997.05.00  
Автор съемки КАЛАЧЕВ С.Н.  
Фондообразователь ОБЪЕДИНЕНИЕ "МОСГОРАРХИВ" (ЦКАФ)  
Вид фотодокумента НЦ

Дата составл. 21.01.00.  
Фамилия составл. Л.В.МОКРОУСОВА



1148

0-4092

164682

№ сл. хр. 0-25372

Место событ. Москва

Дата событ. 1951 июль

Автор съемки В. Зунин

Оригинал, репродукция: негатив, позитив; стекло, пленка

Составитель карточки

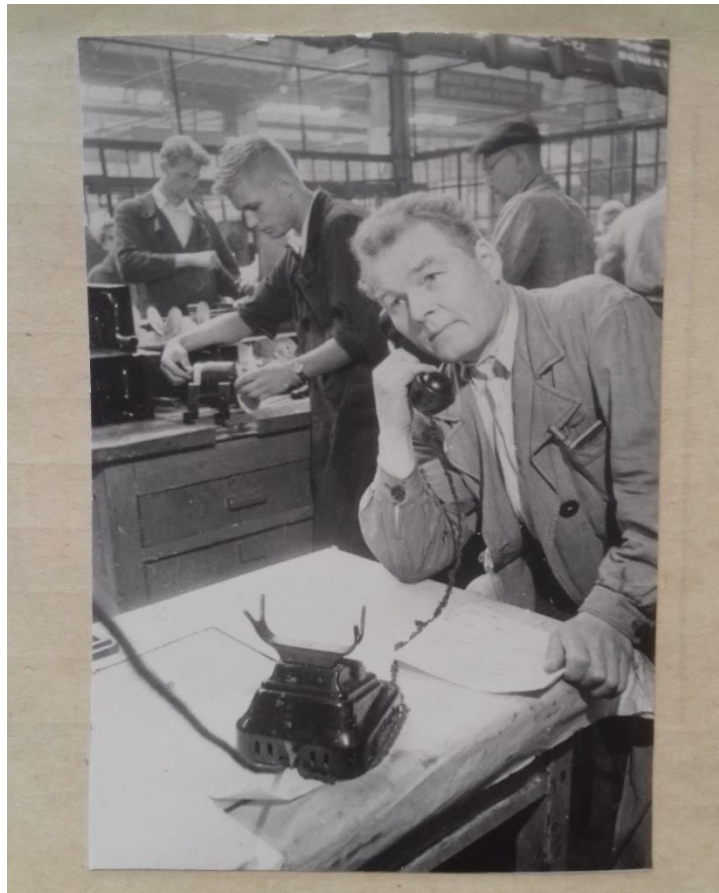
ЦГА КФФД г. Москвы

РУБРИКА Автос. ил. Лухале

ПОДРУБРИКА карты

СОДЕРЖАНИЕ Наглядник отде-  
ния сборки агрегатов ар-  
матурного цеха авто-  
завода имени И.В. Ста-  
лина А. Терентьев  
получает оперативное  
задание по дискретер-  
ному аппарату.

62-2500





**Приложение № 7****Материалы заводского архива АМО ЗИЛ**

Внутренний вид заводского архива в 2018 г. Прессово-сварочный корпус

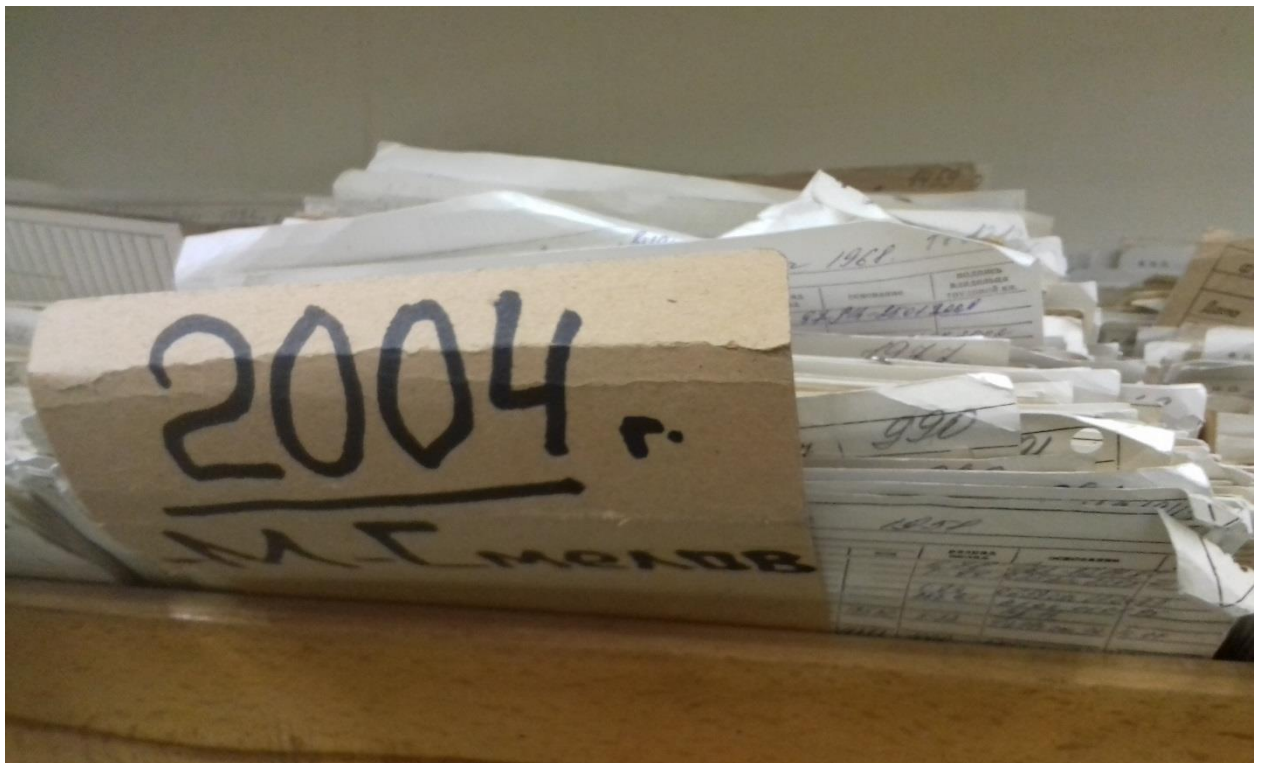






Личные учетные карточки бывших работников завода





Образец личной учетной карточки формуляра рубежа 1920-х – 1930-х гг.

Лицевая и оборотная стороны.

АМО Упр. Дел. ф. 27

Всесоюзное Авто-Тракторное Объединение  
Первый Государственный Автомобильный Завод „АМО“.

№ исп. 6-7119

Были  
Личная карточка.  
отчество Морозов, Иван Михайлович

Время поступления и перев.	Рабочий №	Цех	Должность	Разряд	З а м е ч а н и я	Время и причина увольнения
8/X-50	1292	Металл	чернораб.	2		
19/X-302	1426	~	под. стерж.	1		
1/III-312	1426	~	стерженцу.	2		
1/IX-31	1426	~	сбор. стержен.	2		
6/V-32	13821	~	стерженцу	2 5	1/V-322	
15-34	<del>113-1911</del>	~	бригадир	6		
14/V-34	<del>113-1914</del>	~	бригадир	6		
1/V-35	110-33	~	мастер	35012 + 24 км		
Т Н О 3 3 3 К А Л О М О 6/12-38 Д 98 а Личн 5. В. Зав. Глав. Ст. Морозов 5215						
		Должн		Должность		Примечание
32	1/III-32 18	1929-1930	З-д. Серн и молодой		чернораб.	
33	1/III-32 21	1929-1930	Горюские бойни		~	
		30/1929	Исп. в Иролинском			
		1915-1917	старая армия			
		1918-1921	Красная армия		редован	



№ 15. паспорт для воен. спец. учета НКВД, № 1111111111, 1938 г.

ВОПРОСЫ	ОТВЕТЫ
Год и место рождения.	1896 г. Тульская губ. Каринский уезд, с/пос. Манин
Происхождение.	Крестьянин средн. кат.
Место жительства.	Самаркандская обл. № 12 кв 3
Вид на жительство.	Уд. свид. № 0185370/1218
Отношение к воин. повин.	Зачислен в ряды РККА
Служил ли в белой армии.	нет
Профессия и общ. стаж.	Крестьянин с 1913 г. Мухоморовский б. по найму с 1932 г.
Имел ли наемный труд.	наем. I-ру № 418540-11/11-40 по 11/11-48
Чем занимался до революции	Работал
Чем занимались родители.	Крестьяне
Национальн. и знание языков	Русский
Образователн. ценз.	3-я категория школы
Профсоюз.	нет
Партийность	член КПСЗ с 1926 г. № 029122
Имеет ли связь с деревней.	нет
Подвергался ли судебным взыска- ниям и за что	нет
Подпись, подтвержд. правильность сведений.	Уд. свид. № 0185370/1218

Ст. Б5 176x250 Тира. МВО 2925

Примеры возможного использования личных учетных карточек как источника по изучению социального происхождения работников завода, их антропологического типа и т.д.

отец работал в церкви флюком на  
отец пох. мать 9/11  
отец умер в 1932. мать 8/11  
Э.л. свазин. с 312. по/н с 312  
Муаровский шоссе 911 кв 30  
Пасп. № 585421 79 ОТД. МИЛ. ОТ 16/III 1938 г. срок до 16/III 1939  
Вневойсковик с 113.



Образец личного дела сотрудника 1930-х гг. в архиве завода



70



М е с т о  
для фото-карточки

Л И Ч Н О Е   Д Е Л О

П А

*Варшавский Крам Уосифович*  
Фамилия, имя, отчество

ПО МОСКОВСКОМУ АВТОЗАВОДУ ИМЕНИ СТАЛИНА

НАЧАЛО 19 39 31/ VIII

1.- Пол, занимаемая должность  
 2.- Фамилия, имя, отчество  
 3.- Время рождения / год, месяц, число /  
 4.- Место рождения / год, месяц, число /  
 5.- Подданство  
 6.- Социальное происхождение  
 7.- Пер. инициалы  
 8.- Состояли ли ранее в партиях:  
 9.- Подвергался ли наказаниям за политическую работу:  
 10. Образование:  
 11.- Политобразование:

*Варшавский Иван*  
*1904 г. Варшава*  
*Израильский*  
*русский, польский, слабо польский*  
*СССР*  
*Из иврита переводил книгу учебник, мать еврейка проживавшая в Польше*  
*К. М. Сталина*  
*не состоял*  
*подвергался за политическую работу, когда, где и кем именно в Варшаве, в 1928 г.*  
*Одесс: а/- высшее; б/- среднее; в/- высшее.*  
*Учился в школе не закончил Киев*

12.- Семейное положение  
 13.- Адрес где проживает родные.  
 14.- Состоял ли членом профсоюза в каком с какого времени и в билетах.  
 15.- Подвергался ли высылкам или наказаниям по суду или в административном порядке / хотя и условно /  
 16.- Когда прибыл в СССР по договору, как интурист или эмигрант  
 17.- Пробы в армии, когда указать время вступления по мобилизации и добровольно, какие должности занимал и время ухода.

*Мать и братья проживают в Польше*  
*Член профсоюза в 1932 г. билет с 1932 г. по 1936 г.*  
*Нет*  
*1 мая 1939 г. как интурист*  
*Служил в армии с 1936 г. служил в артиллерии в 1939 г. в Меланш в 1939 г.*

СПРАВКА  
 Дана управлением дома № 67  
 Гр. Варшавской № 118

Международная организация помощи борцам революции  
 ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ МОПР СССР  
 Москва, 28 августа 1939 г.  
 Иск. № 11541

ЗАМ ДИРЕКТОРА ЗАВОДА ИМ. СТАЛИНА  
 тов. БУРАКОВ

ЦК МОПР СССР просит принять на учебу в качестве товара, политэмигранта тов. ВАРШАВСКОГО Ивана Иосифовича. За последнее время тов. ВАРШАВСКИЙ находился в командировке по нашей линии.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦК МОПР СССР *Богданов*

Варшавский Иван Иосифович  
 29 3/10



Подшивка и образцы титульных листов заводской газеты в архиве АМО ЗИЛ





# ПОД СВЕТЛОМ ФАНА

## Шутники

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## НЕ ИШТАЙ КАМЕНЕ

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## БЫВАЕТ И ТАК



Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## Под «чужим» забором

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## ОДНА ВЫЖИВАЕТ ДРУЖИ ВСТАВАЮТ

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## ОДНА ИДЕЯ В БОМБЕ ТЫСЯЧИ ИДЕЙ В КИШЕЧНИКЕ

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## СМОТРИТЕ НА ЭТО



Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## СМОТРИТЕ НА ЭТО



Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

## ЛЕНИНСКОМУ ЮБИЛЕЮ — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Каждый трудовой день — ударный!  
Добрые вести из цехов и корпусов

# МОСКОВСКИЙ АВТОЗАВОДЕЦ

ОТКАЛ ЛАБОРАТОРИИ КОМПЛЕКТА ЗАВОДСКОГО РАЙОНА, ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КОМПЛЕКТОВ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ, ШТАМПА ЛИСТОВА И ПИЛОНА, УСТРОЙСТВО МАШИНО СТРОИТЕЛЬНОГО АВТОЗАВОДА ЧЕРНЫ И А. ДАВЫДОВА

№ 110 (120) 110  
С 1944 года

Москва, 13 ноября 1947 года | Цена 2 копейки

### Пример для Других



Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

### В ПРЕЗИДИУМЕ ВДСПС

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

### Одну из лучших



Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

### Первые «мошники» юбилейного года

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

### Моногородские первопроходцы ушли и дальше «НИЛ-130» и «НИЛ-131»

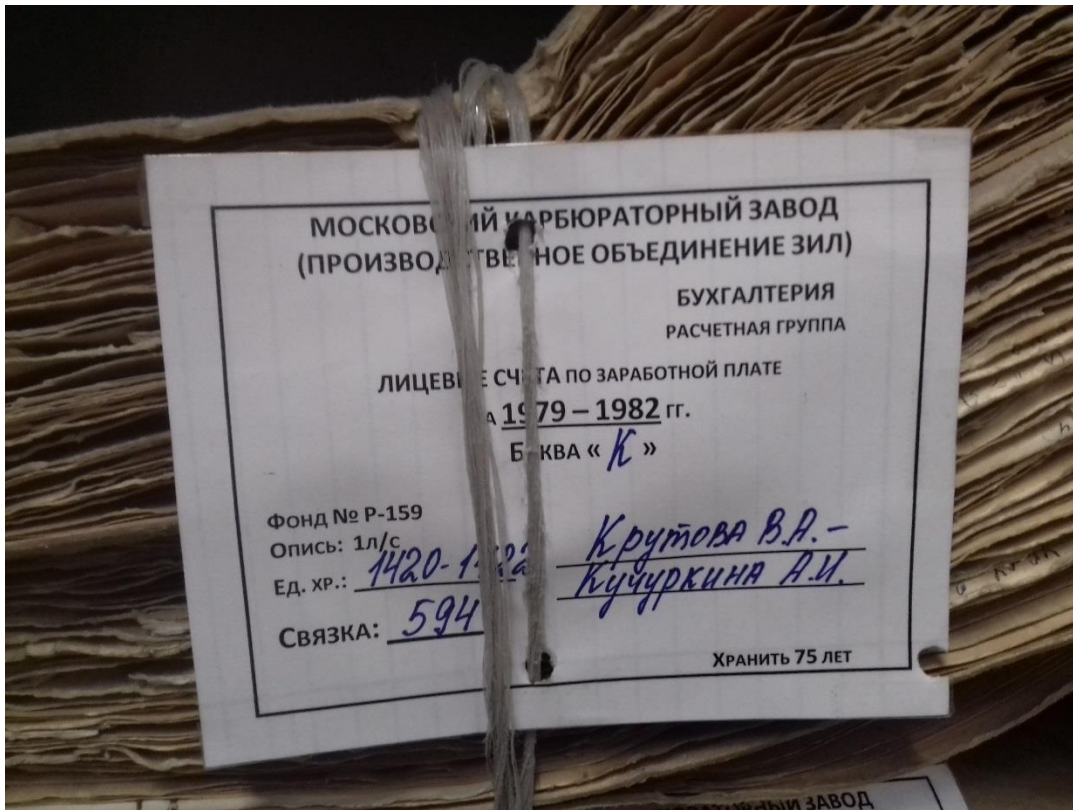


Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

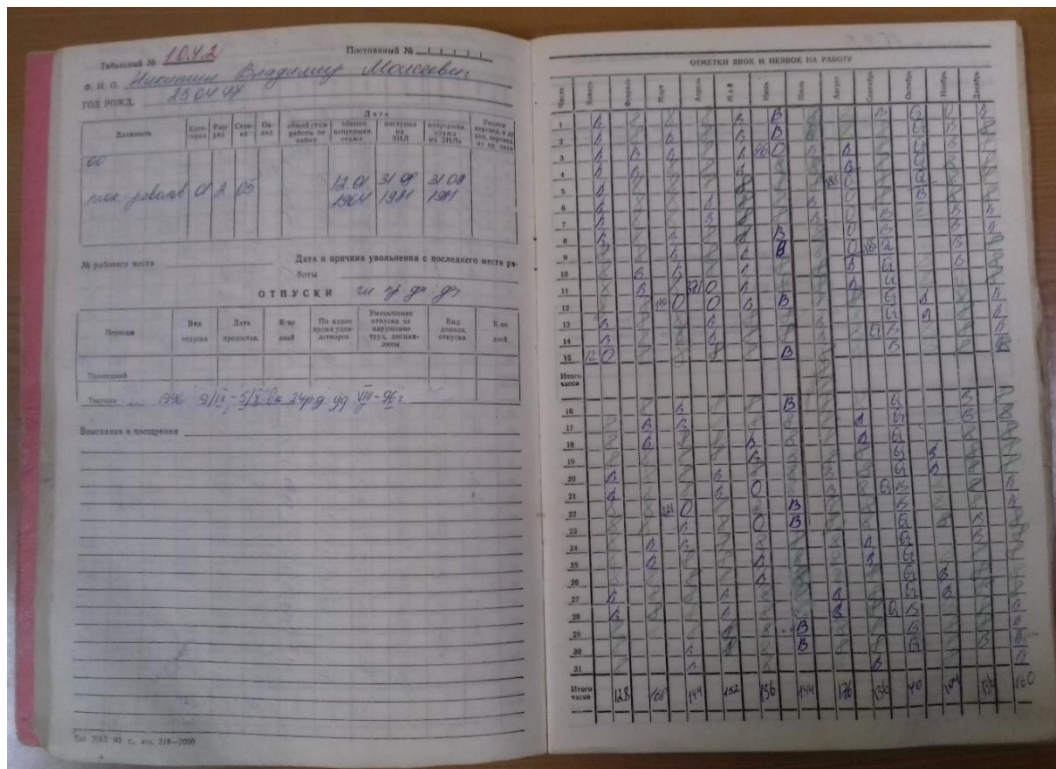
### 1947 год начался на территории завода

Вот и настала весна. Весна — это время, когда люди начинают шутить. Шутники — это те, кто умеет смеяться над собой и над другими. Шутки — это искусство. Шутники — это те, кто умеет сделать жизнь интереснее.

Образец связки лицевых счетов по зарплате работников головного завода и Московского карбюраторного завода (филиала Завода им. И. А. Лихачева)

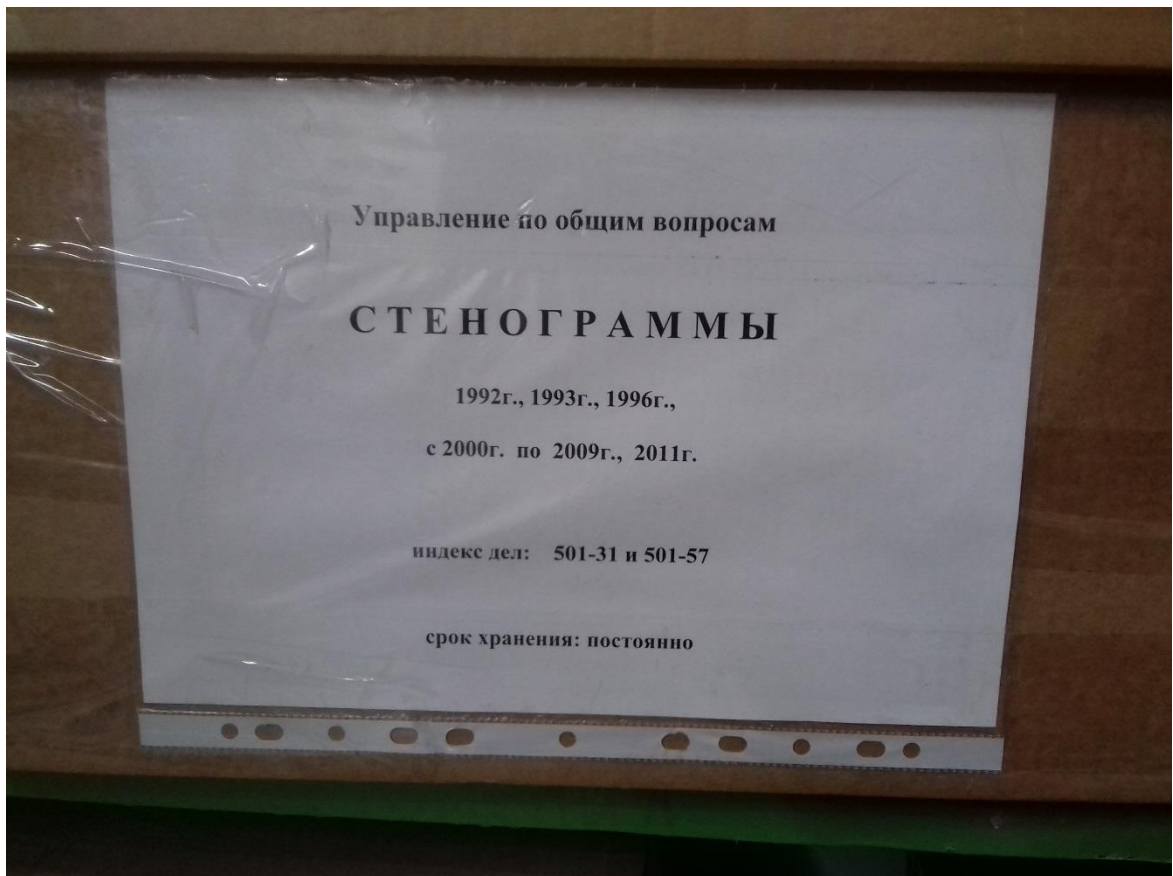


Образец содержания табельных книг сотрудников 1990-х гг.





Документация 1990-х -2010-х гг. в заводском архиве





Образцы иных материалов, хранящихся в заводском архиве



КАРТОЧКА РЕГИСТРАЦИИ ПРИКАЗА

№ I/К  
09.01.89

Кто вносит:  
Зам. ген. дир. т. Калинин

Заголовок:  
О поощрении т. Петрова М.Т. в нач. УРО в связи  
с 40 летием работы на заводе

Черкасов

СВЕРДЛОВСКОГО НЕЙВАБАНКА ЗАБУРДАЕВА- 12.20  
НННН 1241 02.08 0083


ЗДОГОВОР

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА 112322/1 32 2/8 1215=

МОСКВА ВОЛЧОК БРАКОВУ=

ПОЗДРАВЛЯЕМ ТРУДОВОЙ КОЛЛЕКТИВ ОРДЕНОНОСНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ  
ЛИХАЧЕВА СО СЛАВНЫМ ЮБИЛЕЕМ 75-ЛЕТИЕМ ОСНОВАНИЯ ГИГАНТА  
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЖЕЛАЕМ ТРУДОВЫХ УСПЕХОВ  
И ЗАВОЕВАНИЯ МИРОВОГО РЫНКА= ЖИГУЛИ ДИРЕКТОР УСТИНОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА МИРОВ-  
1220  
НННН 1237 02.08 8853





Литийно-металлургическая лаборатория

Отчеты

Лаборатории по темам  
научно-исследовательских  
работ за 1974 год

Фонд №: —

Ед. изд. №:



---

**Симпозиум фирмы ЦФ на заводе ЗИЛ  
в Москве**

с 16-го по 17-ое мая 1979 г.

Организатор: Цанрадфабрик Фридрихсхафен АГ  
завод Швебиш Гмюнд

---



**ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG**

Werk Schwäbisch Gmünd

71776 Schwäbisch Gmünd, Graf-von-Soden-Straße 5-9

Postfach 1340 · Telefon (07171) 601-1 · Telex 07 248 801

Fabrik a Friedrichshafen a Schwäbisch Gmünd an Republikam Sotrate d'Allemagne



## Приложение № 8

Дело «Зины Крючковой», 1950 г.

Тов. Лихачев!

Мне 21 год, вот уже пятнадцать лет,  
как я сижу в четырех стенах, знаю  
о жизни лишь только по-наслышке.

Пятнадцать тому назад я попал  
под поезд и остался без обеих ног.  
Вскоре умерла мать, два брата  
погибли на фронте, и я остался с  
стариком отцом и маленьким сестричкой.  
Обоим же тов. Лихачев, как мужественно  
тяжело сообщить, что ты в результате  
чужой болезни и чужой, обречено быть  
зашифо погребенной.

Отцу только 40 лет, неграмотный,  
заботившийся лишь только о том, как бы  
прокормить двоих детей, он не в силах  
что-либо для меня сделать, лишь только  
в минуты отчаяния, он проклинает судьбу,  
за то, что на старости лет, она дала ему  
столько страданий. Кроме возмездной  
работы, ему старику приходится еще и  
хлопотать по хозяйству, а я молодая  
и сильная, сижу и смотрю на согбенную  
спину старика и в бессильной отчаянии  
на так несправедливо сложившуюся жизнь,  
изнываю плачу.

Тов. Лихачев, я обращаюсь к вам,  
как к нашему депутату, я слышала  
по радио, что вы никому еще не отказывали  
в помощи, так помогите мне. Я только  
прошу вас помочь добиться мне легкие  
протезы. У меня нет ног - одна выше  
колена, другая по колени, а протезы, выданные  
мне лет тому назад, бесят по 8 кг. каждая,  
я пыталась много раз ходить на них, но  
они не выдержали поднять хоть одну ногу.

тов. Лихачев помогите мне, вы  
дадите мне возможность обрести  
хоть последние годы жизни моей  
старухе отцу, если его не будет,  
мне хотелось бы попытаться какой-либо  
специальности, вместо с соотранной  
придется вложить безразлично ничем  
свое существование.

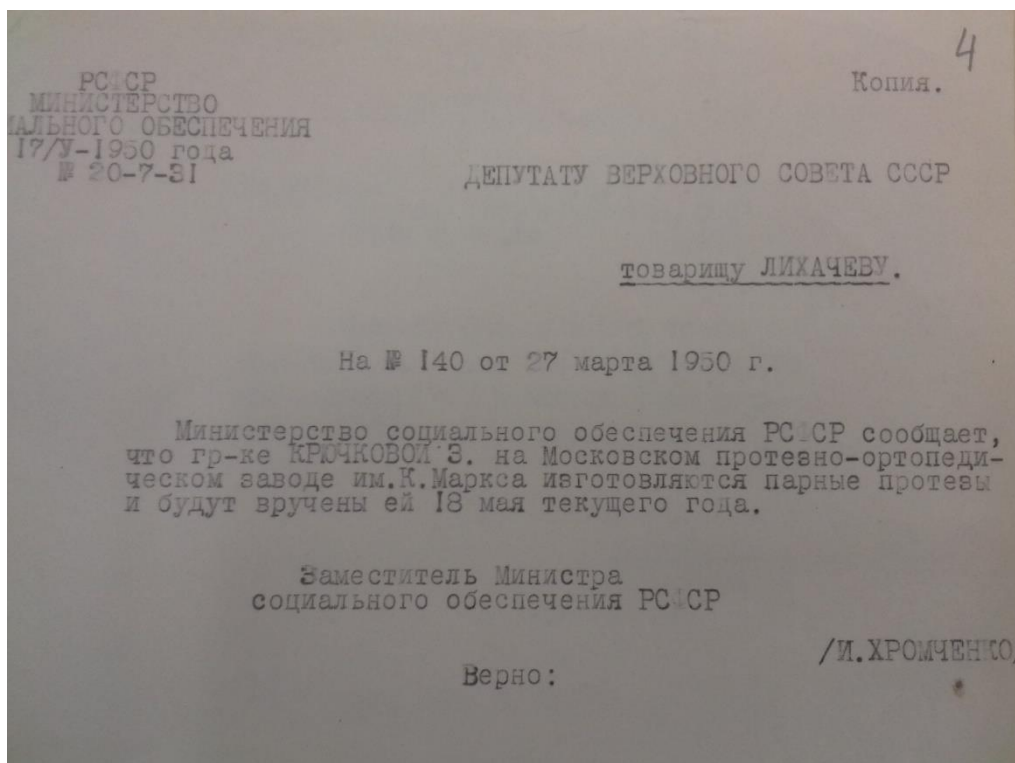
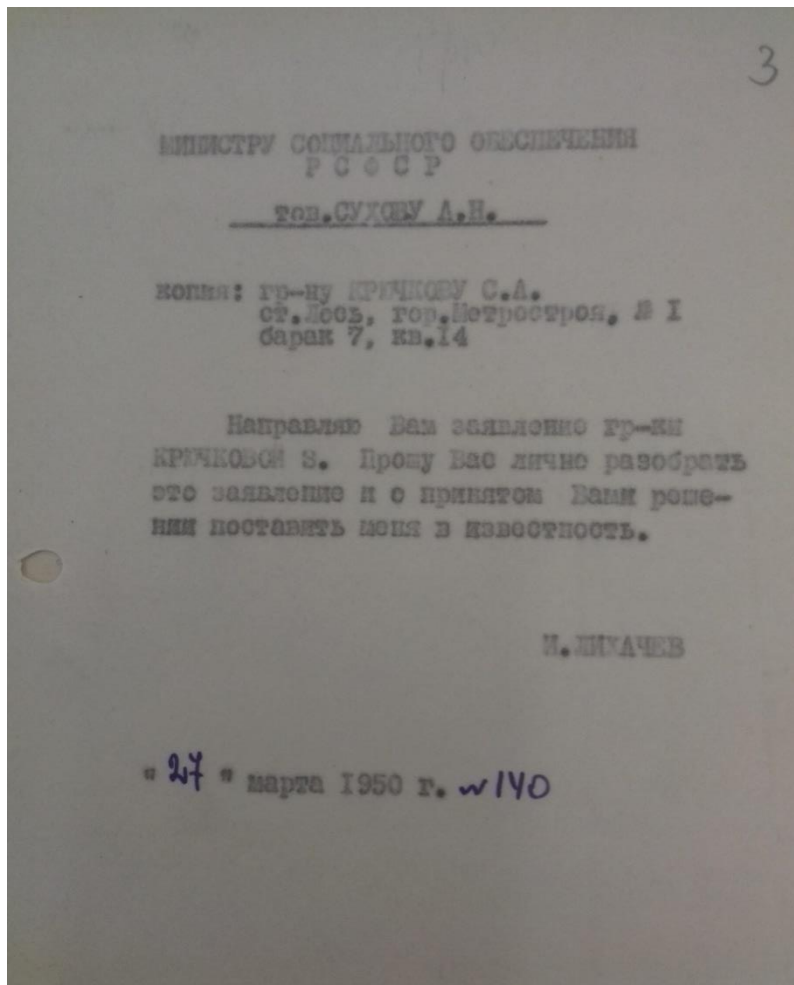
Я всели не Анна Т. Лихачев,  
жизнь оборвалась в самом ее начале,  
если же моя будут прожить, то  
я хоть и зря буду существовать  
в жизни.

Несколько раз я обращалась к  
тов. Марееву, чтобы он помог  
мне в этом, прочитав книгу  
"Повесть о настоящем человеке"  
я думала, что он, переживший  
это чувство беспомощности,  
поймет меня, но Вы, тов. Мареев  
воспитал меня своего достоинства  
даже просто что-либо ответить  
простой девушке.

Я еще раз прошу вас  
Т. Лихачев помогите мне  
существование.

Уважающая вас

Дрюкова Зина





Мов. Лихачев!

По всей вероятности Вы уже забыли кому  
Вы совсем недавно принесли столько счастья  
и надежд на будущее, но я посетила своим  
доверием напомнить Вам об этом и выразить  
Вам свою глубокую признательность за  
Ваше такое чуткое, отеческое отношение  
ко мне.

Вот уже почти два месяца, благодаря  
Вашим заботам, как я получила протоги  
и слезы у меня самый счастливый день  
за все пять лет безнадежной беспомощности  
- сегодня первый день я вышла на воздух,  
к морю, к жизни.

О, м. Лихачев, нет слов выразить то чувство,  
которое охватило меня в это время. Мне так  
хотелось увидеть Вас и благодарить, благодарить  
без конца, но я еще так слаба, мне еще  
много много нужно времени и сил воли,  
чтобы научиться ходить. Поэтому я и реши-  
ла письменно поблагодарить Вас за  
то, что Вы так радушно, так тепло  
помогли мне осуществить, казалось бы,  
неосуществимое желание.

с глубоким уважением к Вам

17/VI - 50г.

Крюкова Зина





**Приложение № 10****Стенографические материалы производственных совещаний в материалах  
Общего отдела (заводоуправления)**

1. Д. 9. Стенограмма I конференции Центрального управления государственных автозаводов от 4 августа 1924 г. 62 л.
2. Д. 28. Стенограмма производственного совещания заводов «Автотреста» от 29 сентября 1925 г. 124 л.
3. Д. 29. Стенограмма выступления директора АМО на производственном совещании заводов «Автотреста» от 8 сентября 1925. 14 л.
1. Д. 224. Стенограмма общезаводского технического совещания от 21 апреля 1931 г. 5 л.
2. Д. 299. Стенограмма заседаний партийно-хозяйственных активов за октябрь-декабрь 1933 г. 163 л.
3. Д. 316. Стенограммы совещаний при директоре завода за ноябрь-декабрь 1934 г. 149 л.
4. Д. 317. Стенограммы заседаний, конференций и общезаводских совещаний за 1934 г. 272 л.
5. Д. 334. Стенограммы совещаний в МГК ВКП(б) и заседания партийно-хозяйственного актива завода за 1935 г. 23 л.
6. Д. 335. Стенограммы общезаводских конференций и совещаний передовиков производства и активистов завода за 1935 г. 164 л.
7. Д. 336. Стенограммы заседаний комиссии завода по быстрорежущей стали за январь-март 1935 г. 166 л.
8. Д. 337. Стенограммы совещаний при отделах и цехах завода за 1935 г. 278 л.
9. Д. 359. Стенограммы общезаводских конференций и совещаний за 1936 г. 366 л.
10. Д. 360. Стенограммы совещаний о развитии стахановского движения на заводе за январь-июнь 1936 г. 318 л.
11. Д. 361. Стенограмма общезаводских конференций и совещаний стахановцев завода за июль-декабрь 1936 г. 256 л.
12. Д. 362. Стенограмма беседы директора с мастерами завода от 7 января 1936 года о роли мастера на производстве в связи со стахановским движением. 43 л.
13. Д. 390. Стенограммы совещаний и партийно-хозяйственных активов завода за 1937 г. 242 л.

- 14.Д. 416. Стенограммы совещаний при директоре завода за 1938 г. 243 л.
- 15.Д. 418. Стенограмма техничеcко-партийной конференции завода от 1 марта 1938 г. 124 л.
- 16.Д. 419. Стенограммы совещаний стахановцев завода за октябрь-ноябрь 1938 г. 36 л.
- 17.Д. 446. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за январь-май 1939 г. 110 л.
- 18.Д. 447. Стенограммы общих собраний и заседаний коллектива завода за 1939 г. 196 л.
- 19.Д. 448. Стенограммы совещаний и собраний стахановцев и ударников завода за 1939 г. 134 л.
- 20.Д. 462. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за февраль-июнь 1940 г. 310 л.
- 21.Д. 463. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за июль-сентябрь 1940 г. 232 л.
- 22.Д. 464. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за декабрь 1940 г. 197 л.
- 23.Д. 492. Протокол и стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за январь-июнь 1941 г. 346 л.
- 24.Д. 523. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за январь-июнь 1942 г. 281 л.
- 25.Д. 527. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1942 г. 217 л.
- 26.Д. 572. Стенограмма совещания от 2 декабря 1943 года о расширении завода в 1944 году. 14 л.
- 27.Д. 610. Стенограммы совещаний при директоре и заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1944 г. 36 л.
- 28.Д. 611. Стенограммы партийно-хозяйственных активов завода за 1944 г. 194 л.
- 29.Д. 615. Стенограмма общезаводского совещания от 26 октября 1944 года о работе завода. 27 л.
- 30.Д. 656. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1945 г. 148 л.
- 31.Д. 657. Стенограмма совещания актива завода от 5 февраля 1945 года об итогах смотра работы молодежных бригад. 7 л.
- 32.Д. 695. Стенограмма совещания при директоре завода от 7 декабря 1946 года о переходе на выпуск нового мотора. 14 л.
- 33.Д. 699. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1946 г. 138 л.



- 34.Д. 700. Стенограмма совещания стахановцев завода за 1946 г. 37 л.
- 35.Д. 744. Стенограммы совещания от 17 декабря 1947 года о подготовке к переводу производства завода на выпуск автомобиля «ЗИС-150». 87 л.
- 36.Д. 745. Стенограммы заседаний хозяйственных активов завода за 1947 г. 184 л.
- 37.Д. 746. Стенограммы общезаводских совещаний и заседаний активов завода за июнь-декабрь 1947 г. 107 л.
- 38.Д. 747. Стенограммы общезаводских совещаний по хозяйственному расчету и стахановцев завода за 1947 г. 146 л.
- 39.Д. 748. Стенограмма совещания стахановцев завода от 4 марта 1947 г. 35 л.
- 40.Д. 799. Стенограмма совещаний от 9 декабря 1948 года о составлении плана организационно-технических мероприятий на заводе. 12 л.
- 41.Д. 800. Стенограммы собраний партийно-хозяйственных активов завода за 1948 г. 231 л.
- 42.Д. 859. Стенограммы общезаводских совещаний за 1949 г. 156 л.
- 43.Д. 904. Стенограмма заседания партийно-технической конференции завода от 21 сентября 1950 г. 216.
- 44.Д. 905. Стенограмма заседания энергетической секции партийно-технической конференции завода от 20-21 марта 1950 г. 137 л.
- 45.Д. 906. Стенограммы заседания секций партийно-технической конференции завода от 22 сентября 22 сентября 1950 г. 303 л.
- 46.Д. 907. Стенограммы заседания секций партийно-технической конференции завода от 25 сентября 1950 г.
- 47.Д. 908. Стенограммы заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1950 г. 94 л.
- 48.Д. 957. Стенограмма заседания партийно-хозяйственного актива завода от 20 марта 1951 года о переходе завода на коллективный стахановский труд. 66 л.
- 49.Д. 958. Стенограмма заседания партийно-хозяйственного актива от 22 марта 1951 года об итогах работы завода за 1950 год. 35 л.
- 50.Д. 1001. Стенограмма заседания партийно-технической конференции завода по почину молодежи в социалистическом соревновании за экономию металла от 17 марта 1952 г. 58 л.
- 51.Д. 1002. Стенограммы заседаний секций партийно-технической конференции завода от 19 марта 1952 г. Т. I. 238 л.
- 52.Д. 1003. Стенограммы заседаний секций партийно-технической конференции завода от 19 марта 1952 г. Т. II. 255 л.

- 53.Д. 1004. Стенограммы заседаний секций партийно-технической конференции завода от 20 марта 1952 г. 201 л.
- 54.Д. 1005. Стенограмма заключительного пленарного заседания заводской технической конференции от 24 марта 1952 г. 102 л.
- 55.Д. 1006. Стенограммы общезаводских совещаний и заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1952 г. 85 л.
- 56.Д. 1038. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за 1953 г. 163 л.
- 57.Д. 1042. Стенограммы общезаводских совещаний и заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1953 г. 42 л.
- 58.Д. 1072. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за 1954 г. 201 л.
- 59.Д. 1076. Стенограмма общезаводского совещания мастеров от 2 августа 1954 г. 19 л.
- 60.Д. 1106. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за 1955 г. 112 л.
- 61.Д. 1109. Стенограммы совещаний и заседаний партийно-хозяйственных активов завода за 1955 г. 147 л.
- 62.Д. 1199. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре завода за 1958 г. 116 л.
- 63.Д. 1200. Протоколы и стенограммы совещаний при главном инженере завода за 1958 г. 86 л.
- 64.Д. 1231. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре, общезаводских собраниях и заседаниях партийно-хозяйственного актива завода за апрель-июнь 1959 г. 104 л.
- 65.Д. 1232. Протоколы и стенограммы совещаний при директоре, общезаводских собраниях и заседаниях партийно-хозяйственного актива завода за август-декабрь 1959 г. 104 л.
- 66.Д. 1327. Протоколы и стенограммы совещаний и заседаний активов завода за 1961 г. 143 л.
- 67.Д. 1369. Стенограмма конференции по качеству автомобилей ЗИЛ совместно с представителями эксплуатирующих организаций и поставщиков смежных производств за 5 марта 1962 г. 262 л.
- 68.Д. 1468. Стенограмма партийно-хозяйственного актива завода от 8 июня 1965 г. 145 л.
- 69.Д. 1701. Стенограммы собраний и совещаний активов завода за 1970 г. 87 л.

- 70.Д. 1875. Стенограмма совещания по подготовке производства автомобилей ЗИЛ-133Г1 и выполнению приказа по заводу № 127 от 12 апреля 1973 г. 14 л.
- 71.Д. 2144. Стенограмма совещания совета директоров от 19 февраля 1977 г. 32 л.
- 72.Д. 2159. Стенограмма технической конференции МосавтоЗИЛа с потребителями по качеству автомобилей ЗИЛ-131. Копия от 16 марта 1977 г. 122 л.
- 73.Д. 2160. Стенограмма заседания технико-экономического совета. От 20 января 1977 г. Копия. 9 л.
- 74.Д. 2161. Стенограмма научно-технического совета ЗИЛ совместно с Академией наук СССР. Копия от 15 декабря 1977 г. по вопросам расширения сотрудничества. 48 л.
- 75.Д. 1262. Стенограмма партийно-хозяйственного актива от 15.12.77. 49 л.
- 76.Д. 2220. Стенограмма совещания у генерального директора о плане работы объединения на 1978 год от 27 января 1978 г. 17 л.
- 77.Д. 2312. Стенограмма конференции завода по качеству продукции от 21 ноября 1979 г. 78 л.
- 78.Д. 2891. Решение и стенограмма Совета директоров в г. Рославле 19-20 сентября 1986 г. 108 л.
- 79.Д. 2891. Стенограмма посещения технологических подразделений завода 13,20,21.08, 12.08, 26.08-29.08.86. 36 л.
- 80.Д. 3058. Стенограмма заседания Совета трудового коллектива от 23 октября 1987 г. 17 л.
- 81.Д. 3120. Стенограмма заседания Совета трудового коллектива с 19 февраля по 21 сентября 1988 г. 158 л.
- 82.Д. 3394. Стенограммы хозяйственных активов завода с 25 января по 08 декабря 1994 г. 311

**Приложение № 11**

Количество дел, состоящих из стенограмм или включающих их, среди материалов профсоюзной организации ЗИЛ (до 1977 г.)

1934 – 3
1935 – 2
1936 – 5
1937 – 2
1938 – 3
1939 – 10
1940 – 2
1941-1942 – нет
1943 – 2
1944 – нет
1945 – 1
1946 – нет
1947 – 1
1948 – нет
1949 – 1
1950 – 4
1951 – 4
1952 – 5
1953 – 2
1954 – 3
1955 – 3
1956 – 3

1957 – 3

1958 – 2

1959 – 4

1960 – нет

1961 – 1

1962 – 4

1963 – 3

1964 – 2

1965 – 4

1966 – 4

1967 – 4

1968 – 6

1969 – 8

1970 – 5

1971 – 8

1972 – 5

1973 – 5

1974 – 3

1975 – 4

1976 – 4

1977 – 3

## Приложение № 12

### Пример работы с базой данных, сформированной на основе личных учетных карточек работников АМО ЗИЛ

В четвертой главе представлен фрагмент базы данных, которая с помощью удобной выборки была сформирована из 100 произвольно выбранных личных учетных карточек сотрудников, уволенных с головного завода в 1930-е гг. Ниже будет представлен один из способов работы с этой базой данных с целью продемонстрировать высокие информационные возможности этого источника.

После создания таблицы необходимо было подготовить ее для проведения анализа на компьютере автоматическими средствами. Первым этапом осуществления этого должна стать настройка компьютерной среды, которая в свою очередь начиналась с обоснованного выбора её элементов. Существует множество полуавтоматических средств анализа данных, доступных рядовому исследователю, которые не требуют специальных знаний. Они используются в том числе при анализе данных исследований и экспериментов в психологии, истории, других гуманитарных науках. Таковы SPSS и её аналоги.

При всём удобстве этих прикладных программ, их использованию необходимо научиться. В нашем случае, при отсутствии достаточного объёма данных для статистического анализа, овладение этими инструментами не было достаточно обосновано, и было принято решение самостоятельно настроить исследовательскую среду, используя компоненты, обычно применяемые в IT-индустрии для анализа данных. Их гибкость в сочетании доступностью для нас экспертных сведений в этой области позволили нам наиболее быстро и полно осветить различные аспекты работы с собранными нами данными.

При всём этом, собранных и систематизированных в цифровой форме данных недостаточно для сколь бы то ни было обоснованных выводов по

отношению к генеральной совокупности данных (недоступной в настоящее время в систематизированной электронной форме). По этой причине в том, что касается работы с имеющейся выборкой, мы ограничились следующим набором шагов: подготовкой среды, переводом данных в подходящую для анализа форму, и набором аналитических процедур, вскрывающих потенциал имеющихся данных, которой они могли бы раскрыть в последующих исторических исследованиях, если только данных будут для них доступны в большем объёме. Акцентировать важность сбора этих данных проводимый демонстрационный анализ и был призван.

Данные из архива АМО ЗИЛ сначала были вручную зафиксированы в файле в формате книги для Excel. Для экономии времени некоторые поля из личных учетных карточек уже на этом этапе были опущены. Для анализа данных было решено использовать наиболее простой в освоении язык Python. Тем более именно он используется для аналитики больших объёмов данных в настоящее время. Доступность самого языка не являлось единственным критерием при выборе. Немаловажным было то, что именно для него существует специализированная библиотека программных средств для аналитики данных, называемая Pandas. Инструментом разработки была выбрана среда JupyterNotebooks как позволяющая интегрировать визуализацию табличных и статистических данных прямо в текст программы.

Перед самым анализом данные должны были быть подготовлены, поскольку цифровая их форма ещё не делает содержащуюся в них информацию доступной для процедур автоматического анализа. Главными задачами на этом этапе являлась унификация значений в ячейках одного столбца (в общем случае выполняемая лишь вручную – следует подумать об этом уже при сборе данных) и перевод некоторых столбцов с более чем двумя возможными значениями ячеек в набор столбцов, количество которых совпадало с количеством различных значений в исходном столбце, но с двумя значениями, обозначавшими, этот ли признак находился в исходном

столбце. Последняя задача была осуществима автоматически, но содержательно относилась к этапу подготовки данных. Также во время подготовки данных следовало отбросить те значения, которые не планировались быть задействованы в планируемом анализе.

Если поставленная аналитическая задача требует использования специальных математических процедур, отсутствующих в базовом наборе модуля *Pandas*, на этапе анализа можно обратиться к реализующим нужные процедуры дополнительным модулям языка Python, таким как *scikit-learn* или *SciPy*.

В качестве демонстрационного примера мы решили кратко прописать алгоритм проверки гипотезы о связи национальности и партийности. Настроив описанную выше среду для работы с данными, мы приступили к этапу подготовки данных. Для его осуществления мы просто проверили, что в интересующих нас колонках нет опечаток. Даже для нашего небольшого набора данных уже имело смысл задействовать автоматические процедуры из модуля *Pandas* для подтверждения, что все уникальные значения отличаются по сути, а не формулировкой, или поверхностными техническими отличиями вроде регистра букв, наличия лишних незначащих символов и прочего. Остальные колонки можно было отбросить, или даже вовсе не загружать в программу из исходного файла. В случаях, подобных нашему, когда данных немного, ненужные данные можно отбросить непосредственно при передаче данных в процедуру, реализующую нужную математическую их обработку. Для простоты мы оставили в данных только сведения о людях с двумя наиболее часто встречающимися в наших данных национальностями.



ФИО	судимость	партийность	национальность	образование	происхождение
1 Мазо София Ильинична	False	True	еврей	начальное	из служащих
2 Мазурина Антонина Сергеевна	False	True	русский	старшая_школа	из служащих
3 Майков Николай Сергеевич	False	False	русский	высшее	из служащих
4 Майоров Борис Иванович	False	True	русский	среднее	из служащих
5 Мавренков Петр Игнатьевич	False	True	русский	среднее	из рабочих
...	...	...	...	...	...
96 Майоров Иван Максимович	False	False	русский	начальное	из крестьян
97 Майоров Кирилл Федорович	False	False	русский	среднее	из крестьян
98 Майоров Михаил Григорьевич	False	False	русский	начальное	из крестьян
99 Майоров Михаил Иванович	False	False	русский	отсутствует	из крестьян
100 Майоров Михаил Семенович	False	False	русский	начальное	из крестьян

### *Подготовленные для анализа данные*

Когда и среда, и данные были готовы, мы смогли приступить к самому анализу. Нулевой гипотезой для проверки стало следующее утверждение: “Между национальностью и партийностью существует корреляция”. Для её проверки необходимо сначала преобразовать данные в форму таблицы сопряжённости, подобрать подходящий для имеющихся в ней значений статистический тест, а затем подсчитать уровень значимости различий сравниваемых групп данных и сделать из этого вывод.

Сначала необходимо было вычислить данные для таблицы сопряжённости.

```
data = pd.DataFrame(z.groupby(['партийность'])['национальность'].value_counts()).T
data
```

✓ 0.7s

Python

партийность	False	True		
национальность	русский	еврей	русский	еврей
национальность	70	14	12	4

Далее мы преобразовали данные в форму таблицы сопряжённости. Такие значения говорили о том, что наиболее подходящим оказался критерий Фишера. Затем мы загрузили для этого библиотеку математических функций и передали данные нужной функции, напечатав при этом результат её работы:

```
party_false = data.iloc[0][False]
party_false.name = 'Беспартийный'
party_true = data.iloc[0][True]
party_true.name = 'Партийный'
crosstab = pd.concat([party_false, party_true], axis=1)
crosstab
```

✓ 0.1s Python

	Беспартийный	Партийный
национальность		
русский	70	12
еврей	14	4

```
import scipy.stats as stats

print(stats.fisher_exact(crosstab))
```

✓ 2.7s Python

(1.6666666666666667, 0.4795744575565245)

Теперь же, переходя к интерпретации результата, мы должны сделать вывод, что при установке критического значения уровня значимости в 0,05, полученный уровень значимости различий сравниваемых групп (он составляет 0,48 с точностью до сотых долей) говорит о неподтверждении нулевой гипотезы о зависимости партийности и национальной принадлежности. Однако эти данные по указанным выше причинам нельзя экстраполировать на генеральную совокупность, в котором результаты могут оказаться совсем иные.

Большее количество данных могло потребовать выбора другого критерия сравнения выборок (например, критерия хи-квадрат Пирсона), но в данной работе мы не касаемся этапа оценки репрезентативности данных, не

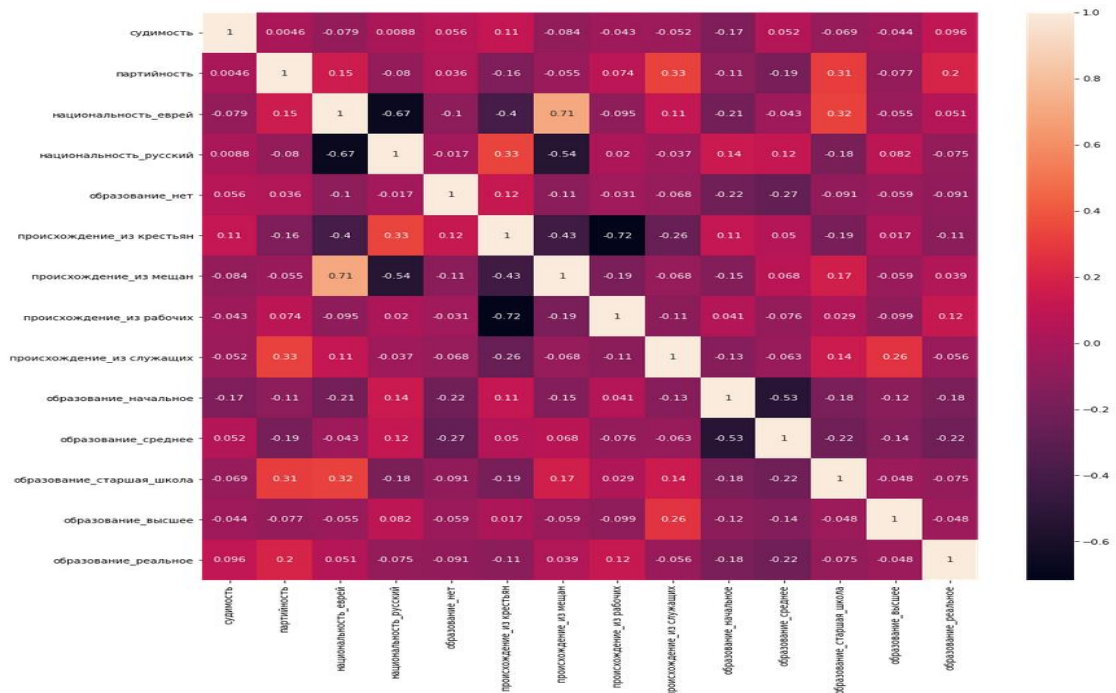
проверяем возможность зависимости сравниваемых выборок, но лишь демонстрируем шаги процесса анализа тех данных, которые оказались нам доступны.

Нельзя не сказать, что математический аппарат на данных, подобных тем, что собраны и систематизированы нами в цифровой форме, позволяет проверять множество иных потенциально интересных для темы нашего исследования гипотез. В каждом случае в зависимости от типа исследуемого вопроса и от конкретного метода такого исследования может быть необходимо подготовить данные иным образом, использовать иные модули для математических процедур, или даже использовать иное окружение (кандидатом на альтернативный язык программирования мог бы стать язык R). Все эти возможные ответвления от описанного нами примера на наш взгляд лишь подтверждают ценность самих данных из архива АМО ЗИЛ, ценность их автоматического анализа для проверки гипотез, и оправдывают проведённое нами демонстрационное исследование.

Программный код, реализующий описанные шаги, приводим в приложении 26 (электронный носитель). Там же описаны дополнительные процедуры, полезные для анализа того типа данных, которым мы располагаем. Например, описана процедура подсчёта долей людей с одним и тем же значением одного признака, но с разными значениями других:

	судимость	происхождение_из крестьян	происхождение_из мещан	происхождение_из рабочих	происхождение_из служащих	партийность_False	партийность_True
<b>образование</b>							
образование_высшее	0.00	0.67	0.00	0.00	0.33	1.00	0.00
образование_домашнее	0.00	0.00	0.50	0.00	0.50	0.50	0.50
образование_отсутствует	0.12	0.75	0.00	0.25	0.00	0.75	0.25
образование_реальное	0.17	0.50	0.17	0.33	0.00	0.67	0.33
образование_среднее	0.05	0.68	0.08	0.23	0.02	0.91	0.09
образование_старшая_школа	0.00	0.29	0.29	0.29	0.14	0.43	0.57

Также реализована возможность для предварительной графической оценки корреляций между различными признаками (наиболее светлые и наиболее тёмные цвета отражают наибольшую степень прямой и обратной корреляций соответственно):



Эта визуализация показывает нам, что встроенные процедуры видят наибольшую статистическую взаимосвязь между, например, следующими парами показателей в нашем наборе данных: «происхождение из мещан» и «национальность еврей», а вот, например, между признаками «образование нет» и «национальность русский» связи не обнаружено. Есть определенная зависимость между «социальным происхождением» и «партийностью», хотя различия в случае с выбранными данными невелики. Партийных среди выходцев из крестьян, например, было 11%, а среди рабочих по социальному происхождению около 16%. Таков примерный алгоритм работы с данными, которые мы можем получить из личных учетных карточек.