

A vintage red fire truck is parked in front of a brick building. Two firefighters, wearing helmets and light-colored jackets, are seated in the cab. The truck is equipped with a wooden ladder mounted on its back and a large black hose. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 47.
Московский ЗТО
1920-1970**

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 47.

Московский ЗТО 1920-1970

<https://litres.ru/74624429>

SelfPub; 2026

Аннотация

С 1920 года ориентированный на выпуск противопожарной, а затем и погрузочной техники, завод с середины 1960-х годов перепрофилировался в предприятие, обеспечивающее уникальным технологическим оборудованием организации Министерства общего машиностроения, на определенном этапе внося вклад и в работу над созданием ракетно-космических систем, в том числе по программе «Буран».

О высоком научно-техническом потенциале ЗТО в прошлые годы, его славном коллективе и о преодолении им тяжелого экономического кризиса в период рыночных реформ, включая переход на выпуск сварочной техники для «рынка», рассказывается в его летописной истории, изданной в 2000 году к 80-летию деятельности некогда всем известного завода Москвы.

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 47.

Московский ЗТО 1920-1970

ВВЕДЕНИЕ

Публикуемая история одного из самых известных заводов Москвы советской эпохи, функционирующего и в начальный период рыночных реформ, впервые вышла в свет в 2000 году с названием «Завод технологического оборудования. Дела и люди» (очерк истории завода)» в связи с 80-летием славы деятельности трудового коллектива, который с 1920 года приступил к выпуску различных видов противопожарной, затем погрузочной техники, а с середины 60-х годов преобразовался в предприятие, которое стало поставлять уникальное технологическое оборудование многим организациям Министерства общего машиностроения, в том числе работающим над созданием ракетно-космических систем.

Главы книжного издания о заводе предваряли слова посвящения: «Рабочим, инженерам, освоившим в цехах ЗТО производство десятков видов уникального технологического оборудования для освоения программ по созданию ракетно-космической техники, а также других сложных изделий, не имевших аналогов в машиностроительной отрасли страны».

По-своему интересными стали страницы трудовой летописи завода и касающиеся использования его высокого научно-технического потенциала, сходящего на нет в период конверсии со свертыванием государственных заказов в эпоху рыночных реформ, однако, позволившего коллективу, хотя и с большими трудностями, выживать за счет выпуска товаров широкого потребления, главным образом сварочных аппаратов и некоторой другой продукции.

Источниками для написания книги стали научно-технические документы, архивный фонд предприятия, материалы заводского музея и воспоминания участников и свидетелей славных страниц истории, фактов и событий минувших памятных лет.

В числе поделившихся воспоминаниями и впечатлениями были члены созданного во время издания книги Общественного совета трудового коллектива. Это В. Н. Орлов, В. А. Тихонов, А. А. Касаткин, А. И. Лобашев и А. Ю. Мощевитин (председатель).

ОГЛАВЛЕНИЕ ВСЕХ РАЗДЕЛОВ ИСТОРИИ ЗАВОДА:

ЗТО — 80 лет
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ

Глава 1. В системе Автопромторга

Глава 2. Завод пожарного оборудования

Глава 3. Во имя Победы

Глава 4. Послевоенные программы

Глава 5. Работа в семилетке

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

С ИМЕНЕМ «ЗТО»

Глава 1. В условиях реконструкции

Глава 2. Честь по труду

Глава 3. Новая промбаза

Глава 4. К званию «Образцовое предприятие»

Глава 5. Будни перестройки

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

АНТИКРИЗИСНЫЕ

ПРОГРАММЫ

Глава 1. В рыночной экономике

Глава 2. Смелые проекты

Глава 3. Под новым управлением

Глава 4. На современном уровне

Глава 5. Слагаемые оптимизма

ЗТО — 80 ЛЕТ

(Вступительное слово управляющего Завода технологического оборудования П. И. Силюка)

Московскому Заводу технологического оборудования (НТО) исполнилось 80 лет. В 1920 году в Москве, на Миусской площади, на базе маленькой мастерской Автоуправления Народного комиссариата продовольствия был заложен первый в России завод, выпускающий противопожарное оборудование для народного хозяйства молодой Российской республики.

Настоящая книга посвящена этой знаменательной дате. И, конечно, всем работникам предприятия, кто на протяжении восьми десятилетий участвовал в его становлении и развитии, а затем в превращении его из завода средств пожаротушения и средств механизации в завод технологического оборудования, одного из лучших в системе Министерства общего машиностроения.

Заводом технологического оборудования завод стал в 1966 году, и это явилось его знаменательной поворотной вехой. Он переориентировался на выпуск специального технологического оборудования для производства изделий ракетно-космической техники. При этом ЗТО был определен единственным в отрасли предприятием по созданию специализированного оборудования, проектируемого Научно-исследовательским институтом технологии машиностроения (НИИТМ) для потребностей отрасли, а также для смежных отраслей — МАИ, МОП и других, использовавших схожие технологии.

С этого времени осуществлялось интенсивное оснаще-

ние завода новейшим оборудованием. Началась коренная реструктуризация производства, укрепление и обновление кадрового состава, внедрение передовых технологий. Завод быстро приобретал черты самого современного многофункционального производственного комплекса, включающего в себя почти все виды производственного «передела». Всего за пятилетие в системе МОМ производственные площади завода увеличились на треть, почти полностью был обновлен парк металлообрабатывающего оборудования. На высокую ступень поднималась техническая культура производства, быстро росла квалификация инженеров и рабочих.

Вместо сравнительно простых средств механизации заводом началось освоение сложной электронной аппаратуры — систем программного управления к станкам, средств записи и контроля программ, механизмов точной механики — автоматов для сварки неповоротных стыков трубчатых соединений, электровакуумной техники, аппаратов для дистанционной сварки и другого сложного прогрессивного технологического оборудования.

Роль ЗТО в машиностроительной отрасли стала практически незаменимой. Его производственная деятельность вела к быстрому увеличению номенклатуры специализированного оборудования.

Эти успехи стали возможны благодаря активной помощи Минобщемаша, Главного Технического Управления этого министерства. Они не были бы возможны и без самого

тесного сотрудничества со специалистами НИИТМ, которому к началу 70-х годов завод был придан для расширения его производственно-экспериментальной базы.

В это время заводу стало очень тесно на старых площадях, причем, без перспектив их увеличения в той части столицы, на Миусской площади, где к тому времени он функционировал уже почти полвека. Министерством общего машиностроения своевременно было принято решение о строительстве нового завода на окраине столицы, вблизи авто- и железнодорожных магистралей. В процессе разработки проекта нового завода были учтены опыт и пожелания специалистов ЗТО.

Па новой территории, на Дмитровском шоссе, завод приобрел вид компактного, емкого, самого современного производства, с возможностями не только выпускать сложнейшее оборудование, но и внедрять наиболее передовые на тот период производственные и управленческие технологии.

Коллективом ЗТО осваивается производство уникального оборудования, позволяющего создавать сложные ракетно-космические комплексы ради укрепления обороноспособности и авторитета Советского Союза как сильнейшей мировой державы. В том числе серии вакуумно-компрессорных агрегатов типа ВКА, индукционных щелевых печей типа ИЩИ для пайки двигателей ЖРД, установок для отпуска спорных швов типа УОШ для термообработки корпусных и двигательных узлов ракетных комплексов, вакуумных уста-

новок для нанесения спец- и декоративных покрытий методом напыления типов УВМ, «Мир», «Тонир», «Селена» и других агрегатов типа АРІІ для полимеризации теплозащитных покрытий, а также сварочных головок для автоматической сварки поворотных и неповоротных стыков, мощных и малогабаритных сварочных источников питания типов ТИР, «Сварис», систем управления для станков с ЧПУ, уникальных станков лазерной резки, получивших Золотую медаль на Международной выставке в Болгарии, баллончиков для спасательных жилетов, индукционных плавильных печей для плавки спецсплавов и так далее.

За создание новых образцов прогрессивного технологического оборудования и по итогам соревнования среди предприятий Минобщемаша и района коллектив ЗТО много раз награждался Красным знаменем министерства.

Десятки сотрудников завода награждались орденами и медалями.

Все это — знаменательные факты биографии завода, указывающие на его былую значимость для родной страны, па его громкую, вполне заслуженную славу.

В год 80-летия завода необходимо, кроме подведения итогов деятельности коллектива, отметить и его главную ценность — специалистов, внесших заметный вклад в его развитие в прошлом и самоотверженно, самозабвенно работающих в настоящее время, продолжая жить с ним единой неразрывной жизнью.

Золотым фондом Завода технологического оборудования являются такие конструкторы и технологи прошлых лет, как Иванов, Болдин, Лившиц, Рожков, Одинокое, Николаев и другие; бывшие «маяки» в рабочих коллективах, ударники труда, кто освоил по две и более специальности, Вшпюховский, Тарасов, Куликов, Гусев, Анатольева, Гудкова, Боровков, Гольдин, Лутков; неоднократно называвшиеся лучшими по своей профессии токари Полукаров, Кудрин, Соловцов, Васильев, слесари Демин, Григорьев, Сурначев, Тихонов, Симаков, револьверщики Сидорова, Иванова, Карабаева, фрезеровщики Иванов, Ноговицын, маляры Ларикова, Зайцева и многие, многие другие.

С признательностью за добрые дела, что были совершены во имя процветания завода и умножения его славы, надо особо подчеркнуть заслуги руководителей ЗТО, внесших значительный вклад как в его становление и развитие, так и в сохранность, в качестве крупной производственной единицы в сложное, противоречивое время экономических преобразований в стране.

Это Лев Александрович Морин, основной заслугой деятельности которого явилось принятие решения о переориентации завода средств механизации в завод технологического оборудования и организации на его площадях многопрофильного производства.

Это Иван Владимирович Ильинков; период истории завода под его управлением характеризуется бурным развитием

технической базы завода с началом освоения производства сложнейших образцов технологического оборудования.

Это Владимир Иванович Миталев, внесший большой вклад в строительство и ввод в строй новых цехов на новой территории и организацию бесперебойной работы предприятия.

Это Борис Петрович Котляров; время его руководства ознаменовало большие масштабы развития завода в начале 80-х годов, повышение требований исполнительской дисциплины и всяческую поддержку прогрессивных начинаний со стороны НИИТМ и инженерных служб предприятия.

Это Геннадий Петрович Безденежных, эффективно осуществлявший перестройку работы завода, значительно усиливая работу по механической обработке, нормированию трудозатрат и введению в практику образцовой конструкторско-технологической документации...

Из числа руководителей дореформенного периода это также Борис Иванович Кузнецов, главный инженер, кто своей активной позицией технического организатора производства — новатора способствовал внедрению автоматизированных участков и освоению новейших образцов техники, а также развитию кооперационных связей завода.

Говоря о доперестроечных временах, необходимо заметить, что с полным правом все прошлые успехи завода разделяют сотрудники НИИТМ и Минобщемаша, которые приняли творческое участие в создании, освоении и внедрении

передовых технологий на ЗТО, как и в разработке специализированного технологического оборудования с целью их реализации для осуществления важнейших программ правительства страны.

И коллективе завода с благодарностью вспоминают добрые дела руководителей лабораторий, секторов и отделов института, благодаря которым стало возможным освоить в короткий срок системы цифрового программного управления, сварочные автоматы, вакуумно-термическое и другое прогрессивное технологическое оборудование, которым по праву гордились не только сотрудники института и завода, но и потребители ЗТО, главным образом, организации, создающие ракетную, военно-космическую технику.

Среди сотрудников института стоят имена начальника отдела средств нагрева Я. И. Каркера, начальников секторов и лабораторий того же отдела Г.Н. Самовских, Л. П. Батова, (И. Захарина, А.И. Астапенко, Н. И. Музыкиной, начальника отдела сварки В. Н. Крюковского, В. А Казакова, начальников конструкторских отделов М. П. Ковалева, В. А Семёнова, начальников ГРУ министерства В. В. Корташевского, П. Н. Потехина, начальников отделов ГТУ В. С. Варламова, К. С. Родионова, В. Е. Бонцаенко, а также активных сотрудников института В. Н. Крюковского, В. С. Ермолаева, Майорова, Прионовского, Вертелова, и других.

Это благодаря их таланту, преданности своей профессии, всемерной помощи ЗТО стал передовым в системе Ми-

нобщемаша, лучшим заводом технологического оборудования в Союзе.

Не случайно Минобщемашем в свое время было принято решение о создании на площадях ЗТО выставочного центра с демонстрацией в нем (и на самом заводе) новейших технологий и прогрессивных методов организации производственных процессов.

Но этому, к большому сожалению, не суждено было сбыться.

Завод не избежал печальных последствий перестроечных и постперестроечных периодов. Резко упали объемы производства, почти не стало госзаказов, произошло значительное сокращение численности работников, появились значительные финансовые проблемы.

Стоявшие в это время во главе завода руководители сделали все возможное, чтобы, завод не опустился до уровня слабого кооператива. Даже почти обескровленный в финансовом, отношении по вине забуксовавших рыночных реформ коллектив завода предпринял целый ряд попыток, чтобы наладить выпуск очень сложного оборудования, чтобы сохранить лицо самого серьезного предприятия машиностроительной отрасли России.

По итогам работы ЗТО в 90-е годы надо отдать должное вновь занявшему директорский пост Борису Петровичу Котлярову, постаравшемуся сохранить производственный и творческий потенциал коллектива, проводившему работу по

дальнейшей перестройке производственного процесса и расширению научно-производственных кооперационных связей в условиях рыночных преобразований.

С чувством глубокой признательности относится работающий коллектив к исполнявшему обязанности директора завода в середине 90-х годов (главному инженеру с начала 90-х годов) Станиславу Ивановичу Захарину. В этот период проведена перестройка управленческой структуры инженерно-технических служб, внедрены передовые методы проектирования и технической подготовки производства. Осуществлена коммертизация производственной деятельности завода, организовано проектирование нового оборудования и модернизация существующего оборудования, разработана прогнозная программа перспективного развития.

Немало удалось осуществить и в последние годы, пройденные, главным образом, в поиске новых путей для выхода завода из тяжелейшего экономического кризиса.

С начала 1998 года эта работа велась под руководством антикризисного управляющего заводом Владимира Сигизмундовича Завилейского. Сохраняя преемственность руководства коллективом и дальнейшую концентрацию производства, им была начата финансовая стабилизация предприятия, предприняты меры по поддержке новых заводских программ со стороны Правительства Москвы, наметились пути для проведения маркетинговой работы и стабильной реализации заводской продукции с помощью фирм-партнеров.

Среди производственных руководителей очень важная роль в целях финансовой стабилизации завода отведена инициативному инженеру предприятия (бывшему начальнику конструкторского отдела) Андрею Юрьевичу Мощевитину. Он очень грамотно осуществляет руководство всеми техническими службами, при этом стараясь сохранить преемственность лучших традиций технико-организационной работы, с энтузиазмом ратует за сохранность всей накопленной годами производственной базы; лично ведет разработку и реализацию мер, направленных на сохранение завода как стабильно функционирующей производственной единицы отечественного машиностроения.

На это нацелен сегодня весь коллектив ЗТО.

К счастью, запас прочности у завода оказался столь велик, что его хватило, чтобы выстоять в самое сложное и противоречивое время рыночных реформ. А коллективу хватает оптимизма, чтобы сохранять уверенность, что завод будет не только возрожден, но интенсивно развиваться и впредь.

В начале 90-х годов руководству завода достало прозорливости заметить общие тенденции производственного развития в современных рыночных условиях: на базе завода своими силами началось проектирование новых образцов изделий. В результате развернулась серьезная и кропотливая работа над созданием целой серии малогабаритной сварочной аппаратуры для промышленности и строительства: ТДМ-300, ТДМ-301, ВД-300, ВД-306, ЭСВА-125, Б-302, се-

мейства сварочных аппаратов «Сварис» и некоторых других модификаций. Позже началась работа по созданию опытных образцов сварочных аппаратов ВД-63-03, ТДМ-200...

Сегодня некоторые из этих образцов модернизированы, тщательно проработаны и испытаны; готовы к серийному выпуску новейшие образцы, которыми уже в 2001 году будут пользоваться многие потребители.

Основания к этой уверенности коллектива ЗТО самые веские. По сравнению с началом 1998 года во втором квартале 2000 года объем производства на заводе возрос в 7 раз.

Кроме того, завод взаимодействует на взаимовыгодной основе более чем с 20-ю малыми предприятиями. Полученный от увеличения темпов производства изделий доход, а также внереализационные доходы от активного сотрудничества с фирмами-партнерами позволили заводу сегодня не только восстановить производственные мощности и погасить все долги по коммунальным платежам, но и начать текущие выплаты в бюджет и внебюджетные фонды.

Это означает, что завод не только встал на путь своего возрождения, но, по сути, уже возродился.

До былой славы ему, возможно, еще не рукой подать. Но после всех пережитых экономических потрясений, когда завод стоял на грани финансового краха и банкротства, условия, в которых сегодня продолжает жить трудовой коллектив, нельзя назвать иначе, как самые благоприятные, чтобы с большой долей уверенности двигаться в завтрашний день.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ

ГЛАВА 1 В СИСТЕМЕ АВТОПРОМТОРГА

История Завода технологического оборудования вбирает в себя несколько ярко выраженных эпох, а начиналась она с организации полукустарного предприятия по ремонту автомобильной техники и производства оборудования для комплектации пожарных машин.

После окончания первой мировой войны по распоряжению Совнаркома в Москве начался сбор автомобилей разных марок, подлежащих капитально-восстановительному ремонту. Тысячи единиц автотехники скапливались на Миусской площади, на Ходынке, на Башиловке. В этот период главным распорядителем автотранспорта в республике был определен Народный комиссариат по продовольствию, обязанный наладить снабжение продовольствием голодающих центров России. Под его руководством и осуществляются необходимые организационные меры для превращения мертвого груза автотехники в пригодные к эксплуатации транспортные средства, главным образом для срочного вывоза хлеба из отдаленных от железнодорожных путей глу-

бинных сельскохозяйственных пунктов.

Контроль над решением этой задачи взял на себя Московский областной продовольственный комитет (МОПК), орган бывшего Министерства продовольствия.

Имевшийся в распоряжении МОПК первый десяток автомобилей и составил основу автопарка в стране по перевозке продовольствия. И таких автопарков должно было появиться десятки и сотни.

Один из ведущих специалистов-организаторов, входивших в инициативную группу МОПК, был начальник Управления автотранспортом С.С. Постельников. Впоследствии он вспоминал: «Дальнейшее накопление автотранспорта в Наркомпроде происходило путем сбора брошенной на фронте или эвакуированной из фронтовых районов вместе с другим имуществом автотехники. По мере ее восстановления в Москве она небольшими колоннами (или железнодорожным транспортом) направлялась для работы в хлебные губернии, где после этого создавались автобазы и при них продовольственные отряды.

Работа автотранспортного ведомства в начальный период не носила строгого планового характера. Отсутствие достаточного количества опытных сотрудников на местах не позволяло руководству в Москве получать точные заключения: какие марки автомашин оказались наиболее пригодными для работы в условиях российских дорог; не было точных данных о количестве перевезенных грузов, сделанных

пудо-верстах, а также о грузо-процентах, тоннажности автомашин и так далее. Только в 1919 году были разработаны первые «принципы организации и ведения автохозяства», более-менее должным образом был поставлен и учет его работы. В отрядах автопарков началась перегруппировка машин по определенным признакам: их моделям, серийности; началась и передислокация самих отрядов, в зависимости от местных эксплуатационных и других условий».

Как еще отмечалось, в этот период «основная работа автотранспорта заключается в перевозке продовольственных грузов. от сыпных пунктов к станциям железных дорог и пристаням. Наравне с переброской в определенные районы групп отрядов приходится выполнять ряд заданий ударного характера...»

Речь, по-видимому, шла о том, что, выполнив работу в одном месте, автотранспортные отряды в срочном порядке переправлялись в труднопроходимые и весьма отдаленные районы.

Хлеб вывозился уже из глубинных пунктов Сибири и даже из Туркестана. Автомобилей потребовалось гораздо больше. И к началу 1920 года Автоуправление Народного комиссариата по продовольствию приняло решение о закладке первого в молодой республике авторемонтного завода. До сих пор во всей России только на заводе АМО братьев Рябушинских имелась крупная авторемонтная мастерская. Вновь организуемый завод, согласно планам, должен был превзойти

ее мощности в несколько раз.

Место для организации завода было определено на Миусской площади, где уже было сконцентрировано большое количество неисправной автотехники и при этом функционировала кустарная мастерская.

Гражданская война была в разгаре. Но в этих условиях, в начале мая 1920 года, начались создание авторемонтного предприятия, постройка при нем гаража и формирование коллектива рабочих и технических служащих для организации цехов и начала восстановления автомобильного транспорта на серьезной государственной основе. Первое кадровое ядро нового завода составили направленные сюда специалисты из цехов АМО.

Принимавший участие в организации завода, назначенный по совместительству руководителем строительства завода в 20-е годы С. С. Постельников вспоминал:

«По решению правительства в короткие сроки надо было построить, как рекомендовалось, «завод-гигант авторемонтной промышленности». Участок на Миусской площади был определен без каких-либо колебаний: поломанной автотехники там хватало. Начальником строительства до пуска завода назначили меня. И вот участок выбран, а строительных материалов нет. Нет кирпича, балок, гвоздей, нет рабочих рук. Большинство рабочих строительных специальностей — на фронтах войны.

И тогда был созван актив партийной ячейки! Постановле-

ние одно: «Надо организовать субботники. А материалы собирать по всем разрушенным зданиям в Москве». Вот так мы и начинали поднимать завод, практически без средств, по с конкретного дела! Тогда это было главным: немедленно что-то предпринять, начать хоть с малого. Остальное, — мы знали, — приложится. И мы не ошиблись. Энтузиазм людей на стройке оказался очень высоким. Стране было очень трудно, и производить какие бы то ни было строительные работы являлось, без преувеличения, подвигом. Рабочие и служащие Автоуправления Наркомпрода осуществляли действительно героическую работу, впервые в стране создавая крупное авторемонтное предприятие...»

Пятнадцатого августа 1920 года, спустя три с половиной недели после закладки завода, несколькими десятками строителей были воздвигнуты стены четырех корпусов общей площадью до 2 тысяч кубических сажен. И это несмотря на то, что из-за отсутствия предусмотренных проектом материалов строительство велось в зависимости от их поступления: то есть после вынужденных часов и дней бездействия — в авральном режиме.

Организаторы завода, в том числе партийные лидеры стройки Кудряшов и Сторожихин, на первых порах столкнулись с сопротивлением представителей располагавшихся возле новостройки научных институтов, убеждающих о п (допустимости постройки на этом месте какого бы то ни было завода. Но транспорт России был чрезвычайно необхо-

дим, поэтому доводы сотрудников институтов не принимались.

Работа была продолжена, и спустя еще три месяца первые цеха были подготовлены к сдаче под осуществление капитальных ремонтов любой автотехники. Это событие произошло 25 октября 1920 года.

Общая проектная мощность завода составляла 130 единиц ремонтируемой автотехники в год. Но этого еще не могло быть достигнуто в виду того, что из-за спешки в организации завода почти все цеха занимали «временные площади».

Вследствие этого еще в течение двух лет на заводе будет произведено много дополнительных работ, связанных с перемещением цехов, а также достройкой производственных зданий и вспомогательных сооружений.

В состав завода входило восемь оборудованных и укомплектованных необходимыми кадрами цехов: в том числе механический с восемнадцатью станками, работающими от общего электродвигателя, деревоотделочный с тремя автономными электрическими станками, литейный цех с сушильной печью и волчком, кузнечный цех с двумя горнами, а также электромеханический и сварочный цеха с простейшими стендовыми приспособлениями, цех медницко-жестяных работ и, наконец, — монтажный.

Двадцать седьмого ноября 1922 года состоялось второе, — и уже торжественное, — открытие завода вместе с помещением организованной при нем Первой московской авто-

базы (на 50 грузовых автомобилей).

Как отмечалось в первом номере журнала «Мотор» в 1923 году, «Законченный вполне постройкой и оборудованием, завод был пущен полным ходом». Производительность завода в это время составляла уже свыше ста тридцати капитальных ремонтов грузовых автомашин в год.

Персонал завода составил 180 человек, из которых 115 человек — производственного состава, работающего, в основном, на 45 металлообрабатывающих станках.

Многие из них получили благодарность от руководства Наркомпрода — за проявленный ими героизм в деле строительства советского автомобильного транспорта.

Поздравления и слова благодарности в свой адрес получили и организаторы строительства завода, начальник Управления автотранспортом Постельников, Светник и Климов.

При этом подчеркивалась высокая роль автотранспортников в предшествующий окончательной сдаче завода период. С 1919 по 1922 годы автомобильным транспортом было перевезено не менее 26 миллионов пудов грузов, включая и поставки знаменитой Сибирской экспедиции 1921 года, во время которой голодающие районы получили примерно половину из этого количества грузов.

После пуска авторемонтного завода автопарк Управления автотранспортом был способен одновременно перевозить не менее 750 тонн грузов, что для того времени, учитывая маленькую грузоподъемность автотехники, было совсем не ма-

ло. Сюда входили и мощности отремонтированных автомашин двух автомастерских, организованных к тому времени в провинции.

* * *

К середине двадцатых годов по всему было видно, что, помня Советская власть утвердилась всерьез и надолго. Повсюду: на фабриках и заводах, на строящихся дорогах появлялось все больше автомобильной техники. Казалось, разруха и голод уходят в прошлое. Тем более, что ни магистралах столичных городов появились и новенькие автомашины: сверкающие лаком важные «Кадиллаки» и «Форды», степенные «Ролс-Ройсы» и изящные «Штей-еры».

Автохлам все больше уходил на свалки, чтобы оттуда перейти в литейки...

И этот период завод вдруг остался почти без работы. Цеха быстро опустели, оборудование из них вывезли, все они вновь стали полукустарными мастерскими, разве что площадей у завода было в избытке. Кому теперь были нужны дряхлые, латанные-перелатанные «Бенцы» и «Фиаты», не имеющие никакой гарантии надежности? Зачем было содержать завод, не умеющий создавать ничего своего, отныне способный лишь на то, чтобы из пары-тройки покалеченных машин делать одну, к тому же, не имеющую запчастей?

Оставалось одно — совсем закрыть «лавочку», свезти, об-

разно говоря, скрипящий суппорт на свалку, а тиски продать кустарям.

И вот в такие дни, дни переживания за судьбу завода, и дни горького осознания своей ненужности, в мучительном поиске вариантов новой деятельности, чтобы обеспечить производству рентабельность, руководство завода спохватилось: «Погоди-ка! В чем сегодня нуждается страна? В то время, когда по всем фронтам хозяйственной деятельности страна нуждается в повсеместном вытеснении гужевого транспорта, за коном, смотри-ка! — мчатся, звеня колокольчиками, к месту пожара взмыленные кони!» «Итак: сдать н архив истории тройку «борзых коней», которые, закусив удила, скачут на потеху зевакам по улицам города и попадут к месту пожара лишь только, когда там останутся тлеющие головешки». «Даешь первый советский пожарный автомобиль!»

Как позже писали в журнале «Автотранспортное производство», энтузиасты не бросили своей бывшей «старушки мастерской», своего завода. Они извлекли со своего автомобильного кладбища помятые шасси, остатки моторов, груды кузовов и, выбрав необходимое, собрав машину, явили, к изумлению самим себе, «Красный пожарник» — так окрестил его кто-то из рабочих. Мотор подозрительно кашлял, не всюду как следует были пригнаны рабочие части мотора; в кузове зияли следы былых революционных потрясений. Но «Красный пожарник» был налицо, стоял и трясся, как вы-

шедший из полу-смертного состояния к жизни, и, кажется, готов был тронуться в путь.

Ничего, теперь дай только срок. И таких первенцев советской рачительности будет много, а потом завод даст их столько, сколько будет необходимо, — подчеркивала редакция журнала.

Представители Автопромторга, заинтересованные идеей создания пожарных автомашин, вскоре появились на заводе целой комиссией, чтобы оценить его действительные возможности. Перед глазами комиссии встала жалкая картина: на тот период все механическое оборудование заводских цехов заключалось в полуразваленных металлообрабатывающих станках, ряде тисков да простейших мехприспособлений — плодов рационализаторской мысли.

Рабочие без энтузиазма встречали идущих по цехам представителей начальства: может, от безразличия, а может от того, что стыдно было казаться на глаза в рваньё; кое-кто от такой вот нищенской и грязной работы выглядел совсем уж убого. Однако сутулые бородачи, из-под бровей которых будто свет струился на свои верстаки, когда они занимались нехитрой работой, невольно внушали почтение, в них виделись работники, проверенные в деле и способные на многое. Небольшая группа людей ремонтировала отдельные части расхлябанных тарантасов, настолько дряхлых, что только едва уловимый, почти совсем выветрившийся запах бензина свидетельствовал о их былой принадлежности к авто-

технике...

И все же завод работал, то есть он существовал, и значит, мог быть использован для выполнения более серьезных задач.

Решение о дальнейшей судьбе завода спустя несколько месяцев было сведено к следующему: «Констатируя недооборудованность некоторых цехов Миусского завода и несоответствие всего помещения целям развития авторемонта, усиливающегося в связи с загрузкой завода заказами на пожарные машины, считать необходимым дооборудовать завод, усилить обеспечение завода инструментом и позаботиться о поиске для завода дополнительных помещений с целью перевода в них отдельных независимых цехов. Считать необходимым увеличить оборотный капитал завода».

Коллектив Миусского завода получил задание приступить к организации серийного «производства» пожарных машин, то есть ставить на шасси грузовичков пожарное оборудование. Автопромторг, имея в своем распоряжении громадный фонд старых грузовых шасси, малопригодных при эксплуатации на грузовых перевозках, решил поставить новое дело сразу на широкую колею, как отмечалось, «для нужды коммунальных хозяйств всего Союза в пожарных машинах».

В цеха вновь были привлечены необходимые специалисты, была получена техдокументация, и началось изготовление в единичных экземплярах отдельных, в том числе довольно сложных, деталей механических приводов и других

комплектующих для пожарного оборудования на автомобильных шасси.

Новую свою продукцию — пожарные машины, а вместе с тем и свои технические возможности коллектив завода продемонстрировал на состоявшейся 24 сентября 1925 года первой советской выставке автомобилей, знакомящей широкие слои населения с достижениями иностранной и отечественной техники. По богатству экспонатов и умелому их подбору эта выставка оказалась наиболее представительной из всех, ранее устраивавшихся автомобильных выставок в России.

Указывая на работу коллектива, в печати сообщалось: «Обращают на себя внимание изготавливаемые Миусским заводом крупные детали, как, например, большие цепные шестерни, свидетельствующие о том, что завод успешно справляется с изготовлением самых сложных тяжелых деталей. Выставленная пожарная машина, прекрасно оборудованная средствами того же Миусского завода на восстановленном из лома шасси, приводит к заключению, что утилизация Госфондовского автолома успешно проводится Автопромторгом, сумевшим найти рациональные методы разгрузки наших автосвалок».

Таким образом, механизация пожарного дела в СССР получала свое развитие на базе бывшего авторемонтного завода.

В 1925 году Миусский завод получил название Завод № 6 Автопромторга; впоследствии же будет переименован в Московский завод пожарных машин Главного управления тракторной и автомобильной промышленности.

К чести Автопромторга, подход его ко всем хозяйственным делам был исключительно деловым. Не случайно на конференции автопромышленных работников в октябре 1925 года отмечалось, что если до перехода Транспортной конторы в ведение Московского отделения АТП осуществление плана обновления и пополнения парков носило затяжной характер, то теперь пополнение парков новыми машинами будет осуществляться «в возможно короткий срок до требуемого предела».

Не только руководство Автопромторга, но и Правительство Москвы уже отмечало всю серьезность развития дела постройки пожарных машин, «обеспечивающих имущественные ценности от пожарной опасности», и стало необходимым довести объем выпуска пожарных машин до размеров полного удовлетворения ими заказчиков. В то же время указывалось на необходимость снижения цен за ремонт до максимально возможных пределов.

Чтобы как можно быстрее загрузить завод заказами, начались переговоры с заинтересованными хозяйствами, как подчеркивалось, «на предмет заключения генеральных дого-

воров по обслуживанию хозяйств ремонтом».

Осуществлять это главку было, в общем, не трудно: автотехника была еще на вес золота, а кроме того, каждый руководитель предприятия или организации был бы рад иметь в своем распоряжении хотя бы одну механизированную единицу на колесах.

Что касалось пожарных машин, то большие надежды для поддержания их производства коллектив завода связывал с сотрудничеством с самой влиятельной организацией по социальному страхованию — Госстрахом, поскольку, по сути, это было учреждение, которое больше других должно было быть заинтересовано в укреплении пожарного хозяйства и стране. Посвященное в планы завода, руководство Госстраха, конечно, сочувственно встретило идею производства большого количества пожарной автотехники, но после долгого рассмотрения вопроса все же отказалось принять в этом какое-либо участие: Госстрах на это попросту не нашел денежных средств.

Автопромторг приступил к укреплению производства пожарных машин самостоятельно. И как всегда — очень активно. Он добился разрешения и изыскал средства на выпуск из-за границы шасси подходящих марок и на производство пожарных инструментов и лестниц, вплоть до механических. Наконец, Автопромторг решил развернуть дело столь широко, чтобы можно было производить пожарные машины различных типов: и городских, и провинциальных, и деревен-

ских; чтобы машины отправлять в магазины, где бы покупатель свободно мог выбрать то, что ему нужно.

Вот какие ставились цели!

Реализация этой программы дала бы возможность удешевить производство и получить более долгосрочные кредиты, еще более укрепить завод, а затем выйти на дорогу «культурной постановки пожарной охраны Союза».

О культуре речь шла неспроста. После окончания гражданской войны страна энергично восстанавливала свое разрушенное хозяйство. Уже неплохо работали фабрики и заводы, строилось жилье. Местные органы власти приступили к упорядочению учета всех городских и коммунальных предприятий. Прокладывались новые дороги и трамвайные линии. А в это же время в большинстве депо пожарных охран Союза преобладал лошадиный транспорт с примитивными и зачастую допотопными пожарными насосами. Даже в главных столицах — Москве и Ленинграде — имелось лишь несколько пожарных механизированных автомашин, да и те были заграничного производства, которые из-за отсутствия запчастей могли встать на прикол в любую минуту.

Эта неприглядная картина, наконец, очень озаботила органы Комиссариата внутренних дел.

Представители пожарного отдела НКВД обратились в правительство с просьбой: «Пожарное оборудование большинства крупных городов явно устарело и стране требуются механизированные пожарные автонасосы». К просьбе отнес-

лись внимательно: выписывать насосы из-за границы значило затрачивать миллионы золотых рублей.

Вскоре после этого в Кремль было приглашено руководство Автопромторга, где получило задание готовиться к организации специализированного завода по производству механизированного противопожарного оборудования. Средства на это выделялись.

Пожарный отдел НКВД стал посредником в переговорах между заводом и организациями, способными уже сейчас разместить некоторые заказы на производство насосов и мотопомп и оплатить их немедленно.

Таким образом, Завод № 6 Автопромторга вскоре получил первые серьезные заказы: они касались изготовления разных типов пожарных машин, среди которых были пожарные автонасосы-линейки, пожарные автоцистерны с насосом и пожарные автомобили-заготовки.

С тех пор внимание правительства страны к вопросам развития пожарного автопарка не ослабевало. В недрах Кремля созрело решение создать на базе Завода № 6 по-настоящему сильное производство пожарных машин, которое бы значительно превзошло имеющиеся возможности цехов на Миусской площади. Одновременно поступило задание подобрать наиболее оптимальный вариант агрегата, главного механизма выбрасывания водяной струи для постановки на массовое производство.

ГЛАВА 2

ЗАВОД ПОЖАРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

В отношении механизации выбрасывания водяной струи специалисты завода с самого начала остановились на коловратных (шестеренчатых) насосах. Основанием к этому выбору было то, что в Союзе отсутствовало производство более сильных центробежных насосов, а имевшиеся были слишком тяжелы (от 200 до 300 килограммов); не могли устроить и их габариты — слишком уж большие и не позволяющие устанавливать на шасси автомобилей дополнительное оборудование.

В то же время тщательно изучался американский опыт использования шестеренчатых насосов, и он показывал, что при 1000 оборотах в минуту и давлением в 10 атмосфер достигалась струя воды до 60 метров. А этого, при невысоких строениях, преобладающих в городах, было пока достаточно.

Коллектив завода медленно осваивал сложнейшее производство коловратных механизированных автонасосов. Как пробный вариант, еще в августе 1925 года, был испробован первый отечественный автонасос, который стали устанавливать на шасси «Паккарда»...

На испытании одного из насосов-первенцев присутствовали начальник Центрального пожарного отдела и начальник

Московской пожарной охраны, а также московский бренд-майор и другие. Насос дал мощную струю воды, достигшую восьмого этажа. Собравшиеся на улице зеваки называли это «чудом современной техники». Вскоре последовали новые испытания, и на всасывании из пруда воды на два ствола высота двух струй свободно достигала шестого этажа.

Следовательно, коловратные насосы показали себя в деле как нельзя более лучше. В технической характеристике значилось: «...таковые насосы на 2-тонном «Паккард» дают (при 1000 оборотах в мин. мотора, с соотношением передачи к насосу 1 : 4 и при 10-ти атмосферах давления) струю вверх до 50—60 аршин, а, стало быть, для провинции нельзя желать лучшего».

Прошли месяцы. Для дальнейшей установки автонасосов были выбраны марки автомобилей «Фиат-1,5т» и «Паккард», а для мотопомп — двигатели «Паккард», «Гарфорд», «Студебеккер» и «Бэрлиз».

Медленно, осторожно, шаг за шагом рабочие и ИТР завода осваивали новое для них производство, тщательно изучали принципы работы двигателей, разные их модификации; изготавливали изделия.

За первый год работы завода пожарного оборудования его коллектив выпустил 28 автонасосов и одну мотопомпу.

Работали специалисты и рабочие завода очень напряженно, за невысокую плату, и жили зачастую в очень трудных условиях. Своего жилищного фонда завод еще не имел. Но,

несмотря на это, устроиться на завод было не так-то просто, поскольку Автопромторгом было решено: «В связи с частичным окончанием организационного периода установить возможно более сжатое число работников путем отбора наиболее квалифицированных, однако, в количестве, гарантирующем полное развитие операций...»

Строгий лимит численности рабочих вызывался нехваткой денежных средств на зарплату. Первая небольшая прибыль пошла на ремонт и устройство бытовок, на изготовление шкафов в раздевалках, на установку умывальников-душей, на устройство вентиляционных систем (в первую очередь, на горячих участках), на приобретение нового молота в кузнечный цех.

В «кузнице», как называли этот цех, имелся всего один молот, и у него уже выстраивались очереди. Дело в том, что в кузнице появились ударники труда, среди которых особенно выделялись такие мастера своего дела, как Васильев, Бессонов, Алтух, а вслед за ними и Калинычев. Последний вначале работал хуже всех, ибо вырабатывал в смену лишь норму — 31 деталь. Но однажды ему устроили «суд чести» за то, что он не пожелал вырабатывать в смену 45 деталей, как остальные молодые кузнецы, и заставили-таки работать, чтобы у кузнеца выходило 150 процентов нормы выработки. А затем Калинычев научился работать за двоих и стал лучшим из лучших рабочих завода.

Очень трудно приходилось рабочим и в механическом це-

хе. План работ здесь был рассчитан на 70 сильных рабочих (полагавшихся цеху по штату), а на самом деле боролись за этот план лишь около пятидесяти человек. О том, как выходили из этого положения, говорят призывы рабочих тех лет: «Механический — фронт! Трудности — в штыки!» «Кадрам — спешную переподготовку, высшие разряды!» «Чернорабочие, вся подсобная сила — на обучение!» В итоге пятьдесят строгальщиков, фрезеровщиков и токарей, стоявших у станков, научились выполнять программу семидесяти.

Учебе на самом деле уделялось очень много внимания. Текучесть кадров была большой, и самыми ценными работниками считались те, кто быстро мог научить новичков, подтянуть до своего уровня. В механическом цехе таким слыл рабочий Антонов; он пришел на завод несовершеннолетним, и со временем, в двадцать четыре года, возглавил молодежную бригаду, стал лучшим по своей профессии. Он, как и другие, начинавшие на заводе с юношеских лет, был влюблен в свой завод, гордился, что завод выбивался в число лучших в районе, что сам он назывался «металлистом» — рабочим самой престижной в те годы профессии.

Наиболее грамотными профессионалами становились те молодые строители новой жизни, кому удалось получить образование, диплом техника или инженера. Они знали толк в механизмах, знали, как улучшить продукцию завода, каким путем идти в будущее. Указывая на старые образцы техники, на те же маломощные помпы насосов, они говорили:

«На этих достижениях мы остановиться не можем. Социалистические города предусматривают постройку огромных, многоэтажных домов-коммун. И поэтому, если для лагун еще пригодятся помпы, которые завод выпускает сегодня, то для будущих домов надо сделать такие, чтобы в одну минуту можно было накачать 1200 литров воды и достичь струей 15-го этажа!»

Несмотря на то, что столь высокие дома пока мало кто видел, этой проблемой уже действительно занимались. Правда, образцом для будущих «пожарных машин-гигантов» пока служило заграничное изделие «Магирус». Но чтобы струя достигла 30—40-метровой, а то и 50-метровой отметки, требовалась замена малосильному мотору, каким являлся в то время отечественный мотор «АМО» — у него для достижения такой цели могло не хватить силенок. Поэтому особые консультанты работали над проектированием более совершенных насосов и других механизмов, используя опыт устранения недостатков в старых, а также принципы работы модернизированных узлов зарубежных изделий, в частности, американских образцов.

Так, например, сразу бросался в глаза недостаток внутренней конструкции передаточной коробки, да и внешние дефекты были явно налицо: изготавливались коробки очень неаккуратно.

За конструирование передаточной коробки от двигателя автомобиля к насосу взялся опытный инженер И. Р. Бер, и,

как показало время, не напрасно. Изготовленная им коробка передач оказалась совершенней имевшихся аналогов, кроме того, была более проста и вместе с тем более надежна. Появилась возможность применять коробку передач в различных вариантах и практически на всех марках автомашин.

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.