



А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 20.
Московский
СВАРЗ
1905-1975**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 20.
Московский СВАРЗ 1905-1975**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 20. Московский СВАРЗ 1905-1975 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Развитие городских железных дорог в начале XX века потребовало развертывания соответствующей базы для капитального ремонта вагонов и их агрегатов. С этой целью в 1905 году открываются Сокольнические ремонтно-трамвайные мастерские, позднее трансформировавшиеся в завод «СВАРЗ», изготавливавший в том числе и некоторые образцы трамвайно-транспортной техники Москвы. В книге освящена история «СВАРЗ» ГУП «Мосгортранс» 1905-2005», написанная автором и изданная к 100-летию Сокольнического вагоноремонтно-строительного завода в 2005 г. Ее главы включили в себя большой ряд важных этапов в истории завода, начиная с участия в революционных событиях, вклада завода в обеспечение военным снаряжением нужд армии в период Первой мировой, гражданской и Великой Отечественной войны, и заканчивая многогранным эффективным техническим и культурным развитием в мирную эпоху своего созидания.

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 20.

Московский СВАРЗ 1905-1975

ВВЕДЕНИЕ

В уже далеко ушедшем 2005 году Сокольническому вагоноремонтно-строительному заводу, «СВАРЗ», исполнилось 100 лет.

К юбилею предприятия - ордена Трудового Красного Знамени «СВАРЗ» ГУП «Мосгортранс» была создана и издана книга. Первая ее часть «Путь созидания» автором А. В. Маниным-Уральцем была составлена по материалам рукописной летописи прославленного коллектива, созданной еще в 1960-х, 1970-х годах. В то время историческими источниками ей послужили, прежде всего, публикации заводской многотиражной газеты «На канавах», газеты «Сварзовец», архивные и литературные материалы, а также воспоминания бывших сварзовцев. В их числе были И. В. Русаков, В. Г. Шумкин, Е. М. Маленков, П. А. Бабаев, В. Н. Подбельский, Г. П. Максимов, А. М. Ермоченко, Н. Н. Романов, С. Ф. Вихорев, П. И. Вититнов, В. А. Черняев, Е. Г. Мусатов, С.Ф. Мартынов, О. А. Лунц, М. З. Андреев, А. Прошин, С. Завьялов, Т. Мастерков, К. Кох, С. Бродская, Барболин, Жебрунов, Соловьев, Щербаков и другие. В данный, переработанный материал 1-й части включены воспоминания лишь нескольких из перечисленных выше участников становления и развития завода.

Часть вторая «Этапы технического роста; годы очередных испытаний», охватывающей период 1975—2005 годов, А. В. Маниным-Уральцем создавалась по исследованию архивного фонд «СВАРЗ» ГУП «Мосгортранс» и в результате встреч и бесед со специалистами предприятия.

В редакционный общественный совет издания 2005 г. входили специалисты «СВАРЗа» Г. В. Попова; А. С. Воронцов; А. И. Пузырев. В. А. Артеев (председатель).

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВСЕХ РАЗДЕЛОВ

ИСТОРИИ ЗАВОДА:

Коллективу «СВАРЗа» ГУП «Мосгортранс» — 100 лет

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ПУТЬ СОЗИДАНИЯ

Глава 1. «Сокольнические мастерские»

Глава 2. На уровне вагоноремонтного завода

Глава 3. СВАРЗ в первых пятилетках

Глава 4. Работать — значит победить!

Глава 5. Курс — на новое машиностроение

Глава 6. Инициатива и техническое творчество

Глава 7. В рамках производственного объединения

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ЭТАПЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РОСТА;

ГОДЫ ОЧЕРЕДНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Глава 1. Углубление специализации

Глава 2. Прирост дополнительных мощностей

Глава 3. В условиях экономических реформ

Глава 4. С новыми надеждами в XXI век

КОЛЛЕКТИВУ «СВАРЗ» ГУП «МОСГОРТРАНС» - 100 ЛЕТ

(Вступительное слово директора завода В. А. Артеева)

Сокольническому вагоноремонтно-строительному заводу, «СВАРЗ» исполнилось сто лет.

Сто лет в жизни человека, это его прожитый век. Сто лет в жизни трудового коллектива - это целая эпоха, в которой сменилось несколько поколений рабочих, инженеров, служащих. И, значит, по истории столетнего завода можно судить об истории всей страны.

На примере частного лучше разобраться и в общем, и целом, пристальнее взглянуть в прожитую жизнь, указать на главное, чтобы в этом главном сегодня мог лучше разобраться тот, кто идет на смену старшему поколению — это и есть главная цель создания данной книги. Вместе с желанием и необходимостью отдать должное самоотверженному труду ветеранов СВАРЗа, сказать им: «Большое спасибо» за ту огромную работу, которую они проделали ради блага москвичей, ради укрепления технического потенциала всей страны.

Это вовсе не «громкие» слова для многочисленного производственного коллектива, где работа для человека на целые десятилетия становится огромной частью его судьбы, завод - его вторым домом. И где, кроме работы, всегда кипит и общественная жизнь, решаются многие социально-бытовые проблемы; где вместе с заботой о каждом члене коллектива, живет, тем самым, забота о членах его семьи.

Во всяком случае, на СВАРЗе так было еще совсем недавно, когда он работал как сильный, уверенный в своих огромных возможностях единый организм. И очень необходимый Москве — как предприятие, обеспечивающее ежедневные высококвалифицированные ремонты московских автобусов, троллейбусов и трамваев; как предприятие, создающее новые образцы транспортной техники, благодаря которым в немалой степени обеспечивалась перевозка миллионов столичных пассажиров, их культурное обслуживание, комфорт, вместе с безопасностью дорожного движения.

В книге показаны все главные события в истории СВАРЗа, указаны имена десятков замечательных тружеников минувших лет, сегодняшних специалистов и рабочих.

Во вступительной статье мы лишь отметим, вкратце, основные этапы развития завода со времени его становления.

Развитие городских железных дорог в начале XX века потребовало развертывания соответствующей базы для капитального ремонта вагонов и их агрегатов. С этой целью в 1905 году открываются Сокольнические ремонтно-трамвайные мастерские, позднее трансформировавшиеся в завод «СВАРЗ».

В середине 1915 года Сокольнические мастерские были преобразованы в оборонное предприятие, специализировавшееся на выпуске артиллерийских снарядов.

В 1920 году из Красной Армии в трамвайное хозяйство было возвращено 700 квалифицированных

рабочих, в том числе 200 ранее работавших в Сокольнических мастерских. Центральным снабженческим органам предписывалось поддерживать Сокольнические мастерские наравне с железными дорогами Республики. Предприятие получило новые станки и оборудование. Здесь был сконцентрирован весь плановый ремонт подвижного состава. С 1922 года предприятие стало официально именоваться Сокольническим вагоноремонтно-строительным заводом.

В 1920—1930 годах СВАРЗ являлся основной ремонтной базой трамвайного хозяйства Москвы, выполняя капитальный и периодический ремонт подвижного состава, а также ремонт тяговых двигателей, ходовых тележек, полускатов, компрессоров, других агрегатов и запасных частей для эксплуатационных предприятий.

Следует иметь в виду, что до войны трамвай был главным видом пассажирского транспорта Москвы. Так в 1940 году трамвай перевез 1841 миллион человек, что составило 69,8

процента от общего числа пассажиров. Удельный вес других видов городского пассажирского транспорта был еще незначительным: метро — 14,3 процента, троллейбус — 7,6 процента, автобус — 9,3 процента.

С самого начала Великой Отечественной войны производственные мощности СВАРЗа, как и в первую мировую войну, были немедленно переключены на выполнение военных заказов.

Коллектив завода успешно справился с поставленными задачами. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 ноября 1942 года «За образцовое выполнение задания правительства по производству боеприпасов» завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Многие работники были удостоены государственных наград.

Только после Победы, в 1945 году, военные заказы были сняты и коллектив целиком переключился на мирные рельсы. Гражданское производство восстанавливалось не на довоенных технологиях, а на новых, более прогрессивных в техническом отношении и более перспективных.

1947 год в истории СВАРЗа знаменателен перекрытием довоенного уровня производства и началом освоения новой продукции. Был освоен серийный выпуск ходовых тележек типа 2ДС для новых 4-х осных трамвайных вагонов МТВ-82, которые заняли доминирующие позиции в типаже отечественного подвижного состава.

В 1950—1960 годах заводом были выпущены сконструированные для городского хозяйства Москвы рельсооборочные машины, рельсотранспортеры, кабелеукладчики, рельсоподъемники и другие механизмы.

Завод выпустил 1,5 тысячи лебедок и кабин лифтов для вновь строящихся многоэтажных зданий. Были построены вагоны-фуникулеры для Сочинского санатория им. Орджоникидзе. В короткий срок сварзовцы сконструировали и изготовили комфортабельные троллейбусы для ВДНХ.

Совершенствуя свое производство, завод спроектировал и выпустил автобашни для ремонта контактной сети, передвижные высоковольтные подстанции, аттракционы для Парка культуры и отдыха им. Горького, киоски «Союзпечать», грузовые троллейбусы, опытные партии троллейбусов и автобусов с прицепами, сочлененные 200-местные троллейбусы.

Уникальные заказы выполнены для МВД СССР и ГУВД Москвы к XXII летним Олимпийским играм 1980 года. В их числе пикетные постовые павильоны для круглосуточной работы ГАИ, со всеми удобствами (установлены на выездах из Москвы в границах кольцевой автодороги), стеклянные постовые будки на улицах города, защищающие инспекторов ГАИ в непогоду.

С конца 1960-х годов, наряду с ремонтом ходовых и силовых агрегатов трамваев, основной продукцией завода стал капитальный ремонт автобусов: машин «ЛИАЗ-677» и коробок гидромеханических передач к ним.

На рубеже 1980—1990 годов, после развала Совета экономической взаимопомощи и разрыва хозяйственных связей с бывшими соцстранами завод освоил технологический процесс капитального ремонта венгерских автобусов «Икарус-280», что позволило продлить жизнь не одной сотне этих машин и предотвратить маячившую угрозу полного паралича автобусного движения в городе Москве.

В настоящее время на заводе развивается гарантийное и постгарантийное обслуживание автобусов «ЛИАЗ».

СВАРЗ активно включился в работу по переоборудованию автобусов на использование в качестве топлива компримированного природного газа, что существенно оздоровит экологическую ситуацию в Москве. Уже осуществлено газовое переоборудование свыше 20 машин «Икарус-280» 11-го автобусного парка.

Завод осуществляет капитальный ремонт кабин водителей автобусов под монтаж автоматизированной системы контроля проезда (АСКП), выполняет капитальный ремонт двигателей «Раба-Ман» и Д-10, коробок «Дива».

В последние годы на заводе вновь возрастает удельный вес трамвайной продукции.

Осуществляется модернизация тележки вагона Т-3, капитальные ремонты тележек вагонов Т-3 и КТМ.

Предприятием освоен средний ремонт вагона Т-3.

В кооперации с другими заводами ГУП «Мосгортранс» в 2005 году выполнен восстановительный ремонт туристического поезда для Ново-Афонской пещеры (Республика Абхазия).

При всех финансовых сложностях последнего времени, заводом поддерживается стабильный уровень выпуска продукции, обеспечивается полная занятость рабочих мест, за счет чего на плечи города не переложена судьба ни одного безработного. Заработная плата выплачивается регулярно и без задержек.

Конечно, не хлебом единым жив человек, да и не так уж сытно живет в сегодняшней России человек от производства. Очень многое недоделано государством тем, кто ценою всей трудовой жизни старательно укреплял его позиции, создавал научно-технический потенциал державы.

Надеемся, что молодое поколение сваровцев обеспечит новый расцвет завода и его новую славу.

Поздравляю весь коллектив, ветеранов, молодых работающих сотрудников с нашим знаменательным юбилеем 100-летием завода.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ ПУТЬ СОЗИДАНИЯ

ГЛАВА 1 СОКОЛЬНИЧЕСКИЕ МАСТЕРСКИЕ

История Сокольнического вагоноремонтно-строительного завода (СВАЗ) началась в 1905 году, в период становления московского трамвайного хозяйства.

Замена гужевого транспорта, конок с прицепными вагонами на электрический транспорт была предопределена бурным развитием промышленности, ростом населения столицы, потребностью людей в цивилизованных средствах передвижения по городу.

Развитие трамвайного хозяйства в стране уже имело свою небольшую предысторию. В 1890-х годах отечественными меценатами были сделаны первые попытки ввести на городские железнодорожные пути «механическую тягу», вместо конной (лошадиной) тяги. По решению Московской городской управы в 1895 году была пущена в эксплуатацию первая трамвайная линия, которая проходила от Страстного монастыря, — ныне Пушкинская площадь, — по Долгоруковской улице к Бутырской заставе. Эта линия в течение пяти лет просуществовала как опытная.

Трудно точно назвать причину, по которой столичные власти столь осторожно отнеслись к вопросу о развитии трамвайных путей в Первопрестольной. Причинами могли быть и большая плотность населения, и «большие скорости», которые на весьма оживленных улицах в те годы несли с собой опасность столкновения. И то, что благодаря большой оживленности в столице, здесь хорошо прижились именно конки, и это «конное хозяйство» вместе с парком вагонов на рельсах, опекалось весьма заинтересованными в его развитии предпринимателями.

В Москве существовало специальное общество строительства конных железных дорог, основанное бельгийскими хозяевами, но в него входили и немецкие, и французские, и рус-

ские банкиры. Связанные коммерческими интересами с банками общества, «отцы города», по-видимому, не спешили разрушать эту коммерцию. Городской голова Н. Гучков даже назвал развитие трамвайного движения в Москве «опасным мероприятием».

Таковы факты.

И все же научно-технический прогресс остановить невозможно. Да и выгоды трамвайное дело несло немалые, о чем говорил опыт использования трамваев в других городах России.

В целом ряде городов уже были построены электрические трамвайные линии: в Киеве (1894 г.), в Нижнем Новгороде (1896 г.), в Екатеринославле и Риге (1897 г.), в Орле, Любаве и в других городах; и лишь по шумным улицам старой Москвы продолжали ползать, дребезжа звонками, тяжелые рыдваны двухъярусных конок. Их было, правда, не так уж много: в 1901 году, например, всего около трех десятков единиц, колесивших по путям длиной не более трех десятков верст. И, однако, в том же году этим видом транспорта было перевезено свыше 12 миллионов пассажиров. Это говорило об огромной перспективности пассажирского железнодорожного транспорта.

И в том же 1901 году московскими властями выкупается часть этих железнодорожных линий, решается вопрос о закупке за границей электрических трамваев и организуется ряд трамвайных парков.

Уже после пуска парков в эксплуатацию, в городских газетах тех лет, в частности, газетой «Русское слово» отмечалось, что московское городское самоуправление приступило к созданию «грандиозного пред-приятия, являющегося ныне предметом гордости каждого москвича...»

В 1903 году была выстроена новая трамвайная линия от Петровского парка до Брестского вокзала.

В 1904 году общее протяжение новых трамвайных путей в Москве равнялось четырнадцати верстам, на другой год оно было увеличено еще на девятнадцать верст.

И с этого же, 1905 года, начинается сборка трамвайных вагонов и их обслуживание в Сокольнических мастерских.

Первые, собранные из импортных частей и агрегатов трамваи вышли на улицы города из вновь организованных Миусского, Замоскворецкого и других трамвайных парков.

Постройку общего трамвайного парка 1-й очереди намечалось завершить с пуском в эксплуатацию не менее 100 верст трамвайных путей, спустя два-три года.

Это событие произошло в 1908 году.

К этому времени Сокольнические мастерские, заложенные как полукустарное производство с незначительной механизацией, не претерпели каких-либо существенных изменений в плане технического роста.

Но вот о чем громко заявил о себе новый рабочий коллектив Москвы, так это об очень быстро возникшей в его рядах революционной боевитости.

О революции — это здесь к слову. Хотя год рождения завода совпал с годом первой русской революции. В течение ряда лет Сокольнические мастерские являлись одним из главных оплотов большевистского движения в Москве, впрочем, как и другие предприятия

Сокольнического района. И об этом «вкладе» в революцию написаны целые тома воспоминаний.

С целью улучшения работы Сокольнических мастерских, 9 января 1908 года Московская городская управа № 3 предложила следующие меры:

«Проектируется расширение Сокольнических мастерских, для чего намечается вложить 450 тыс. рублей. Проект... вскоре будет представлен на рассмотрение Московской Городской Думы на утверждение.

Одновременно проектируется строительство Центрального магазина близ мастерских, предназначенного для хранения различных предметов и материалов, требующихся при эксплуатации городских железных дорог. Стоимость работ... 200 тыс. рублей».

Проект был утвержден. Спустя примерно полтора года была закончена кладка стен нового каменного здания вагонной и механической мастерских, а также кузницы. Вся площадь внутри здания была спланирована под бетонное основание пола. Над помещениями вагонной и механической мастерских устанавливались металлические стропила, прокладывались подкрановые железные балки под вагонной мастерской; устанавливались конструкции светового фонаря (которые прослужат предприятию еще более шестидесяти лет).

К середине 1908 года Сокольнические мастерские были рассчитаны на ремонт 85—90 вагонов, что соответствовало запросам по обслуживанию всего объема подвижного состава, около 1200 вагонов.

К 1910 году, по предложению Ревизионной комиссии Городской Думы, Сокольнические мастерские могли стать центральными мастерскими по обслуживанию трамвайного парка в Москве, то есть единым предприятием в качестве мини-завода.

Срочное укрепление ремонтной базы для подвижного транспорта потребовалось и по той причине, что некоторые иностранные фирмы, снабжавшие мастерские запасными частями для ремонта трамваев, казалось, уже специально держали городские парки на голодном «пайке». В 1909 году количество ожидающих ремонта трамваев в Москве увеличилось, по сравнению с 1907 годом, в десять раз.

В этот период руководство Сокольнических ремонтных мастерских попыталось организовать изготовление некоторых ответственных деталей своими силами. И ценовые затраты на их изготовление оказались гораздо ниже, чем на закупку импортных изделий.

К примеру, если магнитная катушка фирмы «Вестингауз» стоила 200 рублей, то своя обходилась в 65—70 рублей; щеткодержатели стоили 26 рублей, стали обходиться в 11 рублей. И так далее.

Работы в этом направлении были продолжались в течение последующих лет.

К 1914 году Сокольнические мастерские представляли собой довольно сильную и слаженно работающую производственную структуру. Но ее развитие оборвала первая мировая война.

Спустя считанные месяцы после начала войны развитие трамвая почти полностью прекратилось. Трамвайное движение к этому времени было оживленным только в центральной части города и лишь кое-где — за пределами Садового кольца.

После первой мобилизации на фронт, из состава ремонтного персонала ушли воевать около трети всех рабочих. А спустя несколько месяцев в мастерских осталось уже около 35 процентов от прежнего состава рабочих-специалистов.

Чтобы выйти из этой критической ситуации Московское городское управление возбудило ходатайство «об оставлении на службе города» всех подлежащих призыву техников, старших агентов движения, слесарей, токарей и квалифицированных рабочих во всех мастерских и на центральной станции.

С началом войны увеличилось количество льготных перевозок военнослужащих. Трамвай оказался перегруженным. Было принято решение расширить Сокольнические мастерские, улучшить в них условия работы.

До сих пор под одной крышей размещались различные производства, работа которых требовала применения газа, сжатого воздуха, воды и прочего. В одном цехе находились и тележечная, и литейная мастерские, и аппараты для очистки сжатым воздухом и паром вагонных частей, и отделение сварки ацетиленом.

Все эти участки переводились на новые места. Освобожденные площади были использованы для расширения электрической и вагонной мастерских. В автомобильном отделении

была сложена печь для нагревания бандажей. Строились также: пристройка к существующему железобетонному складу, для размещения в ней столярной мастерской, ацетиленовой сварки, сушилки, аппаратов для очистки вагонных частей от пыли и грязи, а также автомобильного отделения.

Военное время заставило перестроить вагоноремонтные мастерские для нужд фронта.

До организации специального участка Сокольнические мастерские уже изготавливали для военного ведомства протезы и разные мелкие изделия: винты, болты, шины, шиберы, вертлуги и другое.

В июне 1915 года Московское городское управление приняло решение организовать здесь производство снарядов. В мастерских организуется отдел по вооружению и снаряжению армии. Специалистам отдела было поручено заняться закупкой необходимых станков и оборудования за границей. В то же время предписывалось срочно приступить к изготовлению станков своими средствами.

Работы по расширению мастерских и новое строительство снарядных цехов осуществляли на подрядных началах отдельные фирмы и отдельные работники по найму.

В связи со строительством участков по выпуску снарядов, в Сокольнических мастерских был расширен аппарат управления, были утверждены новые штаты служащих по таким производствам, как снарядные цехи для 3-дюймовых и 6-дюймовых снарядов, прессовый завод, инструментальная мастерская, участок изготовления и сборки станков, цех взрывателей и другие, а всего более ста новых служащих.

При санчасти мастерских был увеличен штат медперсонала, все поступающие на работу в снарядные цехи подлежали обязательному медицинскому осмотру.

В октябре 1916 года был решен вопрос об организации продовольственных лавок для снабжения рабочих и служащих всех учреждений московских городских железных дорог, которых насчитывалось около 30 тысяч человек.

Вокруг снарядных цехов продолжают вырастать новые производства. В конце 1916 года было организовано изготовление деревянных ящиков для упаковки снарядов: 200 тысяч штук в год.

В тот же период в Сокольнические мастерские в снарядные цехи на работы было откомандировано 1300 военнослужащих «нижних чинов».

Ветеран завода М. З. Андреев в своих воспоминаниях отмечал: «Цехов имелось всего десять: инструментальный, электрический, механический, кузнечный, малярный, 3-дюймовый, снарядный 6-дюймовый, а также снарядный 48-линейный и другие. На заводе работало до 5000 рабочих».

Из других воспоминаний (Соловьева, Коха, Герасимова):

«Летом 1916 года в Сокольнических мастерских работало около 4000 человек рабочих. Вся эта четырехтысячная масса не представляла из себя единого коллектива рабочих, в социальном плане она была очень пестра. Так, например, в мастерских работало более 1000 женщин — работниц, мужья и братья которых находились на войне; работало около 1500 крестьян из разных губерний России. Работало также около 500 человек из лавочников, адвокатов, даже докторов и их сыновей, которые устраивались в мастерские, чтобы укрыться от войны, но всегда за спинами рабочих, кричавших о войне до победы; только о 1000 человек можно было говорить, как о рабочих в принятом смысле слова, хотя среди них квалифицированных были считанные десятки».

«Когда в Москве вспыхнул целый ряд экономических стачек, единовременно бастовало несколько заводов, изготавливающих заказы для армии. В то время бастовали и Московские трамвайные служащие...»

«Главное внимание обращал на себя трамвай. Трамвай стоял, встали заводы и фабрики. Стачка принимала все более широкий характер. Трамвай стоял больше двух недель... Среди

трамвайных служащих были аресты» — отмечалось на страницах газеты «Социал-демократ» 29 февраля 1916 года.

А в октябре этого года работники мастерских впервые вышли на политическую забастовку.

Однако, нельзя сказать, что это являлось доказательством готовности всех до конца идти на свержение царизма, на свержение буржуазного строя. Из всей массы бастующих лишь десятая часть состояла из пролетариев, остальные, так или иначе, были связаны с деревней, являлись мелкими торговцами, представителями других сословий и слоев общества, которые помимо своей воли, во время войны, стали рабочими, тем самым избежав отправки на фронт.

* * *

К 1917 году в Сокольническом районе насчитывалось полтора десятка крупных предприятий, в каждом из которых работало более 500 человек. Четыре предприятия имели в своем составе от 2000 до 5000 работающих: Сокольнические мастерские, завод Михельсона, завод «Богатырь» и фабрика Абрикосова. В районе располагались две воинские части — в Суворовских казармах (самокатчики и телеграфно-прожекторный полк) и в селе Богородском, где стояли артиллеристы (три батареи), а также и несколько мелких военно-автомобильных и инженерных учреждений.

Сокольнические Центральные мастерские Московского городского управления в начале 1917 года, занимаясь осуществлением ремонтных работ, продолжали выполнять заказы военного ведомства: изготавливались шестидюймовые и трехдюймовые артиллерийские снаряды, гранаты для траншейных орудий (гранатометов), взрыватели к гранатам и прочее.

Начало 1917 года в Москве было ознаменовано новой большой политической стачкой рабочих.

Девятого января в Москве состоялась всеобщая забастовка, в ней участвовало 45 тысяч человек, коллективы многих предприятий, в том числе трамвайных депо и ремонтных мастерских.

В Петрограде 26 февраля 1917 года прошла очередная крупнейшая политическая стачка, которая вылилась в вооруженное восстание. Спустя считанные часы пал царский режим.

Ветеран СВАЗа Г. П. Максимов вспоминал:

«Весть о свержении царизма пришла к нам от друзей из студенческой столовой. Наши товарищи быстро оповестили всех рабочих. И мы всем коллективом вышли на митинг, затем построились в колонну и двинулись к центру, к Городской Думе.

В здании Городской Думы состоялось собрание представителей колонн — предприятий. Меня избрали депутатом в Московский Совет от Сокольнических мастерских. По пути в центр мы сумели вовлечь в нашу колонну и роту солдат воинской части, расположенной в Спасских казармах.

Летом 1917 года во время выборов в Сокольническую районную думу, наша партия завоевала большинство голосов, и председателем думы был избран И. В. Русаков. Одновременно он являлся депутатом Сокольнического районного Совета...»

Работа членов РКП (б) мастерских не пропала даром. В решающие дни многие работники встали под знамена революции, вступили в боевые отряды «Красной Гвардии».

Из истории не вычеркнуть: работники Сокольнических мастерских стали одними из самых активных участников Октябрьских событий 1917 года.

Сокольнические мастерские выполняли задачи по формированию и вооружению боевых отрядов и ремонту оружия.

* * *

Заканчивая главу о деятельности коллектива Сокольнических мастерских в период краха царской России и о его активной роли в деле утверждения новой, Советской, власти, надо отметить, что к такой активности здесь имелись самые серьезные предпосылки. И само народное недовольство правительством страны, и такие важные обстоятельства на тот период, как наличие в мастерских вооружения, продовольственного магазина, столовой, складов; наличие «под рукой» средств городского транспорта — трамвая, что обеспечивало быструю переброску отрядов к центру и эвакуацию раненых и больных с места боевых действий; наличие по соседству воинских частей и специализация отдельных групп рабочих в снарядных мастерских, что в критический момент давало возможность отремонтировать приведенные в негодность артиллерийские орудия. Все это, конечно, могло служить революционным отрядам в случае продолжительной вооруженной борьбы в городских условиях.

Всем этим и воспользовались те, кто в Сокольническом районе, в его рабочих коллективах тщательно подготавливал своих сторонников, и кто в подходящий момент использовал их для того, чтобы путем вооруженного восстания взять власть в свои руки.

Почти на 70 долгих лет.

ГЛАВА 2 УРОВЕНЬ ВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

Сокольнические ремонтные мастерские не были частным предприятием; они с самого начала принадлежали Московскому Городскому Управлению. Роль коллектива рабочих и служащих, имевших дело с городскими органами власти, несколько отличалась от той роли, которую играли коллективы на частных предприятиях.

Квалификация специалистов, а также и та роль, которую сыграл коллектив мастерских в октябрьских событиях, позволили ему стать одним из главных источников пополнения кадров для вновь создаваемых районных советских организаций. Некоторые из них в первые же дни оказались в руководящем аппарате города и района: Г. П. Максимов, Н. Н. Романов, М. З. Андреев, А. Г. Герасимов и другие.

Начиналась гражданская война. Многие десятки работников вступили в Красную Армию, и они с первыми эшелонами были отправлены на фронт.

В конце августа — начале сентября 1918 года последовала новая мобилизация. В мастерских, таким образом, наладить работу пока не удавалось. Городской трамвай из-за недостатка вагонов и плохого ремонта работал с большими перебоями.

На состоявшемся в конце августа делегатском собрании Сокольнического района о положении дел на предприятии говорилось, что очень многие связанные с деревней рабочие ушли по домам, многие покинули цеха в поисках другой работы. И что мастерские закрываются.

Но, разумеется, полностью закрыть Мастерские новая власть уже не позволила.

Перед администрацией мастерских были поставлены задачи не только поддерживать ремонтные работы на городском трамвае, но и организовать производственную жизнь и быт, обеспечить такое хозяйствование, которое позволило бы коллективу свести концы с концами.

Между тем, ремонтные работы сокращались.

Общее состояние городских железных дорог дошло до такой разрухи, что грозило полной остановкой трамвая и требовало экстренных мер во избежание катастрофы. Главные трудности лежали в области экономической, в убыточности дорог. В цехи набирали каких угодно, случайных, рабочих, которым надо было платить, но которые почти не работали, хотя бы, потому, что не хватало для работы материалов и запчастей.

Чтобы избавиться от этого балласта и оздоровить положение мастерских и трамвайного хозяйства в целом, Управление ГЖД издало циркуляр, предусматривающий увольнение лишних рабочих, с тем чтобы повысить рентабельность предприятий.

* * *

Начало восстановления городского транспорта в Москве и Сокольнических мастерских можно датировать январем 1920 года, когда Совет Рабоче-Крестьянской Обороны издал постановление «О милитаризации московского трамвая». Постановление это было подписано председателем Совнаркома, и началось оно с признания неотложности мер по восстановлению трамвая, «Ввиду катастрофического положения гужевого транспорта Москвы, и необходимости в связи с этим принятия самых энергичных мер поднятия и усиления московского электрического транспорта...»

Постановлением предусматривалось вернуть из тыловых частей Красной Армии 700 квалифицированных рабочих, в том числе 200 человек ранее работавших в различных мастерских, для ремонта грузовых платформ и моторов.

Главкам и центрам снабжения материалами и топливом предписывалось обеспечивать ими московские городские железные дороги наравне с железными дорогами республиканского значения.

Постановление наложило запрет на право оставлять работу по собственному желанию. «Самовольное оставление службы — говорилось в нем, — карается как дезертирство по законам военного времени».

В течение 1920 года в Сокольнических мастерских был проведен небольшой объем работ по ремонту подвижного состава. В следующем, 1921 году, здесь, наконец, приступили и к более серьезным работам.

И было самое время: по отношению к началу 1914 года, к довоенному периоду, в Москве на трамвайных линиях оставалось моторных вагонов лишь около четырех процентов, а прицепных вагонов — около трех процентов.

Требовались срочные дополнительные меры по восстановлению московского трамвайного парка. А вместе с тем и переоснащение производственной базы ремонтных мастерских.

Коммунальное хозяйство, в том числе и городские железные дороги Москвы, за годы первой мировой войны и в годы гражданской войны сильно пострадали от всеобщей разрухи.

В Москве не изготавливались новые трамвайные вагоны, плохо ремонтировались старые. Журнал «Коммунальное хозяйство» позже отметит:

«В 1918—1920 годах состояние всех транспортных предприятий было прямо катастрофическим; большинство из них или совершенно не функционировали или еле владели свое существование, занимаясь, главным образом, перевозкой грузов, а не пассажиров. Подвижной состав, важнейший инвентарь транспортного хозяйства, во всех без исключения предприятиях пострадал настолько, что еще в 1922 году половина этого состава требовала восстановительного ремонта».

До четверти трамвайного парка столицы полностью выбыло из строя.

В 1921 году каждой ремонтной мастерской определили конкретное направление производственной деятельности.

Так, Новосокольнический (позже им. И. В. Русакова) эксплуатационный парк, как и другие трамвайные парки, стал осуществлять текущий ремонт вагонов, а Сокольнические мастер-

ские специализировались на капитальном ремонте. Здесь приступили к ремонту двух десятков вагонов постройки Сормовского завода 1911 года. Руководил мастерскими Н. Т. Хохлов.

О царящей здесь рабочей атмосфере вспоминал ветеран завода П. И. Вититнов:

«В 1920 году я приехал в Москву и поступил в Сокольнические мастерские учеником слесаря. За годы гражданской войны все вагоны изнашивались, да и для подвижного состава давно не было нормального ремонта. Поэтому все канавы вагонного цеха были заставлены вагонами. Действовали четыре цеха: вагонный, столярный, механический и электроаппаратный. В каждом, в свою очередь, имелись мелкие специализированные мастерские.

В вагонном цехе выполнялись малярные работы. Руководил цехом Темерман, мастерами были Новезенцев (по слесарным работам ходовой части), Ильин (по слесарным кузовным работам). Столярным цехом руководил Костолковский; цех изготавливал деревянные детали и производил сборку кузовов и отделку салона.

Вагоны были только фанерные, кузова деревянные. Механическим цехом руководил Кокукин, мастером был Панов, ведавший слесарными работами.

Вот эти основные цеха и занимались восстановлением подвижного состава. Сварочного цеха не было. Его заменяли четыре автогенщика. Бригада литейщиков отливала мелкие бронзовые детали для электрооборудования.

Цехи в то время пополнялись новичками, поступало много молодежи. Все подработки-ученики распределялись, «раскреплялись», по цехам, в бригадах, так как вначале не было учебных станочных помещений. Ученики работали полдня в бригаде и полдня занимались в классах.

Вскоре заводу передали территорию и все помещения, которые раньше занимали автоброневые мастерские (это те корпуса, которые занимали позже слесарный, механический и малярный цехи).

После учебных занятий молодые рабочие сразу же изготавливали детали производственного назначения.

Надо отметить, что для учеников в то время делалось многое. Особо хочется отметить Ивана Ивановича Григорьева — председателя заводского комитета. Для учеников устраивались экскурсии на ведущие в то время предприятия Москвы, такие, как «Серп и молот», «Динамо», «АМО» (ныне завод им. Лихачева) и другие.

По окончании учебы, в конце 1923 года, мы были переведены на производство, в цеха, согласно своей квалификации. Впоследствии многие стали работать мастерами и начальниками цехов, технологами. Для примера можно отметить А. И. Зарубенкова — технолога цеха, С. Ф. Мартынова — главного технолога завода, Н. В. Куркина — начальника цеха, И. С. Сергеева — заместителя начальника цеха и других.

Я был направлен в вагонный цех слесарем. Работал в бригаде Сидорова по ремонту и поставке дверей, щитков, лобовых и рекламных кронштейнов, сигнальных звонков, стекловых ограждений, рамных дверных замков, дверных механизмов и прочих отделочных мелочей. В бригаде Сидорова работали Большов, Кушинников, Генякин, Большаков, Земсков, Вититнов.

К этому времени на заводе повсюду велись строительные работы, согласно новым решениям руководства Москвы осуществить в цехах мастерских работы по реконструкции».

Начиная с 1922 года, — как предписывалось, в целях расширения ремонтной базы для трамвайного хозяйства Москвы, централизации капитального и

периодического ремонта вагонов, — велись работы не только по переоборудованию, но и по расширению Сокольнических мастерских.

Объем текущих ремонтов вагонов значительно возрос за счет периодического ремонта; сильно возрос объем столярных работ и работ по ремонту кузовов. Вместе с тем, началось интенсивное изготовление собственных изделий.

В 1924—1925 годах подлежало ремонту 178 моторных вагонов и 112 прицепных вагонов.

Между мастерскими и парками эти работы были распределены таким образом, что Сокольническим мастерским был передан ремонт 23 моторных вагонов, с задачей снабжения эксплуатационных парков города готовыми изделиями.

Выполнялись для парков и такие виды работ, как капитальный ремонт якорей, буферов и бандажей. На эти работы коллектив затрачивал большую часть своих сил. Только в 1923—1924 годах стоимость новых изделий, изготовленных для текущего и периодического ремонта вагонов, составила более половины от общей стоимости продукции предприятия. А объем капитальных ремонтов составлял лишь 19,5 процента, меньше одной пятой производственного плана.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.