В.Д.Данилов А.П. Данилова

Индустриальный первенец Чувашии

Коллективу Алатырского
механического завода
посвящается

В.Д.Данилов
А.П. Данилова

Индустриальный первенец Чувашии

История Алатырского механического завода

Алатырь
2002 г.

I. СТРОИТЕЛЬСТВО КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ПРОМЫШЛЕННОЕ РАЗВИТИЕ КРАЯ

1893 год — особый в истории нашего края, его промышленного и культурного развития. В морозный зимний день на исходе года (22 декабря) было открыто движение по железнодорожной линии Сасово - Свияжск Московско-Казанской железной дороги, проходящей через Алатырь. Морозная тишина этого небольшого среднерусского городка, украшенного разноцветными куполами 12 церквей и 2 монастырей - была нарушена грохотом железнодорожных составов и паровозными гудками. Железная дорога принесла и другие изменения во внешний вид этого торгового промышленного городка, население которого составляло около 12 тыс. человек. На обратном склоне Сурского крутоярья выросли здания депо и железнодорожных мастерских. На улицах тихого купеческого города появились «мастеровые люди в замасленной одежде», как вспоминал один из рабочих-ветеранов, железная дорога, проходившая через Алатырь, способствовала экономическому подъему края, складыванию здесь нового промышленного района, дальнейшему развитию мукомольной, кирпичной, лесопильной промышленности, появлению первого в истории края предприятия машиностроения. С тех пор Алатырь прочно занимает ведущее место в индустриальном развитии края. Именно здесь складывается потомственный пролетариат, и закладываются его революционные традиции. Богатая культурно-историческая традиция среди нерусской старины, наложенная на индустриальное развитие, создает здесь своеобразный духовный климат, давший немало известных имен во всех сферах материальной и духовной культуры.

Этот небольшой, по масштабам России, промышленный уголок на окраине Симбирской губернии был результатом общего экономического подъема, последовавшего за буржуазными реформами 60 -70-ых годов XIX века. Бум железнодорожного строительства в пореформенной России падает на 90-е годы. Строительство идет и в центре, и на окраинах.

История появления Казанской железной дороги полна драматизма. Впервые вопрос о ней встал в 1868 году в связи с обсуждением проектов строительства железной дороги Москва — Тюмень. Рассматривалось два проекта дороги. Один через Нижний Новгород и Казань, другой севернее — через Ярославль и Вятку. Купцы и промышленники Казани и губернии приложили немало усилий, чтобы доказать необходимость первого проекта. При Казанской земской управе была создана специальная железнодорожная комиссия для борьбы с конкурентами. В Петербург направлялись одна депутация за другой. Однако северный вариант проекта одержал верх. Казань потерпела поражение, но не отказалась от дальнейшей борьбы.

Вновь вопрос был поднят в 1875 году в связи со строительством железной дороги Москва — Екатеринбург. Но и на этот раз Казанский проект был отклонен в пользу более южного варианта. Дорога прошла через Самару и Уфу. Это был очередной удар по экономическим интересам казанских дельцов. Теперь они соглашались хотя бы на соединении Казани веткой с одной из узловых станций. В 1885 году начались изыскательные работы на линии Казань — Муром — Москва. Но в 1886 году проект изменился. Дорога должна была пройти через Алатырь. Однако работы не велись, так как у государства не было средств на строительство. Земство и городская управа Казани продолжали доказывать необходимость и экономическую выгодность железной дороги.

В декабре 1890 года в Министерство путей сообщения поступило предложение Акционерного общества Московско-Рязанской железной дороги на строительство ветки от Казани до Алатыря, далее на Саранск — Сасово — Рязань. Принятию этого решения предшествовала большая работа по изучению территории предполагаемой дороги, которая вылилась в специальное экономическое исследование «Расчет предполагаемой доходности Рязанско-Казанской железной дороги и соображения о риске для Общества Московско-Рязанской дороги от принятия им на себя постройки и эксплуатации этой линии». Потом это исследование вышло особым изданием (М., 1891). В нем содержится богатый материал по экономическому состоянию Алатырского уезда и города Алатыря, который определяется как наиболее многочисленный на предполагаемой линии.

По расчетам специалистов больше всего хлебных грузов должны были дать Алатырский, Ардатовский и Саранский уезды, т. к. дорога пройдет по их центру. И так как железнодорожный путь короче водного по Суре, то можно было рассчитывать на успешную конкуренцию с водным путем. В исследовании приводятся интересные данные об объемах перевозимых хлебных грузов по Суре. Ежегодно пристани на Суре отправляли 5 млн.262 тыс. пудов хлеба. При этом одна Порецкая пристань—4 млн. пудов. Для сравнения: все волжские пристани между Казанью и Нижним Новгородом—4 млн. 525 тыс. пудов, а Чебоксарская — 1 млн. 76 тыс. пудов. Среди других грузов были пенька, конопля, лес из Алатырского и Буинского уездов, из фабричных грузов продукция алатырских мельниц, которые ежегодно давали 3 млн. пудов муки. Всего же хлебных грузов предполагалось перевозить 8 млн. 800 тыс. пудов. Исследование заканчивалось выводом о необходимости этого маршрута будущей дороги (Рязань — Сасово — Саранск — Алатырь — Свияжск), т. к. в этом случае железная дорога «захватывает именно производительные местности, которые наиболее нуждаются в рельсовом пути и которые наиболее могут обеспечить работу дороги».

Однако были и еще одно обстоятельство в пользу выбранного маршрута предполагаемой дороги. Южный вариант Рязань — Свияжск был хотя и длиннее северного (через Муром и Арзамас) однако он проходил по Тамбовской, Пензенской, Симбирской, Казанской губерниям, население которых больше других страдало от неурожаев. В 1891 году эти губернии постиг очередной неурожай, и начавшееся строительство железной дороги давало заработок местному населению. Создание удобного пути сообщения, каким стала железная дорога, в то же время позволяло пострадавшим от сильного неурожая губерниям быстрее справиться, восстановить хозяйство и продолжить наращивание его.

Разрешение на строительство участков Рязань—Сасово и Сасово— Свияжск было получено 11 июня 1891 г., а 27 августа того же года были начаты работы. Следует заметить, что этот вариант не устраивал казанских дельцов, так как в проект не входило строительство моста через Волгу у Свияжска, а предполагалось использовать паром. Кроме того, по этому проекту Казань оставалась тупиком. Лишь в годы нового - экономического подъема перед первой мировой войной был построен мост через Волгу около Свияжска (1913г.), а позже, в 1916г., Казань была соединена железнодорожной веткой с Екатеринбургом через Сарапул.

Начав строительство, Акционерное общество Московско-Рязанской железной дороги, преобразованной в Московско-Казанскую, планировало завершить его менее чем за 3 года. Постройкой новой линии руководил бывший управляющий дорогой А. И. Антонович.

Строительство шло быстро, так как были задействованы и местные сырьевые и трудовые ресурсы. Товарищество Алатырских паровых и водяных мельниц в 1892 юлу подрядилось доставлять в Алатырь строительные грузы. Для этой цели использовали судоходство по Суре. Рельсы перевозились на баржах, которые тянули буксирные пароходы. Одна такая баржа переправляла до 25 тыс. пудов рельсов. В целом же по Суре был, доставлен груз на 1 млн. пудов.

Железнодорожная линия Сасово — Алатырь — Свияжск была построена за короткий срок. Ее сооружение обошлось по оценке самих строителей «весьма дешево — всего 32 тыс. рублей с версты». Пропускная способность дороги от Рязани до ст. Алатырь составляла 6 пар поездов в сутки, а от Алатыря до Казани — 4 пары поездов (2 пары пассажирских и 2 пары товарных).

Станция Алатырь находилась на 564 версте от Рязани. До Свияжска от нее было еще 200 верст. Такое расположение станции определило размещение здесь железнодорожных мастерских для ремонта подвижного состава. Дело в том, что находящиеся на дороге главные Московские мастерские с открытием Рязанско-Казанского участка и увеличением инвентаря подвижного состава уже не могли справляться с ремонтом. Поэтому *к* 1893 году были построены, а в 1894 году открыты Алатырские железнодорожные мастерские. В начале декабря 1893 года было проведено комиссионное освидетельствование Рязанско-Казанской железной дороги, в том числе и Алатырских железнодорожных мастерских. А 22 декабря 1893 года открыто регулярное движение по железной дороге. И хотя работа в мастерских началась лишь в следующем 1894 году, традиционной датой их основания и официального открытия считается 22 декабря 1893 года.

Московско-Казанская железная дорога являлась частной. В частной собственности находилась и вся разветвленная сеть вспомогательных предприятий дороги, в том числе и Алатырские железнодорожные мастерские. Дорога принадлежала Акционерному обществу Московско-Казанской железной дороги. В целом доля частного капитала в строительстве и эксплуатации железных дорог в последней трети XIX — начале XX веков была значительной. Так, в начале XX века общая протяженность железных дорог в России была равна 51 тыс. км., из них 16 тыс. км, т.е. почти треть всех дорог, составляли частные. Государство намечало выкупить частные железные дороги. С 80-ых годов XIX века этот процесс начался. Однако отсутствие финансов сделало его затяжным. Так, Московско-Казанскую железную дорогу было намечено выкупить в казну до 1 января 1915 года. Однако из-за финансовых трудностей правительство отложило выкуп до 1931 года.

Кто они были, владельцы Московско-Казанской железной дороги и Алатырских железнодорожных мастерских? Среди учредителей частных железнодорожных обществ особое место принадлежит семье фон Мекков, выходцев из лифляндско-русского дворянского рода. Глава этой семьи Карл Федорович фон Мекк (1819—1876) разбогател на строительстве Московско-Рязанской и Рязано-Козловской железных дорог. В 70—80-ые гг. С XIX века ему же принадлежала Либаво-Роменская железная дорога. Семья владела также крупной земельной собственностью. Жена К. Ф. фон Мекка, Надежда Филаретовна (1831—1893), вошла в историю как известная меценатка. Благодаря ее поддержке и материальной помощи стало возможным творчество выдающегося русского композитора П. И. Чайковского. О сложных и драматических отношениях знаменитого композитора и незаурядной женщины немало написано. Для примера можно привести романтические повести Юрия Нагибина «Как был куплен лес» и «Когда погас фейерверк».

Фон Мекки стали крупнейшими железнодорожными магнатами. Их многомиллионное состояние было создано за короткое время усилиями родителей. В письме к П. И. Чайковскому 9 августа 1884 года Н. Ф. фон Мекк писала: «Состояние, которое мы имели, не есть наследственное, а оно составлено нами, моим мужем и мною. Я не только помогала мужу в самой значительной доле в его делах, но по моей инициативе, по моему крайнему настоянию, муж мой оставил казенную службу и принялся за стройку железных дорог. Огромными трудами, заботами, лишениями, беспокойствами и всевозможными муками нам удалось составить огромное состояние».

Семья фон Мекк была очень многочисленной. Она состояла 4 братьев и 5 сестер. Один из братьев — Максимилиан был дипломатом в Стокгольме и Нью-Йорке. Трое других пошли по стопам отца. После смерти Карла Федоровича пост председателя правления общества Московско-Рязанской железной дороги занял его старший сын Владимир, который, однако, очень рано умер. После его смерти некоторое время председателем правления был Алехин, отец знаменитого шахматиста. Но так как он не был крупным акционером, ему пришлось уступить Меккам. К этому времени в правлении уже были представлены Николай и Александр фон Мекки. Александр Карлович фон Мекк (1864—1911) был человеком разносторонним и очень увлекающимся. Он учился в Императорском училище Правоведения, но не закончил его. Был вольнослушателем университета в Иене. В 1910г. он окончил Московский архивный институт со званием ученого архивиста. Ему принадлежит работа «Лифляндско-русский дворянский род фон Мекк», а также многочисленные статьи по альпинизму и географии. Он был основателем и членом множества обществ, в 8 из которых был председателем. С 1886г. он член Московского попечительства о бедных, комитета Императорского общества Человеколюбия. С 1904 года председатель последнего. В 1901с году он основал Русское Горное общество, был также одним из 2 зачинателей альпинизма в России. С 1892 по 1898 год он был одним из директоров правления общества Московско-Казанской железной дороги, заместителем председателя как раз в период сооружения Рязанско-Казанской линии и

строительства Алатырских железнодорожных мастерских.

Однако ведущая роль в обществе Московско-Казанской железной дороги принадлежала Николаю Карловичу фон Мекку» (1863—1929). Он также, как брат Александр, учился в Императорском училище Правоведения, но не окончил его. В 1883 году он вынужден был оставить училище, так как не смог сдать уголовное право профессору Таганцеву. Решение оставить училище, не оставаться на 2 года было принято по настоянию матери — Надежды Филаретовны, которая считала, что «лучше употребить его (год—А. Д., В. Д) на практическую жизнь» Она же одобрила решение сына «пристроиться к железной дороге». В письме П. И. Чайковскому 5 сентября 1883 года Н. Ф. фон Мекк писала: «Самое подходящее для его характера занятие это есть именно по железным дорогам и вообще по живым делам, так зачем же терять время научиться этому».

Тогда же Николай фон Мекк поступил на Николаевскую железную дорогу, где, по словам матери, «очень усердно занимался своею службою». Он изучил железную дорогу, начиная с материальной службы, увлекся паровозом, сдал экзамен на вождение паровоза. Один из его сослуживцев Германович В. А. вспоминал потом, что у Н. К. фон Мекка была страсть к быстрой езде, он приходил к машинисту и сам вел паровоз. При этом нередкими были конфликты с инспекторами Министерства путей сообщения из-за быстрой езды. «Мекк настаивал и уверял, если только паровозные пути исправны, то устанавливаемые технические нормы скорости на известных перегонах являются сильно преуменьшенными, и никакой опасности в развитии большой скорости нет»,— писал В. А. Германович.

В 1884 году Н. К. фон Мекк начал работать в правлении Московско-Рязанской железной дороги «кандидатом на должность директора», как писала его мать. С этого времени, в отличие от своего увлекающегося брата Александра, Николай фон Мекк отдал себя целиком железнодорожному делу.

Это под его руководством был подготовлен и предложен правительству проект железной дороги, прошедшей через Алатырь, а затем в рекордные не только для тех времен сроки построена сама дорога со всей сетью вспомогательных предприятий, в том числе и Алатырскими железнодорожными мастерскими. Н. К. фон Мекк бессменно находился на посту председателя до национализации дороги летом 1918 года, т.е. почти 27 лет. Уже это говорит о его деловых качествах как предпринимателя и руководителя. Бывшие служащие Московско-Казанской железной дороги вспоминали его «как человека сильной воли, большой инициативы, быстрой сообразительности». В общении с людьми он был очень прост, когда посещал дорогу или ее службы, со всеми, даже с машинистами, здоровался за руку. В годы первой мировой войны он активно помогал военному ведомству, поставлял мясо и муку для нужд армии. На средства Общества был оборудован санитарный поезд им великой княжны Елизаветы Федоровны. Н. К. фон Мекк лично совершал поездки с этим поездом на фронт. В помещениях правления дороги в Москве устраивались вечера и концерты, а полученные от них средства шли на нужды фронта.

Н. К. фон Мекк был женат на Анне Львовне Давыдовой, родной племяннице П. И. Чайковского. У них было трое детей: Кира (родилась в 1886 году), Андрей (родился в 1888 год года), Марк (родился в 1890 году). Сведения о них очень противоречивые. Кира вышла замуж за управляющего имением отца в Новгород-Волынском. По воспоминаниям сослуживцев Н. К. фон Мекка дочь вместе с мужем управляла лесными именьями дороги. По некоторым сведениям, сыновья погибли молодыми в годы войны.

После Октябрьской революции Н. К. фон Мекк работал в Народном Комиссариате путей сообщения (НКПС). Опыт и прекрасное знание транспорта делали его незаменимым для молодой страны, восстанавливающей разрушенное хозяйство, вступающей на путь индустриализации. Наряду с организационной работой в НКПС он много сил и времени отдавал разработке перспектив развития транспорта в нашей стране, использования новой техники на транспорте, более эффективных приемов перевозки грузов. Отражением этой деятельности Н. К. фон Мекка явились опубликованные работы. Первая из известных нам появилась в 1921 году в журнале «Техника и экономика путей сообщения» (№ 3—4). Она называлась «Экономика транспорта и ее перспективы в нашем отечестве». В ней он указывал на огромное экономическое и стратегическое значение железных дорог, зависимость экономических успехов от густоты железнодорожной сети. Высказывал предложение о разработке единого перспективного плана развития всех видов путей сообщения, координации их между собой. В работе делался упор на экономичность путей сообщения, внедрение с

этой целью технических новшеств и более совершенных средств эксплуатации дорог и подвижных средств. В заключении он рекомендовал учитывать опыт наших близких и дальних соседей, но столь же внимательно относиться к «отечественным мыслям и изобретениям».

Следующая работа — «Товарно-транзитные железные дороги для массовой перевозки грузов»—была опубликована в 1923 году. Эта работа явилась коллективным трудом, выполненным Н. К. фон Мекком вместе с группой инженеров Казанской железной дороги — Э. П. Цизаревичем, О. О. Дрейером, Л. Ф. Фоссом. Здесь вновь поднимается проблема экономичности железных дорог, которая решается с учетом дореволюционного опыта Московско-Казанской железной дороги и передового американского. Экономичность во многом определяется загруженностью железных дорог. Загруженность же обеспечивается или большим количеством промежуточных станций, что при транзитных перевозках роли не играет, или увеличением веса состава. Поэтому при росте транзитных перевозок экономичности можно добиться резким увеличением веса поездов. Конечно, для этого нужны сильные паровозы (типа Маллет), большегрузные вагоны, большой мощности пассажирские паровозы, а с течением времени, с увеличением товарного и пассажирского потоков необходимо строительство специальных товарно-транзитных дорог. Работа над этим проектом началась еще в 1913 году, была продолжена уже в советское время. В работе приведены расчеты, доказывающие выгоды проекта. Авторы проекта видели свою задачу в том, чтобы «возить дешево, много и быстро». Вот этот проект и сыграл впоследствии роковую роль в судьбе Н. К. фон Мекка.

И наконец в 1927 году вышли сразу же две работы - «Будущие пути сообщения Западной Сибири» и «Тепловоз, его экономические и технические достоинства». Здесь развиваются многие из ранее высказанных идей о подходах к строительству новых железных дорог, о внедрении новой техники на транспорте - тепловоза, его технических и экономических достоинствах.

Казалось бы, судьба Н. К. фон Мекка после революции складывалась удачно. И хотя он многое потерял, лишился собственности, но ему было оставлено дело всей его жизни. Он отнюдь не был «немецким бароном», как его долгое время «величали». Он был русским патриотом, пережившим такое потрясение, как революция, но сохранившим желание и умение работать на благо Родины. Об этом периоде его жизни пока мало известно. В Большой Советской энциклопедии мы можем прочесть о завершении его жизни «расстрелян за контрреволюционную деятельность». В чем она состояла, эта «контрреволюционная деятельность»? Ответ на этот вопрос мы находим в романе А. Солженицына «Архипелаг Гулаг».

С 1927 года начинается новая волна гонений, на этот раз на техническую интеллигенцию, старых специалистов. «Мы никогда инженерам и не доверяли,— пишет Солженицын от лица недремлющего ГПУ,— этих лакеев и прислужников, бывших капиталистических хозяев мы с первых же лет революции взяли под здоровое рабочее недоверие и контроль. Однако в восстановительный период мы все же допускали их работать в нашей промышленности... Но чем больше зрело наше хозяйственное руководство... тем ясней становилась вредительская сущность старого инженерства, его неискренность и продажность». Именно этим вредительством старых специалистов объясняли народу все причины хозяйственных неудач и недостач. «НКПС (железные дороги) — вредительство (вот и трудно на поезд попасть, вот и перебои в доставке)»— иронизирует А. Солженицын. «И какие же изощренные злодеи были эти старые инженеры, как же по-разному сатанински умели они вредить»,— продолжает писатель,— Николай Карлович фон Мекк в Наркомпути притворялся очень преданным строительству новой экономики, мог подолгу с оживлением говорить об экономических проблемах строительства социализма и любил давать советы. Один такой самый вредный его совет был: увеличить товарные составы, не бояться тяжелогруженых. Посредством ГПУ фон Мекк был разоблачен (и расстрелян): он хотел добиться износа путей, вагонов и паровозов и оставить Республику на случай интервенции без железных дорог. Когда же, малое время спустя, новый Наркомпути товарищ Каганович распорядился пускать именно тяжелогруженые составы, и даже вдвое и втрое сверхтяжелые (и за это открытие он и другие руководители получили ордена Ленина),— то злостные инженеры выступали теперь в виде пределыщиков — они вопили, что это губительно изнашивает подвижной состав, и были справедливо расстреляны за неверие в возможности социалистического транспорта». Перефразируя известную пословицу, можно сказать: «У кого грудь в крестах, а у кого голова в кустах».

По мнению А. Солженицына, ГПУ рассчитывало использовать Н. К. фон Мекка вместе с К. И. Величко и П. Я. Пальчинским для нового дела, более грандиозного, чем Шахтинское (1928г.), де-

ло, которое бы раскрыло «преступную инженерную организацию, объемлющую всю страну». Но на этот раз выбор оказался ошибочным. Все трое прошли испытания и не сдались. «В пытках ли они погибли или расстреляны - этого мы пока не знаем, но они доказали, что можно сопротивляться и можно устоять,— и так оставили пламенный отклик упрека всем последующим знаменитым подсудимым»,— пишет А. Солженицын.

24 мая 1929 года было опубликовано краткое коммюнике ОГПУ о расстреле их троих за крупное вредительство и осуждении еще многих других, конкретно не названных.

Эхом отозвались эти события не только в крупных центрах, но и в провинции. Каждая отрасль, фабрика, любой небольшой заводик и даже кустарная артель должны были искать у себя вредительство. Ну, а как поется в песне: «Кто ищет, тот всегда найдет».

Оказалось, что вредителей очень много, что они проникли повсюду, мешали добиваться экономических успехов, тормозили порыв и энтузиазм масс. Не мог оказаться в стороне от этого и Алатырский паровозоремонтный завод (в 1929 г. переименованный из железнодорожных мастерских). И кого там только не оказалось? — Меньшевики, эсеры, правые оппортунисты, бывшие офицеры, великодержавные шовинисты, «вредители-инженеры» и т. д. и т. п.

Так еще раз пересеклись судьбы бывшего Председателя Общества Московско-Казанской железной дороги, владельца Алатырских мастерских и работников этих мастерских, многие из которых начинали здесь еще до революции. Такова ирония истории.

II. АЛАТЫРСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАСТЕРСКИЕ в 1893—1918 гг.

Расположенные в центральной части Алатыря, рядом с железнодорожным вокзалом, мастерские представляли из себя очень крупное по тем временам строение. Общая площадь построенных зданий составляла более 720 кв. сажен. Были построены каменный центральный корпус мастерских, вагоно- и паровозосборочные цеха, котельная, бандажный навес. В мастерских было установлено 99 единиц технологического оборудования. Первоначально в мастерских производился малый ремонт паровозов, а также текущий и средний ремонт вагонов, кроме того, периодический осмотр их. Однако вагонному производству не повезло. Здание вагоносборочного цеха сгорело, а необходимый ремонт вагонов стали производить прямо на путях. Правление Московско-Казанской железной дороги считало экономически невыгодным восстанавливать в Алатыре вагонный цех. Оно намеревалось скоро перенести его на другой участок дороги. Однако на деле это осуществилось очень нескоро. И длительное время существовали сложности с ремонтом и осмотром вагонов.

Основным видом производства с самого начала в Алатырских железнодорожных мастерских становится ремонт паровозов, сначала только малый, но с течением времени возникла потребность и в большом ремонте. Были построены дополнительные помещения и установлено новое оборудование. Впоследствии техническая оснащенность мастерских оставалась стабильной на протяжении почти четверти века.

Что же представляли из себя Алатырские железнодорожные мастерские в годы экономического подъема? Богатый и разносторонний материал о них содержится в «Материалах по обследованию железных дорог России» (СПб., 1913), подготовленных особой государственной комиссией. Обследование проводилось в июне 1912 г.

Общая площадь крытых помещений Алатырских мастерских составляла около 1375 кв. сажен, а вся территория мастерских с материальным складом, обнесенная забором, составляла около 7336 кв. сажен. Мастерские состояли из силовой станции и 3 цехов: паровозосборочного, механического и кузнечного.

Силовая станция (10 кв. сажен) была оборудована одной вертикальной паровой машиной в 80 л. с. и одной настенной паровой машиной в 40 л. с. Мастерские освещались электричеством, «которое вырабатывала динамо-машина постоянного тока мощностью 36 кВт. На силовой станции име-

лось 3 паровых котла с общей поверхностью нагрева в 230 кв. м. Котлы отапливались стружками и древесными опилками, т. е. отходами лесопильного завода, принадлежащего Московско-Казанской дороге. Цеха также отапливались паром. Для этой цели имелись два котла с общей поверхностью нагрева в 32 кв. м.

Паровозосборочный цех (площадь—681,6 кв. сажен) располагался в трех корпусах и имел в целом 26 ремонтных стойл (9+9+8). 8 стойл были большой длины, приспособленные специально для ремонта шестиосных паровозов системы Маллета. Оснащенность паровозосборочного цеха позволяла одновременно ремонтировать 18 паровозов. Подача паровозов снаружи корпусов в цех осуществлялась с помощью двух ручных тележек. Механический цех включал в себя еще инструментальный и колесно-бандажный и имел общую площадь 276,76 кв. сажен. Он располагался в отдельном корпусе, который примыкал к паровозосборочному цеху. Цех имел следующее оборудование:

токарные станки — 46 шт.
сверлильные — 9 шт.
строгальные — 10шт.
шлифовальные — 1 шт.
болторезные — 5 шт.
шеечные — 1 шт.
для обточки
пальцев — 1 шт.
фрезерные — 2 шт.
для расточки
цилиндров — 2 шт.
долбежные — 5 шт.

Кроме того, механический цех был оборудован гидравлическим прессом для посадки колес, дыропробивочным прессом, прессом для пробы рессор, а также особым прессом для испытания упряжных приборов. Подъемные приспособления состояли из 2 кранов в 60 и 250 пудов подъемной силы.

Кузнечный цех располагался в особом здании и имел следующее оборудование:

паровые молоты — 2 (в 0,5 и 1 т)
кузнечные горны — 4 (один на два огня)
рессорная печь — 1
вентиляторы — 2
подъемный кран — 1 (на 60 пудов)
медноплавильная печь — 1
печь для сушки опок — 1

Как видим, в мастерских не было специального литейного цеха, и медное литье производилось в кузнице.

Своей чугунолитейной не было вообще и все чугунное литье заказывалось в Московских мастерских, главных на Московско-Казанской дороге.

В особом помещении находился бандажный цех, где была печь для нагрева бандажей и ручной кран подъемной силой 150 пудов.

В Алатырских мастерских производился большой ремонт паровозов из более близко к ним расположенных депо, а также малый ремонт паровозов, преимущественно тех депо, которые не имели своих мастерских. В основном мастерские обслуживали депо Симбирска, Казани и самого Ала-

тыря. Производительность мастерских в 1911 г. была следующей:

капитальный ремонт	—	22 паровоза
малый ремонт	—	94 паровоза
случайный ремонт	—	12 паровозов
периодический осмотр	—	684 вагона
поковок железных	—	10159 пудов

Средний простой паровозов в большом ремонте равнялся дням, а средняя стоимость его от 5 до 8 тыс. рублей. Вагоны ремонтировались товарные.

Приемка паровоза из ремонта сопровождалась пробной поездкой с поездом, осмотром паровоза, распиской приемщика на протоколе принимаемого паровоза.

Существовал особый, довольно строгий порядок приема паровозов, выходящих из большого ремонта. О том, как это осуществлялось, можно судить по Циркулярному распоряжению по службе тяги Московско-Казанской железной дороги от 1910 года.

О каждом выходящем из большого ремонта паровозе паровозный отдел службы тяги особой телеграммой извещал депо, куда должен был поступить паровоз. Начальник депо отправлял своего помощника и бригаду для принятия паровоза и доставки его в депо.

К назначенному дню сдачи паровоз приводился в полный порядок. Протокол ремонта составлялся также полностью к этому дню и представлялся вместе с заявлением на ремонт, чтобы заказчику легче было проверить выполнение работ.

Прием паровоза производился в рабочем состоянии, после пробной поездки с поездом, с осмотром поршней, золотников, всего парораспределительного механизма, если возникали сомнения в его исправности. Обнаруженные при испытании недостатки заносились в особую книгу, а после исправления их агент-приемщик здесь же расписывался и подписывал документ на ремонт паровоза.

Только после этого паровоз считался принятым и отправлялся с прибывшей бригадой в свое депо, а вся документация отсылалась в службу тяги. Кроме того, предусматривался учет неисправностей в течение 3000 верст пробега паровоза, если они были вызваны неправильной сборкой или небрежной работой мастерских. О них также сообщалось в службу тяги.

Осуществление приемки заказчиком и четкий строго регламентированный порядок осуществления самой приемки способствовал повышению ответственности мастерских за качество выполненной работы, а в целом повышению производительности труда.

Производственные показатели Алатырских мастерских выглядели в сравнении с другими мастерскими дороги неплохо. Так, для примера, в главных мастерских Московско-Казанской железной дороги — Московских, в том же 1911 году было выпущено из ремонта:

капитального	—	52 паровоза
малого	—	13 паровозов
случайного	—	7 паровозов

Заметим, что по площади Московские мастерские в 2,5 раза превосходили Алатырские, мощность их была больше в 4,5 раза, они имели в 2 раза больше рабочих. При этом следует учитывать, что к 1912 году Алатырские мастерские в 5 по техническому оснащению уступали другим мастерским.

Построенные в 1901 году Перовские мастерские были оснащены новейшим технологическим оборудованием и согласно «Докладам комиссии по обследованию железных дорог» (СПб., 1913) были признаны «удовлетворяющими современным требованиям». Они специализировались на ремонте вагонов и тендеров.

Московские мастерские были более старыми (они построены в 1864г.), но были значительно расширены и реконструированы в 1897 году. Их профиль совпадал с профилем Алатырских.

Обследованные государственной комиссией в 1912 г. Алатырские мастерские были признаны «устаревшими и подлежащими для большого ремонта паровозов закрытию». К этому времени и Правление Московско-Казанской железной дороги пришло к выводу о том, что их невыгодно реконструировать, снабжать новым оборудованием. Поэтому решено было закрыть Алатырские мастерские после ввода в действие Муромских, которые должны были стать главными паровозоремонтными мастерскими на всей дороге Проект строительства Муромских мастерских был подготовлен и одобрен, шла подготовка к началу строительства. Однако начавшаяся в 1914 г. первая мировая война, последовавшие за ней революции и гражданская война внесли свои коррективы в эти проекты. Алатырские железнодорожные мастерские не только не были закрыты, но продолжали работать с прежней отдачей, выполняя заказы фронта и тыла.

Загруженность Алатырских мастерских, увеличение объема их работы зависело от увеличения подвижного состава на этом участке Московско-Казанской железной дороги, в частности депо Алатырь, Казань и др. Если при открытии движения в 1893 г. станция ежесуточно принимала и отправляла 2 пары пассажирских и 2 пары товарных поездов, то в 1911г. количество пассажирских поездов осталось прежним, а товарных выросло до 8—10. Грузооборот станции составил 1245220 пудов.

Что отправляла и получала станция Алатырь на паровозах, ремонтируемых в Алатырских мастерских? Главным образом, лесной строительный материал, шпалы, деготь, рогожу, смолу, древесный уголь, хлеб, яйца, мясо, вино. Яйца отправлялись, главным образом, за границу, хлеб в Петербург, Ревель и за границу. Станция получала бутылки, чай, сахар, железо и другие потребительские товары. Крупнейшим грузополучателем являлась фирма К. Н. Попова и К^0, имеющая самый большой магазин в городе и получающая самые разнообразные товары.

Со станцией экономически было связано промышленное село Кладбищи, население которого было занято производством гнутой мебели. Из крупных частных имений Алатырского уезда наибольшую товарную направленность имело имение графа Рибопьера. Именно оно давало наибольшее количество лесных строительных материалов для отправки по железной дороге. В имении было несколько лесопильных заводов, бумажная фабрика, паровая мельница. Аналогичные грузы давали другие Алатырские лесопильные и мукомольные заводы, получающие сырье из экономии и лесных дач Бутурлиных и удельных имений, расположенных в 10—15 верстах от станции. Крупнейшими мельницами были мельницы товарищества Попова и К^0 в селе Тургеневе и Алатыре, лесопильные заводы товарищества Попова и К°, И. М. Будаева, Жгутова. В этом же промышленном регионе находился винокуренный завод Кочеткова. Летом количество потребительских грузов на станции возрастало за счет получения их по водному Сурскому пути для дальнейшей отправки по железной дороге.

Какими силами осуществлялись работы в Алатырских мастерских.

Общее число штатных служащих мастерских в 1912г. составляло:

администрация мастерских	- 10 чел.
счетоводы, конторщики, табельщики	- 14 чел.
прочие служащие	- 13 чел.
Всего штатных	- 37 чел.
Нештатных служащих:	
мастеровые	- 456 чел
рабочие	- 73 чел.
Всего нештатных служащих	- 529 чел.

Для сравнения: в Московских мастерских штатных было 102 чел. нештатных — 1037 человек.

В состав администрации Алатырских мастерских входили: начальник мастерских, мастера сборочного, механического, кузнечного цехов (3), 2 помощника мастера сборочного, один помощник мастера механического цеха, электротехник, старший счетовод конторы, делопроизводитель канцелярии.

Бессменным начальником Алатырских железнодорожных мастерских на протяжении более 20 лет был **Леопольд Карлович Брунзель.**

Железнодорожные мастерские были крупнейшим предприятием не только Алатыря и уезда, но и на всей территории современной Чувашии. Именно здесь начал складываться потомственный пролетариат, начали формироваться его традиции — единство, совместные действия, взаимопомощь, которые проявились в последующей борьбе.

Хотя Алатырские мастерские были крупным промышленным предприятием, технически неплохо оснащенным, однако в процессе производства здесь довольно значительной была доля ручного труда. Обслуживание ремонтных канав и стойл производилось трансбордерными тележками типа «Диана», которые приводились в движение вручную. Подъем паровозов осуществлялся домкратами типа «Беккера», с ручным приводом. Тендера и вагоны поднимались ручными бутылочными домкратами. Вручную осуществлялась транспортировка и подача заготовок. Большинство деталей в кузнечном цехе изготовлялось свободной ковкой, штамповки тогда еще не было. Отливка паровозных бронзовых деталей проводилась ручным способом. Все это делало труд мастеровых и особенно чернорабочих тяжелым. Нередко им приходилось орудовать .молотком, ломом и кувалдой.

Рабочий-ветеран вспоминал о работе котельщика и его помощника: «Заклепки делались с помощью кувалды. Подручный котельщика сидел внутри котла и, наваливаясь грудью, придерживал оттуда заклепку, на которую снаружи падали грозные удары кувалды. В конце смены он с трудом вылезал наружу, обессиленный, с глазами, красными от едкой котельной пыли, оглохший от непрерывного 10-часового грохота. Через год-два подручные теряли слух. Их называли «глухарями».

Нелегким был труд вагоноремонтных рабочих. После того как сгорело здание вагоносборочного цеха, все работы, даже по большому ремонту вагонов, осуществлялись на путях, в том числе и в зимнее время. Пронизывающий холодный ветер проникал под ветхую промасленную одежду. Одеваться теплее было нельзя, чтобы не сковывать движений. Постоянная работа с металлом леденила руки, пронизывала все тело тысячами холодных игл. Поэтому нередки были простудные заболевания среди мастеровых и чернорабочих. Не всегда было достаточным отопление в зимнее время в зданиях паровозосборочного цеха.

Рабочие кузнечного цеха страдали от копоти и пыли, т. к. кузница плохо вентилировалась.

В мастерских не хватало рабочего инструмента, особенно столярного, поэтому рабочих столярки обязывали работать своим инструментом, ничего за это не доплачивая. Подобные негативные факты вызывали законное недовольство со стороны рабочих.

Относительно заработной платы рабочих мастерских мы можем судить по средним заработкам рабочих Московско-Казанской железной дороги. Так, в 1905—1906гг. машинист получал в месяц 40 руб,; кочегар, слесарь — 30—31 руб.; телеграфист, сцепщик — 25—26 руб.; смазчик — 20 руб.; путевой сторож, ремонтный рабочий, кондуктор — 10—12 руб. По воспоминаниям одного из ветеранов завода Ренова, ученики тогда получали 25 коп. в день, что в месяц составляло около 7 руб.

Подспорьем служили огороды, которые имелись почти у всех рабочих. Необходимые продукты приобретались в магазине Общества потребителей Московско-Казанской железной дороги, где продукты отпускались в кредит и за наличные «по возможно удешевленной цене». Рабочим и служащим выдавались бесплатные проездные билеты. При мастерских и депо имелся свой фельдшерский пункт, который обслуживал участковый врач Дороги, два фельдшера и акушерка. Однако не было своей больницы и плохо обстояло дело с медикаментами.

Рабочие были недовольны произвольными штрафами, вычетами, сверхурочными, нарушениями норм расценок, грубым обращением со стороны администрации мастерских. Недовольство среди рабочих мастерских зрело постепенно. Впервые рабочие мастерских открыто заявили о своих требованиях в ходе революционных событий 1905—1907гг. Первыми выступили рабочие Алатыря — телеграфисты, железнодорожники, рабочие некоторых лесопильных заводов, так как они были наиболее организованы, сплочены. Железная дорога связывала их с Москвой, Казанью и другими промышленными центрами. Волна стачек и забастовок, прокатившаяся по всей стране, подействовала заразительно. Один из служащих Алатырских мастерских позже писал: «Я думаю, что забастовка в наших мастерских произошла из подражания Москве и Рузаевке, так как у нас перед этим

никакого брожения не было и после забастовки рабочие именно так объясняли забастовку».

8 начале февраля телеграфисты ст. Алатырь присоединились к забастовке телеграфистов Московско-Казанской железной дороги. Симбирский губернатор Л. В. Яшвиль в своем донесении министру внутренних дел А. Г. Булыгину отмечал, что телеграфисты «прекратили работу, подав своему начальству коллективную просьбу о некоторых улучшениях их быта. В пререкания с начальствующими забастовавшие не вступали и вели себя безукоризненно».

9 февраля в 6 часов 50 минут, как сообщается в том же донесении, забастовали рабочие Алатырских железнодорожных мастерских. К ним тут же примкнули рабочие депо и лесопильного завода, принадлежащего Московско-Казанской железной дороге. В своем представлении прокурору Симбирского окружного суда следователь 1-го участка Алатырского уезда отмечает по поводу рабочих депо и лесопильного завода: «кои прекратили работу по требованию рабочих мастерских». Это означает, что определенная договоренность о совместных действиях у рабочих все же была еще до начала забастовки. Об этом говорят и общие требования, выдвинутые рабочими мастерских и лесопильного завода. Рабочие депо выдвинули самостоятельные требования, но они почти полностью копировали требования рабочих мастерских. Собравшись в сборочном цехе, рабочие выбрали уполномоченных — слесарей Павла Мошкина и Ивана Касаткина и токаря Розенберга, здесь же была составлена петиция с требованиями рабочих, которую уполномоченные вручили начальнику мастерских Л. К. Брунзелю. Требования рабочих состояли из 28 пунктов и носили чисто экономический характер. Наиболее значительными из них были установление 8-часового рабочего дня, увеличение поденной заработной платы мастеровых на 20 копеек, чернорабочих до 70 копеек, учеников до 50 копеек, увеличение расценок на сдельные работы не менее, чем на 25%, полная отмена «штрафов без разбора дела», выдача рабочим пособий не менее 10 рублей по случаю рождения или смерти членов семьи мастеровых и рабочих, выдача проездных билетов не менее 4 раз в год и распространение права пользования ими на всех членов семьи. Перечисленные требования касались улучшения материального положения рабочих и их семей.

Следующая группа требований касалась улучшения условий труда. Рабочие требовали отменить сверхурочные работы и работы по праздничным дням, «исключая экстренные работы и то по соглашению мастеровых, притом каждый рабочий час должен считаться за два часа», проводить столярные работы «общественным инвентарём, но никак не своим», большой ремонт вагонов производить «в зимнее время в теплом помещении, а не на дворе», «улучшить вентиляцию в кузнице, так как мастеровые страдают от копоти и пыли, что вредно отражается на их здоровье», улучшить отопление в сборочных корпусах, по субботним дням времени на завтрак выделять 1/2 часа (давалось 15 минут).

Особо стоит выделить требования, касающиеся защиты интересов рабочих в целом—не допускать увольнений рабочих без весомого основания, давать отпуск по первой просьбе, установить страхование жизни «в случае каких бы то ни было увечий», в случае сокращения штатов служащих «уволенным должны выдавать за каждый год службы средний двухмесячный заработок». Специальным пунктом было записано требование «построить при Алатырских мастерских больницу с полным снабжением медицинскими медикаментами и открыть начальную ремесленную школу для детей железнодорожных служащих» Рабочие просили также организовывать в свободные и праздничные дни лекции на технические темы («по техническому отделу») и устроить при мастерских бесплатную библиотеку.

Были среди прочих требования, продиктованные растущим самосознанием рабочих, ощущением их равенства с другими. Это требования вежливого, внимательного обращения администрации мастерских, а также медицинского персонала с мастеровыми, рабочими и их семьями.

Завершающим был пункт «от забастовки из мастеровых чтобы никто не пострадал и жалованье со дня забастовки не прекращалось».

Правление Московско-Казанской железной дороги предприняло ответные решительные меры. С одной стороны оно потребовало от рабочих прекратить забастовку в 3-дневный срок и предложило начальнику мастерских Л. К. Брунзелю уволить всех, кто не выйдет на работу. Об этом рабочие были уведомлены как Брунзелем, так и начальником Алатырского отделения Московского жандармского управления полковником В. Л. Кострицыным. Но, с другой стороны, напуганное растущим рабочим движением по всей железной дороге, правления вынуждено было пойти на

уступки. Особой телеграммой управляющий Московско-Казанской железной дорогой П. И. Шестаков сообщал о сокращении рабочего дня на 1 час и введении девятичасового рабочего дня с 14 февраля в Алатырских железнодорожных мастерских. Частично были удовлетворены требования рабочих. Управляющий Службой тяги Н. Михайлов сообщал Л. К. Брунзелю: «Можете сообщать рабочим, что с согласия Правления управляющим дороги уже подписаны циркуляры об уплате за дни болезни полной поденной платы и выдаче пособий на крещение детей и на похороны». Ряд требований были разрешены позже. Однако только на седьмой день — 15 февраля раздался тот гудок, по которому возобновились работы в мастерских. Это была первая и самая крупная забастовка рабочих на территории Чувашии. Более 500 рабочих участвовало в ней. Забастовка прошла организованно. «Ни буйства, ни драк, ни больше чем всегда количества пьяных не было и рабочие вели себя очень сдержанно»,— отмечал один из служащих мастерских, мастер Ф. П. Бондарь. В донесении начальника Симбирского губернского жандармского управления полковника М. И. Дубельта в Департамент полиции по поводу требований рабочих Алатырских мастерских особо подчеркивалось, что «забастовка имеет характер экономический... каких-либо противоправительственны проявлений и распространения преступных прокламаций в среде рабочих не замечается». Однако забастовка всколыхнула рабочих, показала им силу совместных действий. Кроме того, не были удовлетворены многие требования рабочих. Остались противоречия, недовольство.

Скрытое брожение нарастало. Об этом свидетельствует тот факт, что в ночь с 9 на 10 марта 1905 года в мастерских появилось воззвание с призывом к новой забастовке и угрозой тем рабочим, которые не будут участвовать в ней.

В мае 1905г. в мастерских стали распространяться социал-демократические листовки, что указывало на связи революционно настроенных рабочих с Симбирской группой социал-демократов. В самом г. Алатыре печатные брошюры этой группы и прокламации были обнаружены у письмоводителя окружного суда по Алатырскому уезду Александра Косырева. Количество обнаруженной в мае и июне 1905г. литературы свидетельствовало об энергичных усилиях социал-демократов раздуть пожар из тлеющих в рабочей массе г. Алатыря углей недовольства. И эти усилия не были напрасными. Летом 1905г. начался новый этап забастовочного движения в городе. В авангарде его опять шли рабочие железнодорожных мастерских.

Руководящим органом становится совет «выборных от всех разрядов Алатырских мастерских в числе 10 человек». На собрании выборных 21 июня в 6 часов вечера были выработаны требования к администрации Московско-Казанской железной дороги, которые и на этот раз носили чисто экономический характер. Рабочие требовали введения таких же расценок на сдельные работы, как в Московских мастерских, увеличения расценок на сверхурочные работы на 50%, прекращения вычетов по спискам из жалования рабочих на военные нужды, улучшения работы Алатырского магазина Общества потребителей. Председателем совета выборных был избран токарь Павел Алексеевич Кочергин. Две недели спустя, 6 июля 1905г., не получив ответа на свою петицию, рабочие забастовали вторично, требуя немедленного ответа на свои требования и приезда управляющего дорогой. Ответ управляющего дорогой П. И. Шестакова только подлил масла в огонь. Приехать он отказался. Пообещал вычеты прекратить, расценки изменить «по образцу московских». Ответ на другие требования был отрицательным. Особое недовольство вызвал конец телеграммы управляющего, который гласил: «Предложите рабочим приступить к работе. Всех, кто в течение трех дней не приступит вновь к работе на действующих ныне условиях, прошу уволить и выдать расчет. Если желающих не будет, прошу закрыть мастерские». Рабочие даже усомнились в подлинности телеграммы, считая её изобретением начальника мастерских Л. К. Брунзеля, в адрес которого начали раздаваться угрозы.

Днем 7 июля бастующие рабочие мастерских и примкнувшие к ним собрались на Новобазарной площади Алатыря. Председатель выборных Павел Кочергин взобрался на стол для торговли и зачитал телеграмму. После него к рабочим обратился слесарь Павел Мошкин. Донесения жандармских чинов своему начальству так передают слова Мошкина: «Господа, я уверен, что мастерские не закроют, это только нас пугают. Начальник мастерских человек грубый и с нами обращается невежливо, он тоже был мальчишка, как и я, а почему он не обращает на стариков никакого внимания, а потому, чтобы его не было у нас». После этих слов все закричали: «Чтобы не было Брунзеля».

Во второй половине дня рабочие собрались на вокзале, куда пригласили для переговоров

начальника Алатырского отделения Московского жандармского полицейского управления железных дорог подполковника В. Л. Кострицына, который прибыл вместе с заместителем прокурора Энгелем. От имени рабочих Павел Кочергин просил подтвердить достоверность врученной Л. К. Брунзелем телеграммы. Подполковник В.Л. Кострицын подтвердил, что телеграмма действительно пришла из Москвы и официально потребовал от бастующих начать работу. Рабочие же настаивали на личной встрече с управляющим дорогой. Кострицын вынужден был лично просить об этом Шестакова.

Вечером того же дня рабочие собрались за городом для обсуждения дальнейших планов. Наиболее решительно настроенный слесарь Павел Мошкин в своем выступлении предлагал обратиться к машинистам дороги присоединиться к забастовке, тем самым прекратить движение по ней, а также блокировать мастерские в случае закрытия, чтобы не допустить ремонта паровозов в других мастерских. Пришедшая 8 июля ответная телеграмма подтвердила отказ администрации дороги прибыть в Алатырь, но соглашалась принять 3—5 выборных в Москве, но рабочие на это не пошли, опасаясь возможных репрессий против своих товарищей. Противостояние продолжалось, обстановка накалялась, но ни одна из сторон не хотела идти на уступки. К своим прежним требованиям рабочие добавили еще пункт «чтобы отстранили начальника мастерских», который объявил им о закрытии мастерских и увольнении всех бастующих. Однако рабочие не пожелали получать расчет. Они не вышли на работу, даже под угрозой призыва на действительную военную службу. Угроза была приведена в исполнение. 43 человека из рабочих мастерских были призваны на военную службу. Несмотря на тяжелое положение самих рабочих, и их семей, забастовка продолжалась. Газета «Рабочий» (№ 3 от 3 сентября 1905г.) писала: «Рабочие держались до 26 июля. В этот день ожидалось объявление всеобщей забастовки на всей линии и в Алатыре, но она была сорвана, и рабочие вынуждены были встать на работу». Последовали репрессии. Наиболее активные участники забастовки были отстранены от работы. По факту июльской забастовки началось следствие.

Хотя забастовка была неплохо организована и рабочие действовали сплоченно и решительно, результатов она не дала. Рабочим не удалось добиться удовлетворения своих основных требований, и они еще не раз выступали в этом году.

В октябре 1905 г. революционное движение начало принимать общероссийские масштабы. Прекратилось движение по Московско-Казанской железной дороге. Одно из жандармских донесений так характеризовало положение в Алатыре осенью 1905г.: «В г. Алатыре настроение жителей весьма возбужденное, и учащаяся молодежь, прибывшая в текущем месяце из г Казани, относится к чинам полиции и жандармам прямо-таки вызывающе. Среди простого люда циркулирует слух, что в случае забастовки рабочих Алатырских железнодорожных мастерских может быть покушение на кассу Алатырского казначейства».

В ноябре 1905 г. рабочие мастерских и депо Алатыря вошли в состав Всероссийского союза железнодорожников «для защиты своих правовых и материальных нужд».

В ответ на телеграмму Центрального комитета Всероссийского железнодорожного союза с призывом к рабочим и служащим Московско-Казанской железной дороги присоединиться к всеобщей политической стачке 8 декабря вновь забастовали рабочие Алатырских мастерских. Движение на дороге было остановлено, была прекращена перевозка новобранцев. Усилились крестьянские выступления в уезде. Жандармский офицер — ротмистр И. В. Любимов докладывал, что в Алатыре «настроение очень тревожное», забастовавшие рабочие и служащие «толпою до 700 человек ходили с флагами по городу с преступными песнями... Митинги проходят весьма шумно». Особая озабоченность настроениями рабочих Алатыря была вызвана еще и тем, что на ст. Алатырь ввиду прекращения движения по железной дороге стояло несколько вагонов с ружьями, которые должны были быть доставлены в Казань. «Хотя еще со стороны злонамеренных лиц попытки разобрать эти ружья для вооружения мастеровых и других лиц не было, но во всяком случае, этого можно ожидать, так как об этом в среде забастовавших циркулируют слухи»,— сообщалось в том же донесении. Рабочие Алатыря поддерживали требования крестьян уезда. Крестьяне же оказывали материальную помощь рабочим.

Для оказания помощи семьям бастующих рабочих стачечный комитет организовал сбор средств в Алатыре и в соседних по железной дороге городах. Один из старейших рабочих мастерских, участник революционных событий 1905г. в Алатыре Леонид Александрович Туршев впоследствии

рассказывал, как он и еще двое рабочих мастерских — Долженков и Рубанович были направлены стачечным комитетом в Зеленый Дол: «Пробравшись на Паратский завод, рассказали рабочим, зачем приехали к ним. Они откликнулись на наш призыв, и через два дня деньги были собраны».

Рабочие-железнодорожники организовали боевую дружину, которую возглавил слесарь мастерских Сергей Константинович Петров. Однако поражение рабочих Москвы, а также наличие регулярных воинских частей в Алатыре, количество которых постоянно увеличивалось, заставило рабочих мастерских отступить. 22 декабря 1905г. забастовка была прекращена. Нача- лось преследование участников забастовочного движения. Были арестованы помощник счетовода мастерских Николай Сергеевич Красавин, мастер мастерских Федор Порфирьевич Бондарь, десятник 15 дистанции Николай Евгеньевич Геронтьев «как главные участники политической забастовки, бывшей в декабре месяце», сообщал подполковник В. Л. Кострицын. Был арестован также Сергей Константинович Петров, «как начальник боевой дружины». П. Н. Мошкину удалось скрыться. Многие были высланы или лишились рабочих мест. Газета «Волжский вестник» от 6 сентября 1906 г. сообщала, что в «гор. Алатыре 500 солдат с пулеметами. Эскадрон драгун послан в южную часть уезда к с. Промзину. Часть пехоты послана на север уезда к с. Порецкому».

Декабрьская забастовка 1905 г. была последним крупным выступлением рабочих Алатырских железнодорожных мастерских, хотя скрытое недовольство, брожение еще долго продолжалось. Это использовалось симбирскими и казанскими группами социал-демократов и эсеров. В жандармском донесении от 20 апреля 1907г. сообщалось, что «рабочие Алатырских мастерских, под влиянием каких-то приехавших из Казани и Симбирска трех неизвестных лиц, начинают собираться на своих квартирах, расположенных в городе, за рекой Сурой и предполагают устроить митинг около Духова монастыря, что в двух верстах от г. Алатыря. Кроме того... подбивают рабочих устроить 1 мая забастовку...» И хотя забастовка не состоялась, но брожение среди рабочих сохранялось.

В другом донесении того же В. Л. Кострицына сообщается о факте агитации слесаря мастерских Николая Викторовича Тяженкова, переведенного в Алатырь из Московских мастерских в июне 1907 г. «Во время работ в мастерских собрал около себя по нескольку человек мастеровых и с ними вел разговоры, что следует хлопотать об уничтожении вечерних работ», сообщал жандармский офицер. За Н. В. Тяженковым, как впрочем и за другими рабочими мастерских, было установлено негласное наблюдение, так как подобные разговоры «могли возбудить рабочих к беспорядкам». Жандармский офицер беспокоился еще и потому, что Н. В. Тяженков был выбран от Алатырских железнодорожных мастерских в число выборщиков для избрания представителя рабочих в III Государственную Думу

Бурные события 1905—1907гг. выдвинули из среды мастеровых немало активных участников и руководителей рабочих. Среди них особое место принадлежит П. Н. Мошкину. **Павел Николаевич Мошкин** родился в 1883 г. в г. Царицыне. Его отец был стрелочником. Позже семья переехала в Саранск, где отец П. Н. Мошкина начал работать кондуктором на Московско-Казанской железной дороге. В 1895г. Мошкины приезжают в Алатырь.

П.Н. Мошкин
Один из руководителей и активнейших участников революционных событий в Алатыре в 1905г.

П.А. Кочергин
Мастеровой, участник забастовки 1905г.

Семья была не в состоянии оплачивать обучение и с 13 лет Павел начинает трудовую жизнь. Работает чернорабочим на железнодорожной линии, учеником наборщика в типографии. В 1899 г. поступает учеником слесаря в железнодорожные мастерские.

В автобиографии, хранящейся в Алатырском краеведческом музее, П. Н. Мошкин пишет, что уже в начале 900-ых годов он знакомится с нелегальной литературой. Больше ему импонировала программа и тактика эсеров. В 1904 г. на Алатырском участке железной дороги образуется эсерская группа в составе Мошкина, Денисова и Галкина, которая принимает самое активное участие в революционных событиях 1905—1907 гг. в Алатыре.

В февральской забастовке железнодорожных мастерских П. Н. Мошкин вместе с И. И. Касаткиным, Розенбергом и другими был выбран рабочими для ведения переговоров с администрацией.

В акте дознания начальника Алатырского отделения Московского жандармского управления железных дорог подполковника В. Л. Кострицына прямо указывалось на роль П. Н. Мошкина в революционных событиях: «Мошкин был замечен в числе первых подстрекателей во время забастовки, бывшей в Алатырских мастерских в феврале месяце настоящего года».

В автобиографии Мошкин указывает, что все трое выборных от рабочих после окончания забастовки были высланы в Свияжск для работы на пароходах. Но тут же рассказывает о своей дальнейшей революционно-пропагандистской работе на заводе, о распространении запрещенной литературы, из-за чего за ним была установлена слежка и он перевелся в Рузаевку помощником машиниста. Однако в марте 1905 г. он был уволен «за случайно разбитый воинский груз», и вновь вернулся в Алатырь в мастерские. Некоторые данные в этой автобиографии сомнительные. Как в один месяц могло уложиться столько событий: ссылка, возвращение в Алатырь, работа в Рузаевке и снова Алатырь? Кроме того, не так-то просто «сосланному» за участие в забастовке в мастерских опять устроиться туда же, да еще после того как за этим «сосланным» установлен «негласный надзор». Как объяснить эти противоречия? Автобиография писалась много лет спустя после описываемых событий. Их хронологическая последовательность могла быть нарушена в памяти автора. Это и повлекло такое нагромождение событий за столь короткий период.

Официальные документы сообщают другие факты относительно этой части биографии П. Н. Мошкина. В уже цитируемом дознании В. Л. Кострицына относительно «подстрекателя Мошкина» сообщается, что после февральской забастовки в мастерских он «к работе с тех пор не приступал, числился якобы больным, а перед забастовкой (июльской — А. Д. и В. Д.) выписался дня за два». Отсюда следует, что Мошкин никуда не высылался и из мастерских не увольнялся. После февральских событий из протокола допроса монтера Алатырских железнодорожных мастерских Ф. П. Бондаря, составленного 9 марта 1905 г., также следует, что Мошкин находился в это время в Алатыре и занимался агитацией за новую забастовку. Он пишет и расклеивает листовки. По поводу обнаруженной листовки Бондарь высказывает соображение, что «писали ее Павел Мошкин, Касаткин, Григорьев, Рыбин и другие, и наклеивал ее Павел Мошкин».

В июльские дни 1905 г. Павел Мошкин был одним из активных участников забастовки. В выступлениях перед рабочими и жителями города он настаивал на более решительных действиях, призывал не бояться закрытия мастерских, организовал кампанию за отстранение начальника мастерских К. Л. Брунзеля.

Выступая вечером 7 июля на собрании рабочих за городом, Павел Мошкин «говорил мастеровым о необходимости прекратить войну и о том, что нужно подбить машинистов к забастовке целью прекратить движение, а если мастерские запрут, то не допускать выкатывать из мастерских ремонтируемых там паровозов для ремонта их в других мастерских».

Павел Мошкин был назван в числе «агитаторов и вообще имеющих вредное влияние на народ» Алатыря в декабре 1905 г. в донесении ротмистра Любимова И. В. начальнику жандармского управления.

После поражения декабрьской забастовки П. Мошкин скрылся из Алатыря, так как начались аресты активных участников этих событий.

В автобиографии Мошкин рассказывает, что комитет эсеров в начале 1906 г. вынес смертный приговор начальнику Алатырского отделения Московского жандармского полицейского управления железных дорог подполковнику В. Л. Кострицыну, трем унтер-офицерам, начальнику станции и депо. 3 февраля Мошкин стрелял в начальника станции, однако неудачно. В ночь с 4 на 5 февраля он убил помощника начальника мастерских Бабенко, жандарма Стригина и ранил сторожа. В ту же ночь террорист был арестован и отправлен в тюрьму. Товарищи по борьбе и, в первую очередь,

И. И. Касаткин пытались освободить его. Однако организовать побег не удалось. После попытки освобождения Мошкина переправили в губернскую тюрьму в Симбирск. Ему грозила смертная казнь. Но за несколько дней до начала военного суда революционер В. Кротов помог ему бежать из губернской тюрьмы. Это было в ноябре 1906 г. А в 1907 г. его вновь арестовали на станции Свияжск по пути в Алатырь, куда он, по его словам, пробирался для выполнения приговора над Кострицыным. На этот раз он оказался в Казанской тюрьме и вскоре был приговорен военно-окружным судом к смертной казни, замененной позже бессрочной каторгой. И на сей раз он пытался бежать из тюрьмы, но неудачно.

Восемь лет и три месяца просидел он в самых строгих тюрьмах и вышел на свободу после февральской революции 1917 г.

В автобиографии П. Н. Мошкина описано то сложное состояние, которое он испытывал первое время после выхода из тюрьмы. Он был опьянен свободой. «Я несомненно был полуненормальным и мне не хотелось первое время ничем заниматься, плохо вникал в политическую жизнь,— писал он о себе,— но все же положение политкаторжанина меня обязывало к какой-либо работе и я был буквально втянут событиями в работу».

В период временного правительства Мошкин был назначен комиссаром Алатырского уезда. После Октябрьской революции Мошкин пересмотрел свою партийную принадлежность и в октябре 1918 г. стал членом РКП (б).

Позже он работал начальником линейной охраны железной дороги.

Умер Павел Николаевич Мошкин в 1937 году. Всю свою жизнь он отдал борьбе, в ней для него был весь смысл, в чем он черпал энергию.

Таким образом, рабочие Алатырских железнодорожных мастерских в 1905—1907 гг. были наиболее решительной и сплоченной частью пролетариата Чувашии, именно они шли в авангарде растущего рабочего движения, именно они наиболее активно участвовали в забастовочной борьбе грозного 1905 года. Это объяснялось тем, что рабочие мастерских представлял самую многочисленную и образованную часть пролетариат края. Так, если в середине 90-ых годов XIX века общая численность рабочих на территории современной Чувашии доходила до тысячи, то половину составляли рабочие Алатырские мастерских. К 1905 г. общая численность рабочих около 1,8 тыс. человек, из них треть—рабочие мастерских. По данным 1913 года общая численность составила 3,1 тысячи, из них болей трети (1,2 тыс.) было сосредоточено в Алатыре, и здесь, в свою очередь, в железнодорожных мастерских и депо более 600 человек. Кроме того, мастерские работали круглогодично, без перерывов, и здесь складывались кадры потомственного пролетариата. Железная дорога связывала их с Москвой, Казанью другими промышленными центрами. Главные на Московско-Казанской железной дороге Московские мастерские поставляли Алатырю кадровых рабочих. Значительным было здесь влияние местной интеллигенции, сказывалась близость культурных центров Казани и Симбирска.

Одно из жандармских донесений прямо называло лиц, пользующихся у рабочих г. Алатыря влиянием — адвокат В. Логинов, учитель Л. Логинов, врач Карташев, студент Новиков и др.

Однако завоевания рабочих в столь упорной борьбе были довольно скромными. Мы уже упоминали об отдельных уступках, на которые пошло правление железной дороги. Самым значительным достижением явилось сокращение на 1 час рабочего дня. Теперь он составлял 9 часов. Кое-что для улучшения быта рабочих и охраны их здоровья было сделано в последующие годы. Так, в 1910 г. была открыта железнодорожная больница, персонал которой состоял из 2 врачей, 2 фельдшеров 1 акушерки. Было открыто также начальное ремесленное училище для детей железнодорожников. И хотя контингент учеников был небольшим, слабой была материально-техническая база училища, тем не менее, создавались условия, как для повышения грамотности, так и для подготовки кадров потомственных рабочих в Алатырских железнодорожных мастерских.

Л. А. Тур шев
Слесарь мастерских и паровозоремонтного завода, Активный участник революционных событий

В то же время почти ничего не делалось по улучше-

нию технического оснащения мастерских, так как они признавались устаревшими и, с началом строительства новой линии Москва— Казань через Муром и Арзамас, их предполагалось закрыть, а вместо них построить новые мастерские в Муроме. Начавшаяся первая мировая война внесла свои коррективы. Алатырским мастерским пришлось продолжить работу в еще более напряженном ритме. Оборудование осталось старым, а объем работы возрос, т. к. общество Московско-Казанской железной дороги взяло на себя обязательства поставлять мясо, муку для нужд фронта. Кроме того, дорогой был создан санитарный поезд, совершающий регулярные поездки на фронт. В мастерских начался ремонт подвижного состава (паровозов и вагонов), искалеченного снарядами. Увеличилась доля крупного ремонта.

В 1917 г. Алатырские железнодорожные мастерские продолжали оставаться самым крупным промышленным предприятием Чувашии. Мощность паровых машин на них составляла около 100 л. с. Численность рабочих — до 600 человек. Объем выпускаемой продукции в денежном выражении равнялся 700 тысяч рублей.

Напряженность работы мастерских в годы мировой войны усугублялась и тем, что немало рабочих и служащих было призвано на действительную военную службу и отправлено, на фронты. Их заменили ученики и менее квалифицированные рабочие.

В Алатыре во время войны был расквартирован 160 запасный пехотный батальон, который готовил и отправлял новобранцев. В городе скапливались беженцы из западных областей, появились пленные. Все это усугубляло продовольственное положение в городе. Росли цены. Пуд ржаной муки стоил 24 рубля 40 коп., в то время как в предвоенные годы в Алатыре цена 1 пуда белого хлеба была равна 1 рублю 62 коп. Особенно страдали семьи солдат, лишившиеся основных кормильцев.

С фронта приходили неутешительные новости. Среди рабочих-железнодорожников продолжали вести агитацию революционеры всех мастей — большевики, меньшевики, эсеры. Обстановка накалилась после сообщения о февральских событиях в Петербурге, отречении Николая П. Последовали митинги, демонстрации. Была разгромлена тюрьма, сожжен полицейский архив. Были созданы органы двоевластия и в Алатыре — Временный исполнительный комитет городской Думы и Совет рабочих и солдатских депутатов. 22 марта 1917 года Алатырский Совет принял постановление о введении 8-часового рабочего дня на всех промышленных предприятиях города.

Рабочие Алатырских железнодорожных мастерских, как впрочем, и многие другие во всех уголках России, не оправившись от последствий первой мировой войны, оказались перед лицом еще больших испытаний. События 1917 г. и последовавшей за ними гражданской войны вовлекли и их в кровавый водоворот, перемешали, столкнули, поставили друг против друга.

В октябре 1917 г. рабочие мастерских приняли участие в забастовке железнодорожников. В ноябре вновь возникло предзабастовочное состояние, вызванное голодом в городе. Рабочие поддержали солдатские семьи, выделив на это часть своих скудных средств.

Октябрьские события в Петербурге не сразу нашли отклик в Алатыре. Местный Совет не спешил брать власть в свои руки, дожидаясь решения Учредительного собрания. Всероссийский исполком железнодорожного профсоюза (Виюкель) обратился к рабочим и мастеровым с просьбой поддержать Учредительное собрание вплоть до объявления забастовки. С другой стороны, созданная в Алатыре в декабре 1917 г. большевистская группа прилагала все усилия к захвату власти, подчинению рабочих своему влиянию. В условиях противостояния и внутренней борьбы прошел весь 1918 год. Эта борьба усилилась летом 1918г., когда выступил чехословацкий корпус и белочехи взяли Симбирск и Казань. Фронт гражданской войны подошел к Алатырю. Важность города как для белых, так в для красных определялась его местом на Московско-Казанской железной дороге. Большевики стремились сохранить его в своих руках, чтобы обеспечить переброс сил из центра для борьбы с белочехами. Их противники стремились овладеть им, чтобы отрезать действующие здесь отряды Красной Армии от тылов.

В это трудное для Советской власти время рабочими Алатырских железнодорожных мастерских был построен, оборудован и отправлен на фронт бронепоезд «Коммунар» № 4 (позже бронепоезд № 56). Один из старейших рабочих завода Б. С Толстое вспоминал впоследствии, как рабочие бронировали поезд, устанавливали на нем трехдюймовые орудия. Вести поезд на фронт добровольно вызвался один из лучших машинистов депо Алатырь Андрей Петрович Мыцков, погиб-

ший в боях за Казань в августе 1918 года. После подавления выступления белочехов бронепоезд воевал на Восточном фронте с Колчаком, а позже на Украине.

После поражения белочехов фронт военных действий отошел от Алатыря и больше не приближался к нему, однако тяготы кровопролитной, братоубийственной войны еще долго испытывало все его население. Следовавшие одна за другой мобилизации вырывали самых трудоспособных.

С целью агитации на борьбу с Колчаком в мае 1919 г. Алатырь посетил М. И. Калинин с агитпоездом ВЦИК «Октябрьская революция» 1 мая 1919 г. он выступил на привокзальной площади. На митинге присутствовали и рабочие Алатырских железнодорожных мастерских.

Фронт отступил и хотя гражданская война еще продолжалась, насущной становилась задача восстановления производства в железнодорожных мастерских.

III. ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ К ПАРОВОЗОРЕМОНТНОМУ ЗАВОДУ (1918—1929 гг.)

В июне 1918 г. Московско-Казанская железная дорога со всеми ее вспомогательными службами была национализирована. Алатырские железнодорожные мастерские были объявлены народным достоянием. Однако их дальнейшее существование усугублялось трудностями военного времени.

Тяжелым было производственное положение в мастерских, падала дисциплина и производительность труда. Если в 1917 г. мастерские и депо располагали 44 паровозами, то в 1918 г.— 38, а в 1919 г.— 28. Ежесуточно в 1917 году подавалось к поездам 12 паровозов, то в 1918 г.— 10, ав 1919 г.— 8. Ежемесячно из среднего ремонта в 1917 г. выходило 7 паровозов, в 1918 г.— 6, в 1919 г.— 5. Простой паровозов на среднем ремонте вырос с 44 в 1917 г. до 76 дней в 1918 г., а в капитальном ремонте—с 200 в 1917 г. до 300 дней в 1919 г. Обычные трудности военного времени осложнялись введенной в годы гражданской войны уравнительной оплатой труда, что вполне справедливо, вызывало недовольство квалифицированной части рабочих, привело к падению заинтересованности в результатах труда, а следовательно и к падению его производительности.

В эти трудные годы именно на Московско-Казанской железной дороге возникла, получила поддержку и распространение идея работы во «внеурочное время». В ночь на субботу 12 апреля 1919 г. рабочие депо Москва-Сортировочная остались на сверхурочную работу и отремонтировали 3 паровоза. Отсюда пошло название работ во внеурочное время — субботники. 10 мая 1919 г. на дороге состоялся первый массовый субботник. Участники этого субботника в главных паровозных мастерских дороги в Москве погрузили и отправили материалы для ремонта паровозов и вагонов в Алатырских железнодорожных мастерских. Этот факт стал позже широко известен благодаря работе В. И. Ленина «Великий почин».

Как бы ни относились мы сейчас к самой идее коммунистических субботников, мы не вправе зачеркивать подлинный энтузиазм рабочих, их стремление скорее выйти из разрухи, их желание помочь родному предприятию восстановить прежние мощности, выпускать больше продукции, лучше зарабатывать и жить лучше. Первый субботник в Алатыре состоялся летом 1919 г. Среди активных участников первого субботника были рабочие железнодорожных мастерских — П. С. Александров, Я. М. Аверкиев, А. М. Спиридонов, Л. А. Туршев и др. Объем работ, производимый во время субботников, зависел от количества участников. Но в любом случае эта работа была важна как в плане моральном, так и в материальном. Газета «Путь революции» от 19 ноября 1919 г. так писала о субботнике, состоявшемся 16 ноября: «В мастерских производилась следующая работа: очищен от снега железнодорожный путь, выкачены по нему в токарное отделение 8 пар вагонных колес для обточки, поднят на колеса один паровоз для вывода из ремонта, поднят паровоз и выведены из-под него скаты для ремонта. Выведен паровозный тендер из тендерной сборки. Исправлено два паровоза текущего ремонта».

Чтобы сделать субботники регулярными, на общем собрании рабочих мастерских 21 ноября 1919 г. была принята «Резолюция о субботниках». Та же газета «Путь революции» передает приподнятый дух собрания, а также витающую в его атмосфере идею международного братства и ми-

ровой пролетарской революции, настойчиво пропагандируемую в то время большевиками. Резолюция гласила: «Во имя профессиональной дисциплины мы, мастеровые и рабочие Алатырских мастерских и депо, решительно, смело, честно заявляем перед лицом многострадальной Советской республики, что каждый из нас сознательно и охотно идет и пойдет на призыв объединяющего нас органа Алатырского учпрофсоюза. Поэтому приветствуя субботники, мы никогда не позволим себе и другим идти в разрез с общероссийским и мировым пролетариатом в деле поддержки Советской власти в трудную минуту и проведения принципов равенства, свободы и братства.

Да здравствуют субботники, объединяющие нас мощной организацией производственных союзов!

Да здравствует всемирная революция!»

С 1920 года субботники здесь стали регулярными. Бывший комиссар депо и железнодорожных мастерских М. В. Морозов впоследствии вспоминал, что во время субботников рабочие мастерских расчищали территорию, ремонтировали здания, заготовляли дрова для отопления, ремонтировали паровозы. Вместе с рабочими трудились и специалисты. Так, инженер Базенко, человек преклонного возраста, лично обкатывал паровозы, которые выходил из ремонта.

В целом только в феврале на Алатырском участке железной дороги, в депо, мастерских трудилось 43.5 тыс. человек, включая и самих железнодорожников. Эта помощь помогла поднять производительность пруда, своевременно стали подаваться паровозы к поездам, сократилось время ремонта их. К концу 1920г. мастерским удалось, в основном, достичь показателей 1917г. К поездам вновь подавалось 12 паровозов. Количество вагонов, выходивших из среднего ремонта за месяц, увеличилось втрое по сравнению с 1917г. (326 вагонов в 1917 г., 1020 вагонов в 1920). Почти в 2 раза увеличилась поковка железа (841пуд в 1917г., 1514 пудов в 1920). Расширение производства повлекло увеличение количества работающих. В 1920 году коллектив мастерских насчитывал 1058 человек, в то время как в 1917г.— 563 чел. Тем самым создавались условия для (окончательного восстановления и дальнейшего развития производства.

Одним из организаторов восстановления мастерских был М. В. Морозов**.** Родился он в 1887 г. в с. Ичиксы Алатырского уезда Симбирской губернии. Очень рано начал свой трудовой путь ремонтный рабочим на железной дороге. Так же, как и многие его земляки, в поисках заработка оказался на Ленских приисках, участвовал в забастовке рабочих 1912г., лишился работы, вернулся в Алатырь. Позже работал в Екатеринославе, Москве, потом снова в Алатыре на железной дороге.

В начале первой мировой войны М. В. Морозов был мобилизован на Казанский пороховой завод, где он познакомился с социал-демократическими идеями и вступил в ряды большевистской партии, выполнял ряд ответственных заданий Казанского совета рабочих и солдатских депутатов.

В годы гражданской войны он был мобилизован и отправлен на фронт, в Чапаевскую дивизию, однако из-за болезни был откомандирован в политотдел запасной армии.

С 1920 по 1924 год М. В. Морозов являлся комиссаром Алатырского железнодорожного участка, куда входили и мастерские. Им было приложено немало усилий по восстановлению и налаживанию работы на вверенном ему участке. Позже он работал на освобожденной партийной и профсоюзной работе участка пути, комендантом депо, ревизором. Когда потребовались специалисты-железнодорожники, М. В. Морозов стал машинистом паровоза.

Более 35 лет отдал он железнодорожному транспорту. В 1955 г. ушел на пенсию, но продолжал заниматься общественной работой. За долгий и добросовестный труд в 1967 г. М. В. Морозов был награжден орденом Ленина.

С окончанием гражданской войны и началом мирного строительства перед коллективом Алатырских мастерских встали новые задачи — увеличить объем выпускаемой продукции и резко повысить качество ремонта паровозов и вагонов. Еще до первой мировой войны с началом строительства и постепенного ввода в действие Муромских мастерских в Алатырских мастерских производился только средний и специальный ремонт паровозов, а также текущий и периодический ремонт вагонов. Именно эти виды ремонта оставались основными для мастерских на протяжении почти двух десятков лет. Однако расширение объема и улучшение качества ремонта требовало развития материально-технической базы, тем более, что в предреволюционные годы сгорели 2. деревянных корпуса сборочных цехов мастерских, каждый на 9 стойл. С открытия мастерских не

менялось оборудование. Его изношенность доходила до 50%.

Еще в 1918—1919 гг. было построено новое деревянное здание на 3 канавы для ремонта тендеров. В дальнейшем в 20-ые годы производство расширялось. В 1926 году было построено новое каменное здание сборочного цеха, в 1927 г.— новое здание тендерного, а в 1928 — колесного цехов. В это же время была построена специальная центральная кладовая. Росла и энергетическая оснащенность производства. В 1926 г. по сравнению с 1913 г. мощность электромоторов выросла с 25 до 65 кВт, а выработка электроэнергии с 136 до 322 тыс. кВт/час.

Наличие квалифицированной рабочей силы при хорошей организации труда позволяло даже на старом оборудовании добиваться повышения его производительности. Для более успешного проведения среднего ремонта паровозов были введены графики работы на среднем ремонте с разбивкой всей рабочей силы на 35 отдельных специализированных бригад. Этот метод работы подтянул отстающие бригады, повысил дисциплину труда, способствовал росту его производительности. Все это позволило, начиная с 1923 г., добиться перелома в работе мастерских. «Трудовая газета» от 7 ноября 1927 г. сообщала следующее о результатах работы Алатырских железнодорожных мастерских: «Вместо обычных 4—5 паровозов среднего ремонта в месяц в 1923 г. выпуск постепенно увеличивается, дойдя до 15 единиц среднего ремонта в паровозном цехе и до 75 единиц в месяц периодического трехгодичного ремонта товарных и 15 пассажирских вагонов при 250 вагонах текущего ремонта в вагонном цехе». Однако мастерские пока не справлялись с основными плановыми заданиями, что видно из следующей таблицы 1.

СРЕДНИЙ РЕМОНТ ПАРОВОЗОВ Таблица 1

Годы	Задание	Выполнение	В % к плану
1925—26	111	109	98,2%
1926—27	171	162	95%
1927—28	172	151	88%
1928—29 (6 мес.)	78	66	84,6 %

Показатели простоя паровозов в среднем ремонте тоже улучшились. Если в 1923 г. простой составлял 35 дней, то в 1927—1928 гг.—28,6 дня, а в 1928—29 гг.—24,9 дня. Однако это было выше заданного показателя, который равнялся 21 дню. Снизились затраты рабочей силы на ремонт одного паровоза за этот же период с.7000 до 4500 человеко-часов. Этот показатель по заданию должен был составлять 4100 человеко-часов. Хотя с введением работ по графику и созданием специализированных бригад показатели ремонта вагонов тоже улучшились, но и они были ниже заданных НКПС. Так, хотя простой товарных вагонов в ремонте сократился с 12 дней в 1926—27 г. до 6 дней в 1927—28 г., а затраты на ремонт одного вагона с 300 до 200 человеко-часов, задания по ремонту вагонов оказались недовыполненными в 1927—28 г. на 2,4 %, а в 1928—1929 гг. на 22,1 %.

Основные причины невыполнения плановых заданий были в слабости материально-технической базы мастерских. Это неоднократно подчеркивалось всеми комиссиями, проверяющими мастерские, но совершенно не учитывалось при определении им заданий и выделении средств на ремонт, строительство или реконструкцию. Так, в конце 20-ых годов кроме среднего ремонта паровозов мастерские производили еще и случайный. Резко увеличился объем котельных работ: выемка и ковка жаровых и дымогарных труб, массовая смена связей и ковка заплат. Эти работы требовали значительного количества металла и энергетических ресурсов, которых постоянно не хватало.

Мастерские нерегулярно снабжались материалами и запасными частями: Ремонт вагонов попрежнему производился под открытым небом, что очень затрудняло работы с наступлением холодов. Мастерским необходима была реконструкция. Много надежд коллектив возлагал на изменение своего статуса, преобразования в паровозоремонтный завод.

IV. ПАРОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД В 1929—1941 гг.

Новым этапом в истории старейшего предприятия республики стало преобразование в ноябре 1929 г. участковых железнодорожных мастерских в самостоятельное предприятие — Алатырский паровозоремонтный завод. С 1929 по 1937 г. завод носил им. Рудзутака.

Ян Эрнестович Рудзутак (1887—1938) —происходил из латышской крестьянской семьи, был профессиональным революционером, активным участником Октябрьских событий в Москве в 1917 г., близок к В. И. Ленину, являлся одним из стойких и последовательных бойцов «Ленинской гвардии». После октября 1917 г. находился на многих ответственных государственных постах. С октября 1924 года по 1930 г. Рудзутак — народный комиссар путей сообщения. Потом он становится заместителем Председателя Совнаркома и остается на этом посту до 1937 г. В мае 1937 г. Я. Э. Рудзутак был арестован. Обвинение, предъявленное ему, может показаться странным, но оно было обычным для того времени, шаблонным: «шпионаж в пользу Германии». В течение года его держали в тюрьме. Не было ни суда, ни следствия, никто не требовал объяснений, не было очных ставок. «Вины» своей Я. Э. Рудзутак не признал, все обвинения решительно отвергал, сломить его не удалось. 29 июля 1938 г. он был расстрелян. Это была еще одна жертва того бесчеловечного тоталитарного режима, который установился в нашей стране.

Что же из себя представлял Алатырский паровозоремонтный завод в 30-ые годы?

Как мы уже отмечали, в восстановительный .период Алатырские железнодорожные мастерские не подвергались значительной реконструкции. Были построены новые здания вместо сгоревших и пришедших в негодность. В 1929 г. начала действовать своя электростанция. Однако станочный парк оставался полностью дореволюционным. Капитальные вложения были настолько - незначительны, что их едва хватало на покрытие амортизационного износа. Завод представлял скорее сумму мастерских под одним административным управлением, а не современное индустриальное предприятие. Технологический процесс ремонта паровозов не был связан ни расположением цехов, ни станков. Ряд работ, таких, как котельные, трубные и вагонные, проводились под открытым небом. Вагонное отделение так и не было построено. Сейчас уже было нерентабельно заниматься этим, так как Наркомат путей сообщения закрывал вагонное отделение в 1931 г. Однако с увеличением количества ремонтируемых дымогарных и жаровых труб, передаваемых на Алатырский завод с Муромского из-за его перегруженности, вставала настоятельная необходимость в создании специального трубного цеха. Самая трудоемкая часть производственного процесса — внутризаводская транспортировка — была почти полностью не механизирована, крановое хозяйство отсутствовало. Станочное оборудование было морально и физически изношенным. Из 66 станков 23 были установлены в 1893 г., 10 станков служили с 1910 года. В целом же годность станков в середине 30-ых годов была следующей:

0% годности — 35 станков

10 % годности — 17 станков

15 % годности — 11 станков

более высокий % — 1—2 станка

Конечно, это не могло не отражаться на их работе. Они требовали постоянного ремонта. Простои станков из-за ремонта в среднем составляли около 25 час. на 1 станок в месяц. Кроме того, не хватало электроэнергии, поэтому даже отремонтированные станки работали не в полную мощность.

Построенная в 1929 г. заводская электростанция с самого начала не удовлетворяла потребности завода в электроэнергии, кроме того, она еще обслуживала депо и дома рабочих. Четыре динамомашины электростанции вырабатывали 300 кВт, а только заводу требовалось не менее 470 кВт, плюс 50 кВт для депо и освещения жилых домов.

Недостаточными были мощности компрессорной станции. Из 2 компрессоров один был очень старым. В целом же они давали 8 куб. м воздуха в минуту, а потребности в нем для полного ис-

пользования пневматического инструмента по нормам равнялись 20 куб. м в минуту.

Так же обстояло дело со снабжением кислородом. Среднемесячное использование его составляло около 450 куб. м, в то время как по нормам только на 1 паровоз среднего ремонта требовалось не менее 190 куб. м кислорода.

Завод крайне нерегулярно снабжался материалами и запасными частями. Так, по данным за 1929/30 г., что впрочем, типично и для последующих лет, заявки завода на важнейшие материалы выполнялись следующим образом (см. таблицу 2):

Таблица 2

% выполнения к заявке завода	Материалы
Паровозные бандажи	62
Тендерные бандажи	76
Бегунковые бандажи	78
Железо сортовое	66
Сталь инструментальная	59
Трубы дымогарные	70
Трубы жаровые	21,4

Оборудование основного производственного цеха — сборочного состояло из 5 ремонтных стойл, что давало при 23 рабочих днях в месяц 115 стойлодней. Среднемесячное количество паровозов, выпускаемых из среднего ремонта, зависело от среднего простоя паровоза в ремонте.

Этот показатель в 30-ые годы не был постоянным. Он менялся в зависимости от характера ремонта. В целом показатели простоя в указанный период были следующие (см. таблицу 3):

Таблицы 3

Годы	План	Факт
1933	8	10,2
1934	8	12,3
1935	9	12,95
1936	9	14,7
1937	9	15,7

При этом надо иметь в виду, что это средние показатели ремонта паровозов, для обточки или случайного ремонта они были значительно меньше.

Если в первые годы существования завода более 50% ремонта падало на обточку и случайный ремонт, с 1936 года ситуация меняется. По приказу Наркомата завод начинает осваивать более сложные виды ремонта, что приводит к среднему увеличению простоя паровозов в ремонте, что нашло отражение в вышеприведенной таблице. По внутризаводским расчетам, учитывая характер ремонта и возможности сборочного цеха, в середине 30-ых годов реальная среднемесячная производительность завода равнялась 19—20 паровозам. Однако наркомат требовал 21 паровоз. Все это приводило к тому, что завод из года в год не справлялся с плановыми заданиями (см. таблицу 4).

Таблица 4

Годы	План	Факт	% к плану
1930	252		
1931	324	292	90,0
1932	360	295	82,3
1933	360	289	80,3
1934	258	225	87,2
1935	240	217	90,4
1936	250	223	89,2
1937	240	217	90,4
1938	240	230	95,4
1939	200	185	92,5
1940	180	162	90,0

С другой стороны, росли затраты рабочей силы на ремонт, особенно с усложнением его характера, увеличением объема (с 1934 г. см. таблицу 5).

Таблицы 5

Годы	Расход человеко/часов на единицу ремонта
1932	3720
1933	3360
1934	4541
1935	4935
1936	4535

Внутризаводские затраты превышали задания НКПС. Так, на 1936 г. они были определены в объеме 3920 чел/час, на одну единицу среднего ремонта. Утвержденные НКПС затраты были в то же время ниже по сравнению с другими паровозоремонтными заводами, они исчислялись в зависимости от уровня технической вооруженности производства и составляли по другим аналогичным заводам от 4300 до 4800 чел/час. По своим техническим данным Алатырский паровозоремонтный завод значительно уступал другим, из года в год не укладывался в плановые нормы затрат, тем не менее для него Наркоматом устанавливались довольно низкие показатели затрат.

Другим хронически больным вопросом для завода был низкие расчетные цены на ремонт паровозов, в то время кал себестоимость ремонта постоянно увеличивалась (см.таблицу 6)

Таблицы

Себестоимость среднего ремонта паровоза (в руб.)

Годы	
1932	13436
1933	14238
1934	18256
1935	19938

1936	20000

Резкое повышение себестоимости ремонта с 1934 г. было связано с переходом с этого года к более сложному ремонту. С повышением с апреля 1936 г. цен на промышленные материалы Наркомат изменил плановые задания по себестоимости. Теперь она должна была составлять 22 тыс. рублей, что было опять значительно ниже, чем по другим заводам, например по Муромскому, который был оснащен более совершенным оборудованием, имел более высокую производительность труда, выполнял ремонт того же характера, но установленный показатель себестоимости у него равнялся 28300 рублей.

Выполнение плановых заданий по ремонту паровозов требовало немедленной реконструкции завода, так как производственная деятельность замедлялась, выпуск продукции падал, росла ее себестоимость. Это грозило консервацией производства, которая бы привела к потере высококвалифицированных кадров. Тем более, что Алатырский паровозоремонтный завод был в то время единственным предприятием машиностроительной отрасли в Чувашской Республике, оказывал значительную помощь в ремонте сельскохозяйственной техники, помогал готовить кадры для растущих предприятий, особенно для Канашского вагоноремонтного завода.

Коллектив завода и руководство Чувашской Республики неоднократно ставили перед Наркоматом путей сообщения вопрос о реконструкции завода.

В 1931 году завод обследовала особая комиссия НКПС «в целях реконструкции, расширения и установления нормального для завода промышленного здания». Комиссия констатировала факт изношенности оборудования, отсутствия механизации транспортировки и подъема ремонтируемых паровозов.

В то же время отметила наличие «исключительно хороших» кадров рабочих, 38% имели высокую квалификацию – 6 - 8 разряды. Однако ее общие выводы не удовлетворили коллектив завода. В заключении комиссии было сказано, что возможности расширения завода очень ограничены. С одной стороны находилась станция, с другой — насыпь и овраг. Требовались иные варианты расширения производственных площадей, которые было обещано проработать в наркомате. Однако в список предприятий, подлежащих реконструкции во второй пятилетке, Алатырский паровозоремонтный завод не попал. Дело, вероятно, в том, что уже тогда был взят курс на строительство промышленных гигантов, на увеличение числа новостроек. Именно они поглощали все средства, отрываемые страной у сельского хозяйства, здравоохранения, образования, культуры, а также и те, что с помощью многочисленных займов изымались у всего населения. Реконструкция таких старых и небольших предприятий, каким был Алатырский завод, была делом невыигрышным, поэтому постоянно откладывалась на более позднее время.

В 1933 г. руководство Чувашской Республики вновь вышло с ходатайством в НКПС о реконструкции завода. В ответ на это, начиная с 1935 г., на завод начало поступать кое-какое новое оборудование, были механизированы отдельные производственные процессы. Но все это делалось без всякого плана, вне общей реконструкции, поэтому положения не исправляло и на показателях производства почти не отражалось.

В то же время НКПС не ставил вопрос о свертывании производства, наоборот, увеличивал производственные задания, что объяснялось ростом роли транспорта в условиях всеобщей индустриализации. Рос объем среднего ремонта, так как на соседних станциях Казанской железной дороги — Сасово, Рузаевка, Юдино, Муром, Сергач— не производился подобный ремонт, там не было такого оборудования, как в Алатыре. Начиная с 1934 года, на завод начали постучать паровозы новых серий, которые ранее не ремонтировались здесь. Многосерийность значительно усложняла работу, особенно при слабой технической базе, устарелом оборудовании.

Настаивая на реконструкции Алатырского паровозоремонтного завода, Госплан Чувашской АССР в качестве аргумента приводил также строительство Канашского вагоноремонтного завода, расположенного в 80 км от Алатыря, так что отремонтированные паровозы могли бы доставлять отремонтированные вагоны попутно, что было бы экономически выгодно. Отмечалась также опасность потери высококвалифицированной рабочей силы, так как большинство рабочих завода

были местными, работали на нем давно, имели частные дома, поэтому даже при свертывании производства не поехали бы в другие места. Для реконструкции имелись и кадры, и местные стройматериалы, не требовалось много жилья. Добиваясь включения реконструкции в план третей пятилетки, завод предлагал следующую программу реконструкции. Необходимо было построить вновь помещение на 3 канавы для разборки и монтирования паровозов, для раздаточного, инструментального и деревообделочного производств, построить отдельный чугуно - и меднолитейных цех. Увеличить растопочное депо, обмывочные и окрасочные стойла. Значительно расширить электростанцию. Установить новое оборудование, механизировать транспортировку и подъем паровозов. В плане решения социально-культурных проблем завод планировал строительство санитарно гигиенического комбината, детского сада, красного уголка. Для ликвидации текучести кадров — главного бича любого производства — планировалось построить 5 жилых домов по 8 квартир. Кроме того, капитально отремонтировать старые здания и оборудование, водопроводные и отопительные сети. Однако, как и в первый раз, дело с места не сдвинулось, в годы предвоенной пятилетки этим планам не суждено было осуществиться. Таким образом, до войны завод не подвергся серьезной реконструкции.

Положение завода кроме всего прочего осложнялось неясностью вопроса о его подчиненности. С момента образования завод входил в объединение паровозоремонтных заводов. Потом он был переподчинен V эксплуатационному участку Московско-Казанской железной дороги. Затем новое переподчинение — тресту паровозоремонтных заводов и паровозной службе дороги. При этом материальное снабжение осуществлял трест, а заказы на ремонт — паровозная служба. Получалось, что дорога давала только работу, но не заботилась ни о техническом перевооружении завода, ни об обеспечении его материалами ни о социально-культурной сфере рабочего коллектива. В связи с этим возникало немало неувязок между плановыми заданиями и материальным обеспечением их. Нередко была путаница и в самих заданиях и измерителях производственной деятельности, что объективно создавало условия для всевозможных махинаций с отчетностью.

Повышение роли транспорта в условиях индустриализации приводило к постоянному увеличению и усложнению производственных заданий, определяемых НКПС Алатырскому паровозоремонтному заводу в 30-ые годы. При отсталой материально-технической базе производства, медленных темпах реконструкции завода обеспечение роста производства достигалось за счет внедрения новых методов работы, лучшей организации труда, повышения творческой активности и инициативы рабочих, развития соревнования. Тем более, что завод располагал квалифицированной рабочей силой. По этому показателю он не уступал другим предприятиям дороги, в том числе и Муромскому заводу, «особенно по ручным работам», подчеркивалось в одном из заключений комиссии ЦК железнодорожников. Численность рабочих в 30-ые годы мало менялась. Так, в 1930 г. коллектив завода насчитывал 1475 человек, из них рабочих 1293 (84%), служащих 182 (16%). Это соотношение с небольшими изменениями в сторону общего уменьшения рабочих сохранялось и в последующие годы.

Одной из интересных форм рационализации производства, к освоению которой Алатырский завод приступил в начале 30-ых годов, была «японизация». Смысл ее заключался в освоении методов работы японских паровозоремонтных заводов, показатели которых в то время были одними из лучших в мире. С этой целью Советское правительство пригласило группу японских специалистов. 3 сентября 1930 года был издан приказ НКПС о распространении японских методов ремонта подвижного состава, где «японизация» рассматривалась как последнее слово в рационализации производства. По примеру Муромского завода коллектив Алатырского паровозоремонтного также высказался за внедрение японского метода. Однако слабое знакомство с содержанием нового почина, механизмом его реализации не позволили сразу же развернуть работу по его освоению. Сверху же требовали немедленной отдачи и немедленных результатов. Поэтому комиссия Чувашского обкома ВКП(б) и ЦК Союза железнодорожников, которая проверяла работу завода в ноябре 1930 г., констатировала, что японский метод «полностью не был реализован на практике». А ответственность за это была возложена на «оппортунистическое руководство» завода. Резолюция по докладу комиссии гласила: «Главный инженер Максимов скрыто противодействовал введению в структуре управления заграничного опыта «японизации», осуществлению принципа единоначалия». Словом, техническая интеллигенция занимала «вредительские позиции». Так было проще объяснить любой просчет в работе. В последующие годы усилия коллектива были направлены на «японизацию». Для внедрения ее в производство в июне 1931 года в Алатырь приехала

группа японских специалистов и руководителей дороги. Они изучили производство на месте, определили его- возможности, разработали систему мероприятий по переходу к «японизации». С августа 1931 г. завод перешел на освоение новых методов работы Страницы заводской многотиражки «Рудзутаковец» запестрили новыми словами и терминами, но наиболее распространенным 1931 г. стало слово «японизация».

Через газету к рабочим завода обратился японский инженер К. Баба, который рассказал о работе японских ремонтных заводов об опыте внедрения японских методов на Московско-Казанской железной дороге, в депо Москва-Сортировочная. В статье были изложены и основные принципы «японизации» — работа строго по графику и обеспечение ее организации со стороны руководства. Им же был разработан оптимальный график ремонта паровозов. Предварительные расчеты, проведенные К. Баба, показывали, что при такой работе завод может давать 31 паровоз ежемесячно. При работе по японски — «скоро и хорошо» процент «больных» паровозов сокращался до 20—23 %, средние простои в ремонте на 50%, что дало бы экономию в 50 млн. рублей. Японский инженер отмечал, что кадры достаточно квалифицированы, позволяет и оборудование, нужна лишь хорошая организация труда. Однако обеспечить ее при слабой материальной заинтересованности как рабочих, так и администрации завода было очень трудно. Поэтому план августа не был выполнен, вместо 31 завод отремонтировал только 25 паровозов.

Причины срыва плана были как в отсутствии баббита и проволоки для сварки, так и в срыве самого графика из-за недостаточной работы администрации по организации производственного процесса. Так, в нарушение графика значительно расширили поле работы за счет недоделанных в июле 6 паровозов и 2 дополнительных, кроме того поставили и положенные по графику, получилось 13 паровозов одновременно. Оборудования и рабочей силы не хватало для их ремонта, произошел разброс сил и срыв графика работ. Анализируя другие просчеты в организации труда, инженер Дубровицкий писал в «Рудзутаковце» в августе 1931 г. о плохой работе инспекторов и описчиков ремонтных работ: «Паровоз Ч-н 616 поставлен в ремонт 9.VIII в 12 часов, а 10.VIII. в 15 час, когда на совещании спросили монтеров: «Где детали и каков объем работ?», они ответили: «Описи ремонта не получены». Японским специалистам, участвующим в эксперименте, было трудно понять, как это по истечении целых суток, не только не начат ремонт, но даже неизвестно, что и как предстоит сделать? Они удивлялись отсутствию экономии дорогого сырья, что слесари не собирают баббитную стружку, что рабочие за каждой деталью ходят на склад, что многое в работе завода пущено на самотек. Поэтому программа августа сорвана. К сожалению, такие и аналогичные недостатки наблюдаются на многих наших предприятиях и сегодня.

Программа на сентябрь была взята еще более напряженная —36 паровозов. Были уточнены графики ремонта. Сентябрьская программа выпуска паровозов из ремонта была продумана лучше (см. таблицу 7).

Таблица 7

Серия	Ж№ паровозов	Постановка на ремонт	Сдача	Род ремонта: П—подъемка О—обточка Х—4 класс
Э к	41	28	3	П
Ч-н	337	30	3	О
Ч-н	412	3	8	Х

На административно-техническом совещании завода были приняты предложения японских специалистов и рабочих-рационализаторов по совершенствованию графика. Общий фронт работ не должен был превышать 5 паровозов. Ставить на ремонт следовало с утра. При постановке двух паровозов в один день один ставить утром, другой после обеда. Детали заготовлять и протирать заранее. Выделять специального человека для заготовки запчастей, учета наличия и выполнения

заказов по их изготовлению. При разборке паровоза детали раскладывать по порядку и клеймить. Определять специальные задания отдельным рабочим.

Однако и в сентябре заводу не удалось вписаться в «японский график». Было отремонтировано лишь 24 паровоза, тем не менее программа октября была вновь ориентирована на рекордную цифру — 35 паровозов. В течение года завод пытался внедрить «японизацию» и благодаря ей выйти на выполнение плановых заданий. В отдельные месяцы это удавалось, но полного перелома во всей работе только за счет внедрения «японских графиков» достичь не удалось. В провале «японизации» опять было обвинено оппортунистическое руководство завода, несмотря на то, что оно было полностью заменено в 1930 году. По неизвестным причинам высшие специалисты очень быстро «перерождались», становились оппортунистами, стоило им только возглавить завод. В то же время тот факт, что завод не укомплектован инженерно-техническими работниками, способными организовать производство, оставался без внимания. В начале 30-ых годов на 1000 рабочих завода приходилось всего 4 инженера вместо 22 и 17 техников вместо 70 по штату. Этого было крайне недостаточно, тем более для организации производства по японскому методу. Нехватка инженерно-технических работников сказывалась и в последующие годы.

Одновременно с «японизацией» на предприятиях железных дорог была сделана попытка введения хозрасчета. Алатырский паровозоремонтный был объявлен хозрасчетным с момента его реорганизации из железнодорожных мастерских, т. е. с ноября 1929 г. Однако подход к хозрасчету со стороны НКПС был чисто формальным. Объявив «завод на полном хозрасчете», ему не выделили оборотных средств, не оформили договорных отношений дороги с заводом. е. хозрасчет остался на словах. И хотя о нем много говорили и писали в те годы, практической отдачи от такого хозрасчета не было и быть не могло.

В поисках путей увеличения объема производства, повышения производительности труда на заводе неоднократно менялись технические нормы и технологический процесс, реорганизовывалась производственная и управленческая структура предприятия. Особенно значительной была перестройка 1936 г.

Согласно приказу наркома путей сообщения Л. М. Кагановича «О новых технических нормах и новом технологическом процессе при ремонте паровозов на заводах» на Алатырском заводе технологический процесс был преобразован на следующей основе: 1) вместо смешанных бригад создавались специализированные — разборочные, сборочные, монтажные; 2) вместо действующей системы ручной пригонки частей паровоза возвращаемых на тот же паровоз, вводилась взаимозаменяемость частей, что сокращало сроки простоя, для реализации данного подхода все детали должны были обрабатываться по определенным размерам; 3) обработка деталей не по конструктивным чертежам, а по рабочим, где указаны допуски отклонений от номинала.

Были разукрупнены цеха. Ранее в целях концентрации производства они были объединены в два больших: сборочный где работало 600 человек, и заготовительный, где работало 360 человек. Теперь каждый из цехов был разделен на 5 специализированных производств. Из сборочного цеха выделились:

1) механосборочный, включающий в себя 7 комбинат (специализированных бригад) - разборочный (44 чел. арматурный (29 чел.), паровой машины (49 чел.), экипажный (31 чел.), автоматный (14 чел.), токарно-сборочный (113 чел.) монтажный (53 чел.).

2) котельный цех— 103 чел.

3) тендерный цех — 61 чел.

4) сварочный цех — 60 чел.

5)утилизационно-хозяйственный цех — 57 чел.

Заготовительный цех был поделен также на 5 цехов:

1) токарно-механический — 65 чел.

2) котельный — 80 чел.

3) колесный — 92 чел.

4) инструментальный — 55 чел.

5) меднолитейный —14 чел.

Механо-сборочный и котельный цеха возглавляли начальники цехов, во главе других стояли мастера, подчиненные прямо техническому директору без липших промежуточных звеней.

Были также организованы отделы общезаводского значения: техническое бюро, оперативно-производственное бюро, ОТК.

Кроме организационных преобразований проводилась перестройка инструментального хозяйства, станкового парка, перераспределение капитальных вложений. Планировалось вновь обратиться к хозрасчету, теперь отдельных; цехов и бригад, т. к. каждый мастер получал свой заказ-наряд, а для учета проделанной работы вводились специальные счетные работники.

Однако новые нормы внедрялись трудно, мешала слабая материально-техническая база, срывы поставок, текучесть кадров. Заводская многотиражка «Рудзутаковец» 5 августа

1936 г. писала, что настоящим бичом для завода является отсутствие «хорошего измерительного инструмента, измеряют палочкой или прутиком», отсюда качество работ оставляло желать лучшего.

В целом план 1936 г. завод выполнил только на 89,2%. Железнодорожный транспорт недополучил 27 паровозов. Аналогичным было положение и на других заводах. Из 32 паровозоремонтных заводов только 4 выполнили план 1936 г. А этот год был особый, он был объявлен «сталинским годом» на транспорте. Его провал повлек усиление, внимания НКПС к каждому заводу. Особым приказом нарком Каганович обязал все заводы выполнить план 1937г. на 100%. Он лично утверждал программу ремонта по кварталам, которая доводилась до заводов и за которую они поквартально отчитывались.

За I квартал 1937г. вместо плановых 57 паровозов завод выпустил из ремонта только 53 и занял лишь 25 место из 32. План 1937 г. был выполнен на 90,4%. В приказе НКПС от 11 августа 1938 г. «О работе Казанской железной дороги» отмечалась неудовлетворительная работа Алатырского и Муромского заводов, а также низкое состояние производственной дисциплины.

Усиление борьбы за дисциплину производства в предвоенные годы стало одним из путей повышения производительности труда. Постановление СНК, ЦК ВКЦ(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 г. «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбы с злоупотреблениями в этом деле» вводило судебную ответственность за прогулы, неявки на работу. Особый приказ НКПС от 15 января 1939 г. «О работе паровозоремонтных заводов НКПС» детализировал постановление, уточняя задачи конкретных заводов, подводя итоги выполнения плана 1938 г. Алатырский завод в 1938 г. работал лучше, чем в предыдущем. Однако план ремонта паровозов выполнен только на 95,4%. В целом только 6 заводов из 32 справились с годовой программой ремонта.

В приказе отмечалась слабая работа Алатырского завода по выполнению указа о трудовой дисциплине. Так, за 10 дней 1939 г. прогуляло 39 человек, а уволено лишь 11, во 2 и 3 сменах отсутствуют табельщики, следовательно, нет учета явки на работу. «За непринятие мер к прогульщикам и разгильдяям, игнорирование законов и отсутствие учета явки на работу», начальник завода Н. Н. Соколов и начальник колесного цеха Феодоритов были сняты с работы, уволены мастера Есин и Летин. Материалы на некоторых из них были переданы в следственные органы. С этого времени причиной срыва производственных заданий стала рассматриваться исключительно низкая трудовая дисциплина. За I квартал 1940 г. с завода за прогулы было уволено 120 человек. Руководство завода постоянно упрекалось в покрывательстве «прогульщикам и разгильдяям». В то, же время не учитывался тот факт, что заводу приходилось работать в условиях большой текучести кадров. В 30-ые годы она составляла до 50% от общего количества рабочей силы. Так в 1934 г. уволилось 748 чел., в 1935 г.—559 чел., к 1936 - 579 чел., за 7 месяцев 1937 г. 416 человек. В основном это были чернорабочие, набирающиеся на соседних с Алатырем колхозов. В сентябре-октябре они приходили на завод, а в апреле-мае, с началом весенних работ, уходили. Чтобы закрепить этих рабочих, а также прибывающих из других мест, заводу нужна была жилая площадь. К 1937 году завод имел всего 2 жилых дома на 12 квартир. Администрация завода постоянно ставила перед вышестоящим руководством вопрос о выделении средств на жилищное строительство, но получало отказ с одной и той же мотивацией — в Алатыре много частных квартир. И если это можно было

принять в конце 20-ых годов, когда квартира стоила 10—15 рублей в месяц, то в 30-ые годы с ростом населения города плата за квартиру возросла до 40—50 рублей и стала составлять чуть ли не 50% зарплаты малоквалифицированных рабочих. При таких условиях удержать эту рабочую силу не представлялось возможным. Трудно было организовать этих сезонных рабочих, у которых отсутствовали рабочие традиции, не было заинтересованности в успешной работе завода, которые чувствовали себя временными, а отсюда и соответствующее отношение их к работе.

В предвоенные годы Алатырский паровозоремонтный завод в основном специализировался на ремонте паровозов старых серий, необходимых стране для максимального использования старой материально-технической базы. Эти паровозы не имели, как правило, норм гостов, альбомов чертежей. А это требовало от ремонтников особых навыков в работе, применения новой техники и технической культуры. Достигать же высокой техники ремонта на устарелом, изношенном оборудовании было очень трудно. Большие трудности возникали из-за отсутствия заводской лаборатории, так как на завод поступало много материалов и запасных частей, не соответствующих требованиям. С помощью «прутика и палочки» обеспечить контроль было невозможно. Строительство собственной заводской лаборатории становилось одним из насущных требований времени. Однако в плане строительства новых цехов и других заводских помещений, значительной реконструкции завода, оснащения его новым оборудованием в предвоенные годы сделано было очень мало. Конечно, это не означает, что производство стояло на месте. Как мы уже показывали выше, оно росло, увеличивался объем выпускаемой продукции, завод осваивал ремонт новых серий паровозов, усложнялся сам характер ремонта. Менялись энергетические показатели завода. Если в 1926 г. мощность электростанции составляла 65 кВт, то в 1935 г.— 450 кВт, а в 1940 — 638 кВт. Выработка энергии соответственно составляла в 1926 г.—322 тыс. кВт/час, в 1935 г.— 1502 тыс. кВт/час, в 1940 г.— 2184 кВт/час. До середины 30-ых годов на месте не производился сжатый воздух. В 1935 г. завод освоил его производство. Годовое производство его составило 2349 тыс. куб. м в 1935 г., а к 1940 г. выросло до 3655 тыс. куб. м. Однако этого было недостаточно для организации современного производства и успешного выполнения плановых заданий, спускаемых заводу.

Наше представление об истории старейшего промышленного предприятия республики было бы неполным без рассмотрения еще двух аспектов жизни завода, как, впрочем, и всей нашей страны.

30-ые годы были временем подъема массового энтузиазма, вылившегося в разнообразные формы социалистического соревнования. Благодаря творческой энергии, инициативе самих рабочих, их самозабвенному порыву удалось преодолеть многие трудности, вставшие перед промышленностью. Нередко и на старом оборудовании рабочим завода удавалось добиваться ударных темпов, выполнять по несколько норм, умелой работой компенсировать недостатки технического оснащения. Однако было и другое: бюрократизм и формализм в подходе к трудовому соперничеству, погоня за количественными показателями, ориентация на рекорды, а не на эффективный труд всех и каждого, отсутствие реальной материальной заинтересованности, поощрения ударного труда. Приказы и планы сверху не подкреплялись ни материальными ресурсами, ни реальным состоянием производства, но были строго обязательны для выполнения, вплоть до судебной ответственности. Это невольно толкало на искажение отчетности, приписки, представление липовых отчетов. Это не могло не сказываться на моральном облике участников таких операций: отрицательно влияло на рабочих, развращало их, порождая двуличие, двойную мораль (для себя и для других).

Этот же период нашей истории был временем жестоких репрессий, обрушенных тоталитарной системой на все слои нашего общества. Их жертвами стали многие рабочие и служащие Алатырского завода. Репрессии инициировались сверху. Они словно волны расходились после каждого громкого процесса в центре, вовлекая в свой водоворот все новые и новые жертвы. При этом, зачастую, это были первые попавшиеся люди, за числившиеся в число «антисоветских элементов». Сейчас мы немало знаем о масштабах и причинах этих репрессий, их инициаторах и исполнителях. Но все еще не названы все имена пострадавших от них. И ничем не могут быть искуплены трагедии сломанных судеб, разбитых семей, детей, оставшихся без родителей, искалеченных людских душ.

Первое, из известных нам, громкое дело, в которое оказались вовлеченными рабочие Алатырского паровозоремонтного завода, это «дело Казакова-Якунина». Оно явилось отголоском Шахтинского дела. Так назывался судебный процесс, который состоялся в мае — июле 1928 г. в

Москве. Группа инженеров и техников обвинялась в создании вредительской организации в Шахтинском и других районах Донбасса. Поиски «вредителей» начались по всей стране. «Вредительская группа» была обнаружена и на Алатырском участке железной дороги. Ее «возглавлял» начальник участка тяги Казаков. Он был осужден. Но в его защиту начался сбор подписей среди рабочих железнодорожных мастерских и депо. Эту кампанию возглавил бывший председатель уездного ЧК Якунин. Так и возникло «дело Казакова-Якунина». Тот факт, что алатырские рабочие встали на защиту осужденных, был расценен партийными органами как «проявление незрелости, политической неграмотности». Вопрос об этом рассматривался на бюро Чувашского областного комитета ВКП(б) в мае 1928 г. Секретарь бюро партячейки мастерских Батов в своем выступлении жаловался, что рабочие слабо посещают собрания, плохо относятся к новым рабочим, особенно если их рекомендовала партячейка. Секретарь Алатырского райкома ВКП(б) Сиротев объяснил трудности работы тем, что в Алатыре «чистого пролетариата нет, но есть Алатырский обыватель». Рабочие мастерских и депо были подвергнуты резкой критике за «охозяйствование», то есть за то, что имеют частные дома, приусадебные участки, коров и коз. Но больше всего членов бюро возмутило то, что в это втянуты не только беспартийные, но и члены партии, которым тоже зачем-то нужны дома, коровы, огороды. Вот это стремление рабочих Алатыря поддержать свои семьи подсобным хозяйством, честным трудом в свободное от работы время, определенное термином «охозяйствование» и было признано питательной почвой для всех «болезненных явлений» в железнодорожном коллективе, основной частнособственнической психологии.

Однако еще более громким и имеющим более тяжелые последствия для всего коллектива было дело, связанное с «прорывом» на Алатырском паровозоремонтном заводе в 1930 году

А начиналось все так. По примеру других коллективов страны Алатырские паровозоремонтники решили ударным трудом встретить XVI партийный съезд. 6 июня 1930 г. в железнодорожной газете «Гудок» (№ 126) было опубликовано «Боевое обращение алатырцев», которое гласило: «Несмотря на недостаточное оборудование, на отсутствие подъемных передвижных кранов, Алатырские рабочие и технический персонал, воодушевленные социалистическим соревнованием, давно вступили в борьбу за выполнение промфинплана.

В настоящее время применение японских методов работы позволяет нам взять к XVI партийному съезду следующие обязательства: выпускать в месяц из среднего ремонта на 5 паровозов больше, на 2 из обточки; довести простой паровозов в среднем ремонте до 8 дней, в обточке 6 дней. К августу, стоимость ремонта снизить до 3300 руб. за счет устранения потерь. Снижение простоев паровозов в среднем ремонте довести с 22 до 10,5 дней в последующем месяце.

Доводя до сведения рабочей общественности об этих обязательствах, мы просим занести Алатырский завод кандидатом в красный список, который будет передан XVI съезду.

Кроме того, в подарок XVI съезду выпустим один дополнительный паровоз из среднего ремонта».

Завод был занесен в «красный список». За эту инициативу он был награжден Переходящим знаменем Чувашпрофсовета. В сентябре 1930 г. был представлен доклад о работе завода и выполнении обязательств и ходатайство о награждении орденом Трудового Красного Знамени завода, сборочного цеха, директора Калугина, работников - Гущарина, Верова, Баринова.

Представленный заводом отчет о работе не во всем соответствовал реальному состоянию дел. Ну, как говорится, назвался груздем, полезай в кузов. Занесенный в «красный список» завод не мог иметь плохих показателей. Поэтому о качестве ремонта, слабом месте в работе завода, там не упоминалось. А количественные показатели были завышены. Последующие многочисленные проверки работы завода показали, что качество ремонта было низким. В 1930 г. было обнаружено 132 дефекта ремонта паровозов. Задание было выполнено не на 146%, как указывалось в отчете, а на 117%, если брать за основу задание дороги, и на 100,5%, если за основу брать задания Муромского съезда. Выше мы уже писали о нечеткости производственных программ, спускаемых заводу, и разности измерителей, которыми мог пользоваться завод. Кроме того, если рассматривать выполнение не в целом, а по составляющим его показателям, то получалось, что завод недовыполнил на 6% программу по обточке паровозов.

В печати была начата кампания по разоблачению приписок. Но очень скоро она приобрела политическую окраску, что было типично для тех лет, когда любые производственные

просчеты объявлялись вредительством, происками немецких шпионов вылазками оппортунистов. Символично название статьи в «Красной Чувашии» от 18 сентября 1930г. «Как оппортунисты очернили ударное знамя». Вслед за этим в «Гудке» (9 октября) появилась еще одна статья — «Алатырский завод покрыл себя несмываемым позором». Начались много численные проверки, обсуждения, аресты. Коллектив завода не сразу согласился с обвинениями во вредительстве и оппортунизме. Секретарь Алатырского райкома ВКП(б) Сиротов сообщал о реакции рабочих: «Наблюдается паника, роптания на аресты, что не способствует укреплению дисциплины на заводе. ГПУ проводит операции, но некоторые партийцы говорят, что ГПУ ведет к разрушению нашего хозяйства... После проведенных арестов вредителей из администрации и отдельных рабочих — настроение рабочих пало, были случаи ухода с завода». То, что казалось непонятным секретарю райкома, а может и он понимал, да хорошо усвоил двойную партийную мораль, было здоровой реакцией настоящих рабочих-тружеников на «операции» ГПУ, которые действительно разрушительно действовали как в целом на экономику, так и на отдельные предприятия.

Комиссия Чувашского обкома ВКП(б) и ЦК Союза железнодорожников в своем докладе на закрытом собрании ячейки завода от 17 ноября 1930 года квалифицировала «прорыв» на заводе «как вредительство, рассчитанное на разрушение транспорта и нашего паровозного парка... В 1930 году можно предполагать готовность вредителей к началу интервенции, подготовляемой в 1930 и 1931гг. промышленной партией». При этом слово «промышленная» в печатном тексте протокола было дописано на месте пропуска зелеными чернилами.
Вероятно и писавшие, и печатавшие протокол ничего не знали о промышленной партии, к которой были причислены их товарищи по работе. Комиссия выявила «группу токарей из антисоветских элементов, которая портила станки». «Вредительство» инженера Максимова и техника Николаева сводилось к тому, что они заставляли рабочих «дважды переделывать» отдельные ремонтные операции, позже к этому добавили скрытое противодействие «японизации», внедрению передового опыта. Видимо, никому из членов комиссии не пришло на ум никакое другое объяснение, например, обеспечить качественный ремонт, хотя о дефектах и неполадках говорилось как на собрании, так и в печати. Комиссия рекомендовала привлечь к судебной ответственности еще и Баринова, Кустарникова, Маликова, Николаева, Царева, Красикова. Резолюция объединенного Бюро Чувашского ОК ВКП(б) и Президиума ОКК от 28 ноября 1930 г. по докладу той же комиссии констатировала, что «налицо» все признаки вредительской деятельности верхушки и административно-технического персонала завода, проведению вредительских мероприятий содействовало наличие в аппарате классово-чуждых элементов (бывших офицеров, эссеров, меньшевиков). Вредительская деятельность была направлена на разрушение паровозного парка и парализацию производственной мощности завода». Руководство и коллектив завода обвинялись в правом оппортунизме, великодержавном шовинизме. Постановление по этому вопросу прямо связывало «вредительскую деятельность на заводе» с «контрреволюционной организацией Промпартии». Это отвечало духу того времени.

В конце 1930 г. в Москве шел судебный процесс по делу так называемой Промпартии. По сфальсифицированным материалам группа инженерно-технической интеллигенции обвинялась в создании антисоветской подпольной организации (Промпартии) и в осуществлении вредительства в промышленности и и на транспорте. Обвиняемые были приговорены к различным срокам лишения свободы. Получалось, что так называемый «прорыв» на Алатырском паровозоремонтном заводе был частью контрреволюционной деятельности Промпартии, подготовкой к интервенции, разрушением для этого паровозов и самого завода. Хорошо, что ГПУ и партийные органы на местах «не дремали» и сумели вовремя остановить «преступный замысел» Промпартии. Но она успела разложить рабочих, поэтому предусматривалась целая система мер по «оздоровлению состава рабочих»: перебросить на завод проверенных и выдержанных ударников, коммунистов и комсомольцев с других предприятий, привлечь рабочих из «националов», одновременно удалить с завода «рвачей и лодырей», носителей кулацких настроений. Для проведения этой работы на заводе создавалась «тройка в составе представителей партийной и профсоюзной организации и ГПУ».

«Правооппортунистический треугольник» завода — директор Калугин, предзавкома Ларин, секретарь партячейки Батов были исключены из партии, сняты с занимаемых должностей, материалы на них были переданы в следственные органы. «За слабое Руководство хозяйственной деятельностью завода и непринятие достаточных мер по выявлению вредительства и борьбе с прорывами, а также за слабую борьбу с оппортунистической практикой на заводе» секретарь Алатыр-

ского райкома ВКП(б) Сиротов был освобожден от занимаемой должности. С аналогичной формулировкой был отстранен от работы уполномоченный ОКК-РКИ Чекушкин, посланный для обсуждения статей в печати. Волна увольнений, арестов захлестнула завод, что, конечно, не могло способствовать ни ликвидации отставания, ни повышению качества ремонта. Завод по-прежнему оставался «в прорыве».

Для его ликвидации на завод присылались комиссия за комиссией из всех вышестоящих органов. Для поднятия духа рабочих завода была создана специальная бригада Чувашской ассоциации пролетарских писателей, которая была призвана стихами помочь ликвидации прорыва. Тиражом в 500 экземпляров выпускались листовки с этими стихами.

Одна из них «разоблачала» методы работы руководства завода.

Цифры и цифры победные, где вы?
Гнилой треугольник был не наш!
На промфинплан у треугольника этого
Работали не руки, а ... карандаш!

Будь зорче рабочий нынче
В огне трудового порыва,
Ведь в «Рудзутак» ввинчен
Позорный орден прорыва.

Другая была обращена к рабочим токарного цеха, где, как мы уже писали выше, была целая «вредительская бригада»:

Токарный цех! Довольно разговоров
Был у вас — черносотенский окоп,—
Давайте геройским рабочим народом
Черный прорыв загоним в гроб!

Сравнение получилось, бесспорно, образным, хотя вряд ли знали рабочие токарного цеха, кто такие черносотенцы, чей «окоп» был в их цехе.

Мобилизации рабочих на ударную работу посвящались следующие стихи:

Рабочий! Бодро на подмогу!
Над «Рудзутаком» есть угроза,—
Дают сигнальную тревогу
Стальные глотки паровозов.

В течение всего 1931 года шла «ликвидация прорыва». Несколько позже, когда страсти немного улеглись, и сами вышестоящие «ликвидаторы» начали замечать и объективные причины недостатков в работе завода: формально внедрялся хозрасчет, заводу недодавали стоимость ремонта по ценам, установленным НКПС, что создало финансовые трудности, срывались поставки запасных частей и материалов, завод не был обеспечен необходимым количеством инженерно-технических кадров. Тем не менее и все последующие решения вышестоящих партийных органов по Алатырскому паровозоремонтному заводу не обходились без указаний — «решительно бороться с правым оппортунизмом и великодержавным шовинизмом». «Разгром оппортунизма» должен был дать результаты. И когда в октябре 1932 г. завод выполнил месячную производственную программу, коллективный корреспондент, заводская многотиражка «Рудзутаковец» рапортовала в «Красной Чувашии»: «С первых же дней, как только сменили старое оппортунистическое руководство, и завод был обеспечен новыми работоспособными руководителями, в выполнении производственной программы сразу наметился коренной перелом... программа выполнена на 100%: выпущено из ремонта 32 здоровых паровоза, 18 паровозов 4 класса, 12 паровозов обточки и 2 спецремонта. Паровозы уже после сдачи в эксплуатацию не возвращаются обратно на завод, как это было в предыдущие месяцы».

Следует добавить к этой победной реляции, что «оппортунистическое руководство» завода за 2 года меняли 4 раза. После Калугина начальником Алатырского паровозоремонтного завода был назначен Н. А. Пролыгин, через несколько месяцев также отданный под суд за «бесхозяйственность и протекционизм на заводе». Его сменил на этом посту Антипов, разоблаченный как «правый оппортунист». Статья в «Красной Чувашии» появилась, когда начальником завода с сентября 1932 года становится Ф. М. Белобратов, который начинал свою трудовую биографию учеником слесаря в железнодорожных мастерских. Под его руководством завод выполнил план четвертого квартала 1932 г., но в 1933 г. вновь началось отставание, «прорывы» и он оказался «неустойчивым элементом», «оппортунистом, оторванным от масс». Казалось бы, кто еще был ближе к массам, как не Белобратов, с 15 лет начавший свой трудовой путь? Впрочем, дело было не в конкретных личностях «оппортунистического руководства», а в политике партии, взявшей курс на обоснование всех своих просчетов и ошибок, всех трудностей на пути строительства социализма, «вредительством врагов народа», «происками оппортунистов и антисоветских элементов». В конце 1933 г. Белобратова сменил Ф. Э. Тепфер, работавший ранее главным инженером завода. Но цепь оппортунистического «перерождения» руководства завода тянулась дальше вплоть до начала войны. Бесспорно, подобная чехарда только вредила делу, создавала нездоровую обстановку на заводе, мешала руководителям работать нормально, с перспективой. Одновременно это прививало узость и ограниченность мышления, заставляло людей быть двуличными.

Примечателен в данном случае пример очередного начальника завода С. В. Шардакова. В своих докладных записках в НКПС, СНК Чувашской АССР он всесторонне обосновывал необходимость реконструкции Алатырского паровозоремонтного завода, доказывал техническую неспособность выполнения плановых заданий. В то же время в статье в газету «Гудок» он указывал совершенно другие причины отставания завода. «Наш завод поражен вредительством. Фашистские агенты безнаказанно орудовали, пользуясь покровительством бывшего секретаря парткома Анисимова. После опубликования приказа наркома об улучшении ремонта паровозов на заводах мы разработали детальный план ликвидации последствий вредительства, однако ... еще не выкорчеваны все его остатки». Одним словом, ясно — «фашистские агенты» мешали нормально работать. Но когда встает вопрос об отдаче под суд инженера И. В. Училихина, мастера М. С. Николаева, инспектора колесного цеха С. А. Гущарина, мастера В. А. Грошева — людей, которых Шардаков хорошо знал, с кем рядом работал, был уверен, что они не фашистские агенты, он дает им в целом хорошие характеристики и просит не отдавать их под суд, так как нет в их «действиях намеренно вредительского характера», что истинная причина некачественного ремонта в технической отсталости завода, отсутствии помощи от руководства дороги. В заключении он приводит «образец контроля и помощи» со стороны политотдела дороги: «С февраля ездят политотдельцы дороги, ищут только худшее. Последний приезжал А. Новокрещенов, уехал, а когда обратились к нему за помощью, то он ответил так: «Я вам помогу, только не обрадуетесь этой помощи!»

И действительно, трое выявленных политотдельцами «вредителей», были осуждены сроком на 6 лет с поражением в правах на 3 года, один осужден на 3 года. Чтобы легче было выявлять «вредителей», в особом приказе Л. М. Кагановича от 14 мая 1937 г. перечислялись наиболее распространенные приемы вредительства: повторные работы, вредительское изготовление и хранение инструмента, нечистая отсортировка медной стружки, течь баков и трение тендерных подшипников. Вредительским признавался ответ: «В складе нет запасных деталей!» А их действительно нередко не было на складе. Как легко можно было стать «вредителем» и попасть в тюрьму!

В ходе компании по выявлению вредителей в 1936—1937 гг. с завода было уволено 71 человек «социально-чуждых и опасных элементов из числа рабочих и служащих». В предыдущие годы число «изъятых из завода классово-чуждых элементов» составляло более 200 человек. Такие данные приводит в своем донесении в Дорполитотдел парторг Алатырского паровозоремонтного завода И. А. Анисимов. Конкретные мотивировки увольнения различны — «антисоветски настроен», «сын тюремного надзирателя», «из кулацкой семьи», «сын кулака», «кулак», «перебежчик границы», «бивший офицер царской армии», «сын торговца», «троцкист», «эсер». Неоднократно встречается формулировка «белогвардеец с КВЖД». Из них четверо были отданы под суд и осуждены по знаменитой 58 статье.

По мнению вышестоящих партийных органов обстановка на заводе была неблагоприятной, зараженной оппортунизмом. На заседании бюро Чувашского обкома ВКП(б) от 23 декабря 1935 г. по вопросу «О партийной работе и руководстве стахановским движением на Алатырском парово-

зоремонтном заводе» приводились конкретные факты «политической слепоты» руководства завода: допустили бывшего эсера Прокуронова к ведению бесед с рабочими об Октябрьской революции, в стенной печати силовой станции помещались антисоветские статьи, дома у рабочих имеются иконы, многие не знают решений Коминтерна и далее в таком же духе. Поэтому администрации завода рекомендовалось «очистить завод от классово чуждых и враждебных элементов», а парторганизации — усилить политико-массовую работу.

Очень интересный материал о настроениях алатырских рабочих содержится в отчетах в обком партии парторга завода И. А. Анисимова и в его же донесениях в Дорполитотдел. Информируя вышестоящее партийное руководство о проводимых мероприятиях на заводе — посещении стахановцев на дому и проведении митингов, он с сожалением констатирует, что у многих стахановцев и даже коммунистов дома иконы, а у стахановца Гаврисюка «кроме 10 икон имелся портрет царя-освободителя, а вот портретов вождей нет у многих». Вероятно, алатырские рабочие не считали «вождей» достойными, чтобы вывешивать их на почетное место в доме, где испокон веков у их отцов и дедов висели святые иконы и портреты их близких. В донесениях сообщалось о критических настроениях рабочих завода. Так, на одном из митингов, где говорилось о хорошей жизни при советской власти и о заботе партии о народе, автогенщик Александров сказал: «Я не вижу лучшей жизни», а его коллега автогенщик Ерилин: «Я весь свет проехал и нигде ничего хорошего не видел». Мы не знаем, как сложилась их судьба, ведь их заявления были явно «антисоветскими», вполне могли квалифицироваться как антисоветская агитация, что соответствовало одному из пунктов 58 статьи. Но нам известен один очень поучительный пример, приводимый в политдонесении начальнику Дорполитотдела Польскому И. А. Анисимовым. Он сообщал, что при проработке на заводе проекта конституции слесарь Н. В. Доморошинов издевательски спрашивал: «Что это за проституцию прорабатываете?» И хотя позже он оправдывался, объяснял, что шутил, материалы на него были направлены в НКВД, где его поведение было определено как «антисоветское настроение». Мораль такова — держи язык за зубами, а если захотелось пошутить, шути в одиночку за плотно закрытыми дверями. Сейчас нам смешно: ну, какую опасность для советской власти представлял этот острый на язык слесарь? В 30-ые годы, когда закладывались основы новой советской, классовой морали, шла муштровка и молодых, и старых думать и говорить, как велят, как указывали «вожди» и «любимые наркомы», такие вольности были наказуемы, чтобы другим неповадно было.

В рамках классовой морали не оставалось места для дружеской привязанности, любви и долга перед родителями, если эти чувства были направлены на «классово-чуждые элементы».

Так, в ходе чистки рядов ВКП(б) в 1934 г. на Алатырском паровозоремонтном заводе было исключено из партии 25 человек, а 10 переведено из членов в кандидаты. Большинство мотивировок — «связь с классово-чуждыми элементами». Так, рабочий механического цеха А. С. Зубарев исключен за «связь с чуждо-классовьм элементом», которая выразилась в женитьбе на дочери попа, рабочий сборного цеха М. В. Малыгин за то, «что дедушка был кулаком, использовал наемную силу», рабочий токарного цеха А. М. Никитин — за «связь со своим отцом, бывшим жандармом с 1909 по 1917 г., за то, что жил с ним и оказывал материальную помощь». Так, на алтарь классовой морали приносились лучшие человеческие качества, те, что делали и делают каждого из нас нормальным человеком.

Однако неверно было бы видеть события тех далеких 30-ых годов только в черном свете. Те же годы оставили в истории немало примеров массового трудового героизма, исключительного энтузиазма, проявившегося в разнообразных формах трудового соперничества, социалистического соревнования. Не мало ярких примеров подлинно самоотверженного труда можно привести и по Алатырскому паровозоремонтному заводу. Именно усилиями рабочих, их инициативой и энергией, напряжением всех сил частично компенсировались просчеты планирования и организации производства, недостатки технического характера и многое другое.

Одной из наиболее ранних форм трудового соперничества явилось движение ударников. Для ударничества не характерно значительное перевыполнение плановых заданий, установление рекордов за счет технической рационализации производства Выполнение и перевыполнение норм выработки, как правило, достигалось лишь за счет личной дисциплины труда и дополнительных физических усилий.

Лозунгом ударничества было — «От ударных бригад к ударному цеху и ударному заводу».

Первая ударная бригада в Чувашии возникла в 1928 г. в Алатырских железнодорожных мастерских. В 1929 г. таких бригад было уже четыре — в сборочном она объединяла 7 человек, в вагонном.—17 человек, в тендерном —11 человек, столько же в кузнечном. О достижениях ударников завода писала «Красная Чувашия» 3 ноября 1929 г.: «Железнодорожные мастерские ст. Алатырь увеличили выпуск паровозов из специального и среднего ремонта с 18 до 23, по кузнечному цеху себестоимость снижена на 15%. Ударные бригады боролись также за экономию. За 3—4 месяца 1929 г. по вагонному цеху была достигнута экономия в 10579 руб. 62 коп., по кузнечному— 1778 руб. 22 коп., по сборочному — 1870 руб. 58 коп. Ударники брали шефство над селом, заключая с ними договоры по соцсоревнованию. У Алатырского паровозоремонтного такими подшефными селами стали Ичиксы и Чуварлеи. Так, для Ичикс были приобретены небольшой двигатель, 5 плугов, 1 сеялка, во время сева и уборки туда командировались специальные заводские бригады по ремонту сельскохозяйственной техники. Село Чуварлеи получило от завода 4 плуга, 2 веялки, рабочими было отремонтировано 12 плугов, выделены деньги на устройство детских яслей.

Подводя итоги ударного года (1929 г.), «Красная Чувашия» 31 декабря писала, что соцсоревнованием охвачено уже 60% рабочих Алатырского паровозоремонтного завода. В движении от ударной бригады к ударному цеху, а далее и к ударному заводу Алатырские паровозоремонтники летом 1930 г. взяли на себя высокие обязательства по достойной встрече XVI партийного съезда. Паровозоремонтный был объявлен первым ударным заводом Чувашии. Коллектив завода в целом выполнил и даже перевыполнил план, но в погоне за количественными показателями упустил из виду качество. В результате на заводе образовался «прорыв», о чем мы уже писали выше. И началась героическая борьба по его преодолению. Создавались новые ударные, а также «сквозные бригады» по ремонту паровозов и «бригады общественного буксира», помогающие преодолевать отставание.

В августе 1932 г. в заводской газете «Рудзутаковец» было опубликовано «Обращение старых кадровиков-ударников паровозоремонтного завода «Рудзутак» ко всем рабочим, работникам и ИТР завода», где анализировались причины невыполнения заводом плановых заданий, низкого качества ремонта, Указывалось на недостатки в организации труда, на обезличку, формальность хозрасчета. Все это действительно сдерживало заинтересованность рабочих в росте производительности труда, тормозило развитие трудового соперничества.

В эти же годы коллектив завода регулярно отрабатывал в многочисленные фонды, подписывался на все выходящие займы. Так, на заем индустриализации в 1929—1930 гг. на заводе подписывалось почти 100% (1010 чел.), на общую сумму 75105 рублей. В эти же годы рабочими и служащими завода было внесено в различные фонды 13814 рублей. Назовем лишь некоторые из них — коллективизации, на тракторную колонну, фонд обороны, Дальневосточной армии, фонд германских рабочих, безработных капиталистических стран и т. д.

В годы второй пятилетки зародилась новая форма соревнования — стахановское движение, массовое движение новаторов и передовиков производства за повышение производительности труда, лучшее использование техники. Его зачинателем стал А. Г. Стаханов — забойщик шахты Центральная - Ирмино в Донбассе. В августе 1935 г. он установил рекорд по добыче угля. При норме 7 т добыл за смену 102 т, т. е. выполнил более 14 норм. Стахановское движение было ознаменовано производственными рекордами в промышленности, на транспорте, в сельском хозяйстве. Оно получило широкое распространение и в, Чувашской Республике. На I республиканском слете стахановцев в ноябре 1935 г. было названо имя трубовара котельного цеха Алатырского паровозоремонтного завода Иосифа Гаврисюка, который за смену сваривал 75—80 труб вместо 36.

Почин передовых рабочих получил широкую поддержку. Газета «Ленинский путь» 30 августа 1936 г., в годовщину стахановского рекорда, писала, что «на одном только заводе им. Рудзутака имеется 202 стахановца... котельщик-стахановец Слепов выполняет новые технические нормы на 212%, Борисов — на 151%, Куприянов — на 183%, Макаров — на 184%».

Среди зачинателей и передовиков стахановского движения были рабочие завода — котельщик А. М. Мохов, рессорщик А. Г. Кувин, слесарь Б. С. Толстов, слесарь В. Е. Максимов, машинист локомобиля Д. С. Балятинский, братья Ф.С. и А. С. Макшановы. Стахановцы - паровозоремонтники были участниками республиканских слетов-стахановцев, а также делегатами стахановского слета в Москве.

О братьях стахановцах Макшановых стоит сказать особо.

Среди первых стахановцев Чувашии были рабочие Алатырского паровозоремонтного завода **братья Федор и Александр Макшановы.**

Ф.С. Макшанов.
Кузнец, один из первых стахановцев паровозоремонтного завода

А.С. Макшанов
Кузнец – стахановец,
начальник кузнечного цеха

Братья Макшановы родились в семье ремесленника-сапожника, Федор в 1900г., а Александр в 1906 г. Работали на лесопильном заводе. В 1925г. перешли в Алатырские железнодорожные мастерские молотобойцами. Работа была нелегкой, но молодые трудолюбивые рабочие успешно справлялись с ней, осваивая параллельно и новую профессию — кузнеца.

Кузнецы Макшановы были в числе лучших ударников завода, а с началом стахановского движения первыми поддержали этот почин. Началось трудовое соперничество между братьями. Федор делает 67 рессорных хомутов для тендеров паровоза вместо 16 по плану, Александр — 41 подвесной хомут вместо 9. Оба перевыполняют норму почти в 5 раз. О братьях заговорили на заводе. У них появились последователи, с которыми они делились секретами своего мастерства. Но находились и такие, кто не очень любил работать, и самоотверженный труд братьев Макшановых был им не по душе. Неблагоприятно действовала и та шумиха, которую поднимала печать и партийные органы около передовиков. Атмосфера штурмов, курс на «создание» рекордов нередко вредили нормальной, стабильной работе всего производства.

В погоне за рекордами руководство нередко забывало о массе рядовых тружеников, чьим трудом создавались основные материальные ценности. Это усугубляло взаимоотношения рекордсменов с подсобными рабочими, призванными подготовить фундамент для рекорда. Так сорвана была попытка установления нового рекорда Федора Макшанова 3 декабря 1935 года. Он обязался выполнить норму на 1000%, но ремонтные рабочие подвели его, в срок не был подготовлен молот.

Однако это не остановило Федора Макшанова, и 4 декабря он выполнил норму на 967%. В целом же в обычные дни кузнецы Макшановы выполняли по две нормы. О передовом кузнеце появились стихи:

Дышит паром молот тяжелый,
Железо горячее бьет,
Федор Макшанов рукою умелой
Рессорный хомут на «отлично» кует.
Руки работают быстро и ловко.
Браку не видно совсем.
У Федора лучшая в цехе поковка
Служит примером он всем.

Братья были награждены знаками отличия — «Ударник сталинского призыва», «Почетный железнодорожник». Они участвовали в республиканском и всесоюзном слетах стахановцев. Им поручили возглавить производство, сначала на уровне бригад, потом мастерами. Однако Федор вскоре вновь встал за молот. А Александр в 1938 г. возглавил кузнечный цех. Прекрасное знание производства, личный пример помогли ему стать хорошим организатором. В предвоенные годы А. С. Макшанов выступил с инициативой проведения на заводе стахановских вахт. При этом он своей работой во всем подавал пример. 6 февраля 1939 г. на пару с кузнецом Кудельки́ным он отковал 30 буксовых распорок вместо 4 по норме. А в один из дней в начале 1941 г. на пару с кузнецом Игнатьевым выполнил сменную норму на 1648%.

В годы Великой Отечественной войны Макшановы по брони были оставлены на заводе. На заводе тогда трудилась вся семья Федора. Жена Ульяна Ивановна освоила специальность машиниста парового молота. Дочь Зоя стала квалифицированным токарем. Двое детей Макшановых— Семен и Клавдия сражались на фронте. В годы войны Федор Макшанов трудился еще более самоотверженно, ежедневно выполняя норму на 180— 250%. Им были сконструированы особые клещи, с помощью которых он с молотобойцем Романовым добился рекордной выработки—1500%. Это было особенно важно, когда на заводе не хватало квалифицированных рабочих рук. Можно сказать, что вся семья Федора Макшанова «ковала» победу и в тылу, и на фронте.

Братья Макшановы были награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 —1945 гг.». Они по-прежнему были не только в строю, но и в первых его рядах. И в послевоенные годы Ф. С. Макшанов трудился с полной отдачей сил. До ухода на пенсию он работал кузнецом, а его младший брат — начальником кузнечного цеха.

В 1971 г. Ф. С. Макшанова не стало, его брат А. С. Макшанов умер в 1983 г.

Судьба братьев Макшановых неразрывно была связана с Алатырским паровозоремонтным заводом. Важнейшие вехи в истории завода и всей страны стали вехами их трудовых биографий. Удачи и достижения завода — их удачами и достижениями. Трудности и проблемы завода — также их трудностями и проблемами. Они воплотили в себе лучшие качества настоящих рабочих, самоотверженных тружеников. На таких, как братья Макшановы, всегда держалась наша страна.

Бесспорно, стахановские методы работы братьев Макшановых и других стахановцев завода — это проявления трудового героизма. Однако работать по рекордному каждый день, ежедневно давать 5—9—15 норм было физически и технически невозможно. Поэтому обычной нормой работы передовиков было выполнение полутора - двух заданий. Вслед за отдельными стахановцами стали появляться стахановские бригады, проводились стахановские декадники. Первыми включились в это начинание котельщики. В течение декадника в марте 1937 г. они выполнили свои обязательства на 120—130%. Вслед за ними на стахановскую вахту встали все цеха паровозоремонтного завода.

Подводя итоги развития стахановского движения в предвоенный период, газета «Стахановец» писала в ноябре 1940г.: «На Алатырском паровозоремонтном в год зарождения стахановского движения было 28 стахановцев, а к 1 ноября текущего года это число увеличилось до 326 человек. Сейчас на заводе 21 многостаночник, 22 человека выполняют нормы на 200 и более процентов». Ну а таких, как братья Макшановы, были единицы. В 1940 г. подобный рекорд установил строгальщик Н. М. Канов. В начале ноября он выполнил сменную норму на 923%. Н. М. Канов был награжден медалью «За трудовое отличие». Многими успехами Алатырский паровозоремонтный завод был обязан ударному труду своих рабочих, служащих, организаторов производства.

В 30—40-ые годы имя Т. А. Моисеевой не сходило со страниц заводской многотиражки. О ней писали городская и республиканские газеты. Стахановка, мастер токарно-механического производства, депутат Верховного Совета СССР, молодая, обаятельная, энергичная девушка!

Тамара Алексеевна Моисеева родилась в Алатыре в 1915г., куда ее родители переехали с началом первой мировой войны из Саратовской губернии. После окончания семилетки она поступает в техникум путей сообщения. На выбор профессии повлияла семейная традиция. Отец Тамары, Алексей Моисеевич, 34 года проработал на паровозоремонтном заводе.

После завершения учебы Т.А. Моисеева поступает на паровозоремонтный завод. Работает рас-

ценщицей, бригадиром, а потом и мастером токарно-механического цеха. Первоначально многие сомневались, справится ли молодая девушка с доверенными ей участками работы? Ведь они считались традиционно мужскими, как, впрочем, и все производство завода. Однако молодой руководитель бригады, а потом и цеха очень скоро рассеяла эти сомнения, показала хорошее знание техники и технологического процесса, организаторские способности.

Токарно-механический цех начал работать стабильно, выполнять плановые задания. Росло число ударников производства, стахановцев. Много времени и сил отдавала она общественной работе, особенно работе с детьми в качестве пионерской вожатой.

Т.А. Моисеева. Начальник токарно-механического цеха, депутат Верховного Совета СССР

В 1937 г. Т. А. Моисеева была избрана депутатом Совета Национальностей Верховного Совета СССР. А в 1939 г. ее труд на паровозоремонтном заводе был отмечен высокой наградой — орденом «Знак Почета».

Перёд войной она была направлена на учебу в Промышленную академию, но начавшаяся война прервала учебу. Тамара Алексеевна вернулась на родной завод. Вновь стала во главе токарно-механического цеха. С началом войны ситуация на заводе изменилась. Многие квалифицированные рабочие были призваны в армию. Более половины цеха составляли подростки и женщины. Но и этот коллектив она организовала на ударную работу.

С уходом на фронт редактора заводской многотиражки «Стахановец» ответственность за издание газеты легла на Т. А. Моисееву. Это был еще один очень важный и ответственный участок работы, доверенный ей. Как и многие другие, в годы войны, как и ранее, она безраздельно отдавала себя работе. «Сознание, что твои усилия помогают Советской Родине, трудящимся,— писала она в газете,— приносило высокое моральное удовлетворение».

Война также принесла Т. А. Моисеевой тяжелые личные испытания. Не вернулись с войны отец и брат, погиб любимый человек. Но и это не сломило ее. Она продолжала самоотверженно трудиться, много делала для своих избирателей. Ее работа в годы войны была отмечена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В послевоенные годы она по-прежнему оставалась на заводе одним из лучших организаторов производства, возглавляла цех. Она поддерживала новые начинания, добивалась внедрения их в производство. Сама лично много занималась рационализаторством. Одно из ее изобретений — штамп для штамповки шарнирных шпилек к буксовым коробкам — позволило увеличить производительность труда при выполнении этой операции в 5 раз. В 1950 г. она становится депутатом Алатырского городского Совета.

В 1958 т. по состоянию здоровья она вынуждена была оставить родной завод, но связь с ним не прерывалась вплоть до ее кончины в 1972 г. Деловой, энергичной, уверенной в своих силах, отдавшей все служению Родине, народу осталась она в памяти своих земляков.

История Алатырского паровозоремонтного завода в 30-ые годы будет неполной, если не рассказать об учебном транспортном комбинате — настоящей кузнице квалифицированных кадров рабочих-железнодорожников. В 1930 г. в Алатыре был открыт техникум НКПС с одним отделением — «паровозное хозяйство». Несколько позже его объединили со школой ФЗУ железнодорожников, которая была организована в 1924 г. при железнодорожных мастерских и уже успела сделать несколько выпусков, обеспечивая мастерские, депо, Алатырский участок

Казанской железной дороги квалифицированными рабочими. Так был создан Алатырский учебно-транспортный комбинат. Школа ФЗУ готовила рабочих по 8 специальностям: электро-автогено-сварщиков, инструментальщиков, слесарей-паровозников, кузнецов-котельщиков, токарей, помощников машинистов, электромонтажников, дизель-моторщиков. Техникум готовил техников по ремонту и проектированию паровозов.

К 1941 г. техникум подготовил 306 техников паровозного хозяйства, в среднем выпуская по 30 человек ежегодно. Выпускники техникума распределялись по всем дорогам, но многие из них оседали на паровозоремонтном заводе. Выше мы приводили трудовую биографию Т. А. Моисеевой, которая была выпускницей техникума. В техникуме учились В. Г. Блаженов — машинист депо Москва-Сортировочная, Лауреат государственной премии, Герой Социалистического Труда, А.В. Кочетов — Герой Советского Союза. В годы войны техникум окончил А. Я. Илюшин, начальник паровозоремонтного завода в 1964— 1979 гг. В разное время учились начальники цехов и отделов завода — Г. Титов, В. Шереметьев, К. Чувашева, Е. Тюряхин, С. Розанов и др.

Завод выпускал свою многотиражку. Ее первый номер вышел 25 декабря 1930 г. Она была создана по инициативе «Красной Чувашии» и редколлегии стенной газеты завода «Голос рабочего» во время знаменитого «прорыва» и была призвана содействовать его ударной ликвидации. Первый номер заводской газеты назывался «На штурм», что и соответствовало ее назначению. Пять номеров 1931 г. вышли под названием «В бой! Штурмовой бюллетень рабочих и служащих Алатырского паровозоремонтного завода». Потом газета стала именоваться «Рудзутаковец» вплоть до 1937 г., когда после ареста Я. Э. Рудзутака как врага народа была переименована в «Стахановец». Под этим названием она издавалась до 1955 г. Позже она выходила как «Паровозник». Заводская газета издавалась до конца 1959 г.

«Рудзутаковец» стал коллективным корреспондентом «Красной Чувашии», благодаря чему на страницах республиканской печати освещалась работа завода, его проблемы и достижения.

Первым редактором многотиражки был Н. Бодров, сумевший сделать газету оперативно откликающейся на злобу дня.

В статье «Рожденная в борьбе», посвященной пятилетнему юбилею газеты «Рудзутаковец» и опубликованной в «Красной Чувашии» 4 февраля 1936 г., Н. Бодров так определял основное назначение газеты: «Многотиражка с первого же номера повела беспощадную борьбу с оппортунистами, прогульщиками, лодырями, рвачами, пьяницами, вместе с тем она поднимала на щит почета лучших производственников-ударников».

Газета награждала «рогожными знаменами» отстающих, разоблачала «врагов народа» и противников стахановского движения, клеймила позором «оппортунистов» всех мастей, словом была обычной газетой своего времени. В то же время, благодаря ней, коллектив завода был информирован о всех внутризаводских проблемах и успехах, а также о жизни Чувашской Республики и страны в целом. Для нас эта заводская многотиражка является ценным свидетельством прошедших времен, отразившим дух той эпохи.

В последние предвоенные годы завод возглавлял Чураков А. М., работавший ранее начальником Уфимского и Мичуринского паровозоремонтных заводов, а также инспектором НКПС.

А.М. Чураков
Начальник Алатырского паровозоремонтного завода
В 1939-1941гг.

План 1939 г. завод выполнил на 92,5%, а 1940г.— на 90%. На 1941 г. годовая программа ремонта была определена в 154 паровоза. Завод продолжал работать в трудных материально-технических и финансовых условиях. Однако впереди были неизмеримо более тяжелые испытания.

V. ПАРОВОЗОРЕМОНТНЫЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941 —1945 гг.

Великая Отечественная война явилась серьезным испытанием для нашей страны, всего народа. Она потребовала невероятного напряжения сил, продемонстрировала образцы боевого и трудового героизма, показала несгибаемый характер нашего народа, его любовь к Родине, самоотверженность в борьбе за ее свободу. В это трудное время линия фронта как бы проходила через каждый наш город или село, через любое предприятие и учреждение. Каждый ощущал себя на переднем крае ожесточенной борьбы не на жизнь, а на смерть.

Вместе со всей страной встал на боевую вахту Алатырский паровозоремонтный завод. 22 июня в 16 часов коллектив завода собрался на митинг, на котором была принята резолюция, отражающая их чувства и настроения. В резолюции говорилось: Фашистская правящая клика Германии совершила неслыханное злодеяние, напав на социалистическую Родину. В ответ на вероломство мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие Алатырского паровозоремонтного завода, еще теснее сплотимся вокруг партии Ленина, еще выше поднимем производительность труда, еще больше укрепим трудовую дисциплину и по первому зову партии и правительства встанем на защиту Родины с оружием в руках». И это были не только слова.

Полугодовая программа была выполнена заводом к 27 июня, вместо 78 было отремонтировано 79 паровозов. Завод стал одним из победителей соревнования промышленных предприятий Чувашии в первом полугодии 1941г.

В первое воскресенье после начала войны завод работал в фонд обороны. На рабочие места встали инженерно-технические работники, служащие. В этот день образцы трудового героизма показали слесари-стахановцы Тархановский, Сергеевский, Александров.

3 июля на заводе состоялся новый митинг по поводу речи И. В. Сталина. Рабочие завода, выступившие на митинге, подтвердили свое стремление работать ударно. Стахановец И. Грошев в своем выступлении сказал: «Будем работать столько, сколько нужно для страны, для победы над врагом». Строгальщик-стахановец Н. Канов обязался выполнять производственные задания на 350%, работать за двоих, а если потребуется, отдать свою жизнь за свободу и независимость Родины. Принятая резолюция служила руководством к конкретной работе: «Выпустить из ремонта в июле 15 паровозов высокого качества, перевыполнить производственное задание по запасным частям, колесным парам, рессорам, медному литью».

В этот же день дневная смена колесно-бандажного цеха выполнила норму на 178%, а вечерняя — на 176%. 4 июля дневная смена кузнечного цеха выполнила задание на 171%, вечерняя— на 186%, ночная — на 230%.

Самоотверженно трудились рабочие-стахановцы. Кузнец Ф. Макшанов ежедневно выполнял норму на 260—500%. Как-то он получил срочное задание сделать две паровозные параллели. Две смены не уходил он из цеха. Задание было выполнено досрочно. В этот день он выполнил норму на 516%. Строгальщик-многостаночник Н. Канов работал в таком же ритме. 7 сентября 1941 г., работая в выходной день, Н. М. Канов за 4 часа выполнил задание на 1124%. Все последующие военные годы он регулярно выполнял 2—3 нормы за смену. Токарь бандажного цеха Д. Горячев ежедневно выполнял сменное задание на 300— 310%, а болторезчица М. Киреева — на 150—200%. . Регулярными стали работы в выходные дни, средства, полученные за них, перечислялись в фонд обороны. Только за июль месяц было перечислено 4 тыс. 800 рублей. В лотерее обороны на заводе участвовало 922 человека и было собрано 62 тыс. 260 рублей.

С начала войны началась перестройка работы завода на военные нужды. В сентябре 1941 г. на заводе в срочном порядке был организован специальный цех, предназначенный для производства оборонной продукции. За короткий срок было установлено и смонтировано новое оборудование, поступившее с эвакуированных предприятий, проведена необходимая реконструкция и с ноября 1941 г. цех начал давать продукцию. Цех специализировался на обработке заготовок для артиллерийских снарядов. Цех получил наименование № 9. Сюда были направлены десятки лучших производственников завода. Цех возглавил А. К. Кабаевский.

А. К. Кабаевский родился в г. Алатыре в 1909 г. До войны он руководил техническим отделом завода. По его инициативе и при активном его участии была организована заводская лаборатория. Теперь испытания материалов производились на месте, не требовались разъезды специалистов с этой целью на другие предприятия, экономились средства. Встав во главе оборонного производства, он сумел хорошо организовать работу. Уже в ноябре цех выполнил задание на 131,6%, план декабря на 184%, Параллельно с освоением новой оборонной продукции и наращиванием объемов производства А. К. Кабаевскому приходилось заниматься массовой подготовкой кадров для своего цеха. В годы войны даже в специальном цехе только половину составляли кадровые рабочие, остальные пришли на завод с началом войны, после массовой мобилизации. Только в начальный период войны с завода ушло на фронт более 500 рабочих и служащих. Их заменили женщины и подростки, которых надо было обучить рабочим специальностям ив срочном порядке включить в производство. Цех № 9 осуществлял подготовку кадров непосредственно на рабочих местах.

А.К. Кабаевский
Начальник спеццеха паровозоремонтного завода в годы Великой Отечественной войны

Во внутризаводском соревновании «цех, где начальником А. К. Кабаевский», так обычно он назывался на страницах заводской многотиражки, неизменно занимал первое место. План 1942 г. цех выполнил к 12 декабря, при этом план декабря— на 137,2%. Эти успехи — результат напряженного труда не только рабочих оборонного цеха, но и всего завода в целом, так как зачастую все остальное производство подчинялось интересам этого цеха.

Однако и в военные годы основной продукцией завода оставался ремонт паровозов. Значение данного направления работы завода не только не уменьшилось, но продолжало возрастать, так как транспорт в целом, в том числе и железнодорожный, имел оборонный характер. До 1942 г. завод выполнял только средний ремонт паровозов, без смены топочных частей. В 1942 г. НКПС заводу было дано задание подготовиться и освоить новый вид ремонта — капитальный, куда входила и очень сложная операция — смена топочных частей. Для осуществления нового вида ремонта, а также для обеспечения нужд оборонного производства в годы войны была проведена существенная реконструкция завода. Были расширены производственные мощности, открыты новые цеха и отделы.

В 1941 г. на заводе был создан литейный цех с двумя отделениями— чугунного и медного литья. Если последнее осуществлялось на заводе и ранее, то все чугунное литье поступало с Муромского и других заводов, что ставило Алатырский паровозоремонтный в зависимость от поставок. Теперь завод становился независим в этом плане, он снабжал чугунным литьем не только себя, но и железную дорогу, отливая детали для ремонта. Начальником литейного цеха становится Н. И. Литвиненко. Цех быстро вписался в производство и вскоре становится одним из передовых цехов завода. Так план первого полугодия 1942г. цех выполнил на 113,1%.

Большое значение для реконструкции зарода имело постановление НКПС от 17 февраля 1942 г. «Об усилении производственной мощности Алатырского паровозоремонтного завода», а также аналогичное решение Государственного Комитета Обороны СССР. Только на 1942 г. для обеспечения реконструкции было выделено 3 млн. 450 тыс. руб. Капитальные вложения в 1943 г. составили 1 млн. 50 тыс. рублей. Во многих цехах были I установлены и смонтированы станки и агрегаты. В целом было вновь установлено более 300 единиц оборудования, которое в основном поступило с эвакуированных заводов — Гайворонского, Великолукского, Полтавского. Все это позволило увеличить мощность механического парка на 37%, энергооборудования на 43%, электростанции на 56%. Была построена заводская лаборатория, значительно реконструировано котельное отделение, электростанция, установлена кислородная станция, в колесном цехе создано специальное бандажное отделение. В эксплуатацию были пущены новые станки и агрегаты: станки для прокатки электродов, механический хомут и пресс для обжимки рессорных хомутов. Также было начато строительство прокатного стана для крупного сортового материала, коксовой печи и т. д. В целом производственная мощность завода возросла почти в 3 раза. Была создана производственная база для капитального ремонта паровозов. Все это повлияло на увеличение объема выпускаемой продукции. Если в 1941 г. валовая продукция завода в денежном выражении была равна 5485,1 тыс. рублей, то в 1942 г.—7895 тыс. руб., а в 1943 г.—8367 тыс. руб. С введением в эксплуатацию в 1942 г. чугунолитейного производства завод дал 319,3 т чугунного литья, выполнив план на 116,1%. По медному литью план 1943 г. был выполнен на 257,8% за счет установки прибывших по эвакуации медноплавильных печей Мичуринского паровозоремонтного завода. По спецпроизводству, т. е. по военной продукции, в 1942 г. план был выполнен на 144,9%. В последующие военные годы эти показатели оставались стабильными, так как заказы фронта выполнялись в первую очередь.

Однако в годы войны важность завода в системе народного хозяйства определялась не только тем, что изготовлялась продукция, идущая непосредственно для фронта. Возросло значение и его традиционной продукции, тем более, что завод обслуживал дороги, соприкасающиеся с фронтом. Кроме среднего ремонта паровозов, он начал выполнять капитальный ремонт, в ремонте возрастала доля поврежденных в военных действиях, а также трофейных паровозов. Требования Наркомата путей сообщения по увеличению объема капитального ремонта определили ориентацию завода в очередности ремонта. Поэтому если по капитальному ремонту завод в 1944 г. выполнил план на 111,4%, то по среднему только на 43,9%.

Преодолевая отставание в последние месяцы 1942 г. завод вышел на первое место среди родственных предприятий и был награжден переходящим Красным знаменем НКПС. В целом годовой план по выпуску валовой продукции был выполнен на 109,7%). Объем производства по сравнению с 1941 г. вырос на 44%. В отдельные месяцы 1942, а также в первом полугодии 1943 г. завод выполнял также плановые задания по ремонту паровозов. В целом же в годы войны положение с выпуском основной продукции было напряженным (см. таблицу 8).

Таблица 8

Годы	План	Факт	% к плану
1941	156	123	79,9
1942	185	145	78', 4
1943	195	178	91,3
1944	90	112	59
1945	160	101	63.1

Хотя выпуск отремонтированных паровозов вплоть до 1943 г. неуклонно нарастал, однако с плановыми заданиями завод не справлялся. Выделенные капитальные вложения полностью не осваивались. Так, из выделенных на 1942 г. 3450 тыс. рублей за 8 месяцев было освоено только 500 тыс., т. е. одна седьмая часть. В 1943 г. работы пошли быстрее. Однако из выделенных 1050 тыс. руб. за 9 месяцев было освоено 303 тыс. руб., т. е. менее одной трети. Поэтому завод своевременно не смог подготовиться к капитальному ремонту паровозов. Лишь с 1944 г. завод приступает

к ремонту паровозов с тяжелым объемом работ, что сразу же сказалось на показателях его работы, что видно из приведенной выше таблицы.

Сложной проблемой для завода являлась проблема кадров рабочих, техников, инженеров. В 1942 г. требовалось 450 рабочих, в плановом же порядке завод получил 106 чел., из них 85 человек, окончивших школы ФЗО и дорожное училище. В 1944 г. Управлением трудовых резервов при Совнаркоме Чувашской АССР заводу было передано 170 человек, окончивших школы ФЗО, а также 4 инженера. В годы войны в большинстве цехов завода более половины составляли подростки и женщины. Требовались значительные усилия, чтобы сделать их квалифицированными рабочими. В 1942 г. на самом заводе было обучено рабочим профессиям 181 чел., в 1944—148 чел., в 1945—138 чел.

На традиционно мужские рабочие места встали женщины, рабочая конторы Н. Сильвестрова стала токарем, Бесчастнова и Горковец — машинистами паровых молотов. Расценщица. Лягостина освоила профессию токаря и очень скоро начала выполнять норму на 180%. Токарь спеццеха О. С. Малюгина за три дня освоила новую операцию и ежедневно выполняла форму на 170%.

Из числа рабочих, поступающих на завод в годы войны в плановом порядке, большинство составляли также девушки.

Из окончивших ФЗО № 5 в марте 1943г. и направленных завод 87 человек 59 из них были девушки, которым предстояло работать токарями и слесарями. Из 79 принятых на работу слесарями после окончания железнодорожного училища 50 также были девушками.

Неритмично работала электростанция, за первое полугодие 1944 г. она недодала производству 15 тыс. кВт/час. Не на полную мощность были загружены станки, особенно в начале месяца. Проведенное в июле 1944г. обследование показало, что процент загруженности составлял 78,9%.

Недостаточным было качество ремонта паровозов. Устранение оставленных недоделок приводило к увеличению простоя паровозов в ремонте, увеличению стоимости самого ремонта, в конечном счете — к невыполнению плановых заданий. Все это в значительной степени зависело как от нехватки рабочей силы, так и низкой квалификации новых рабочих кадров. Ведь на их обучение и освоение ими рабочих профессий требовалось время. Средняя разрядность по заводу в годы войны составляла 3,9. Работа завода осложнялась также увеличением серийности ремонтируемых паровозов, в том числе и трофейных. Освоение ремонта паровозов новых серий требовало дополнительных затрат труда и времени и. также сказывалось на плановых заданиях.

В связи с этим работа Алатырского паровозоремонтного завода в годы войны неоднократно обсуждалась на заседаниях бюро Чувашского обкома КПСС (12 сентября 1942 г., 20 октября 1943 г., 19 июля 1944г.).

Важным резервом повышения производительности труда, экономии электроэнергии и материалов явилось движение изобретателей и рационализаторов завода (см. таблицу 9).

Таблица 9

Годы	Поступило рац.предл.	Принято	Внедрено	Отклонено	Эконом, эффект, руб.	Вознаграждение, руб.
1941	54	28	23	26	19613	2978
1942	69	30	25	39	17769	2213
1943	37	24	10	13	14260	1683
1944	42	22	18	20	82114	2716
1945	24	17	10	7	27473	911
1941 - 1945	226	121	86	105	161229	10501

Объектом особых забот профсоюзной организации завода была художественная самодеятельность и спортивно-массовая работа. На заводе существовало спортивное общество «Локомотив»,

которое в течении 25 лет бессменно возглавлял А. П. Зайцев. Общество имело футбольную, хоккейную с мячом, баскетбольную и волейбольные команды. Футболисты и хоккеисты завода в 70—80-ые годы были бессменными обладателями кубка Чувашской Республики, Казанской, а затем Горьковской железных дорог. Спортивное общество воспитало и вывело в большой спорт немало своих воспитанников. Мастерами спорта по городкам стали А. И. Аблизин, Ф. Ф. Синяков, А. А. Шмелев, А. Ф. Краснов, по легкой атлетике — А. И. Лукишин, Е. И. Буторов, А. А. Кирюхин.

С начала 80-ых годов коллектив завода начинает осваивать новые, более сложные виды продукции — вагонозамедлители, управляющую аппаратуру к ним, пневмоцилиндры. В связи с этим было принято решение о переименовании паровозоремонтного завода в механический. Это произошло в 1982 г.

Свою новую продукцию — рамно-нажимные парковые вагонозамедлители РНЗ-2 — коллектив Алатырского механического завода осваивал первым во всей стране. Отныне образцы вагонозамедлителей и управляющей аппаратуры к ним успешно прошли испытание, и на заводе началось серийное производство этой важной продукции. Высокая эффективность работы нового вида вагонозамедлителей, дистанционное управление установками позволили высвободить большое количество рабочих сортировочных парков страны, сделали более экономичной работу железнодорожного транспорта.

Рычажно-нажимный вагонозамедлитель используется с успехом для механизации тяжелого, далеко не безопасного процесса торможения вагонных отцепов на сортировочных горках. Весит вагонозамедлитель 7,8 т. Производят их в цехе металлоконструкций, где основная работа механизирована. А начинали почти с нуля. Рабочие сами сделали перепланировку помещений, установили специальное оборудование: фрезерно-расточный станок с числовым программным управлением, на котором производится расточка тормозных балок весом около 400 кг, высотой 5 м. 250-тонный пресс. В 1985 г. были смонтированы две фотокопировальные газорезательные машины. Новое оборудование позволило усовершенствовать технологию заготовки деталей, улучшить чистоту резки. Отпала необходимость в дополнительной операции — механической обработке, что освободило 21 человек. Все это позволило повысить производительность труда и увеличить экономию топливно-энергетических ресурсов.

Наиболее эффективными были следующие рационализаторские предложения, внедренные в военные годы. В 1942г. было внедрено с годовым экономическим эффектом в 8 тыс. рублей рационализаторское предложение В. Е. Абрамова — «Изготовление модели для отливки тендерной буксы без долбежки внутри для подшипника и формовки в парных опоках». В 1945г. по проекту М. Ф. Лазарева была сконструирована установка для обмотки изоляцией проводов вышедших из употребления моторов. Годовой экономический эффект от ее эксплуатации составил 10 тыс. рублей. В 1944 г. наиболее эффективным было предложение группы инженеров завода во главе с техническим директором Ф. Д. Колпаковым - «Замена фосфористой меди» карбидом кальция как раскислителя меди и сплава для колец «Кинга». Это рационализаторское предложение позволяло экономить в год свыше 5 т ценного материала — фосфористой меди, которая заменялась ее отходами — карбидом кальция. Экономический эффект от данного предложения составил 50 тыс. руб. в год.

В 1945г. главным инженером завода, полковником тяги Д. Колпаковым и инженером Н. Ф. Игонькиным было предложено и внедрено в производство предложение по испытанию плоских образцов котельного железа на разрыв на прессе, испытывающем круглые образцы. Завод получил 11760 рублей экономии в год от этого изобретения. Ценные изобретения были сделаны рационализаторами завода М. П. Юфиным, А.Я. Жадаевым, П.И. Курневым, А.В. Матюшиным и другими. Об изобретательстве стахановца-кузнеца Ф.С. Макшанова мы уже рассказывали выше.

Рационализаторы и изобретатели завода вносили свой вклад общее дело, обеспечивая материальные условия для разгрома врага и приближения победы.

Другим средством повышения производительности труда с первых дней войны становится соревнование. Молодые рабочие комсомольцы завода выступили с призывом ко всем комсомольцам Чувашии умножить ряды стахановцев-двухсотников. «Обязуемся давать за смену не менее двух норм, работать без малейшего брака, выполняя все задания командования завода, и помогать несоюзной молодежи в повышении производительности труда, содержать в образцовом состоянии место и инструмент и призываем комсомол Чувашии последовать нашему примеру»,— говори-

лось в обращении. Токари В. Краснов, Г. Бодров, Куприянов, слесари Н. Хуторова, Г. Краснов, фрезеровщик Черенков, разметчики Скляренко и Пономаренко, газосварщик Хазов, помощник машиниста В. Бодров и многие другие встали на трудовую вахту, выполняя изо дня в день две нормы. В 1942 г. число ударников труда и стахановцев на заводе насчитывалось 740 человек. Один из ветеранов завода И. И. Демидов последствии вспоминал о тех трудных годах: «По 12—15 часов, а то и по 17 часов в сутки рабочие не уходили из цехов». Сам И. Демидов был одним из первых рабочих спеццеха. Позже работал мастером, инспектором ОТК, начальником цеха.

Еще в 30-ые годы началась трудовая биография Т. С. Сидорова. Однако особая нагрузка выпала на него в военные годы. Тогда он почти не выходил из цеха. Кроме выполнения производственного задания он успевал еще обучать молодых рабочих, работал над изобретениями, ускоряющими технологический процесс. За трудовой подвиг в годы войны Т. С. Сидоров был награжден орденом «Знак Почета». Эта трудовая закалка помогла ему на долгие годы сохранить работоспособность и уважительное отношение к своему делу. Признанием трудовых заслуг Т. С. Сидорова явилось награждение его позже еще двумя орденами — Трудового Красного Знамени и Октябрьской Революции.

Вклад в общую победу Алатырские паровозоремонтники видели также в пополнении фонда обороны добровольными взносами. Сбор средств был начат с первых дней войны. Крупную сумму на строительство боевой техники коллектив завода внес в начале 1943 г. В ответной телеграмме на имя начальника завода Крупского секретаря партбюро Шерстюка, председателя завкома Демидова, стахановцев — Моисеевой, Закупова, Канова, Макшанова, Коноплева от имени Верховного главнокомандующего И. В. Сталина выражалась благодарность всему коллективу завода за 170 тыс. рублей, внесенных на вооружение.

Большую помощь завод оказывал окружающим селам — ремонтировал, а нередко и изготовлял простейшую сельскохозяйственную технику. Регулярными стали работы в выходные дни в фонд обороны или помощи населению освобожденных от врага районов. В газете «Стахановец» от 27 марта 1943 г. начальник кузнечного цеха А. С. Макшанов сообщал о работе обеих смен цеха в выходной день. Рабочие изготовляли и ремонтировали инструменты для железнодорожных заводов и депо, восстанавливаемых после освобождения от фашистов. За день работы коллектив цеха подготовил 80 слесарных молотков, 100 слесарных зубил, 100 бородков, 50 кузнечных зубил и гладилок, 31 слесарную пилу и ряд других инструментов. Особенно самоотверженно трудились кузнецы-стахановцы Ф. Макшанов и Гурьев и др.

Развитие соревнования, движения рационализаторов и изобретателей, ударный труд рабочих способствовали росту выработки на одного рабочего в годы войны. Если в 1940 г. она составляла 5395 руб., то в 1941 г.—5672 руб., или 105,1% к 1940 г., в 1942 г.—8837 руб. (163,7%), в 1943 г.—8826 руб. (163,6%), в 1944 г.—9203 руб. (170,7%). Выпуск валовой продукции завода к концу войны по сравнению с 1940 г. вырос на 84,3%.

В годы войны Алатырский паровозоремонтный завод неоднократно занимал первые места в соревновании и награждался, переходящим Красным Знаменем.

Впервые за военные годы высокая награда была завоевана заводом в ноябре 1942 г. В декабре завод не снизил своих показателей и занял первое место среди родственных заводов, поэтому врученное за ноябрь переходящее Красное Знамя НКПС было оставлено за заводом. Кроме того он был награжден второй премией за победу в социалистическом соревновании.

Высокой награды завод удостаивался также в феврале 1943 г., апреле 1944 г. Алатырский паровозоремонтный нередко выходил победителем в соревновании с Канашским вагоноремонтным заводом. В годы войны развернулось внутризаводское соревнование между цехами, бригадами, отдельными рабочими. На страницах газеты «Стахановец» освещался ход соревнования и его победители.

Все военные годы ударно работали цех № 9 (спеццех), или, как его называли, «цех, где начальником А. К. Кабаевский», Механический (начальник Т. А. Моисеева), литейный (Н. И. Литвиненко), кузнечный (А. С. Макшанов). В 1943 г. 5 раз подряд первое место в соревновании цехов занимал колесный цех (начальник Демьяненко). Годовой план им был выполнен к 11 октября 1943 г. Пять месяцев цех держал переходящее Красное Знамя завода. В этом же году колесный цех Алатырского завода победил в соревновании колесных цехов паровозоремонтных заводов НКПС.

Орденами и медалями были награждены многие руководители и рабочие завода — Н. С. Крупский, А. К. Кабаевский, С. С. Объеткин, Д. П. Артюшин и др. Лучшие рабочие и служащие завода заносились в особую «Книгу производственных подарков матери — Родине», учрежденную коллегией НКПС и ЦК профсоюзов железнодорожников. В 1944 г. были занесены: Т. А. Моисеева — начальник механического цеха, А. П. Райкин — мастер разборочного цеха, П. Г. Верещагин — инспектор ОТК, который проработал на заводе 43 года, ушел на пенсию, но вновь вернулся на завод в начале войны, работал за двоих, обслуживая два цеха; трубоварщик И. В, Гаврисюк, рессорщик А. Г..Кунин, котельщики А. С. Бабакин и П. И. Васюхин, выполняющие по 2 нормы ежедневно, слесарь колесного цеха П. И. Казаков, работающий на железной дороге с 16 лет, с 1913 г., в годы войны регулярно перевьшолняющий производственные задания, доведя норму выработки в 1944 г. до 300%; Л.. Я. Мондин — токарь котельного цеха, двухстаночник, бригадир комсомольской фронтовой бригады; П. Ф. Киляшов — слесарь, освоивший вторую специальность — токаря и подготовивший 6 молодых рабочих; Н. П. Доброноженко — слесарь, возглавляющий передовую бригаду, завоевавшую право называться фронтовой.

До конца 1941 года начальником Алатырского паровозоремонтного завода работал А. М. Чураков. В декабре 1941 г. начальником завода был назначен Н. С. Крупский, который находился на этой должности до конца декабря 1945 г., т. е. 4 года подряд. Это сравнительно длительный срок, если учесть, что с момента изменения статуса предприятия, т. е. с 1929 г, на заводе сменилось 9 руководителей, Крупский был десятым.

Крупский Николай Сильвестрович родился в 1909 г. в Актюбинске в семье железнодорожника. После окончания семилетней школы работал в депо г. Малоярославец Московско-Киевской железной дороге чернорабочим, слесарем, кочегаром, машинистом товарного поезда. В. 1935 г. закончил Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта. Потом работал мастером, заместителем начальника, начальником ряда паровозоремонтных заводов НКПС — Волгоградского, Мичуринского, Безымянского (Куйбышевская обл.). В начале войны возглавил Алатырский паровозоремонтный завод.

Под его руководством были значительно расширены мощности завода, освоено чугунное литье, ремонт колесных пар паровозов серии ФД, усилена мощность электростанции установкой котла «Фламм» и паровой машины. В кузнечном цехе дополнительно установлен паровой молот, прокатно-электродный стан, сооружена вторая нагревательная печь. Это привело к тому, что столь важная для военного времени продукция кузнечного цеха после его перевооружения возросла в 2 раза.

В трудные военные годы завод под руководством Крупского Н. С. неоднократно выходил победителем в соревновании паровозоремонтных заводов НКПС, награждался переходящим Красным Знаменем.

В 1943 г. Крупский Н. С. был награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Чувашской АССР, а в 1944 г.— орденом «Знак Почета». В декабре 1945 г. он был освобожден от занимаемой должности начальника Алатырского завода и был переведен на другую работу в г. Таллин Эстонской ССР.

Однако не только наградами была отмечена деятельность Крупского Н. С. на посту начальника завода. Начиная с 1944 г. завод снижает показатели производства своей основной продукции. Годовая программа ремонта паровозов за 1944 г. была выполнена лишь на 59%, 1945 г.— на 63,1%. Особые трудности были с капитальным ремонтом паровозов. В 1944 г. ему был объявлен выговор по партийной линии, а в 1945 г. его вновь предупредили о принятии к нему строгих мер, если положение на заводе не будет исправлено. Так, план 8 месяцев по ремонту паровозов был выполнен только на 61,5%, по чугунному литью на 92,6%, поковке — 94,1%, в целом по валовой продукции на 81,7%, товарной на 84%, по росту производительности труда на 94,8%. Себестоимость ремонта паровозов была повышена сверх плана по паровозам серии У на 5.4 тыс. руб., серии О - на 16 тыс. руб., серии Э - на 23 тыс. руб. Низким было качество ремонта. Количество недоделок на выпущенные в обкатку паровозы составляло более 100 на каждый. Иногда заводу приходилось посылать специальные ремонтные бригады для устранения недоделок после возвращения паровоза из ремонта к месту его эксплуатации. В 1945 г. такие выезды были в депо Горький-Сортировочная, депо Киров и др. Результаты работы завода были причиной отстранения его начальника от занимаемой должности. Преодолевать отставание и наращивать производство заводу предстояло уже

в мирное время.

Война явилась тяжелым испытанием для всего нашего народа, она потребовала неимоверного напряжения сил как физических, так и душевных. Победа далась нелегкой ценой.

Итоги работы промышленности республики в года воины были подведены на X сессии Верховного Совета Чувашской АССР в июле 1945г. Алатырский паровозоремонтный завод был назван среди предприятий республики, добившихся неплохих результатов в годы войны.

VI. НОВЫЕ РУБЕЖИ ПАРОВОЗОРЕМОНТНОГО

(1946—1967гг.)

Переход к мирному труду для Алатырского паровозоремонтного завода проходил в трудных условиях хронического невыполнения плана по основному производству ремонту паровозов. Возникшая в военные годы тенденция к снижению производства сохранялась и в первые послевоенные годы. План 1945 г по ремонту паровозов был выполнен только на 63,1%, завод недодал железнодорожному транспорту 59 паровозов. В 1946 г. эта задолженность составляла уже 67 паровозов, а выполнение плана было осуществлено всего на 59,4%. Сказывалась нерегулярность обеспечения завода топливом и материалами, слабая технологическая дисциплина, выражавшаяся в росте брака и недоделок, неудовлетворительное использование станочного оборудования. Со свертыванием производства оборонной продукции парк металлорежущего оборудования увеличился на 25 единиц, однако это не было использовано в производстве и никак не отразилось на его результатах в 1946.Г.

Энергетическое хозяйство было также в плохом состоянии. 3 локомобиля требовали смены коленчатых валов. Котел «Фламм», являющийся основным питательным агрегатом электростанции, вышел из строя. Электростанция вырабатывала 775 тыс. кВт/час, в то время как заводу требовалось 1055 тыс. кВт/час. 30 моторов были неисправны.

Недостаточной была квалификация рабочих завода для сложных работ капитального ремонта. Средний разряд по заводу равнялся 3,91. В целом завод был обеспечен рабочей силой только на 87% даже в 1946 г. Были проблемы с трудовой дисциплиной, бытом рабочих и служащих. Руководство завода ослабило борьбу за выполнение плана. Мешало делу также «наличие укоренившегося среди командного состава завода крайне вредного и ошибочного мнения, что завод якобы не может выполнять производственную программу по причине изношенности оборудования», подчеркивалось в годовом отчете завода за 1946 г. По этой причине был освобожден от занимаемой должности в конце 1945 г. Н. С. Крупский. С 29 декабря 1945г. новым начальником паровозоремонтного завода был назначен М. Ф. Русак.

Программа подъема производства и дальнейшего его развития в условиях мирного времени была принята хозяйственным активом завода в январе 1946 г. Она предусматривала укомплектование завода рабочей силой и ее рациональное использование, внедрение экономии' материальных ресурсов, совершенствование организации производства, повышение производительности труда и снижение брака. Требовался также ремонт производственных зданий и сооружений, а также обновление станочного парка. Однако в годы первой послевоенной пятилетки необходимых средств на это не было. Основные материальные затраты шли на восстановление разрушенного войной народного хозяйства. Поэтому стояла задача без дополнительных затрат, за счет лучшей организации труда и производства выйти на выполнение плановых заданий. В годы послевоенной пятилетки завод возглавлял **М. Ф. Русак,** потомственный железнодорожник, работавший до этого начальником Воронежского и Изюмского паровозоремонтных заводов. Под его руководством было осуществлено значительное техническое оснащение завода, произведена коренная реконструкция его энергетической базы, завод освоил новую форму ремонта паровозов — капитально-восстановительный, в больших, чем ранее, объемах строилось жилье для рабочих завода и готовились грамотные кадры. М. Ф. Русак был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За победу над Германией» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 —1945 гг.», имел несколько знаков «Почетный железнодорожник». М. Ф. Русак избирался депутатом Алатырского

горсовета. На должности начальника завода находился до 1951 г.

В послевоенный период завод подчинялся управлению паровозоремонтных заводов Министерства путей сообщения. Основные виды продукции были следующие: ремонт паровозов, ремонт колесных пар, как паровозных, так и вагонных, поковка для ремонта паровозов и для линии, чугунное литье, бронзовое литье, изготовление и ремонт паровозных и вагонных рессор. При этом из года в год увеличивалась доля капитального ремонта паровозов в общем объеме ремонта. К концу послевоенной пятилетки она составляла 85%. Алатырский завод обслуживал восемь железных дорог.

В техническом отношении завод располагал 160 единицами оборудования: 15—кузнечно-прессового, 50—токарного, 34— сборного, 8—котельного, 11—колесного, плюс 10-тонный мостовой кран, в ремонтном цехе располагалось 5 станков, в инструментальном—9. При этом в 1946—1950 гг. было установлено только 10 новых станков. Основной станочный парк (149 станков) был устаревшим.

Производство было организовано в 16 цехах и отделах. В целях эффективной организации труда и повышения его производительности в основных производственных цехах завода были созданы специализированные группы — бригады. В сборном цехе таких бригад насчитывалось 16, были поршневая, сальниковая, золотниковая, кулисная, дышловая, рычаговая, цилиндровая и другие бригады. В тендерном цехе было создано 6 специализированных бригад — котельная, буксовая, арматурная, тормозная и др., в котельном — 8 бригад, в разборочном —5. Специализация позволила повысить производительность труда и улучшить качество. Так, буксовая бригада сборочного цеха во главе с мастером Ф. С. Степашкиным экономила ежегодно для завода материалов на 3 тыс. рублей. Она добивалась высокого качества ремонта и получила право ставить на свою продукцию личное клеймо без приема ее ОТК. Бригадир Ф. С. Степашкин в 1949 г. завоевал звание «Лучший мастер» завода. На сэкономленных материалах было отремонтировано немало паровозов.

Успешно шло внедрение организационно-технических мероприятий, направленных на механизацию трудоемких процессов, сокращение брака, внедрение передовых технологий. Было введено скоростное резание металлов. Перевод станков на индивидуальные моторы дал экономию электроэнергии на 10%. Это обеспечивало сокращение простоев паровозов в ремонте и снижение себестоимости ремонта.

С начала 1946 г. на заводе развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу дня Победы. Победителем его стал стахановец с большим стажем кузнец Федор Макшанов. Встав на стахановскую вахту, он в первый же день выполнил норму на 608%, а его товарищи Т. Лексин и И. Сидоров на 500%. В ходе этой вахты Ф. Макшанов показал наивысшее достижение, выработав в одну из смен 15 с лишним дневных норм. Рабочие того же цеха, рессорщики Д. Сусленков и А. Кувин выполнили за 5 месяцев 1946 г. две с половиной годовые нормы. Газета «Стахановец» 1 июля 1946 г. писала о достижениях передовых рабочих, раскрывая условия, обеспечившие высокую производительность труда. Это, в первую очередь, порядок на рабочем месте, подготовка инструмента, последовательность в расположении деталей, как того требует технологический процесс. Далее — устранение лишних движений, отделение вспомогательных операций от основных. Вспомогательные операции выполняют подсобные рабочие. Большую роль сыграло также изменение технологии изготовления рессор, внедренное в кузнечном цехе его начальником А. С. Макшановым. Изготовление и ремонт рессор начали проводить паточным способом, длительное время, не меняя инструмента и приспособлений. Немаловажную роль играл сам настрой на высокопроизводительный труд, слаженность работы коллектива цеха, умелое руководство со стороны начальника.

В следующем, 1947 г. на паровозоремонтном заводе 135 человек выполнили по 3—4 и более годовых нормы, 22 человека выполнили в этом году свои пятилетние планы. Рессорщик Д. Сусленков за 2 года работы выполнил 6 годовых планов. В числе новаторов производства были и другие рабочие завода — котельщики Мохов и Григорьев, рессорщики Кувин и Грошев, формовщицы Нефедова и Тихонова, долбежник Яшин и другие. Дальнейшее развитие на заводе получило рационализаторство. В 1948 г. в производство было внедрено 40 изобретений с годовым эффектом 57 тыс. руб., в 1949 году — 32 изобретения с экономическим эффектом в 30 тыс. руб., в 1950 г.—37 изобретений с эффектом 60 тыс. руб. В эти же годы заводом были получены и установлены 9 новых станков.

Все эти усилия начали давать результаты. Сокращался брак и сроки простоя паровозов в ремонте, которые наглядно видны из таблицы 10.

Таблица 10

Годы	1946	1947	1948	1949	1950
Простой в ремонте (в сутках)	29,4	19,2	24,7	16,9	18,2

Несмотря на некоторые колебания, налицо неуклонное сокращение простоя паровозов в ремонте, а, следовательно, и повышение производительности труда. Постепенно завод начинал наращивать производство, приближаясь к выполнению плановых заданий, что видно из таблицы 11.

Таблица 11

Годы	1946	1947	1948	1949	1950
Количество выпущенных паровозов в штуках в % к плану	98	146	126	173	175
	59,4	90	65,1	96,6	100

Однако дальнейшее развитие производства выдвигало на первый план проблему реконструкции завода. В аварийном состоянии находились перекрытия депо, механического и кузнечного цехов. В производстве было задействовано только 2 крана, поэтому велика была доля ручного труда. Слабой была энергетическая база. Действующие паровые машины были старыми: одна установлена в 1896 г., вторая — в 1904 г., третья — в 1911 г. Производственные потребности в электроэнергии не удовлетворялись. Требовалась установка турбины мощностью в 1500 кВт/час.

Нового оборудования на заводе было мало, в частности, из 53 токарно-винторезных станков новых было только 6. В целом станочный парк в конце первой послевоенной пятилетки характеризовался следующими показателями: из 119 станков у 36 станков год установки был неизвестен, 31 станок работали 50 лет и выше, 14 станков — от 40 до 50 лет, 2 станка — от 30 до 40 лет, 5 станков — от 20 до 30 лет, 3 станка от 10 до 20 лет и только 28 станков были не старше 10 лет. Таким образом, оборудование было старотипным, сильно изношенным, оно было не способно обеспечивать современные скорости резания металла, а также качественную обработку деталей. Такое оборудование не позволяло внедрять передовые методы обработки резанием.

Поэтому в 50-ые годы значительные капитальные вложения использовались на реконструкцию зданий, приобретение нового оборудования. Еще в 1948 г. была начата реконструкция колесного цеха, завершенная в 1953г. Однако покрытие цеха осталось прежним. Небольшая высота не позволяла установить мостовой кран и механизировать трудоемкие процессы. В 1950—51 гг. было значительно расширено медно-литейное отделение. В 1952 г. осуществлен капитально-восстановительный ремонт депо заправки. В 1953—54 годах была осуществлена смена покрытий в кузнечном и механическом цехах, что позволило установить в них мостовые электрические краны, позволившие значительно облегчить работу в этих цехах. К концу 50-ых годов завод располагал двумя-тремя мостовыми электрическими кранами, кран-балками и несколькими подъемными механизмами. В кузнечном цехе был установлен дополнительно новый 2-тонный молот и пресс Митюхляева. Энергетическое хозяйство завода стало отвечать современным требованиям. Мощность электростанции составила 1000 кВт/час. Все технологическое оборудование было переведено на переменный ток. Большая работа была проведена по совершенствованию организации производства, механизации трудоемких процессов, внедрению новой техники и передовой технологии.

Произошли изменения в структуре цехов. Был ликвидирован особый разборочный цех, и созданы спецбригады по разборке паровозов. Это приблизило рабочих к месту ремонта, позволило лучше использовать старые годные детали. В один цех были объединены электростанция и паросиловое хозяйство. В 1956 г. был ликвидирован специальный сварочный цех, и по всему заводу были организованы сварочные посты. Если до 1956 г. нагревание заклепок в сборном, котельном, тендерном цехах осуществлялось в открытых угольных горнах, что приводило как к пережогу заклепок, так и загазованности, то в 1956г. повсеместно были установлены электрогорны.

В целом за 10 лет, с 1946 по 1956г., на заводе было установлено 28 единиц нового обору-

дования. Установка нового Шеечного станка «Шерман» позволила повысить производительность труда на 25%. Барабан для механизированной очистки литья сэкономил 400 человеко-часов. Была установлена специальная печь для термической обработки поковок, стыкосварочная машина, моечная машина и другие. Вновь были установлены токарные станки модели 1Н-62, 1Д-63А для скоростного резания металла, станки для обработки колесных пар, фрезерное и кузнечно-прессовое оборудование. Значительно расширена установка для выработки сжатого воздуха, которая была оснащена современными компрессорами. Смонтирована установка по химической очистке воды для питания паровых котлов.

Коллектив производственного отдела (1949г.)

Сидят: К.В. Чувашова – нач. ОТиЗ; К.С. Лашманова – инженер – экономист; А.С. Ануфриев – нач. производственного отдела; М.Я. Маркитанова - инженер – экономист; М.С Демидова - нормировщик.

Стоят: Н.Н. Ермакова – нормировщик; Е.Г. Тюряхин – нач.планового отдела; И.И. Демидов – председатель профкома; К.И. Гамаюнов – техник; Н.Г. Штратникова - инженер – экономист.

Внедрение новой техники, совершенствование технологических процессов способствовало росту мощности производства завода. С 1946 по 1957 год выпуск паровозов увеличился в 2 раза. Выпуск колесных пар по сравнению с довоенным периодом вырос в 3 раза, а тендерных в 2,1 раза. Завод начал работать более ритмично. Если ранее ¾ всей продукции выпускалось в последнюю декаду месяца, то в 1957г. ситуация стала иной. Месячная норма следующим образом распределялась по декадам: в первую—30,4%, во вторую—33,5%, в третью—42,1%.

На новый уровень поднялась организация движения рационализаторов и изобретателей. Начиная с 1950 г. на заводе ежегодно разрабатывались и принимались тематические планы работы изобретателей и рационализаторов. Эти планы включали перечень вопросов, подлежащих разрешению (так, на 1950 г. таких вопросов намечалось 46) и определяли направление желательного разрешения конкретного вопроса, при этом вопросы делились по цехам с учетом специфики производства. Можно привести для примера несколько пунктов такого плана на 1950г. (см. таблицу 12).

Таблица 12

Наименование вопросов, подлежащих разрешению	В каком направлении желательно разрешить вопрос
1. Механизировать процесс снятия и навешивания паровозных дышел	Вес приспособления около 50—60 кг при участии 1—2 рабочих
2. Снятие и подъем золотниковых плоских крышек	Приспособление может быть гидравлического, электрического действия. Должно обеспечивать безопасность и удобство в работе. Вес — около 30 кг

Руководство всей этой работой осуществлял специальный инженер по рационализации. Количество поданных рационализаторских предложений, а также внедренных в производство, значительно увеличилось; вырос экономический эффект от их внедрения в производство, что видно из таблицы 13.

На заводе развернулось соревнование за звание «Лучший изобретатель», были введены лицевые счета изобретателей.

В 1950г. начальник механического цеха Моисеева Т. А. предложила особое приспособление для штамповки шарнирных шпилек к буксовым коробкам. Внедрение его в производство, как уже было сказано выше, позволило увеличить производительность труда в 5 раз и дало годовую экономию в 2 тыс. рублей. Данное изобретение получило название — штамп Моисеевой. На лицевом

счету рационализатора, главного инженера завода П. Д. Кожухова только за два года (1954—1955 гг.) было 11 изобретений с годовым экономическим эффектом в 377 рублей.

Таблица 13

Годы	Всего изобретений	Внедрено	Отклонено	Осталось	Экономический эффект (в тыс. руб.)
1950	99	37	23	39	60
1951	117	34	55	28	170
1952	103	27	45	31	101.7
1953	97	36	36	25	130
1954	84	32	30	22	140
1955	127	70	36	21	193
1956	101	63	28	10	150

Плодотворным в этом плане было содружество инженерно-технических работников с передовыми рабочими завода. Только в 1952г. ими было усовершенствовано 65 технологических процессов и технических приспособлений. В результате было сэкономлено 25 т черных металлов, 18т. цветных, 8 тыс. чел./час. станкового времени, 5 тыс. час. ручного труда, в результате чего экономический эффект составил 189 тыс. руб.

Инженером Шереметьевым и рабочим Горбылевым, например, было приспособлено зубило к рациональной съемке острых углов на кромках дышел. Для этого на зубиле было сделано радиусное закругление в середине. Предложенное приспособление ускорило процесс работы. Если ранее на обработку дышла расходовалось 159 мин., то после внедрения нового способа — 120 мин. Производительность труда выросла на 24%, годовая экономия от внедрения составила 312 чел./час, 646 рублей. Токарь С. Подковырин работал над усовершенствованием технологического процесса окончательной обработки пальцев ведущих осей и другими операциями. Экономическая выгода от внедрения его изобретений составила 10 тыс. рублей в год. В 1956 г. начальник сборного цеха Петин и техник Толока собрали и внедрили в своем коллективе 5 рацпредложений с экономическим эффектом в 34460 рублей.

В годы послевоенных пятилеток, как и в предшествующий период, большое внимание на заводе уделялось развитию соревнования, которое рассматривалось как важнейшее условие выполнения плановых заданий, одно из действенных средств повышения производительности труда, стимулирования трудовой активности. Было организовано соревнование за звание «Лучший цех», «Лучший участок», «Бригады отличного качества», «Лучший по профессии». Только в 1950 г. на заводе насчитывалось 118 стахановцев, выполнивших за пятилетку от 6 до 8 годовых норм, 70 рабочих — 9—10 норм, а 13 передовиков — более двух пятилетних планов. Среди них были представители основных рабочих профессий: токарь М. Родионов, слесарь П. Казаков, рессорщики Д. Сусленков и А. Кувин, кузнец И. Сидоров, котельщики А. Бабакин, П. Григорьев, А. Мохов, промывальщик В. Рощин и другие. В этом же году по итогам работы за третий квартал Алатырский паровозоремонтный завод был признан победителем Всесоюзного социалистического соревнования и награжден переходящим Красным знаменем ВЦСПС и МПС. В последующие годы завод постоянно числился в числе передовых в своей отрасли, а лучшие рабочие завода получили высокие звания—«Лучших по профессии». М. А. Гущарин был признан «Лучшим слесарем» по ремонту паровозов среди рабочих паровозоремонтных заводов страны, 3. Д. Душанина — «Лучшей формовщицей»,. И. А. Сидоров —«Лучшим кузнецом». Имена лучших рабочих завода были известны не только в родном городе и республике, но и во всей стране. Это их трудом и энтузиазмом возрождался старый завод, наращивал объемы производства. За годы его существования здесь сложился потомственный пролетариат, возникло немало славных рабочих династий — **Маркитановых, Муравцевых, Мошниных, Шереметьевых и многих других**.

Виктор Борисович Шереметьев — младший представитель династии **Шереметьевых**. Дед его был участником первых забастовок Алатырских железнодорожных мастерских. Отец без малого полвека отдал родному заводу. Можно сказать, что заботу и тревогу о судьбе своего коллектива, гордость за его прошлое В. Б. Шереметьев получил по наследству.

М. А. Гущарин.
Слесарь сборочного цеха.
В 1950 г. получил почетное звание
«Лучший слесарь»

З. Д. Душанина.
Формовщица, в 1950 г. получила
почетное звание «Лучшей формовщицы»

Династию **Мошниных** на Алатырском механическом представляют братья — Юрий и Вячеслав. Их дед, молодой шорник Яков Моншин был активным участником революционных событий 1905 г. в Алатыре. В годы гражданской войны он ушел на фронт и погиб. В 1925 гг. в механический цех паровозоремонтных мастерских учеником слесаря поступил его сын — пятнадцатилетний Сергей Моншин, он прошел путь от ученика до мастера. В его трудовой книжке нет особых отметок о выдающихся достижениях и открытиях. Единственное, что отличает его — это добросовестное отношение к делу, повседневный напряженный труд.

Неотделима от истории завода трудовая биография **Муравцевых.** Самый старший из них Василий Муравцев работал в железнодорожных мастерских с начала XX в., принимал участие в забастовках 1905 г. В 1932 г. на завод пришел его, сын Борис. Он был одним из активных участников стахановского движения. В первые дни Великой Отечественной войны Борис Муравцев добровольцем ушел на фронт. Он командовал взводом пулеметчиков бронепоезда. После победы он вернулся на родной завод, на свое рабочее место. В 1947 г. после окончания Алатырского железнодорожного училища туда пришел и его сын Владимир. За свой труд слесарь механического цеха В. Муравцев неоднократно награждался почетными знаками и грамотами.

Начальником кузнечного цеха работал Валентин Алексеевич Маркитанов. Он представляет третье поколение рабочей династии **Маркитановых.** На паровозоремонтном заводе трудились его дед и мать. Свою трудовую деятельность В. А. Маркитанов начинал в 1969 г. стропальщиком, потом работал мастером, технологом. На его счету более 40 рацпредложений, экономический эффект от некоторых из них составляет более 3 тыс. рублей ежегодно.

Наряду с молодыми рабочими на заводе продолжало трудиться немало ветеранов. Одна из них — **Норина** (Хуторова) Анна Ивановна. Она пришла на завод после окончания ФЗУ в 1933 г. Работала в инструментальном цехе. В годы войны ей пришлось освоить несколько профессий — токаря, слесаря. Но где бы она ни трудилась, какую бы работу не выполняла, везде и всегда работала самозабвенно, с полной отдачей. С 1950 г. она трудилась в кузнечном цехе. Самоотверженный труд А. И. Нориной был отмечен в 1960 г. орденом Ленина.

Немало славных имен в истории Алатырского паровозоремонтного, они были ее творцами и частицами этой истории.

Именно таким рабочим было посвящено стихотворение «Вернулся», опубликованное на страницах заводской многотиражки «Паровозник» в 1957 г.

И среди других, гудящих ровно,

Со спиральной стружкою у ног,

Он стоит, как будто брат твой кровный

Твой бывалый, маленький станок.

И тебе никак не удержаться,

Чтоб не сжать его рычаг в руке,
Чтоб стерпеть и сразу не прижаться
Теплою щекой к его щеке.

И лицо твое помолодело,
И морщинок больше нет на нем.
И глаза твои, увидев дело,
Засветились внутренним огнем.

И как будто подсказал мне кто-то,
Что переменило жизнь твою:
Просто ты вернулся на работу,
Ты, как прежде,— в боевом строю.

Усилия коллектива завода по его техническому оснащению, структурно-организационные преобразования, а также трудовая активность рабочих позволили к 1950г. выйти на выполнение плановых заданий, а в последующий период дальше наращивать объемы производства (см. таблицу 14).

Таблица 14

Годы	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Выполнение плана в %	102,1	104,6	103,1	106,5	119,6	110,4	116	109,8

Технико-экономические показатели работы завода в конце 50-ых годов характеризовались следующими цифрами. Съем паровозов с одного ремонтного стойла равнялся 2,31 единиц (107% к плану). Простой паровозов в ремонте исчислялся 2 днями. Съем чугунного литья с 1 м формовочной площади был равен 7,367 т (170,6% к плану), бронзового литья —1,688 т. 140,6%) к плану). Продукция завода оставалась прежней ремонт паровозов и колесных пар, чугунное и бронзовое литье, поковка, которая в основном включала изготовление рессор.

За одно десятилетие (с 1950 по 1961г.) показатели работы Алатырского паровозоремонтного завода значительно выросли, что отчетливо видно из таблицы 15.

Таблица 15

Показатели	1950	1961	в%
Ремонт паровозов (шт.)	175	274	156,5
Ремонт колесных пар (шт.)	923	2480	268,7
Чугунное литье (т)	807	1498	185,6
Цветное литье (т)	247	480	194,3
Численность рабочих	1347	1105	82,0
Производительность труда (на 1 раб.)	125,3	212,9	169,9
Энерговооруженность труда рабочего (в кВт/час.)	2280	3327	145,9
Простой паровозов в ремонте (сут.)	22,1	13,1	41
Количество цехов	15	6	
отделов	8	5	

Значительный рост производительности труда, обеспечивший в значительной степени увеличение объема производства при сокращении численности рабочей силы, был обеспечен внедрением нового оборудования, реконструкцией энергетического хозяйства, организационно-техническими мероприятиями. За 10 лет на заводе было установлено 2 мостовых крана по 6 т, 4 кран-балки, 73 единицы нового металлорежущего, кузнечно-прессового и литейного оборудова-

ния. Особенно много было сделано в этом направлении в первые годы семилетки (1959— 1961). В 1954—1955 г. энергетическое хозяйство завода перешло «на переменный ток, что обеспечило значительный рост (на 45,9%) энерговооруженности труда. За этот же период в производство было внедрено 668 рацпредложений. Значительные изменения произошли в организационной структуре управления заводом. Были укрупнены цеха и отделы. Вместо 15 цехов и отделов в 1950г. действовало 6 цехов и 5 отделов в 1961г.

С 1951 по 1964г. Алатырский паровозоремонтный завод возглавлял Е. С. Соколов. **Евгений Степанович Соколов** родился 1902г. в г. Чите в семье железнодорожника. В 17 лет начал свой трудовой путь. В 30-ые годы он окончил Московский электромеханический институт железнодорожного транспорта по специальности «инженер-механик паровозного хозяйства». После окончания института в 1936 г. получил распределение на Алатырский паровозоремонтный завод. С тех пор вся его жизнь была связана с Алатырем, с заводом. Свою работу на заводе Е.С.Соколов начал в должности старшего мастера. Потом стал инженером, начальником технического отдела, начальником планово-производственного отдела, техническим директором. В 1947 г. он становится главным инженером, а в 1951 г. начальником завода. Под его руководством стабилизировалось положение производства, завод регулярно выполнял и перевыполнял задания. Успехи предприятия, а также личные качества Е. С. Соколова были оценены коллективом завода и населением Алатыря. В 1954 г. он был избран депутатом Верховного Совета СССР в Совет Национальностей, а в 1958 г.— в Совет Союза. Е. С. Соколов оставил работу начальника завода только в 1964 г. в связи с уходом на пенсию. Более 13 лет возглавлял он Алатырский паровозоремонтный завод. Это был своеобразный рекорд. До него только первый управляющий мастерскими Л. К. Брунзель так долго и бессменно управлял производством. В советское время этот рекорд был побит только непосредственным преемником Е.С.Соколова на посту начальника завода А. Я. Илюшиным (1964—1979 гг.).

Е. С. Соколов.
Начальник Алатырского паровозоремонтного завода с 1951 по 1964 год.
Дважды избирался депутатом Верховного Совета СССР

В 60-ые годы происходило дальнейшее развитие и совершенствование производства. Если сравнивать показатели работы завода в начале и в конце 60-ых годов, то получим следующие цифры. Товарная продукция за этот период выросла с 2763 тыс. руб. до 6249 тыс. руб., т. е. более чем в 2 раза. Изменились технико-экономические показатели работы завода. Съем чугунного литья с 1 $м^2$ формовочной площади вырос за этот период с 6,35 т до 18,5 т, а цветного — с 4,25 т до 7,1 т. В 2,5 раза выросла производительность труда рабочих. Если в начале 60-ых годов она составляла 212,9 руб. на 1 рабочего, то в конце—528,1 руб.

Конец 60-ых годов стал поворотным в истории старого завода. В 1967 г. в связи с переходом железных дорог с паровозной тяги на тепловозную был отремонтирован последний паровоз и предприятие перешло на выпуск новой продукции. Завод начал выпускать запасные части и другие изделия для железнодорожного транспорта. Произошла полная переспециализация завода, хотя он еще долгое время по традиции назывался паровозоремонтным. Только в 1982 г. завод получил свое современное название — механический.

VII. ПЕРЕХОД НА НОВУЮ ПРОДУКЦИЮ. ОТ ПАРОВОЗОРЕМОНТНОГО К МЕХАНИЧЕСКОМУ (1967-1993гг.)

28 июля 1967 г.— еще одна значительная дата в истории завода. В этот день коллектив завода торжественно проводил в путь последний отремонтированный паровоз. Старейшие рабочие и новички смотрели вслед удаляющемуся паровозу. Для одних он был символом так быстро прошед-

ших молодых лет, отданных родному заводу, для других — одной из страничек истории, написанной их отцами и дедами, завещанной им. В. К. Кабаевский, один из ветеранов завода, вспоминал потом: «Грустный для нас это был праздник. До того привыкли мы к паровозам».

Изменение профиля завода, переход на выпуск новой продукции требовали перестройки всей его работы, внедрения новой техники, освоения новых технологических процессов, значительного обновления станочного оборудования. Одна треть станочного парка морально и физически устарела, 22% всех имеющихся станков были старше 20 лет, 34%—старше 15 лет. Вплоть до начала 70-ых годов оставались отдельные станки, установленные в 1893г., в момент открытия мастерских. Этот факт можно трактовать по-разному: и как доказательство недостаточного внимания к обновлению оборудования, и как свидетельство высокого качества станков, которые были на вооружении мастерских в дореволюционные годы и верой и правдой служили в советское время.

Структура завода после перепрофилирования включала в себя б цехов - механический, металлоконструкций, механо-комплектовочный, кузнечно-литейный с инструментальным отделением, вспомогательный, транспортно-хозяйственный, и 9 отделов — энергомеханический, производственно-диспетчерский, планово-экономический, технического контроля, материально-технического снабжения, отдел труда, заработной платы и техники безопасности, технический, отдел кадров и централизованная бухгалтерия.

Во главе одного из участков по обработке корпусов букс встал старейший работник завода Виктор Константинович Кабаевскнй. Его судьба неразрывно связана с жизнью завода. Учеником токаря пришел он на завод в 1930 г. Вскоре стал токарем 7 разряда и одним из активных участников стахановского движения. В годы войны В.К. Кабаевский работал на самом ответственном участке — мастером сборочного цеха. Его труд отмечен многими наградами, одна из которых орден «Знак Почета». В условиях перехода на выпуск новой продукции и начавшейся реконструкции завода знания и опыт В.К. Кабаевского были особенно необходимы и ценны для коллектива. Переход на новую продукцию проходил нелегко. Предприятие оказалось в числе должников у государства. Причинами тому были как нехватка нового оборудования, так и потребность в рабочих иной, чем ранее, квалификации. Поэтому особое внимание было уделено техническому перевооружению завода и подготовке новых кадров.

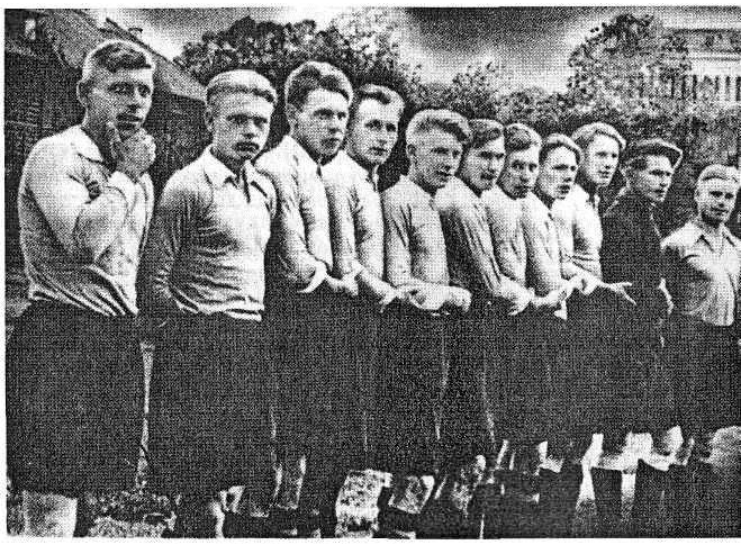
Были внедрены поточно-механизированные линии по производству новой продукции. Создан участок станков с ЧПУ, экономический эффект от его работы составил 4 тыс. руб. Была внедрена окрасочная камера для покраски контейнеров К-12, с экономическим эффектом в 2,5 тыс. рублей. Изготовлен стенд для сборки опорных площадок с экономическим эффектом 4,2 тыс. руб. В 70-ые годы заводом стала выпускаться следующая продукция для железнодорожного транспорта: грузовые контейнеры УУК-5; реостаты жидкостные нагрузочные для испытания тепловозов типа А-158.01, А-455.01, А-95.01; котлы вагонные ЦМВ, ЦМВО; ножи для щебнеочистительной машины ЩОМ-2; термокамеры для МО, МС, ЦШ; краны ЦТПБ-Попереко; решетки огневые, дымовые; подшипники, корпуса букс. С 1970 г. завод начинает также выпуск товаров народного потребления — металлической черепицы, желобов водосточных, гаражей. Однако в начале 70-ых годов эти товары выпускались в очень незначительных размерах. Так, по данным 1972 г. их объем исчислялся 20 тыс. руб., что составляло 0,25% к общему объему производства завода. Расширение производства этих товаров тормозилось целым рядом факторов: нехваткой производственных площадей, нестабильностью номенклатуры деловых отходов, отсутствием специального подразделения в структуре завода, занимающегося вопросами изготовления товаров народного потребления. Проведенные технические преобразования в последующие годы позволили увеличить объем и расширить ассортимент товаров для народа, выпускаемых заводом. В последнее время завод выпускает печи отопительные для индивидуальных бань, котлы водогрейные КС-2, гаражи металлические, ворота для гаражей и каркасы для ворот, ручные лебедки, дачные насосы, гаражные замки, кувалды, гвоздодеры и другую продукцию.

В этот сложный период реконструкции и освоения новой продукции завод возглавлял А. Я. Илюшин, потомственный железнодорожник. **Аркадий Яковлевич Илюшин** родился в 1927г. в г. Алатыре. Его отец, Яков Агафонович, более 30 лет отдал паровозоремонтному заводу. Когда пришло время выбирать профессию, А. Я. Илюшин не колеблясь, пошел по стопам отца. В 1946 г. он окончил Алатырский техникум железнодорожного транспорта и начал свой трудовой путь в должности техника паровозоремонтного завода. Хорошее знание дела и организаторские способности А. Я. Илюшина были замечены руководством завода.

А. Я. Илюшин. Начальник Алатырского паровозоремонтного завода с 1964 по 1979 г.

Его выдвигают на должность инженера-конструктора, инженера-технолога. Вскоре он становится заместителем главного технолога завода. В 1960 г. А. Я. Илюшин заканчивает Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта и сразу же выдвигается на должность сначала главного технолога, потом главного инженера паровозо-ремонтного завода. С уходом Е. С. Соколова на пенсию в 1964 г. А. Я. Илюшин становится начальником завода и работает на этой должности 15 лет — до 1979 г.

Новая продукция Алатырского паровозоремонтного завода пользовалась большим спросом на всех железных дорогах страны. Немало заказов коллектив завода выполнял для Байкало-Амурской магистрали. Эти заказы выполнялись с особой тщательностью. Местная газета «Ленинский путь» в эти годы много писала о новаторах производства с паровозоремонтного. В одной из статей рассказывалось о творческой бригаде инструментального цеха, изготовляющей заказы для БАМа. На завод поступил срочный заказ на поставку донных клапанов для БАМа, но для изготовления уплотнительных колец клапана на предприятии не было круглой резины. Но рабочие инструментальщики нашли выход. Они изготовили эти кольца из листовой резины на токарном станке. Ими же было сконструировано специальное приспособление для механической нарезки резьбы в крышках креплений на вертикальном фрезерном станке. Раньше эта операция выполнялась вручную и была очень трудоемкой. Данное рацпредложение обеспечило повышение производительности труда почти на 30%. И таких примеров в те годы было немало.



Футбольная команда паровозоремонтного завода в 60-е годы

Большую помощь в мобилизации коллектива завода на слаженную, эффективную работу оказывала профсоюзная организация. В центре ее внимания были не только производственные вопросы, организация соревнования, но и забота об отдыхе рабочих и служащих завода и их семей, оказание помощи подшефному колхозу в уборке урожая, в строительстве мастерских в Алатырском и Порецком районах. Активную работу проводил женсовет по работе с молодежью и детьми из подшефной школы.

Объектом особых забот профсоюзной организации завода была художественная самодеятельность и спортивно-массовая работа. На заводе существовало спортивное общество «Локомотив», которое в течении 25 лет бессменно возглавлял А. П. Зайцев. Общество имело футбольную, хоккейную с мячом, баскетбольную и волейбольные команды. Футболисты и хоккеисты завода в 70—80-ые годы были бессменными обладателями кубка Чувашской Республики, Казанской, а затем Горьковской железных дорог. Спортивное общество воспитало и вывело в большой спорт немало своих воспитанников. Мастерами спорта по городкам стали А. И. Аблизин, Ф. Ф. Синяков, А. А.

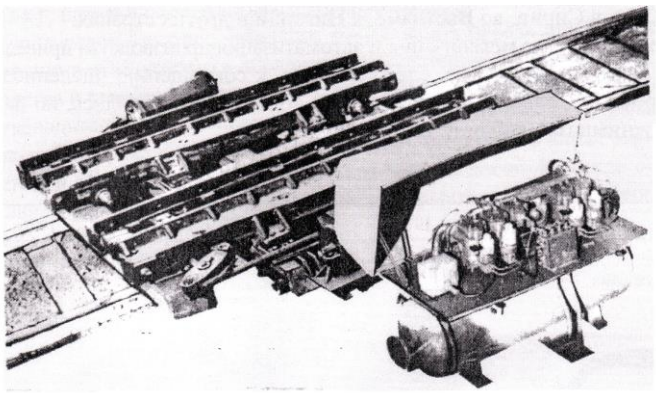
Шмелев, А. Ф. Краснов, по легкой атлетике — А. И. Лукишин, Е. И. Буторов, А. А. Кирюхин.

С начала 80-ых годов коллектив завода начинает осваивать новые, более сложные виды продукции — вагонозамедлители, управляющую аппаратуру к ним, пневмоцилиндры. В связи с этим было принято решение о переименовании паровозоремонтного завода в механический. Это произошло в 1982 г.

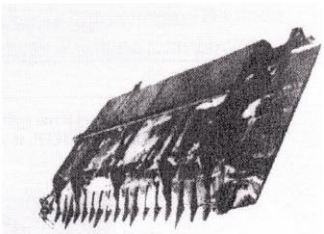
Свою новую продукцию — рамно-нажимные парковые вагонозамедлители РНЗ-2 — коллектив Алатырского механического завода осваивал первым во всей стране. Отныне образцы вагонозамедлителей и управляющей аппаратуры к ним успешно прошли испытание и на заводе началось серийное производство этой важной продукции. Высокая эффективность работы нового вида вагонозамедлителей, дистанционное управление установками позволили высвободить большое количество рабочих сортировочных парков страны, сделали более экономической работу железнодорожного транспорта.

Рычажно-нажимный вагонозамедлитель используется с успехом для механизации тяжелого, далеко не безопасного процесса торможения вагонных отцепов на сортировочных горках. Весит вагонозамедлитель 7,8 т. Производят их в цехе металлоконструкций, где основная работа механизирована. А начинали почти с нуля. Рабочие сами сделали перепланировку помещений, установили специальное оборудование: фрезерно-расточный станок с числовым программным управлением, на котором производится расточка тормозных балок весом около 400 кг, высотой 5 м. 250-тонный пресс. В 1985 г. были смонтированы две фотокопировальные газорезательные машины. Новое оборудование позволило усовершенствовать технологию заготовки деталей, улучшить чистоту резки. Отпала необходимость в дополнительной операции — механической обработке, что освободило 21 человек. Все это позволило повысить производительность труда и увеличить экономию топливно-энергетических ресурсов.

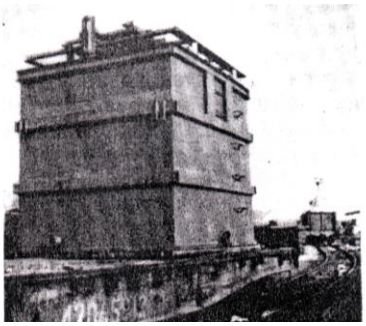
СОВРЕМЕННАЯ ПРОДУКЦИЯ МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА



Замедлитель вагонный рычажно-нажимной РНЗ-2



Нож щебнеочистительной машины ШОМ – Д



Реостат нагрузочный для испытания тепловозов мощностью в 3000 л. с. в одной секции

В цехе металлоконструкций трудилось немало новаторов, внесших весомый вклад в совершенствование технологического процесса. Среди них технолог А. Тюрин, слесари Б. Болвин, В. Коблов, старший мастер Б. Карачаров, электросварщик В. Адрианов.

Коллективом предприятия была проведена большая работа по техническому перевооружению завода и внедрению в производство прогрессивных технологий. В этом направлении в 80-ые, начале 90-ых годов были проведены необходимые организационно-технические мероприятия. Были

изготовлены стенды для проверки управляющей аппаратуры ВУПЗ-72 (экономический эффект 2,8 тыс. рублей) и для обработки балок РНЗ-2 (2 тыс.руб.); станки для гибки труб (1,5 тыс. руб.) и для изготовления шлакоблоков (4 тыс. руб.); внедрена машина ПКФ для резки листового металла (7 тыс. руб.); установлена кран-балка на участок котлов грузоподъемностью 5 т (5 тыс. руб.). В целом в цехах и на участках установлено и внедрено более 60 единиц первоклассного, высокопроизводительного оборудования. Уровень механизации производства доведен до 75%.

Реконструкция завода проводилась без остановки производства. Однако, несмотря на это, коллектив стабильно выполнял плановые задания, успешно справлялся с программой реализации продукции. Кроме основной продукции — замедлителя вагонного рычажно-нажимного РНЗ-2 в настоящее время завод выпускает виброрыхлители ДИП-17, ножи для щебнеочистительной машины ЩОМ-4, контейнеры К. 12.00.000, заготовки вкладышей.

Продукция Алатырского механического завода пользуется большим спросом и широко используется в железнодорожной индустрии. Вагонозамедлители используются на 5 железных дорогах, термокамеры на 21, реостаты и корпуса подшипников на 32; буксы роликовые грузовых вагонов поступают на 10 заводов главка, котлы вагонные водяного и комбинированного отопления на 18 заводов.

Некоторые виды продукции завод поставляет и в зарубежные страны. Так, в Монголию поставлялись подшипники, термокамеры, реостаты. Реостаты Алатырского механического использовались в Индии, на Кубе, в Сирии, во Вьетнаме, в Нигерии и других странах.

Проведенная в последнее десятилетие механизация и автоматизация производства привела к значительному сокращению доли ручного труда, следовательно, к сокращению численности рабочего коллектива, в то время как объемы производства не только не сократились, но даже возросли по сравнению с прежними (см. таблицу 16).

Таблица 16

	1970г.	1975г.	1979г.	1992г.
Количество рабочих	802	725	136	655
Количество ИТР и служащих	143	456	128	134

А.И. Муратов
Один из ветеранов завода.
Создал музей истории завода

Большинство рабочих завода освоили новые профессии и владеют одновременно несколькими. Так, например, электросварщик Муратов может при необходимости квалифицированно выполнять токарные, сверловочные и фрезеровочные операции Н. Фончиков — газорезчик и фрезеровщик, О. Коренков — слесарь и электросварщик.

Заводом были достигнуты высокие производственные показатели. С каждым годом увеличивался объем производства, причем в основном за счет выпуска новой продукции. Коллектив завода неоднократно занимал передовые места в соревновании аналогичных предприятий Главка, города, республики, награждался переходящим Красным знаменем Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза железнодорожников.

В 80-ые годы был создан музей истории завода. Идея создания музея возникла в связи с празд-

нованием заводом своего 90-летнего юбилея в 1983 г. Много сил, творчества, любви к родному предприятию вложил в создание музея А. И. Муратов, один из ветеранов завода. А. И. Муратов пришел на завод в 1951 г. и работал вплоть до 1978 г. Но и после ухода на пенсию он не потерял связи со своим коллективом. По крупицам в архивах Ленинграда, Москвы, Ульяновска, Чебоксар собирал он материал о своем заводе, его людях, готовил экспозиции, руководил оформлением музея. И в этой его работе выразилась любовь А. И. Муратова к родному заводу, гордость за его людей.

В успехах Алатырского механического завода немалая заслуга его начальника В. И. Пахомова. Именно он возглавлял завод в течение 9 лет — с 1979 по 1988 г.

Владимир Иванович Пахомов родился в 1946 г. в русском селе со светлым поэтическим названием Белая Глина Краснодарского края. Но так сложилась его судьба, что Чувашия стала его второй родиной. Свою трудовую деятельность В. И. Пахомов начал в 1965 г. рабочим межколхозстроя. Потом служба в армии, учеба в институте. В 1973 г., после окончания Ростовского-на-Дону института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер путей сообщения» он был распределен на Саранский тепловозоремонтный завод, где работал инженером-технологом, инженером отдела, начальником цеха. В 1979,г. он был назначен начальником Алатырского паровозоремонтного завода. Для завода это был сложный период реконструкции, освоения новых видов продукции, плановые задания не выполнялись. Именно в этих условиях проявились замечательные качества В. И. Пахомова — знание производства и умение организовать и повести за собой рабочих. Коллектив завода поверил своему руководителю, началась повседневная кропотливая работа по налаживанию трудовой дисциплины, перевооружению производства. Очень скоро завод начал выполнять план. Под непосредственным руководством В. И. Пахомова было освоено три вида основной продукции. В своем Главке завод оказался в числе стабильно работающих предприятий. Его показатели росли из года в год.

Как настоящий руководитель рабочего коллектива, В. И. Пахомов заботился не только о выполнении плана, увеличении объема производства, освоении новой продукции, но также и развитии социально-культурной сферы завода, быте и досуге рабочих. Именно при нем многие рабочие завода смогли улучшить свои жилищные условия. В настоящее время жилой фонд предприятия составляет 24877 м , из них 14489 благоустроенного жилья. Только за последние пять лет 156 семей улучшили жилищные условия. На заводе имеется пятиэтажное общежитие, насчитывающее 139 комнат. В целом обеспеченность жильем работников завода лучшая во всем городе. Для обеспечения нормального быта рабочих работают столовая, магазин, здравпункт, включающий стоматологический и терапевтический кабинеты. Созданы условия для проведения спортивных и культурно-массовых мероприятий.

Личный вклад В. И. Пахомова в успешное развитие старейшего предприятия республики, его активная общественная деятельность были по достоинству оценены. В 1986 г. он был награжден орденом Дружбы народов.

Талант организатора и руководителя также не остался незамеченным. В конце 1988 г. В. И. Пахомов был избран вторым секретарем Алатырского горкома КПСС, потом стал первым секретарем. Вскоре его избирают народным депутатом Алатырского горсовета и Верховного Совета Чувашской Республики. Депутаты горсовета доверяют ему пост председателя Алатырского городского Совета народных депутатов.

Нелегко было В. И. Пахомову оставлять налаженное производство, коллектив, с которым он нашел взаимопонимание, который доверял ему и ценил его, тем более, что у него было много планов и творческих задумок на будущее. Но так устроен В. И. Пахомов, что он думает в первую очередь не о себе, а о тех людях, которые доверяют ему, поэтому он и согласился на новую работу.

Сейчас на его плечах еще более нелегкое бремя забот. В трудных современных условиях он помогает выстоять людям, доверившим ему свою судьбу.

Преемником В. И. Пахомова в должности директора Алатырского механического завода стал В. Н. Вялов. **Валерий Николаевич Вялов** родился в 1946 г. в г. Алатыре. В 1969 г. он пришел на паровозоремонтный инженером энергомеханического отдела. Позже работал инженером-конструктором, старшим инженером. В 1976 г., после окончания Чувашского государственного университета по специальности «технология машиностроения, металлорежущие станки и автома-

ты» он работал главным инженером родного завода. В 1989. г. В. Н. Вялов был избран на должность директора механического завода на конкурсной основе на конференции трудового коллектива. В сложный период - перехода от плановой экономики к рыночным отношениям завод продолжает работать, хотя и сложнее, но решаются социально-культурные и бытовые вопросы. Завершается строительство котельной. Близится к завершению строительство двух секций 110-квартирного дома. Подготовлена площадка под строительство дома для малосемейных на 66 квартир.

Сегодня коллектив Алатырского механического завода вместе со всей Россией переживает трудный период. Ранее стабильно работающее предприятие, начиная с 1992 г. начало снижать производство продукции, что сразу же отразилось на материальном положении рабочих и служащих. Проводимая экономическая реформа с одной стороны дала свободу промышленным предприятиям, они теперь сами устанавливают цены на свою продукцию, налаживают хозяйственные связи, руководствуясь собственной выгодой. Но, с другой стороны, рост цен в условиях экономического кризиса привел к шквалу неплатежей. На 1 января 1993 г. дебиторская задолженность составила 109 млн. руб. Сегодня на первый план встала проблема расчетов с потребителями. Из-за неплатежеспособности предприятий возникли трудности со сбытом готовой продукции.

В. Е.. Немков.
Слесарь по оборудованию
передовик производства

В. Н. Вялов.
Директор завода с 1989 года

И вновь, как это было не раз на протяжении вековой истории, проблемы нашей огромной страны как в капле воды отразились в трудах и заботах Алатырского механического, в судьбах людей, связавших свою жизнь с заводом.

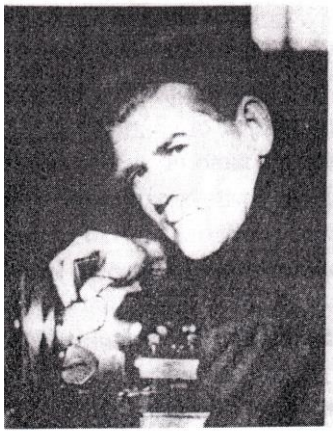
Алатырский механический, наследник железнодорожных мастерских и паровозоремонтного завода, всегда славился замечательными людьми, вписавшими немало славных страниц в его историю.

Немало передовых рабочих и инженерно-технических работников трудятся и сейчас на заводе: это В. И. Раздьяконов — токарь кузнечно-литейного участка, В. И. Немков — слесарь механического цеха, И. Н. Матюнин — токарь механо-комплектовочного участка, В.М.Дубровин

— электросварщик цеха металлоконструкций, А. И. Малыгин — электросварщик кузнечно-литейного участка, В. П. Синяткин — каменщик отдела капитального строительства, Н.Б.Куликова

— электромонтер-обмотчик энергосилового цеха, Н. И. Сутягин — водитель транспортного участка, А. И. Марякин — котельщик кузнечно-литейного участка, И. Д. Фадеев — водитель транспортно-хозяйственного участка, В. Д. Лойко — инженер энерго-механического отдела, В.Н.Макаров — инженер-электронщик БТОР, А. Е. Гришин — инженер АСУП, Н. С. Кудель-кин — начальник цеха металлоконструкций, В.М.Куприянов — старший мастер энергосилового цеха и многие другие.

За последние 4 года знаком «Почетный железнодорожник» награждены В. Н. Вялов, Н. Ф. Дашков, В. Н. Канова, В. Н. Лазарев, А. С. Самойлов.



В. И. Раздьяконов.
Токарь УНО,
передовик производства

Н. С. Кудельки н. Начальник цеха металлоконструкций

Однако завод по праву гордится и другим своим достижением. Он всегда был настоящей кузницей руководящих кадров для города и республики. Его воспитанниками в разное время были В. П. Петин, председатель совета профсоюзов

Чувашской Республики, Н. А. Курчатов, глава местной администрации г. Алатыря, И. А. Вишненко, директор завода «Электроавтомат», Н. П. Зоднев, директор электромеханического завода, Ю. П. Горбатов, директор конторы «Алатырьдорога», Ю. Н. Прикащиков, работавший председателем исполкома, и многие другие.

Несмотря на экономические трудности, нестабильность, рабочие завода продолжают славные трудовые традиции отцов и дедов. «Каждый рабочий на своем месте должен быть рационализатором»,— считает слесарь механического цеха В. Е. Немков. Свою трудовую биографию он начал в 1977 г. наладчиком полуавтоматов. Потом был выдвинут бригадиром. Это было время освоения заводом новых видов продукции. Многим рабочим приходилось осваивать новые профессии, приспособлять старые станки для новых операций. В. Е. Немков немало потрудился над этим. Он, как и многие рабочие старейшего завода, верит в его будущее. И эта вера — залог преодоления сегодняшних трудностей, будущих успехов старейшего завода. В канун юбилея мы беседовали с директором завода Вяловым В. Н. о перспективах развития предприятия. Он не скрывал озабоченности трудностями, которые испытывает коллектив. По сравнению с 1989—1990 гг. производство упало на 20—25%. Завод работает только 3 дня в неделю. Средняя оплата труда рабочих в августе 1993 г. составляла всего 25 тыс. рублей в месяц. Однако как настоящий руководитель завода он много делает для того, чтобы коллектив сумел выстоять, сохранить основную массу высококвалифицированных рабочих и специалистов, выпускал качественную и пользующуюся спросом гфодукцию.

В настоящее время завод входит в состав производственного объединения «Вагонреммаш» МПС России и является федеральной собственностью. Кроме Алатырского механического в состав данного ПО входят 6 вагоноремонтных заводов России (Вологодский, Владимирский, Воронежский, Московский, Новороссийский и Октябрьский), занимающихся- ремонтом пассажирских вагонов. Завод целиком перешел на работу по предоплате, самостоятельно занимается поиском работы. С нового года завод будет выпускать новую продукцию — вагонный кипятильник-самовар, которую ранее закупали в ГДР, а также вагонные котлы для спальных и купейных вагонов, тоже поставляемые ранее ГДР. Потребности железнодорожного транспорта в этой продукции значительны, поэтому коллектив надеется восстановить производство, сделать его стабильным, ритмичным и высокоэффективным.

Значительная помощь заводу оказывается Генеральным директором ПО «Вагонреммаш» В. И. Гусаковым, начальником Главка по производству и ремонту запасных частей подвижного состава А. Г. Головатым, Ю. В. Павловым и другими руководителями.

В заключении нашей беседы В. Н. Вялов сказал, что верит в возрождение завода, что залогом его будущих успехов является славная столетняя история, а также люди, которыми всегда гордился завод

СОДЕРЖАНИЕ

1. Строительство Казанской железной дороги и промышленное развитие края.
2. Алатырские железнодорожные мастерские в 1893 - 1918гг.
3. От железнодорожных мастерских к паровозоремонтному заводу (1918-1929гг.)
4. Паровозоремонтный завод в 1929 - 1941гг.
5. Паровозоремонтный в годы Великой Отечественной войны 1941 - 1945гг.
6. Новые рубежи паровозоремонтного (1946 - 1967гг.)
7. Переходы на новую продукцию. От паровозоремонтного к механическому (1967 - 1993гг.)