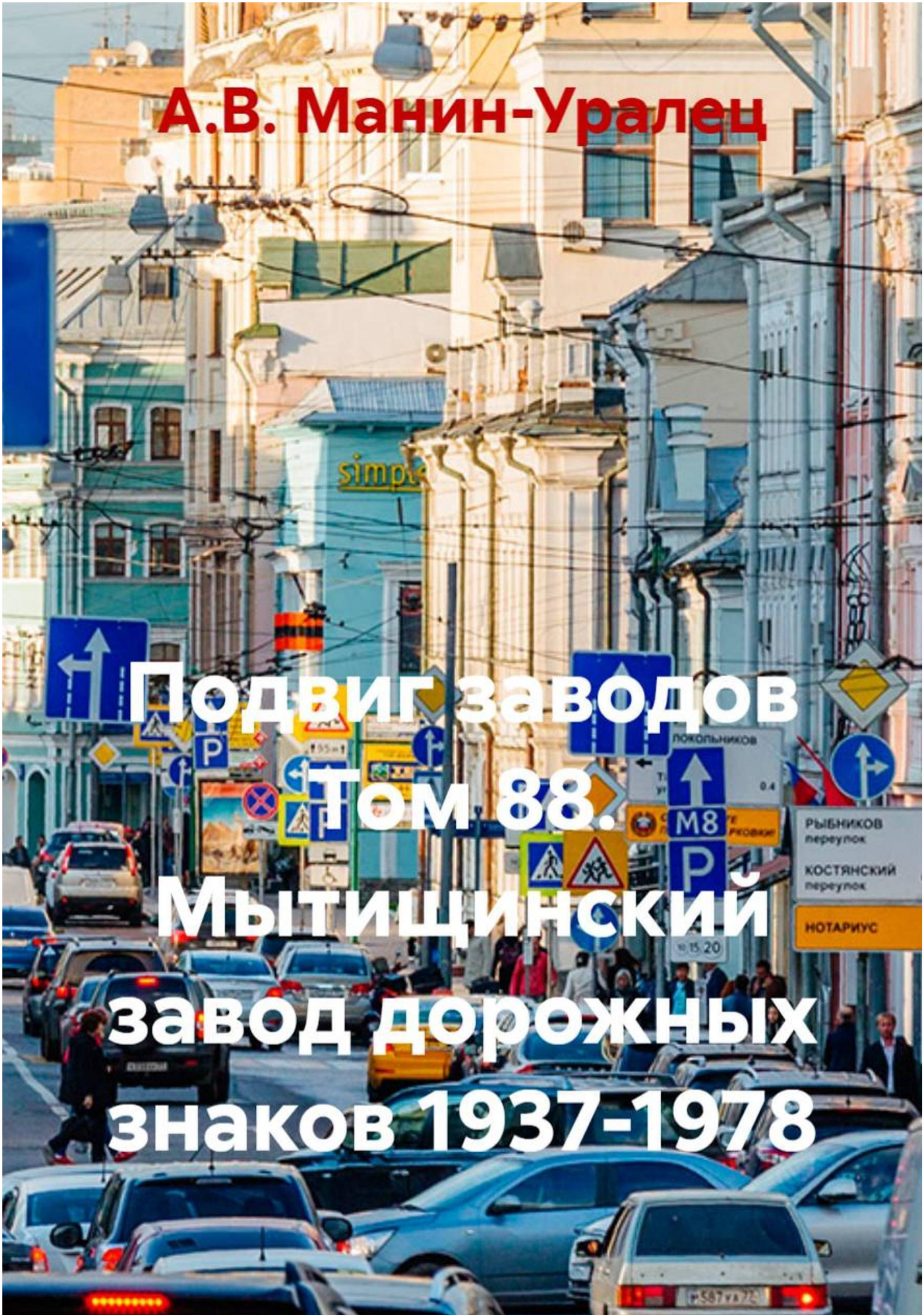

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 88. Мытищинский завод дорожных знаков 1937-1978

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 88. Мытищинский завод дорожных знаков 1937-1978

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 88. Мытищинский завод дорожных знаков 1937-1978 / А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Подмосковный мытищинский Завод АО «Дорожные знаки», начав свою деятельность как небольшая база по производству эмульгатора для снабжения участков ремонтируемых дорог, а позже для изготовления дорожных знаков и указателей, в одно время являлся также поставщиком материала для косметического ремонта зданий, а затем стал и экспериментальной базой для производства некоторых видов малой дорожной техники, выпуская в течение многих лет различные образцы дорожных лабораторных и испытательных приборов. Все эти годы завод оставался верным главному своему предназначению – изготовлению все более сложной и, наконец, самой современной, лучшей в мировой практике продукции – дорожных знаков, указателей и щитов. 60-летнему пути славного коллектива, отметившего эту дату в 1997 году, посвящена данная публикация.

© Манин-Уралец А., 2026
© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец
Подвиг заводов Том 88. Мытищинский завод дорожных знаков 1937-1978

ВВЕДЕНИЕ

Первое издание книги по истории ОАО «Дорожные знаки» было осуществлено в ознаменование 60-летия работы трудового коллектива в городе Мытищи в 1937-1997 годы.

С тех пор, как отмечали на заводе, - «практически на всех дорогах России служат людям дорожные знаки, указатели, информационные щиты и несущие металлоконструкции, изготовленные на заводе Акционерного общества «Дорожные знаки» — самого крупного и старейшего поставщика этой продукции страны. Позади у него 60 лет пути. В них - этапы трудного становления и роста, освоения новых технологий, дела конкретных людей: руководителей, инженеров, рабочих.

В книге отчетливо прослеживается и мощный прорыв коллектива вперед в современной экономической ситуации. Он избрал верный путь, чтобы оставаться лидером великой державы в своей области производства. Только уже с новым качеством и ассортиментом продукции, равной мировым образцам».

Источниками для книги послужила документация ОАО «Дорожные знаки», воспоминания его старейших ветеранов и работающих специалистов.

ОГЛАВЛЕНИЕ
ВСЕХ РАЗДЕЛОВ
ИСТОРИИ ЗАВОДА:

Истории завода
АО «Дорожные знаки» — 60
Глава 1. Истоки
Глава 2. Завод дорожных знаков
Глава 3. Опытные производства
Глава 4. В системе «Росремдормаша»
Глава 5. По новой технологии
Глава б. К мировому уровню
Глава 7. Годы самостоятельности

***

ИСТОРИИ ЗАВОДА ОАО «ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ» - 60

(Вступительное слово генерального директора ОАО «Дорожные знаки» О. И. Малаги, 1997 г.)

В 1997 году Акционерное общество открытого типа «Дорожные знаки» отметило свое пятилетие.

Но история старейшего и самого крупного в России завода, производящего средства информационного обеспечения участков дорожного движения, насчитывает уже шесть деся-

тилетий. Этой знаменательной дате славного коллектива мытищинского завода дорожных знаков посвящена данная книга, созданная по решению коллектива акционеров.

Наш завод за всю его историю, как и многие широко известные предприятия России, прошел несколько отчетливо прослеживаемых этапов своего развития. Не только в плане совершенствования технологии и обеспечения роста производственного потенциала, но и как предприятие, которое наряду с основной задачей выполняло и другие важные для страны, хотя порой и вовсе несвойственные ему функции.

Завод АО «Дорожные знаки», начавшись как небольшая база по производству эмульгатора для снабжения участков ремонтируемых дорог, вместе с новой задачей по изготовлению дорожных знаков и указателей являлся также поставщиком порошка из мела для косметического ремонта зданий, а позже экспериментальной базой при производстве некоторых видов малой дорожной техники и в течение многих лет выпускал различные виды дорожных лабораторных и испытательных приборов.

Все эти годы завод оставался верным главному своему предназначению. «Лишние» производства уходили

одно за другим, и коллектив, наращивая производство дорожных знаков, пережил ряд главных этапов выпуска продукции — от примитивной до достаточно сложной и, наконец, до самой современной, лучшей в мировой практике, востребованной стремительно меняющимся временем.

Важно, что перейдя в новое время, наш завод ничего не сломал и не отверг из полезных наработок минувших лет, а, наоборот, дополнил их современным опытом как в области производства, так и финансовых отношений с российскими и зарубежными партнерами. В результате чего продукция предприятия эффективно обеспечивает безопасность на дорогах. Ведь вся наша деятельность непосредственно связана с общим благополучием и комфортом эксплуатирующих дороги потребителей.

За время своего существования завод пережил несколько реконструкций и технологических подъемов. Много, очень много успел совершить коллектив в своем стремлении максимально обезопасить автомобильные дороги. Он оснащал свои дорожные знаки светочувствительными катафотами, световозвращающими информационными символами из металлофольги, покрытой стеклянным бисером, потом заменил фольгу более практичной пленкой. И все же завод бесконечно, на десятилетия, отставал от мировых достижений в этой области.

Новое время, переход к современной экономике и использование передового опыта в мировой практике позволили заводу в последнее время сделать в работе мощный прыжок вперед—и сразу была достигнута планка, у которой сегодня лучшие производители дорожных информационных средств планеты.

Во время существования Минавтодора при потребности в знаках более миллиона штук в год завод — фактически единственный в стране — производил их 150 тысяч. Сегодня Акционерное общество «Дорожные знаки» готово удовлетворить ассортиментом своей продукции, изготавливаемой по самой современной технологии, любого заказчика. Имеющееся оборудование позволяет выпускать 400 тысяч дорожных знаков в год, при этом в подмосковных Мытищах уверены, что продукция их предприятия не уступит продукции ведущих зарубежных фирм.

«Нам по силам мировой уровень!» — об этом заявил коллектив еще в 1992 году. Именно в это время на заводе, ставшем собственностью его работников, держателей акций, вошел в строй новый цех по производству дорожных знаков. Это был значительный этап коренной перестройки завода, поднявшей на высочайший уровень изготовление дорожных знаков и указателей, а вместе с тем рекламных щитов и щитов индивидуального проектирования.

Конечно, для этого пришлось очень много потрудиться. К моменту реализации программы реконструкции предприятия средний возраст станков и другого технологического обо-

рудования здесь составлял уже тридцать —сорок лет, и ни один из отечественных заводов не был в состоянии дать им достойную сегодняшнего времени замену.

В начале 90-х годов наше предприятие, с названием Мытищинский опытно-экспериментальный завод, начало реконструкцию основного производства, внедряя передовую технологию изготовления продукции на основе световозвращающих пленок мирового уровня американской фирмы «ЗМ» (Миннесота Майнинг энд Мэньюфэк-черинг), которые успешно доказывали свою эффективность на дорогах Соединенных Штатов, Японии, стран Европы.

При этом завод стал первым в России, кто использовал технологию и оборудование, а вместе с тем и материалы знаменитой фирмы и успешно внедрил у себя в производство.

В Мытищах начался выпуск знаков из пленки «ЗМ» с двумя классами яркости—инженерным и высокоинтенсивным уровнями, не идущими ни в какое сравнение с достигнутыми с помощью отечественных пленок. Общая

отличительная черта новой продукции завода — четкость изображения, глянцевая поверхность, не задерживающая пыли и удобная для промывки, хорошая различимость днем и непревзойденная в ночное время суток, ведь в нескольких микронах толщины используемой пленки «ЗМ» сосредоточены в определенной последовательности несколько слоев светочувствительных материалов и у каждого свое назначение; если выпускаемые прежде дорожные знаки рассеивали свет фар в разные стороны, то новые и под 30-градусным углом на уровне глаз водителя остаются отлично различимыми даже на расстоянии в полкилометра и более. Это важно, когда столь возросли скорости на шоссейных магистралях!

Обустройство дорог современными средствами сигнализации с такой световозвращающейся пленкой, как показывает практика, позволяет снизить аварийность на дорогах на двадцать процентов. Кроме того, своевременная информация об условиях движения позволяет сэкономить в год десять-двенадцать миллионов литров бензина на каждый миллион автомобилей. Это уже доказанный факт.

Срок службы выпускаемых сегодня заводом знаков — восемь-десять лет, а прежде он составлял всего полтора-два года. И хотя новые знаки по стоимости дороже, все же благодаря их уникальному качеству на российских дорогах и на дорогах ближнего зарубежья, откуда приходят заказы, с каждым годом их становится все больше.

Новая продукция АО «Дорожные знаки» завоевала признание как дорожников страны, так и работников ГАИ. Применение новых технологий при производстве не только знаков, но и рекламных щитов, а также для маркировки автотранспортных средств и средств организации дорожного движения значительно расширило номенклатуру продукции и сферу услуг завода.

Ассортимент продукции с использованием свето- возвращающей пленки очень разнообразен. Рекламно-информационные щиты и указатели; дорожные знаки любых типоразмеров для дорог и улиц на стальной, дюралевой или пластиковой основе; наборы дорожных знаков для учебных классов автошкол, спортивно-технических клубов; знаки, используемые в виде сигнальных или информационных на любом виде транспорта — железнодорожном, авиационном, речном, морском, метрополитене.

Торговые центры и офисы организаций, предприятий и фирм нуждаются в указателях и вывесках с высоким качеством исполнения шрифтов и графики. Применяемая нами компьютерная технология производства рекламных панно из самоклеящихся световозвращающих и виниловых материалов наилучшего качества здесь особенно необходима. Заказчик сделает правильный выбор, обратившись к нам: реклама его фирмы украсит улицы, фасады зданий, современные интерьеры.

Мы с одинаковой ответственностью и добросовестностью выполняем заказы как крупных организаций и компаний, так и небольших фирм. Мы нацелены на многолетнее сотрудничество, предлагая использовать эту возможность.

Использование знаков, изготовленных на АО «Дорожные знаки» по прогрессивной технологии на дюралюминиевой основе, также позволило улучшить информационное состояние обстановки пути, повысить безопасность движения на автодорогах, значительно снизить затраты по их обслуживанию.

Продукция завода является наиболее дешевой среди отечественных и зарубежных изготовителей, что позволяет ему иметь устойчивый сбыт выпускаемой продукции.

Производство дорожных знаков и указателей является основным видом деятельности нашего коллектива, но не единственным. Кроме дорожных знаков и указателей акционерное общество производит стойки и опоры к ним, элементы крепления, средства ограждения участков дорог, передвижные дорожные знаки, павильоны автобусных остановок. Находят свой спрос

у потребителей и освоенные в последнее время передвижные дорожные знаки, на базе усовершенствованных автомобильных прицепов, с использованием эффектов светотехники, и даже на базе самих автомобилей.

Все к услугам потребителей!

Новые возможности для такого развития дало коллективу акционеров продолжение начавшейся в 1991 году реконструкции. В октябре 1995 года был введен в эксплуатацию новый производственный корпус площадью семьсот квадратных метров, проведена реконструкция производственных участков, связанных с металлообработкой, окраской и упаковкой выпускаемых изделий, замена оборудования с целью внедрения новейших технологий.

На заводе разработана и внедрена комплексная программа развития, направленная на максимальное снижение издержек производства за счет совершенной организации труда сотрудников, применения высококачественных материалов и последних достижений в технологии производства продукции.

Создана единая компьютерная сеть, которая связала все этапы производства, начиная с поступления материалов и кончая отгрузкой готовых изделий.

Создан отдел маркетинга. Его сотрудники выезжают в автотранспортные хозяйства города и области, предлагая дизайнерское оформление автомобилей с помощью различных наклеек, аппликаций для обозначения специализированных перевозок, рекламных панно.

Особое внимание уделяется расширению рынка сбыта. Мы предлагаем технологии «дочерним» предприятиям, имеющим промышленный потенциал и региональные рынки. Преимущество франчайзинга в том, что развиваются связи с предприятиями, хорошо знающими другие рынки сбыта.

Эффективно участие АО «Дорожные знаки» в целевых выставках. Так, приняв участие в международной выставке «Реклама-94», предприятие значительно расширило круг иностранных заказчиков, работающих в Москве. Завод — участник областной выставки товаров народного потребления, которая проходила во Дворце культуры города Мытищи. Участник первой международной специализированной выставки «Дорога и безопасность» и других. На выставках-ярмарках завод демонстрировал передвижные дорожные знаки на базе прицепов Мытищинского машиностроительного завода.

Завод поддерживает тесные связи с научно-исследовательским институтом Государственной автоинспекции: выставляет на их полигонных участках образцы изготавливаемых новых знаков для проверки их на местности в разное время суток. Сотрудничая с этим институтом, завод принимает участие в создании таких знаков и указателей, которые наиболее эффективно организуют дорожное движение на автострадах и населенных пунктах и повышают ее безопасность. Полигоны НИИ Госавтоинспекции, спортивная арена Лужников, те или иные участки дорог временами становятся зрелищными площадками, на которых проводятся так называемые шоу-испытания и демонстрация новой продукции АО «Дорожные знаки», наших новых материалов.

На заводе работают высококвалифицированные специалисты, мастера в своей профессии. Это необходимое условие, особенно в последнее время, когда коллектив принимает активное участие в реализации российской программы строительства и обустройства автомобильных дорог и магистралей.

Авторитетен коллектив мытищинского АО «Дорожные знаки» и в глазах жителей столицы России, для которой в последние годы заводом тоже было выпущено немало продукции, согласно специальным заказам. Среди наиболее значительных, выполненных в последний период, — поставка дорожных знаков, указателей и информационных щитов на реконструкцию

первой очереди Московской кольцевой автодороги. На реконструкции Бульварного кольца и обустройстве территорий десятков иностранных посольств вместе с обеспечением их своей продукцией завод принял участие и в монтаже. От потребителей продукции предприятие получило высокие отзывы.

В материалах Федерального дорожного департамента России не так давно было указано: «В 1993 году удалось сохранить от разрушения дорожную сеть страны, предотвратить развал дорожных предприятий». И мы рады, что в этой благородной миссии самым непосредственным участником стало и наше Акционерное общество «Дорожные знаки».

Новейшая история развития российских предприятий со всей убедительностью доказала, что если производственный коллектив продвинулся вперед в своем развитии, — в этом, главным образом, заслуга того, что этот коллектив владеет интуицией, разворотливостью, честностью и огромным стремлением быть полезным своей стране. Только все это вместе и дает ему возможность обратить на себя внимание правительства, получить от него поддержку, обрести веру, что отныне и надолго в своей области—он остается лидером и завоюет свой рынок не только в России, но и за рубежом.

Все это очень важно. Без этого в современное время нет прогресса ни для одного предприятия. Только обращение к лучшим мировым технологиям дает право надеяться на успех и дает сам этот успех. Только несомненные достижения с помощью этих лучших технологий дают право выхода на широкий внутренний и на внешний рынок, и только выход на самых притязательных, самых чувствительных к качеству изделий заказчиков, дает уверенность, что твоя продукция и в завтрашнем дне кому-то будет нужна.

Только при всем этом! Ведь экономика сегодняшнего дня — это экономика конкуренции. Капиталистические законы рынка все отчетливее проявляются в любой сфере окружающей нас жизни. Хочешь жить по-человечески — работай каждый день намного лучше, чем вчера.

Именно это и происходит на мытищинском предприятии — Акционерном обществе «Дорожные знаки», где за последнее десятилетие «стремительного прорыва» сложился отличный коллектив единомышленников, людей своего времени; их объединяет постоянное стремление к самосовершенствованию в своей области труда, они постоянно чему-то учатся и на это не жалеют средств. «В постижении лучшего, что есть в мире —успех коллектива, успех предприятия!» — вот их негласный девиз.

Конечно, все, что создано и создается в славном коллективе «Дорожные знаки» основывается на фундаменте его исторического прошлого, его достижениях и неудачах—в этом большая наука для каждого, кто хочет глубже понять свое общество в дне вчерашнем и дне сегодняшнем. Одно здесь неразрывно от другого. Объективную оценку можно дать лишь в сравнении прошлого и настоящего.

Краткий исторический очерк завода «Дорожные знаки» поможет, надеемся, нашему современнику лучше понять, что откуда взялось и чем достигается новое. А кроме того, книга эта — необходимая дань уважения ушедшим на отдых ветеранам и продолжающим творить

нужное и полезное тем специалистам, кто, однажды связав с заводом свою судьбу, отдал ему лучшие годы своей жизни.

Современный завод —Акционерное общество «Дорожные знаки», сохраняя традиции прошлого, своим каждодневным трудом борется за честь заводской марки, за честь главных и второстепенных отечественных магистралей, стараясь как можно больше обезопасить движение на российских дорогах, по которым каждую минуту в разные уголки Отечества мчатся миллионы автомобильных колес.

Тем самым мытищинский завод АО «Дорожные знаки» поддерживает важнейшую программу Правительства Российской Федерации «Дороги России», являясь необходимым звеном в завершении эффективной системы эксплуатации дорожного хозяйства страны.

Поздравляю коллектив акционеров АО «Дорожные знаки» с 60-летним юбилеем предприятия, желаю всего самого доброго в благородных начинаниях каждого отдельного нашего работника.

***

ГЛАВА 1
ИСТОКИ

История создания дорожных знаков берет свое начало с тех пор, когда земля стала опоясываться сетью транспортных дорог, пересекающихся одна с другой и образуя тысячи, десятки, сотни тысяч весьма оживленных перекрестков.

В древние времена неодолимое желание поклониться святыням различных религий заставляло человека преодолевать огромные расстояния — от города к городу, и можно представить, что время от времени на дороге путнику вставал дорожный указатель, дающий информацию о расстоянии или направлении.

Этими указателями могли быть каменные валуны с высеченными на них знаками обозначения, ровно обтесанные гранитные плиты или же просто деревянные столбы с прибитыми к ним табличками. Это, без сомнения, были дорожные знаки.

В более поздние времена не только дорожные знаки, но и крупные дорожные щиты, несущие более развернутую информацию для грамотного населения, ставились уже как обязательная атрибутика в многолюдных городах.

Когда же появляется понятие столбовая дорога, сооружаемая для проезда знати, появляются знаки, указывающие на приоритетность движения транспортных средств. Один из таких — всем известный сегодня дорожный знак «Пересечение с главной дорогой».

Великий реформатор России Петр I, начавший мостить тракт, связующий северную столицу с Москвой, хоть и не осуществил при жизни своей мечты, вдохновил на подвиги в этой работе своих преемников.

Создание в 1746 году Дорожного департамента стало первым серьезным шагом к развитию и обустройству дорог.

В 1996 году Россия отмечала 250-летие дорожной отрасли, и как свой праздник отметили его мытищинские создатели дорожных знаков. И потому, что в Отечестве к этому времени было построено более 900 тысяч километров дорог и из них 700 тысяч с твердым покрытием, и потому, что на каждый из этих километров приходится более чем по одному дорожному знаку, изготовленному именно в Мытищах.

Отсчет времени города Мытищи, как единственного в России города изготавливающего дорожные знаки, можно начать с того времени, когда это провинциальное местечко под Белокаменной имело едва ли не самый известный во всей России дорожный знак, установленный на краю, правда, не дороги, а — реки. Он указывал путникам на наличие рядом знаменитых

чайных. Слышно, что сама Екатерина Вторая, проплывающая по реке Яузе через Мытищи — тогда Яуза была здесь судоходной, — заглянула сюда, привлеченная как раз этим знаком. Да, то, что стоял здесь некогда этот знаменитый дорожный знак — известно доподлинно. Остальное —как знать, но, главное —знак указывал на стоянку и, значит, был знаком дорожным.

Что здесь выдумка, а что нет, но не мог и подумать предприимчивый хозяин знаменитой чайной, что пройдут века, и в Мытищах где-то тут, неподалеку, вырастет завод, который станет чуть ли не единственным на всю Россию поставщиком дорожных указательных знаков, да в таком количестве, что по судоходной реке Яузе повезли бы их целыми судами, нагруженными доверху. А если бы и подумал, то ошибся лишь в том, что не только по рекам, а и по железным дорогам, асфальтированным магистралям и даже самолетами будут распространяться поставки по всей великой державе.

Кстати., доподлинно также известно, что еще в шести-десятых годах прошлого века через Мытищи прокладывалась железная дорога «Общества Московско-Ярославской железной дороги», а каждое пересечение с ней грунтовой дороги было предупредительно снабжено указательным знаком, говорят, изображающим паровоз с клубами дыма и тем самым показывающим водителям гужевого транспорта, экипажам и пешеходам, что место это для зевак очень небезопасно. Вот, стало быть, и предшественник знака «Железная дорога» — знака также автодорожного.

Указательные дорожные знаки появились, всего вероятней, во время знаменитого строительства Московского шоссе для надежной связи между двумя российскими столицами, и которое началось в 1817 году и продлилось семнадцать лет. Этой дороге уделялось много внимания, как первому опыту строительства длительной магистрали с твердым покрытием, поэтому и строилась она «самым прочным образом по особо сочиненному нормальному или образцовому чертежу, что построение сего шоссе послужит опытом для отделки потом систематическим образом и прочих государственных дорог в России».

В статье «Первое шоссе России» (Автомобильные дороги, № 1, 1996 год) говорится: «К моменту завершения постройки сеть будущих шоссейных дорог и разработаны основные правила по их устройству и содержанию. Все дороги Российской империи были разделены на пять классов: дороги главных сообщений, государственные, дороги больших сообщений, дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, дороги уездных торговых и почтовых сообщений, дороги сельские и полевые.

Естественно, что это подразделение существовало не только для дорожных строителей и ремонтников, но й для по ним проезжающих. Чтобы, отправляясь в путешествие, экипажи не забывали, где тут и кому надо уступить путь; на самых важных перекрестках обязательно устанавливались специальные столбы с табличками — указанием «важности» встречной дороги.

Как сказал историк, «Московская дорога стала своего рода стержнем, или, если хотите, стволом дерева, от которого пошли потом побеги — другие российские дороги такого же качества». Постепенно дорожные указатели распространялись все дальше в глубинки.

Существует множество самых разнообразных взглядов, где, когда и каким образом возникали те или иные указательные знаки, дающие путнику необходимую информацию, чтобы сориентироваться в дороге. Но совершенно бесспорно, что более серьезное развитие промысла дорожных знаков возникло вначале в связи с появлением сети железных дорог, где уже существовала явная опасность столкновения транспортных средств, а в последствии и в связи с появлением шоссейных дорог, где все возрастающие скорости движения просто-таки заставляли владельцев автомобильного транспорта заботиться о собственной безопасности.

Словом, без дорожных знаков, в настоящем понятии этого слова, человечество стало «на ты» в конце XIX— начале XX века. Изготавливали эти знаки железнодорожные или автотранспортные ведомства и устанавливали их по мере нужды на более оживленных участках дорог.

Дорожные знаки дореволюционного периода по мере появления заказов на них выполнялись на автомобильных строительных заводах «Руссо-Балт», на знаменитом московском заводе АМО братьев Рябушинских — предшественника завода имени Сталина (ЗИСа); после окончания гражданской войны эта работа могла осуществляться созданным по решению советского правительства «Автопромторгом», который вначале организовывал на Миусской площади в Москве ремонт и восстановление разбросанных по Советской России автомобилей иностранного производства, а в начале тридцатых годов — и Московским автозаводом — будущим ЗИЛом.

Такова предыстория рождения дорожных знаков, важнейшей атрибутики всех без исключения автомобильных дорог современности.

В начале появления автотранспорта обозначения дорожных знаков в России на оживленных магистралях выполнялись произвольно, как это казалось важным тому или иному градостроителю или градоначальнику, чтобы обеспечить на вверенном ему смотровом участке порядок. И изготавливаться они могли из какого угодно материала, лишь бы выполняли свою благородную задачу: из «черно-го» проката или дерева, а если кому-то вздумалось украсить перекресток возле своей усадьбы — то и из меди, где старательный полицейский натирал его до солнечного горения. В Петербурге и Москве, то есть столичных городах России до начала Первой мировой войны возможно было добиться и некоторого единообразия.

И все же до того времени, пока не было организовано централизованное снабжение дорожными знаками со стороны Народного комиссариата внутренних дел, в каждом регионе эту задачу вынуждены были брать на себя транспортные ведомства, ведомства, следящие за состоянием дорог, местные городские или поселковые власти, милиция.

Имея инструкции, общие положения, указывающие на необходимость содержания на дорогах определенных знаков дорожного движения, каждый по мере своего таланта организовывал или выполнял эту работу. Иные исполнители имели и вовсе слабое представление о самом виде этих дорожных знаков, зная о их содержании только понаслышке. Но надо было делать — и делали!

Неудивительно поэтому, что изготавливаемые в разных концах страны совершенно различными исполнителями, эти знаки порой были настолько далеки от совершенства, что трудно было вообще понять, что же они обозначают. Часто они не выдерживались не только по типоразмеру, радиусам углов, но и по раскраске.

В большинстве случаев до поры до времени власти вообще мирились с тем положением, что дорожных знаков где-то вовсе не существует. К ним еще попросту не привыкли даже и в больших городах, а на периферии о таких знаках не слышали и иные представители закона.

Но после двадцатых годов вплоть до 1937 года, когда страна кое-как встала на ноги после тяжелой братоубийственной войны, голода, а также лишений на изнури-тельных новостройках советской индустриализации, с появлением первых протяженных благоустроенных магистралей за безопасностью на дорогах стали следить повнимательней, и за состоянием их следили постольку, поскольку в том возникла острая необходимость.

1937 год может считаться первым годом в Советском Союзе, когда на отдельный завод была возложена задача производства дорожных знаков единого образца. Хотя, опять же, производство этих изделий на однажды организованном предприятии было в первое время задачей второстепенной, не главной.

* * *

Главным управлением шоссейных дорог при Народном комиссариате внутренних дел в 1937 году принимается решение об организации в городе Мытищи эмульсионной базы, обязанной поставлять для ремонта асфальтированных дорог связующий битумный материал эмульгатор. Меры советского правительства по коренной перестройки Москвы и превращению ее в образцовый коммунистический город, видимо, не позволили расположить эту «черную» базу

вблизи столицы. Отряды рабочих, сформированные для строительства этой базы, были приведены на небольшой заболоченный участок неподалеку от главной железнодорожной станции Мытищи.

Расквартированные под открытым небом, строители приступили к работе. Началась засыпка заболоченного участка, отдельные бригады были отправлены на рубку и валку леса на выделенных в окрестных лесах делянках, оттуда потянулись подводы с бревнами для сооружения первых построек, небольших домиков барачного типа, складов.

Одновременно шло изготовление железнодорожных шпал и сооружение насыпи узкоколейной дороги для подвозки к месту варки эмульгатора битума в железнодорожных контейнерах: территория базы в месте примыкания к железной дороге обносилась оградой.

Работа была окончена в считанные недели. Несколько домиков, разделенные перегородками, послужили для устройства в них работников базы; деревянный барак вместил в себя несколько производственных помещений, пока еще пустовавших. Под небольшим навесом — кры-шей первого на предприятии цеха — было установлено пять-шесть котлов — не больше тех, какими пользовались кашевары армейских кухонь, и емкости для смешивания битума с мылом, чтобы получать эмульгатор. Цех этот располагался метрах в двадцати от железнодорожной ветки, под насыпью был вырыт котлован в полтора человеческих роста, он мог вместить в себя порцию битума лишь с одной «колымышки», как называли открытый

железнодорожный контейнер строители, а позже и сами рабочие созданной базы. «Колымашка» вмещала не более четырехсот килограммов сырья, и этого производству, очевидно, пока было достаточно.

Пока достраивалась железнодорожная ветка, строи-тели привезли небольшое количество сырья на подводах и провели опытную варку эмульгатора. Залитая в бочки первая партия продукции вступившей в строй базы пошла на строительство дорог.

Строительство в тридцать седьмом, мрачном для России году, велось повсеместно с помощью заключенных, дороги росли быстро, удлиняясь не по дням, а по часам. И вскоре принимавшим эти дороги комиссиям органов внутренних дел стало очевидно, что на них недостает существенно важного — дорожных знаков. При строительстве дорог надо было учитывать появление на них в скором времени указательных знаков и щитов, дается указание на разметку по ходу прокладки дорог специальных площадок и возвышенностей, на них устанавливаются столбы для средств дорожной информации.

Вопроса о том, кто должен поставлять дорожные информационные средства в руководстве Гушосдора не возникло: они должны доставляться одним транспортом с тех баз, где идет изготовление дорожных строительных материалов.

Внимание Главного управления шоссейных дорог пока останавливается на эмульсионной базе в Мытищах.

На будущее у дорожного ведомства были другие планы: поручить производство дорожных знаков какому-нибудь деревообрабатывающему или мебельному предприятию, в частности, и единственному крупному предприятию по деревообработке в Марьиной роще, но оно использовало другую древесину — ясень и дуб, а кроме того, выполняло задания по выпуску специальной военной продукции. Но поскольку дорожных знаков использовалось еще не так много, и было решено поручить их изготовление Мытищам.

Дав задание мытищинской эмульсионной базе на изготовление дорожных знаков, НКВД СССР все же не рассчитывал на быстрое распространение дорожных знаков по всей стране. Это было бы преждевременно. В Союзе было еще совсем мало автотранспорта, не было и лишних денег на затраты для создания нового специального завода.

Немногочисленный коллектив эмульсионной базы, до сих пор едва ли насчитывающий два десятка человек наемных рабочих, приступает к производству, кроме эмульгатора, дорожных знаков из древесины.

Налаживание выпуска необходимой продукции было поручено Исполнительному комитету Мытищинского городского совета. Вскоре, как говорят архивные документы, «решением Исполкома Мытищинского Горсовета эмульсионная база имела три-пять человек постоянного состава и двадцать-тридцать человек сезонных рабочих». Исполком, для организации производства дорожных знаков, нашел поставщика обрезной доски и несколько видов краски. На этом его функции закончились, и база зажила своей неспешной производственной жизнью. Правда, для вывоза готовой продукции городские власти иногда помогали организовать гужевые подводы, а, порой, выделяли даже грузовики.

Загрузив транспорт, продукцию отправляли на ремонт Ярославской, Горьковской и других дорог. Первыми потребителями стали Наро-Фоминск, Орехово- Зуево, Загорск, география поставок мытищинского эмульгатора постепенно захватывала весь регион.

Вместе с эмульгатором база начала поставку и первых небольших партий дорожных знаков, выполняемых из сбитых деревянных щитов.

Профессия плотника в довоенные годы была очень распространенной, поэтому базе не составляло большого труда нанимать, когда было надо, рабочих-сдельщиков для выполнения отдельных серийных заказов. Постоянного штата плотников не имелось. Мастера по дереву и маляры, недолго поработав на предприятии, рассчитывались до появления нового заказа. Постоянно подработать приходили, как правило, одни и те же люди из Мытищ и его окраин.

— «Есть работа? — спрашивали они, появляясь на базе, и если не было, отвечали: — Ну да ладно, придем в другой раз. А если что, так и пошлите за нами».

Нередко при получении заказа приходила целая семья. Мужчины строгали, пилили, сколачивали щиты, вырезали из них знаки, женщины и дети закрашивали их, ребятишки жили здесь же, вместе с родителями. Им отводили помещение в домиках или бараке. Иногда те же плотники вставали за подтопку котлов, варку эмульсии, так как подолгу работники не задерживались и у котлов. Зарплата была очень уж маленькой, работа у котлов — грязной; люди уходили в поисках лучшей доли.

Но имелся на предприятии и свой постоянный контингент из числа тех рабочих, кто прошел проверку временем и работал на окладе. Одним из таких, работавших на базе с самого ее основания, был Василий Андреевич Асеев, получивший, согласно записи о приеме на работу, профессию разнорабочего. В свои двадцать восемь лет он уже многое повидал на своем веку, умел плотничать и работать по жести, если бы возникла необходимость— мог поставить и сруб, сложить в нем русскую печь. На многое были способны представители пролетариев тридцатых годов, особенно кто побывал на разных стройках, не гнушаясь никакой работы.

Василий Андреевич успевал везде, где требовались его умелые руки, поэтому на базе многое достраивалось и усовершенствовалось с его активным участием. Вновь нанимаемые рабочие приходили и уходили, а он оставался. Так что, став старожилом базы, уже через два-три, года он выполнял роль и плотника, и варщика эмульгатора, бригадира и мастера в одном лице.

Другим, зачисленным в штат работником, также познавшим все тонкости, в общем, не сложного еще производства, стал разнорабочий Григорий Степанович Маклаков. Он был большим умельцем по металлу и мечтал о том, чтобы на базе появилась своя кузница — любил что-то ковать молотком на наковаленке, мог изготовить гвозди, крепежные детали, петли на двери и окна, искусно смастерить что-нибудь из жести. Поэтому при начислении зарплаты его также старались не обидеть, чтобы закрепить за базой трудолюбивого человека. Поработав год, он и сам настолько свыкся с базой, что говорил: «Есть у меня задача получить для себя какое-нибудь образование, чтобы все здесь взять в хозяйские руки — слишком много еще надо приложить усилий, чтобы база стала хорошим заводом.

Мечтал о росте своего предприятия и Асеев. Но мирные планы работников нарушила война.

Перед отправкой на фронт, Асеев с Маклаковым, прощаясь с коллективом, заверили:

— «Если останемся живы, вернемся на базу обратно. Ждите».

Тяжелые времена пришли с началом Великой Отечественной войны. Здоровое мужское население почти все было отправлено на фронт. Уходили воевать и служащие Гушосдора, поредели штаты и органов НКВД, курирующих мытищинскую эмульсионную базу. Руководить коллективом управление направило свою работницу Сару Абрамовну Ниханкину. Она взялась за комплектование нового штата из трудоспособных женщин и подростков.

Иные, уже имевшие опыт работы на базе, и составили главный костяк ее рабочих в военный период. Порой, вовсе не имея заказа, они уже не уходили с базы, оставались просто жить в бараке и были рады любому поручению, лишь бы иметь крышу над головой, да не голодать. Им разрешалось разводить домашнее хозяйство, держать кур, высаживать огороды.

В военное время число работающих состояло из десятка человек, иногда этот состав увеличивался вдвое, а, порой, жизнь на базе и вовсе затихала, потому что в 1941—1942 годах здесь выполнялся совсем мизерный объем работ. Не до благоустройства дорог стало стране. Эмульсию варили лишь для поддержания в нормальном состоянии центральных магистралей в Москве. Кремлевские власти имели несколько своих маршрутов, которые рабочие поддерживали в порядке даже во время войны.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

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