



А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 26.
Московский
Маяк 1923-1965**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 26.
Московский Маяк 1923-1965**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 26. Московский Маяк 1923-1965 / А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

В исторической трудовой летописи Московского завода «Маяк» повествуется о трудовом подвиге его коллектива, впервые в СССР освоившего производство электромоторов трехфазного тока, первым в стране начавшего выпуск электрогенераторов самолетов, и тем самым положившего начало новой отрасли в отечественной промышленности — производству авиационного электрооборудования. За все годы с начала становления в 1223 году и вплоть до 2003 года неизменными на заводе оставались верность трудовым традициям, постоянный поиск оригинальных решений сложных технических задач и реализация технической новизны на уровне мировых стандартов, в том числе в эпоху рыночных преобразований уже в статусе ОАО Машиностроительный завод «Маяк».

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 26.

Московский Маяк 1923-1965

ВВЕДЕНИЕ

Данный материал двух томов об истории Московского предприятия «Маяк» - это материалы глав книги, изданной в 2003 году в жанре весьма крупного «Очерка трудовых и научно-технических достижений Акционерного общества «Машиностроительный завод «Маяк» (1923-2003 гг.) Он создавался по документальным и летописным материалам трудового коллектива и новым архивным данным. Авторами первых глав, охвативших период истории с 1923 по 1975 годы, являлись многие специалисты со всех цехов и отделов, проделавшие колоссальную работу по сбору научно-технических документов в государственных архивах, интересных данных в периодической печати, в том числе в заводской многотиражке «Ротор». Переработка и составление глав истории завода этого периода в современном изложении осуществлена А. В. Маниным-Уральцем, включившим в этот раздел и отдельные страницы книги «Мы — лепсенцы» (истории Кировского орденов Ленина и Трудового Красного Знамени электромашиностроительного производственного объединения имени Лепсе, издания 1987 года). Им же осуществлен и сбор материалов и написание краткой истории предприятия с 1975 по 2003 годы.

Общественную редколлегия издания книги представляли от лица коллектива завода Ю. С. Романов; М. А. Панина, С. Ф. Зюбин (председатель).

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВСЕХ РАЗДЕЛОВ

ИСТОРИИ ЗАВОДА:

Заводу «Маяк» - 60.

Глава 1. Завод «Маяк» — родоначальник советского электромоторостроения и отечественного авиационного электромашиностроения.

Глава 2. Идея создания электромоторного завода и начало его организации.

Глава 3. Регистрация завода.

Глава 4. Развитие завода и его место среди гигантов тяжёлой индустрии.

Глава 5. Коллектив, достойный подражания.

Глава 6. Мобилизация резервов в отделах и цехах.

Глава 7. Завод в годы войны.

Глава 8. Завод «Маяк» и строительство в СССР новых электромашиностроительных заводов.

Глава 9. Послевоенные пятилетки.

Глава 10. Увеличение производственного потенциала .

Глава 11. Совершенствование серийных технологических процессов и повышение качества изготовления изделий.

Глава 12. Организация работ накануне и в период Перестройки.

Глава 13. Переход к деятельности в условиях полного хозрасчета и самофинансирования.

Глава 14. В эпохе экономических реформ.

Глава 15. «Золотой фонд» ОАО «Машиностроительный завод «МАЯК».

Приложение.

МОСКОВСКОМУ «МАЯКУ» - 60

(Слово генерального директора Акционерного общества «Машиностроительный завод «Маяк» С. Ф. Зюбина).

Завод «Маяк» - наша гордость. Он навсегда вошел в историю отечественной науки и техники, тяжелой промышленности, как первенец русского электромоторостроения и как родоначальник отечественного авиационного электромашиностроения. Он вошел в историю нашего общества как легендарный трудовой коллектив, очень много сделавший в становлении, развитии и защите СССР и современной России.

В 2003 году коллектив «Маяка» отметил свое 60-летие. Но на самом деле история завода на 20 лет старше. И без этого, удивительно богатого на события отрезка времени становления и мужания коллектива, как мощного производственного образования, история наша немыслима.

В первой половине 1920-х годов на территории нынешнего завода были образованы электромастерские Акционерного общества «Электроэксплуатация» по ремонту электромоторов и изготовлению реостатов, позднее получившее наименование «Завод имени Лепсе». С 1927 года завод впервые в СССР приступил к выпуску электромоторов трехфазного тока, освободив страну от их импорта. А шесть лет спустя коллектив первым в стране начинает выпуск самолетных электрогенераторов, положив тем самым начало новой отрасли в советской электротехнической промышленности - производству отечественного авиационного электрооборудования.

Позже, накапливая опыт, завод оказывал существенную помощь вновь строящимся заводам этих отраслей, направляя в них вместе с инженерами и квалифицированными рабочими и необходимое оборудование.

За всю историю Московский завод «Маяк» оказал существенную помощь при создании пяти новых заводов союзного значения.

В период Великой Отечественной войны завод имени Лепсе был эвакуирован в город Киров, где на базе трех заводов образовался один - № 266. Объединенное предприятие сохранило за собой имя «Лепсе».

Оставшиеся в Москве работники производили ремонт электрооборудования, возвращавшегося с фронта. Для обеспечения авиационных заводов электрическими машинами и создания маневренного фонда, обеспечивающего текущие потребности фронта, приказом Народного Комиссариата Авиационной промышленности СССР (№ 459) предприятие становится филиалом кировского завода, а новым приказом № 198 от 8 апреля 1943 года преобразуется в самостоятельный Государственный Союзный завод № 140 НКАП, которому в 1963 году и было присвоено наименование - Машиностроительный завод «Маяк».

На протяжении всей своей истории завод поставлял и поставляет свою продукцию практически для всех видов Вооруженных Сил страны.

На предприятии накоплен богатейший опыт. Завод с первых лет являлся кузницей кадров для предприятий авиационной электротехники, и в дальнейшем вырастил десятки талантливых специалистов, которые являются гордостью в нашей отрасли промышленности.

Изменения в экономической ситуации внесли коррективы в жизнь предприятия в начале 90-х годов: сегодня Машиностроительный завод «Маяк» - Открытое акционерное общество.

Предприятие по-прежнему выпускает электротехнические изделия двойного назначения: гражданского и военного. В номенклатуре продукции завода «Маяк» сегодня более ста наименований изделий.

Неизменными остаются на заводе верность трудовым традициям, поиски оригинальных решений сложных технических задач и их воплощение в практику на уровне мировых стандартов.

Специфика деятельности предприятия - серийное производство, требующее высокоточного исполнения, не только индивидуального подхода к каждому изделию, но и ручного труда высочайшей квалификации.

С 1994 года на «Маяке» стали осваивать принципиально новые для России технологии и технику, соответствующие самым высоким международным стандартам.

Сегодня, благодаря высоким технологиям, запуск любой малой серии уже не требует традиционного количества оснастки. Альтернативное решение, освоенное на заводе «Маяк», позволяет запускать в изготовление самые сложные детали машин путем программной подготовки производства, минуя подготовительные этапы, что на несколько порядков, то есть в десятки раз, уменьшает время исполнения заказа и снижает стоимость. Изделие фактически может быть запущено в производство по образцу или по электронной модели.

Специалисты завода сегодня решают прямую и обратную инженерные задачи для проектирования сложных формообразующих, для чего имеется полный комплекс оборудования ведущих мировых производителей.

Благодаря новым техническим возможностям широкое применение получает художественное конструирование на базе систем CAD/CAM.

Маркетинговые исследования определяют постоянно расширяющийся круг потребителей такого рода услуг, и на «Маяке» имеют опыт работы в этом направлении. Здесь выполняют заказы самого разного назначения: от форм для кондитерских фабрик до стоматологической ортопедии.

Государственный символ - Двуглавый орел - на папке с Присягой Президента России тоже сделан на заводе. Новые технологии позволили сократить срок изготовления модели в десять раз.

Новые технологии на «Маяке» освоены настолько, что предприятие выступило инициатором проведения семинаров по их внедрению на предприятиях России и СНГ.

Сегодня завод «Маяк» по-прежнему остается монополистом по многим направлениям в металлообработке, традиционно выпуская авиационную электротехнику: электромашинные преобразователи специального назначения и для гражданской авиации, коммутационные авиационные аппараты, статические системы электропитания и многое другое. Освоенные новейшие методы производства - это огромный потенциал быстрого расширения номенклатуры продукции для разных отраслей промышленности.

В последние годы коллектив завода, как и многие коллективы нашей отрасли, в условиях глубокой конверсии производства испытывает трудности с изготовлением и реализацией серийной продукции.

Но история и традиции завода позволяют выразить уверенность, что коллектив, благодаря напряженному и упорному труду, вновь займет достойное место в числе ведущих заводов авиационной промышленности. И, кто знает, может, отметит и свое 100-летие, в чем твердо были убеждены работники завода минувших эпох, выражая это убеждение и со страниц газет, и в трудовой летописи о славных своих делах, материалы которой положены в основу данной книги.

Мы по праву гордимся не одним поколением работников нашего завода, самоотверженно трудившимся и в годы войны, и в мирное время на благо нашей Родины. Гордилась и даже восхищалась делами коллектива и вся страна, а также и наши зарубежные друзья.

Завод «Маяк» в ретроспективе является исключением, и даже, можно сказать, единственным заводом в России (СССР), о котором собрано так много материала в книгах, журналах, газетах и другого рода изданиях. Авторами являлись, прежде всего, сами работники завода, но также и видные ученые, писатели, журналисты.

Особенно большое внимание общественности завод привлек к себе в то время, когда за самоотверженный труд коллективу передовой бригады в 1931 году, впервые в стране, была вручена высшая награда государства - орден Ленина.

Орден Ленина заслужил и весь коллектив завода, врученный в 1945 году объединенным заводам за вклад в дело разгрома врага во время Великой Отечественной войны.

История Московского завода «Маяк» впитала в себя факты и события, которые представляют живой интерес для истории развития нашей страны в XX веке.

Не все было гладко в этой истории, но трудовой подвиг многих сотен, тысяч работников нашего коллектива жив в его выдающемся вкладе в обеспечение высокой обороноспособности нашей великой державы. И сегодня, в очень трудные, сложные времена перехода к новым политическим и экономическим отношениям мы не вправе об этом забывать.

ГЛАВА 1

ЗАВОД «МАЯК» -

РОДОНАЧАЛЬНИК СОВЕТСКОГО

ЭЛЕКТРОМОТОРОСТРОЕНИЯ

И ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАЦИОННОГО

ЭЛЕКТРОМАШИНОСТРОЕНИЯ

ОАО «Московский машиностроительный завод «Маяк» является родоначальником отечественного электромоторостроения и отечественного авиационного электрооборудования. Это означает, с одной стороны, — Московский завод «Маяк» первым в СССР приступил к разработке и производству советских электромоторов малой мощности и отечественного авиационного электрооборудования, а с другой, — в расширении производства, в оказании помощи вновь нарождающимся предприятиям данной отрасли, в рождении новых заводов.

Работа по освоению производства первых советских электромоторов малой мощности и машин отечественного электрооборудования для авиации имела на Московском заводе «Маяк» несколько основных этапов.

ПЕРВЫЙ ЭТАП - Асинхронные моторы 3-фазного тока (1926-1928 гг.)

Производство электромоторов в России было освоено в конце позапрошлого века. В Москве их выпускал завод «Динамо», в Харькове — завод «ХЭМЗ»... Но это были электромоторы большой мощности. Завод «Динамо», например, выпускал крановые, электровозные, трамвайные и другие тяговые моторы.

В годы гражданской войны (1917—1922 годы) эти заводы не работали. Их восстановление и реконструкция осуществлялись в эпоху восстановительного периода (1922—1926 годы). Усилия в развитии электротехнической базы для народного хозяйства в это время правительство направляет, прежде всего, на восстановление и реконструкцию уже существующих электромоторных заводов. И продукция этих заводов в какой-то мере удовлетворяла потребности народного хозяйства.

Но электромоторы малой мощности по-прежнему ввозились из-за границы, и расплачивались за них валютой. Проблему решила постройка в конце 1926 года в Москве, на Ткацкой улице, 15, первого советского завода по производству электромоторов трехфазного тока малой мощности.

Завод быстро растет и развивается. Уже в октябре 1928 года на нем работает более четырехсот человек. За два года заводом было выпущено несколько тысяч электромоторов.

Подводя итоги двухлетней работы, заместитель председателя правления «Мосэлектротрома» А. И. Талаев в своем письме в «Главэлектро» от 6 сентября 1928 года писал: «Наш электромоторный завод в Москве в короткое время своего существования сделал значитель-

ные успехи в своем производстве — выпуском маломощных электромоторов, которых до этого времени совершенно не было на рынке».

ВТОРОЙ ЭТАП – высокочастотное электромоторостроение (1929-1933 гг.)

В период восстановления и реконструкции промышленности в стране не только реставрировались старые предприятия, но и строилось много новых. Осваивался выпуск новых видов продукции. Текстильная промышленность, например, готовилась приступить к производству искусственного волокна, что, в свою очередь, вызывало необходимость быстрого роста электротехнической промышленности, в частности, освоения выпуска высокочастотных электроверетен.

Управление государственных предприятий МСЕК, тщательно изучив вопрос производства высокочастотных электроверетен, организует его на заводе имени Лепсе. Это было почетное и, вместе с тем, ответственное государственное задание, жест высокого доверия молодому коллективу.

На заводе создается опытно-экспериментальный участок. Здесь было внесено много изменений как в конструкцию веретена, так и в технологию его производства. В этой работе принимал участие почти весь коллектив завода.

В книге «Все своими руками, из своих материалов, своими машинами», подготовленной коллективом редакции журнала «Огонёк», с участием Михаила Кольцова, в 1932 году, на большой цветной фотографии изображена готовая продукция завода — электроверетена. Они стоят, плотно прижавшись друг к другу, и стройными рядами уходят словно за горизонт. Авторы книги отмечали: «Электромотор неуклонно завоевывает у нас новые области применения. Завод им. Лепсе («Маяк») в Москве освоил сложнейшее производство моторов для электроверетен».

Это был крупный успех трудового коллектива и запоминающийся этап в его жизнедеятельности.

ТРЕТИЙ ЭТАП - авиационные и танковые генераторы (освоение – 1932-1934 гг.)

В 1932 году Московский завод «Маяк» — это одно из ведущих предприятий электротехнической промышленности страны. Он был хорошо технически оснащен и имел высококвалифицированный состав работников, готовых выполнить любое производственное задание, каким бы сложным и трудным оно ни было, добиваясь при этом хороших результатов.

1929 год: коллектив занял первое место в соревновании трудовых коллективов металлстов Москвы. Наградой ему стало Красное Знамя американских рабочих Детройта, врученное его делегацией лично представителям завода.

1930 год: коллектив перевыполнил план первого полугодия 1930 года и получил переходящее знамя МСНХ и премию 500.000 рублей на жилищное строительство по линии ВЦСПС.

1931 год: завод в числе первых предприятий Москвы выполнил первый пятилетний план за два года и семь месяцев. Это было настоящим трудовым подвигом, совершенным усилием всего многотысячного коллектива.

Учтя эти достижения, в 1932 году Наркомат тяжелой промышленности СССР принимает решение о специализации завода по оборонной отрасли.

Оборонная работа в промышленности приобретает в это время жизненно важное значение. Правительство понимает всю серьезность внешнеполитической обстановки, чреватой военным конфликтом, и принимает решительные меры к укреплению заводов тяжелой, в том числе электротехнической промышленности.

После решения о специализации завода к нему присоединяется цех радиомашин Московского «Электростроительного завода». Организуется специальное конструкторское бюро, создается ряд лабораторий и развертываются работы по производству электрооборудования для авиации. Обеспечивается его дальнейшее быстрое развитие. Коллективом создаются первые отечественные генераторы для самолетов с приводом от двигателя и налаживается их серийный выпуск.

В начале 1934 года СССР полностью прекратил ввоз импортного авиационного электрооборудования.

ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП - электромеханизмы пикирующего бомбардировщика «ПЕ-2» (1939-1946 гг.)

В 1939 году завод получил задание от 4-го Главного Управления НКАП СССР освоить производство полного комплекта электромеханизмов для пикирующего бомбардировщика «ПЕ-2». Это было очень сложное и ответственное задание. Для военных самолетов разрабатывается и налаживается производство новых и более мощных электроагрегатов.

Коллектив вложил в эту работу много сил, но задание правительства выполнил. Все годы войны боевые самолеты Военно-воздушных сил РККА снабжались первоклассным электрооборудованием. За доблестный труд в 1942—1943 годы заводу одиннадцать раз вручалось Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

ПЯТЫЙ ЭТАП - электромашины реактивных самолетов (1947-1976 гг.)

С наступлением эры реактивного самолетостроения коренным образом меняется и научно-техническая база в авиационном электромашиностроении. Реактивное самолетостроение поставило новые, очень серьезные задачи. Коллективу завода предстояло освоить производство качественно новых авиационных электромашин.

Задание правительства коллектив завода выполнил с честью. Продукцию Московского завода «Маяк» хорошо знают уже во всех ведущих отраслях промышленности.

На многих этапах этой работы коллектив «Маяка» добивался больших успехов, проявляя при этом и трудовой героизм. Труд особо отличившихся представителей коллектива неоднократно отмечался высокими правительственными наградами.

Шестой этап - изделия для модернизации военной техники (1974-1994 гг.)

Для проведения модернизации военной техники и для вновь разрабатываемых машин ВВС, ВМФ и гражданской авиации на «Маяке» в эти годы были внедрены:

- электромашинный преобразователь с коробкой управления, являющийся аварийным источником электропитания для легкомоторной боевой авиации;
- электромашинный преобразователь для питания бортовых и автономных специальных изделий;
- системы электропитания авиационных ракет типа «воздух-воздух»;
- элементы систем генерирования и генераторы для авиационных крылатых ракет;
- устройства аэродромной автоматики для боевых самолетов;
- блок управления автоматикой режимов авиадвигателя;
- дифференциально-минимальные реле.

За обеспечение модернизации военной техники многие работники «Маяка» удостоены государственных наград.

СЕДЬМОЙ ЭТАП - освоение принципиально новых для России технологий и техники (1994-2003 гг.)

С 1994 года в Акционерном обществе «Машиностроительный завод «Маяк» стали осваивать принципиально новые для России технологии и технику, соответствующие самым высоким международным стандартам.

Запуск любой малой серии не требует традиционного количества оснастки. Альтернативное решение позволило запускать в изготовление самые сложные детали машин минуя подготовительные этапы, на несколько порядков уменьшая время исполнения заказа и снижая стоимость работ.

Завод решает прямую и обратную инженерные задачи для проектирования сложных формообразующих.

Новые технические возможности позволили применять художественное конструирование на базе систем CAD/CAM.

Завод «Маяк» традиционно выпускает авиационную электротехнику: электромашинные преобразователи специального назначения и для гражданской авиации, коммутационные авиационные аппараты, статические системы электропитания и многое другое, оставаясь монополистом по многим направлениям.

Освоенные новейшие методы производства явились мощной базой для внедрения гибких технологий и быстрого расширения номенклатуры продукции для разных отраслей промышленности.

ГЛАВА 2 ИДЕЯ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОМОТОРНОГО ЗАВОДА И НАЧАЛО ЕГО ОРГАНИЗАЦИИ

Одним из первых и наиболее значимых программ на пути превращения Советской России в технически оснащенную передовую державу стала выдвинутая на VIII Всероссийском съезде Советов в 1920 году программа по электрификации всей страны — всем известная как план ГОЭЛРО.

Осуществлением плана ГОЭЛРО по Московскому промышленному району (в Московской губернии), включая Тверь, Калугу, Тулу и другие крупные города, с 1923 года занялось созданное по инициативе МК РКП(б) Акционерное общество электрических предприятий «Электроэксплуатация». В задачи общества входило строительство и эксплуатация районных электростанций, монтаж электрооборудования на промышленных предприятиях и другие работы по электрификации. Главными членами Акционерного общества «Электроэксплуатация» (АОЭ) являлись Моссовет, МСНХ, Государственный электротехнический трест, Госпромцвет и Мосгорбанк.

Во главе этого Акционерного общества стоял коммунист Аветис Султан-Заде, член Исполкома Коминтерна, соратник народного комиссара В. И. Ленина, который говорил:

«Если мы добудем достаточное количество электромоторов... и других машин, тогда не потребуется переходных ступеней от патриархальщины к социализму».

О том, в каком тяжелом положении находилась страна в период образования СССР говорится в отчете правления АОЭ за 1924/25 операционный год, который начинался в то время с 1 октября: «...наша страна, технически отсталая вообще, в отношении электрификации остается позади таких государств, как, например, Германия, по крайней мере, на 25 лет».

Чтобы скорее ликвидировать такую отсталость, ценой героических усилий строились первенцы советской энергетики — Шатурская и Каширская ГРЭС, Волховская ГЭС и другие станции. Количество вырабатываемой электроэнергии возрастало с каждым годом.

«Что касается присоединения моторной нагрузки, то ввиду отсутствия моторов на рынке, потребность в них на местах была удовлетворена в незначительной степени» — говорилось в отчете правления АОЭ «Электроэксплуатация».

Свою потребность в электрооборудовании и приборах, которые были необходимы для выполнения производственных заданий, правление АОЭ частично удовлетворяло той продукцией, которая уже выпускалась восстановленными отечественными заводам. Но электромоторы малой мощности почти полностью закупались за границей. На это уходило очень много валюты. Ремонт старых электромоторов малой мощности, который был налажен в мастерских АОЭ, разумеется, не решал всех проблем. А потребность в них была очень большой и с каждым годом все увеличивалась, по мере того, как восстанавливались старые и осваивались новые промышленные предприятия. Членам правления АОЭ приходилось сильно изловчаться

в поисках выхода из кризисных ситуаций, которые постоянно создавались из-за нехватки или отсутствия моторов.

В конце 1925 года Правление АОЭ принимает, наконец, смелое решение: построить электромоторный завод, освоив на нем производство асинхронных электромоторов малой мощности.

Планы правления АОЭ в деле развития отечественного электромоторостроения были, по сути, достаточно скромными. Оно рассчитывало на завод, способный произвести, примерно, 6000 моторов в год.

Оборудование планировалось закупить в Западной Европе. С этой целью правление АОЭ в январе 1926 года обратилось в Главную техническую контору Госторга НКВТ СССР с просьбой удовлетворить потребность предприятия в импортном оборудовании, необходимом для организации нового завода по производству электромоторов. Ответ был положительным. В письме акционерам от 15 января 1926 года сообщалось: «На В/№ 3.470 от 12 с. М... можем принять от Вас заказ по В/лицензии на приобретение оборудования электромашиностроительного завода с валютной оплатой его в 1926/1927 операционном году».

Решение АОЭ организовать свой электромоторный завод стало историческим. Создавался первый в СССР завод электромоторов малой мощности.

Это решение получило поддержку в высших инстанциях.

В статье «Электромоторный завод Мосэлектромоторостроения» председатель правления этого треста К. В. Шур в феврале 1929 года писал: «В 1926 году бывшее Акционерное общество «Электроэксплуатация» решило организовать завод по производству асинхронных электромоторов малой мощности. ...Нужное оборудование было закуплено в Германии. Финансировалось это предприятие за счет полученной в Мосгорбанке специальной целевой ссуды в 450000 рублей».

Вопрос о том, где разместить завод, правление АОЭ решило без особых проблем. Московский Совет Народного Хозяйства (МСНХ) постановлением от 30 июня 1925 года передал в распоряжение АОЭ производственные корпуса котельно-механического завода Товарищества Раузер, Вибер и К0, расположенного в Благуше у Семёновской заставы по Николаевской (Ткацкой) улице, 15. До революции этот завод выпускал паровые котлы и аппаратуру для химических производств. Число рабочих, по данным за 1916 год, составляло 255 человек.

После национализации завод Товарищества Раузер, Вибер и К. стал всенародной собственностью и поступил в распоряжение МСНХ. В годы гражданской войны (1918—1922 гг.), как и большинство предприятий Московской промышленности, завод не работал.

Но уже в начале 1922 года он берется в аренду инженером Д. О. Мажугой, организовавшим здесь выпуск паровых котлов собственной конструкции. В книге «Список абонентов Московской городской телефонной сети (МГТС) на 1 января 1923 года значится: «Мажуга Д. О., котельно-механический завод, Благуша, Николаевская (Ткацкая), 15».

В начале 1925 года инженер Д. О. Мажуга перевел свое предприятие на Кирпичную улицу. В годовом статистическом бланке «Б» значится: «Котельный завод Мажуги Д. О., Кирпичная, 23». Освободившиеся производственные корпуса по Ткацкой улице, 15, как уже отмечалось выше, Арендное управление МСНХ в июне 1925 года передало в аренду правлению АОЭ.

Получив в аренду производственные корпуса котельно-механического завода, правление Акционерного общества в июле 1925 года отдает приказ Монтажно-техническому отделу (МТО) по организации завода ремонта электромоторов.

Часть производственных площадей в это же время была передана своему же заводу № 1 «Электроавтомат», который функционировал в Поповом переулке, в полуразрушенном аварийном помещении.

Небольшой коллектив завода «Электроавтомат», состоявший, примерно, из ста работников, сразу же приступил к ремонтно-восстановительным работам, и велись они, в основ-

ном, силами самого коллектива. По ходу восстановления помещений, расширяя производство, «Электроавтомат» организует производство рубильников, кабельных наконечников и других электроустановочных материалов.

В годовом отчете за 1925/26 операционный год правление АОЭ отмечало:

«Увеличение инвентаря и оборудования явилось результатом развернувшейся деятельности на 2-х оборудованных в отчетном году подсобных предприятиях, а именно: на заводе № 1 — по изготовлению электроустановочного (инсталляционного) материала и на заводе № 2 — по ремонту и испытанию электромоторов и других машин».

К капитальным работам по восстановлению старых корпусов на Ткацкой улице правление приступило в феврале 1926 года. К этому времени было получено положительное заверение Главной технической конторы Госторга по вопросу поставки импортного оборудования, поэтому все подготовительные работы велись с размахом, с привлечением строительных бригад со стороны. Площадки под установку оборудования готовили сами рабочие акционерного общества.

Таким образом, начиная с февраля 1926 года, главную свою работу правление АОЭ вело по двум основным направлениям: расширяло ремонт электромоторов (завод № 2) и осваивало производство электроустановочных материалов (завод № 1); здесь же, на собственных электротехнических предприятиях, готовило рабочие кадры электромоторщиков; вело ремонтно-восстановительные работы основных корпусов старого завода и настойчиво добивалось получения из Германии необходимого оборудования.

Восстановительный период в промышленности (1922—1926 гг.) был характерен тем, что большое количество промышленного оборудования приходилось закупать в Западной Европе и в Америке. Главная техническая контора Госторга, через которую шли операции по закупке, работала оперативно. Но все же и у нее случались срывы. Во всяком случае, взяв обязательства на поставку станков для электромоторного завода, контора, все же, не торопилась указать точный срок, в который она рассчитается с заказчиком.

Март 1926 года был уже на исходе, а ясности в данном деле все еще не было. Наконец, председатель правления АОЭ А. Султан-Заде в новом письме решительно заявил: «...Вопрос о ввозе из-за границы необходимого нам оборудования нами согласован с ИНО ГЭУ ВСНХ СССР, положительное заключение которого Вам своевременно было передано... это обстоятельство должно явиться значительным фактором в скорейшей доставке Вами обещанных станков».

В этом же письме он оправдывал, необходимость жесткой позиции: «Одновременно с этим (заявкой на оборудование) нами было приступлено к приспособлению наших производственных предприятий как в центре, так и в филиалах к оборудованию их ожидающимися от Вас станками».

И только в апреле 1926 года дело сдвинулось с места: начались переговоры с германскими машиностроительными фирмами. Однако решить вопрос самостоятельно Госторгу оказалось очень сложно.

Специалисты Госторга до сих пор выполняли заявки на определенную группу станков и оборудования для организации отдельной мастерской или отдельного цеха. Комплектовать оборудованием столь сложный завод, каким являлся электромоторный, им еще не приходилось.

Поэтому вскоре для организации этих закупок в Германию выехал начальник производственного отдела инженер И. П. Решетин, бывший высококвалифицированным и уже известным специалистом в электротехнической промышленности.

После нескольких недель напряженного, кропотливого труда, прошедших в непосредственном общении с представителями германских машиностроительных фирм, а также и посещения заводов, И. П. Решетину удалось справиться с поставленной задачей: — необходимые

станки и оборудование для вновь организуемого завода им были подобраны. Эта работа отняла у посланца Московских промышленников много духовных и физических сил.

В докладной записке от 28 мая 1926 года, присланной из Германии в правление АОЭ, И. П. Решетин писал: «...Считаю необходимым поставить в известность, что оставшаяся работа по станкам и инструментарию займет не менее 4-х недель, и быть может, Правление сочтет возможным заменить меня другим лицом (хотя бы, например, инженером Бегиновым), ибо я крайне переутомлен и нуждаюсь в настоящем отпуске и лечении... Свою работу считаю уже исполненной на 65—70%... Поступление оборудования в Москве начнется в июле и закончится в конце августа» .

Уникальные револьверные станки, мощные штамповочные прессы и другое оборудование, прибывающее из Германии, направлялось, главным образом, на завод № 2, частично на завод № 1. Рабочие устанавливали эти станки на самими же подготовленных площадках и сразу же приступали к их освоению.

Работами руководили специалисты из Производственного и Монтажно-технического отделов АОЭ.

ГЛАВА 3 РЕГИСТРАЦИЯ ЗАВОДА

Документальные материалы по основной деятельности АОЭ, хранящиеся в Государственном архиве (ранее — Октябрьской революции и социалистического строительства Московской области) с безупречной достоверностью показывают, что в производственных корпусах котельно-механического завода Товарищества Раузер, Вибер и К., где раньше выпускали паровые котлы и аппаратуру для химической промышленности, было организовано новое производство совершенно другой отрасли: здесь функционировал металлообрабатывающий механический завод, а на его месте встало предприятие электротехнической промышленности: было организовано производство электромоторов малой мощности, которые до этого в России вообще не производились.

Таким образом, история электромоторного завода АОЭ — это не продолжение истории котельно-механического завода, в старых производственных корпусах которого новое производство функционировало с конца 1926 года, как производство электротехническое. Экономическая и историческая научная литература восстановительного периода, которая шла в ногу с эпохой, четко и ясно определила, какое промышленное предприятие следует считать новым.

В книге «Промышленное строительство Московской области за годы Революции», которая в свое время была издана Экономико-статистическим сектором Мособлплана, говорится: «Под новыми подразумеваются предприятия, вступившие в эксплуатацию после Октябрьской революции: а) совершенно новые предприятия — новое оборудование в новом здании, а также предприятия дооборудованные или оборудованные в корпусах, начатых постройкой до революции; б) вновь организованные предприятия в старых корпусах другого производства с новым или старым оборудованием (например, металлообрабатывающий завод в корпусах бывшей текстильной фабрики)» .

Итак, по документальным материалам установлено: 1. До революции в Благуше на Николаевской (Ткацкой) улице, 15 существовал котельно-механический завод, основанный в 1872 году. На заводе производили паровые котлы и аппаратуру для химической промышленности. Об этом свидетельствуют материалы двух книг: «Фабрики и заводы г. Москвы и ее пригородов» и «Список фабрик и заводов г. Москвы и Московской губернии». 2. После революции завод находился на консервации (1918— 1922 гг.). Документов по этому периоду не обнаружено, но суть сего подтверждается объективным положением вещей: почти вся Московская

промышленность в годы гражданской войны бездействовала; когда же начинается восстановительный период, то завод сразу идет в аренду. Следовательно, он был не занят, а находился на консервации. 3. 1922—1925 гг. — завод в аренде у инженера Д. О. Мажуги. Об этом свидетельствуют две книги: «Список абонентов Московской городской телефонной сети за 1923 и 1925 год». Сведения о том, что инженер Д. О. Мажуга перешёл со своим заводом (коллективом) на Кирпичную улицу, 23, есть в Статистическом бланке «Б» за 1926 год. 4. С июля 1925 года завод поступает в аренду правления АОЭ. Но еще в июне 1925 года на Ткацкую улицу, 15, в полуразрушенные корпуса старого котельно-механического завода пришли новые люди, люди другой профессии.

Рождалось электротехническое предприятие, рождался новый трудовой коллектив.

Регистрация нового электромашиностроительного завода АОЭ на Ткацкой улице, 15 была приурочена к 1 октября 1926 года, о чем свидетельствуют следующие документы: 1. Отчет завода по налогам, сборам и обязательным взносам за 1926/27 год. 2. Баланс завода за период с 1 октября 1926 года по 25 ноября 1927 года. 3. Справка об амортизационных начислениях с 1/X—26 по 24/XI-27 г.

«Отчет по налогам, сборам и обязательным взносам за 1926/27 год» имеет столбец: «Осталось не оплаченных на 1/ X—1926 года». Этот столбец в данном отчете почти совершенно пуст. Здесь имеются ввиду государственные сборы и налоги: промысловый (патентный и уравнильный), подоходный и др. Столбец почти пустой, и это вполне понятно: до 1/X—1926 года электромашиностроительного завода АОЭ еще не было.

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.