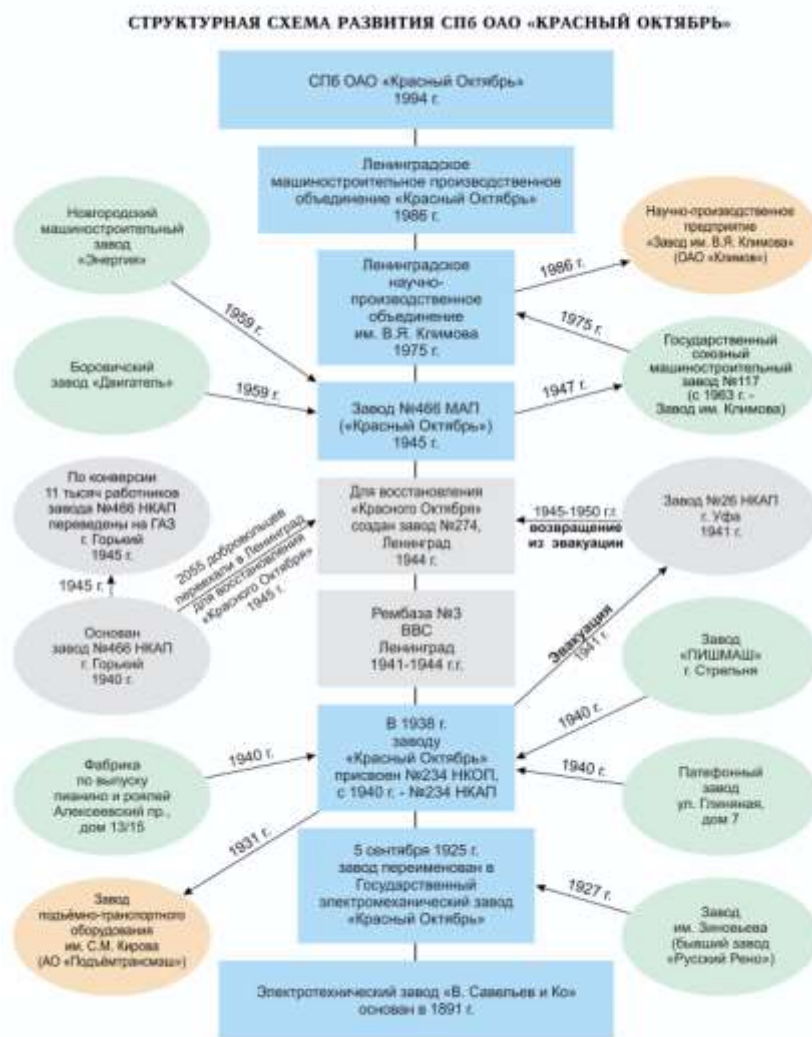


По страницам газеты «Красный Октябрь»
Очерки из истории предприятия (с сокращениями)
 Валентина РАХМАНИНА, хранитель фондов музея в 1990-2000-е годы

Завод «Красный Октябрь» в 2021 году будет отмечать 130 лет своего существования. За это время он трижды менял свое местоположение, неоднократно перепрофилировался. Не менее семи раз менялось название завода, он сливался с другими предприятиями, а затем выходил из этих объединений. В подчинение нашему заводу передавались другие предприятия, но своих корней завод не терял.



В результате этих слияний завод всегда получал новый импульс в своем развитии, а его традиции и опыт становились богаче – поэтому в представленных ниже материалах есть главы, рассказывающие о коллективах, вошедших в «Красный Октябрь».

История завода неразрывно связана с историей всей страны, ибо завод работал на нужды всего народного хозяйства и выпускал ту продукцию, которая нужна была именно в это время. Социальные потрясения, революция, войны непосредственно отражались на истории завода. Изменялись формы собственности, внедрялись новые технологии, осваивалась новая продукция, осуществлялась коренная перестройка производства – всё это испытал на своем веку «Красный Октябрь».

Сейчас наше предприятие на очередном витке своей истории и теперь оно носит название «Санкт-Петербургское открытое акционерное общество «Красный Октябрь», но это уже новейшая история, о ней рассказ впереди, а сейчас вернемся к истокам нашего завода.

Основание завода, развитие в период с 1891 по 1917 г.г.

В конце XIX века в России бурно развивалась электротехническая промышленность. И, конечно, в первую очередь в столице, в Петербурге. Инициативные предприниматели, купцы активно включались в освоение этого нового вида производства. И среди них Василий Петрович Савельев, механик почтово-телеграфного ведомства, 32-х лет от роду. Он получил разрешение на открытие мастерских по производству люстр, настольных ламп и другой электротехнической арматуры на участке по адресу: Слоновая улица, дом 41 (ныне Суворовский проспект).

Мастерские работали, расширялось производство электротехнической продукции. Через 6 лет, как указано в архивных документах, мастерские, именуемые заводом Савельева и Ко, переезжают по новому адресу – Екатерининский канал, дом 164. К этому времени Савельев стал купцом второй гильдии. Производство разместилось в обширных подвалах этого дома. В этом же доме проживал и сам хозяин с семьей (он был женат, имел двух сыновей и дочь). Для расширения производства Савельев организует «Товарищество», привлекая капиталы вкладчиков, а также заключает договор с Антверпенской телефонной и электрической фабрикой, которая вложила свой капитал в размере 50 тысяч рублей (достаточно крупная сумма по тому времени). Для расширяющегося производства потребовались дополнительные площади, и с этой целью Савельев в 1904 году покупает два участка земли у богатого купца, почетного гражданина Петербурга А.М. Ушакова, расположенные на 5-й версте Петергофской дороги (ныне проспект Стачек). За год на этой территории возводится здание мастерских завода, но уже в следующем году Савельев открывает завод по новому адресу: Нарвская застава, Ушаковская улица, дом 26-28.



Езиоранский Л.К. «Фабрично-заводские предприятия Российской Империи», СПб, 1909, стр. 1143

Это была эпоха первых революционных потрясений в России. Шел 1905 год, в разгаре русско-японская война. Рабочие завода Савельева не оставались в стороне от политических бурь и принимали активное участие в забастовках. Об этом свидетельствуют официальные документы. Так, в донесении фабричного инспектора сообщается, что весь коллектив завода бастовал в течение недели в январе 1905 года. Еще в предшествующий период часть рабочих вступила в «Общество Санкт-Петербургских рабочих», возглавляемое священником Г.А. Гапоном. По официальной версии это общество ставило перед собой цель просвещения пролетариев, привлечения их к трезвой, разумной жизни и мирному разрешению их проблем. Влияние гапоновцев на рабочих было столь велико, что на митингах во время забастовок рабочие стаскивали с трибуны представителей партии большевиков, а слушали только гапоновцев. 9 января 1905 года часть рабочих участвовала в мирном шествии у Нарвских ворот, которое направилось к Зимнему дворцу, где было расстреляно. Как нам известно, это событие впоследствии получило название «Кровавое воскресенье».

После революционных событий 1905 года в России наступила реакция. И вплоть до 1914 года, начала Первой мировой войны, рабочие завода Савельева не принимали участия в политических акциях.

А завод, тем временем, жил своей жизнью, продолжал развиваться. В 1913 году Савельев купил соседний участок земли вместе с трехэтажным зданием, в котором располагалась обойная фабрика. Ранее она принадлежала вдове саксонского подданного О.М. Гейнике. Во вновь приобретенном здании разместилась контора завода и деревообделочные мастерские. В двухэтажном здании, построенном еще ранее, находились механические мастерские, оборудованные токарными, фрезерными, строгальными станками и прессами. В то время на

заводе работало уже 75 человек. Завод выпускал люстры, бра, настольные лампы, штамповал детали электроарматуры. В 1911 году Савельев выплачивает вкладчикам их долю капитала и становится единоличным владельцем завода.

В 1914 году начинается Первая мировая война. В России обостряется политическая ситуация. Рабочие завода бастуют, о чем свидетельствует секретный рапорт пристава Петергофского участка Градоначальнику Санкт-Петербурга.

В 1915 году завод Савельева объединяется с Бюро измерительных приборов (БИП), а в 1916 году Савельев полностью продает свой завод со всем оборудованием и заказами Товариществу «БИП» и объединенный завод получает новое название – «Соединенные электромеханические заводы измерительных приборов БИП и бывш. Савельева». Дальнейшая судьба основателя завода В.П. Савельева известна только по документам и воспоминаниям, предоставленным его правнуком Четвертаком К.Г., а именно: он после продажи завода служил с 1916 г. в магазине Э.Кликмана, в 1918-1923 гг. работал на Международной Телефонной Станции, в 1923-1926 – в Электротехническом Тресте, в 1926-1928 – в издательстве газет «Правда» и «Беднота», в 1928 г. вышел на пенсию. В 1935 году, на 77 году жизни, Василий Петрович Савельев скончался после болезни в одной из больниц Ленинграда.

Производственные мощности и объем выпускаемой продукции объединенного завода значительно возросли. Поскольку шла война, завод получает заказы на выпуск оборонной продукции. В этот период завод изготовлял подрывные машинки для подрыва запалов, батареи телеграфных цепей, вольтметры и амперметры. Объем реализованной продукции возрос и в 1916 году он составлял 500 тысяч рублей. Численность рабочих увеличилась до 150 человек.

В 1916 году на завод приходит новый руководитель – управляющий Я.Д. Коган-Бернштейн, который работает здесь до 1919 года.

Участие завода в первых программах индустриализации страны. Период с 1917 по 1928 гг.

25 октября 1917 года в России произошла Октябрьская революция, которая изменила судьбу всей страны. Коснулась она и нашего завода. В 1919 году завод был национализирован и передан в ведение Петроградского Электротреста. Завод не остановился, продолжал работать и выпускать необходимую стране продукцию.

Первая мировая война, революция, гражданская война и интервенция привели промышленность к полному развалу – это было время всеобщей разрухи и безработицы. К 1921 г. на заводе осталось всего 17 человек, здания обветшали, крыши текли, рабочие устанавливали решетки на окна, чтобы сберечь оставшееся оборудование от расхищения.

24 ноября 1921 г. весь завод с движимым имуществом, оборудованием, инструментами и материалами передается в Управление строительством электростанции «Уткина заводь» (с 1922 г. – ТЭЦ «Красный Октябрь»). Работники завода приняли активное участие в строительстве первой в Петрограде электростанции. 8 октября 1922 г. была пущена первая турбина – этот день считается днем открытия ТЭЦ «Красный Октябрь».



Наш завод находился в составе Управления строительством электростанции до 1 июня 1925 г. рабочих в то время на заводе было 86 человек. А годом раньше, в сентябре 1924 г., в городе случилось большое наводнение – вода в производственных помещениях поднималась до отметки 1,85 м. Наводнение нанесло большой урон помещениям и оборудованию.

В связи с бурным развитием электрификации страны, завод приступил к производству ламп наружного освещения мощностью 200, 400, 600 свечей, освоил производство электролапов, выпускал настольные лампы с рефлектором «Аргус». Завод увеличил производство вольтметров и амперметров до 1000 штук в месяц.

5 сентября 1925 года в истории завода произошло важное событие – постановлением Президиума Северо-Западного промышленного бюро ВСНХ РСФСР была удовлетворена просьба рабочих о переименовании бывшего «БИП и Савельев» в «Государственный электромеханический завод «Красный Октябрь», которое носит он до сих пор, несмотря на многочисленные изменения в связи с различными объединениями и разъединениями (в основном из-за смены подчиненности от одного треста или наркомата к другим).



Завод «Красный Октябрь» продолжал развиваться и в 1926 году начал выпускать новую продукцию – электрические рубильники, пластические предохранители с плавкими вставками, трубки Бергмана. Все это производится с постоянным увеличением объема выпускаемой продукции и освоением новых видов электротехнических изделий, что требовало резкого увеличения производственных площадей. Тогда принимается решение о переводе завода «Красный Октябрь» на новую промплощадку – 1 марта 1927 г. завод перемещается на территорию бывшего завода «Русский Рено» по адресу: Сампсоньевский проспект, 77 и сливается с неработающим «Мотоциклетным заводом имени Зиновьева», который ранее функционировал на этой территории и уже около двух лет стоял законсервированным.

У завода «Русский Рено» своя интересная история, о которой тоже стоит рассказать. В 1914 году в Санкт-Петербурге было основано совместное русско-французское акционерное общество «Русский Рено». В этот же год был построен завод по производству автомобилей, двигателей, моторов. Организацией общества по доверенности Луи Рено занимался его представитель Болье. Учредителем Общества был Лев Викторович Половцев. Основной капитал Общества принадлежал автомобильному заводу Рено. В 1915 г. здесь начал работать цех по сборке автомобилей, привозимых из Франции. На заводе к тому времени насчитывалось уже до 1000 человек, администрация и мастера были французами. Шла первая мировая война, заводы Санкт-

Петербурга переходили на выпуск военной продукции. Получил такие заказы и «Русский Рено» – на производство снарядов, патронов, механизмов морских мин. Военно-воздушные силы открыли заказ на сборку и ремонт авиамоторов для самолетов, в том числе и для бомбардировщика «Илья Муромец». На заводе работает испытательная станция для авиамоторов. Работы проводились без соблюдения правил техники безопасности, что и привело к несчастному случаю – весной 1915 г. пропеллером испытываемого мотора был убит мальчик-слесарь. Этот случай вызвал резкое возмущение рабочих, похороны превратились в революционную демонстрацию, где произносились речи против существующего режима. Надвигаются события 1917 года. Рабочие завода активно участвуют в революционной борьбе питерского пролетариата. В начале 1918 г., в связи с уходом рабочих на фронты гражданской войны, завод закрывается. В восстановительный период – годы НЭПа – заводы медленно возвращаются к жизни. Многие кадровые рабочие по возвращении с фронта уходят на советскую и партийную работу.

В 1919 г. завод «Русский Рено» был национализирован. В 1920 г. носил название ПОГАРЗ (Петроградский объединенный государственный авторемонтный завод), а в 1922 г. ему было присвоено имя М. Плетнева, но уже в 1925 г. получил новое название «Мотоциклетный завод им. Зиновьева». Из-за отсутствия заказов и сложного финансового положения он вскоре был законсервирован, прекратив свою деятельность, и перешел в ведение акционерного общества «Электромощь».

Напомним, что с целью расширения завода «Красный Октябрь» (это свое наименование завод получил еще 5 сентября 1925 года) он был к марту 1927 г. перевезен с затопляемой во время наводнений производственной площадки с недостаточными размерами на большую территорию неработающего завода имени Зиновьева. На общем собрании рабочих и служащих завода «Красный Октябрь» и законсервированного «Мотоциклетного завода имени Зиновьева» (бывшего завода «Русский Рено») 27 марта 1927 года было принято решение присвоить объединенному заводу название «Красный Октябрь».

Развитие в период с 1928 по 1940 г.г. Превращение завода в крупнейшее предприятие машиностроительного отрасли: от 600 до 14000 работников.

В 1928 году «Красный Октябрь» в дополнение к выпуску многочисленной номенклатуры электротехнических изделий и электроизмерительных приборов осваивает производство новой продукции – подъемников (лифтов), тельферов, электролебедок. Предприятие переводится в трест «Тремасс», закрепив за собой полное название – «Электромеханический и подъемных сооружений завод «Красный Октябрь» «Тремасс».

История любого отечественного завода после Октябрьской революции тесным образом связана с историей становления нового общественного строя. Каждый этап развития ставил свои неотложные политические, экономические и социальные задачи перед коллективами заводов и фабрик. В истории нашего завода тех лет представляет интерес не только его производственная, техническая и хозяйственная деятельность, но и широкий аспект общественной и политической жизни трудового коллектива.

Переход от практиковавшейся ранее – в первом десятилетии после Октябрьской революции – системы годовых планов к системе пятилетних сам по себе был фактом огромного политического значения. Рост и укрепление общественной собственности на средства производства открывали возможность действия закона планомерного и пропорционального развития народного хозяйства.

В декабре 1927 года были определены следующие основные задачи первого пятилетнего плана развития народного хозяйства:

– превратить СССР из отсталой аграрной страны со слабо развитой промышленностью в высокоразвитую индустриальную страну путем расширения и укрепления социалистической промышленности;

- перевести мелкое и раздробленное крестьянское сельское хозяйство на рельсы крупного коллективного хозяйства;
- уделить максимальное внимание быстрейшему развитию тех отраслей народного хозяйства вообще и промышленности в частности, на которые выпадает главная роль в деле обеспечения обороны.

В истории завода «Красный Октябрь» за период пятилетки удивительно полно отражены все направления и задачи, поставленные руководством страны. Завод быстро растет, расширяется. Его основные производственные фонды удваиваются, численность рабочих увеличивается в пять раз (с 600 до 3000 человек). В первые годы – 1929-1931 – завод выпускает подъемное оборудование, осваивает производство тракторных запчастей и обеспечивает ими сельское хозяйство в 1-ю, 2-ю и 3-ю «большевистскую весну» – первые годы коллективизации. В 1932 году – в связи с ухудшением международного положения – завод переходит с выпуска мирной продукции на военную.

Бурный рост объемов и сложности производства, частая смена объекта производства (от подъемников – к тракторным запчастям и мотоциклам, от них – к танкостроению и частично к авиадвигателестроению) создают огромные трудности в планомерной организации производства и в управлении заводом. Изменение профиля завода приводит к многократным переходам из одного треста в другой: в 1930 г. из треста «Тремасс» в Средточмаш, в 1931г. – в ВАТО, а в 1932 г. – в Спецмаштрест. Сменяются часто и руководители завода: директор Ребров в 1930г. сменяется Максимовским, в 1931г. – Михайловым, в 1932г. – Буйко; технический директор Новиков в 1931г. меняется Кудрявчиковым, в 1932г. – Авербахом... Сильно изменился за это время и состав рабочих. В 1931 г. уходит с завода ведущий контингент квалифицированных рабочих на завод имени Кирова (ныне АО «Подъемтрансмаш»), на который переводится производство подъемников. При развертывании массового изготовления тракторных запчастей в коллектив завода вливается около 2000 малоквалифицированных рабочих и чернорабочих.

Подготовка квалифицированных кадров была едва ли не самой трудной проблемой в первой пятилетке. И при всех этих неблагоприятных условиях, за счет невероятного напряжения сил передовых рабочих, техперсонала, общественных организаций, завод справляется с поставленными перед ним задачами.

Производство подъемного оборудования

В первый год пятилетки (с 1-го октября 1928г. по 1-ое октября 1929г.) завод занимается изготовлением подъемников и тельферов.



К этому времени завод уже построил и сдал несколько подъемников для ленинградских предприятий (заводы «Красный Судостроитель», «Электрик», «Электроток» и др.) и иногородних. С переходом «Красного Октября» в систему

«Тремасс» поступление новых заказов на подъемники проходило неудовлетворительно. Заводская газета, называвшаяся тогда «Красный Подъемник», от 17 марта 1929 года так обрисовывала создавшееся положение:

«Существующий аппарат, ведающий приемом заказов и их продвижением до производства, слишком громоздок. Заказ на подъемники проходит через коммерческую часть правления («Тремасс» ТР), через завод «Гидравлик», опять через коммерческую часть правления, потом поступает на наш завод. С завода – опять в коммерческую часть правления и т.д. Это путешествие только с предварительным запросом на изготовление подъемника. Наконец, получив заказ, коммерческая часть передает заказ заводу «Гидравлик», завод «Гидравлик» передает коммерческой части правления, и только после утверждения чертежей заказ поступает на наш завод... Необходимо сконцентрировать всю работу на заводе».

И завод «Красный Октябрь» добивается изменения этого порядка, ведет активную борьбу за получение заказов на подъемники (только для строящегося в Москве Дома ВЦИК и Совнаркома требуется 49 подъемников). В 1929 году завод доводит выпуск подъемников до 10-ти комплектов в месяц и тельферов до 20-ти в месяц.

Кроме подъемного оборудования, завод изготавливает свою старую серийную продукцию – электроизмерительные приборы (вольтметры и амперметры) в объеме до 1000 штук в месяц. Большой парк мелких токарных и револьверных станков загружается производством массовых запчастей к текстильным машинам (челночный наконечник) и спецпродукцией (бронебойный снаряд).

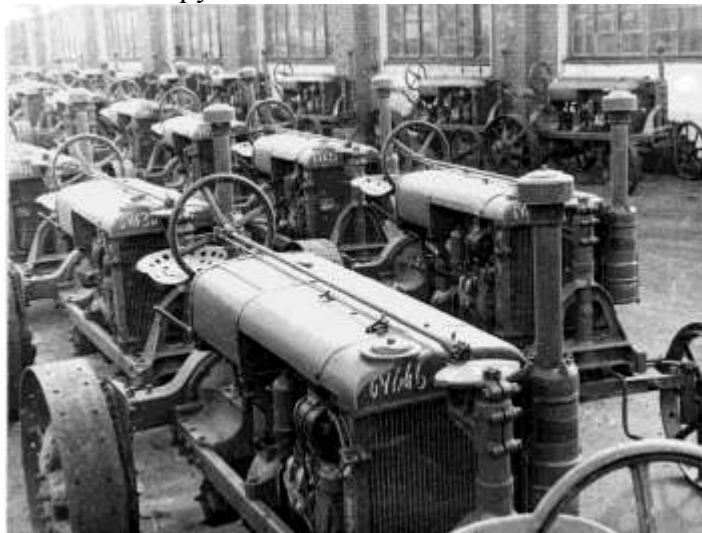
Первые выпущенные заводом подъемники вызывают множество нареканий со стороны монтажников и заказчиков. При подъемном цехе организуется техбюро и постепенно все недостатки изживаются. Рационализаторскими предложениями рабочие и инженеры улучшают конструкцию, технологию и добиваются снижения себестоимости изделия. Так, инженер Фаянс предложил более технологический и более надежный тип ловителя для кабины пассажирского лифта. Он был утвержден в отделе охраны труда Наркомтруда в ноябре 1929 г. Инженером Миллер было предложено снять часть листовой металлической обшивки у пассажирского лифта, что снижало металлоемкость изделия и давало экономию 13500 рублей в год. Много рационализаторских предложений было реализовано и в производстве тельферов (рабочие Игнатик, Малевский, инженер Мерчанский).

Рабочие подъемного цеха составляли основной костяк завода, большинство из них имело солидный производственный стаж, высокую квалификацию, именно из них завод черпал своих бригадиров и мастеров при последующем расширении. Многие из них были участниками гражданской войны: Секис, Иванов, Томинг, Прохоров и др. В подъемном цехе были созданы первые ударные бригады. Этот коллектив многое сделал для создания и пуска тракторного цеха на заводе, участвовал в монтаже нового и перестановках старого оборудования, нередко подключался к выполнению производственного плана тракторного цеха после выполнения своих дневных заданий.

С развертыванием производства тракторных запчастей производство подъемников и тельферов начинает сворачиваться и в середине 1931г. передается на Северо-Западные железнодорожные мастерские (в будущем завод имени Кирова). Вместе с производством передается почти весь коллектив рабочих, занятый на этом производстве. Это было большой потерей для «Красного Октября», но вместе с тем обеспечивалась преемственность и бесперебойность в выполнении пятилетнего плана по подъемному оборудованию. Много труда и умения вложили в развитие подъемного производства на заводе начальник аппаратно-арматурного отдела Семенов и начальник подъемного производства инженер Брук.

Тракторное производство: изготовление запчастей для импортных тракторов.

Изготовление тракторных запасных частей началось во 2-м операционном году первой пятилетки. Вначале выпускались запчасти для трактора «Фордзон», затем и для других иномарок: «Катерпиллер», «Джон Дир», «Интернационал». Ставилась задача обеспечить запасными частями имеющийся в сельском хозяйстве 20-тысячный парк тракторов иностранных марок и тем самым сберечь необходимую для индустриализации страны валюту. Программа задавалась в долларах и пересчитывалась в рублях.



Отсутствие у центральных планирующих органов к моменту выдачи задания полной информации с мест о номенклатуре и количестве требуемых запчастей приводит к неоднократному изменению плана. В течение 1930 г. на «Красный Октябрь» дважды приезжают представители «посевтрояки» Петренко и Федосов и дважды изменяют объем заказа. Только к середине этого года уточняется задание: на текущий год изготовить запчастей на сумму 1840000 долларов, на следующий (1931) год – на 2600000 долларов. В заказную спецификацию включается номенклатура деталей двигателя, коробки скоростей, дифференциала и других узлов. Расчеты показали, что выполнение плана требует значительного расширения станочного парка за счет поступления новых отечественных и импортных станков. Необходима и реконструкция предприятия: расширение главного корпуса (на 18000 кв. м), постройка новой трансформаторной станции и центральной котельной, прокладка новой водопроводной магистрали, окончание ранее начатого строительства...

Поступление нового оборудования, его установка, расширение производственных площадей тракторного цеха растягивается на многие месяцы, и программа первых кварталов 1929-1930 операционного года не выполняется. Сказывается и плохая обеспеченность чертежами на заказные тракторные детали, неполнота технических данных. Во многих случаях приходится уточнять или изготавливать заново чертежи по импортным образцам деталей. Душил завод и высокий брак по литейным заготовкам, поставляемым заводами №7 и «Вулкан». Рабочие организуют сквозные бригады, выезжают на заводы-поставщики литья и добиваются снижения брака.

Из-за недостатка оборудования тракторный цех с 1 января 1930 г. переходит на непрерывную рабочую неделю с четырьмя рабочими сменами. Наибольшую трудность в развертывании массового производства тракторных запчастей представляет отсутствие квалифицированной рабочей силы. Выполнение плана требовало приема сотен новых рабочих. Но на существовавшей тогда бирже труда (безработица еще не была изжита) уже давно не было квалифицированных станочников, слесарей и других ведущих профессий по металлообработке. И заводу приходится организовывать краткосрочные профтехкружки для подготовки токарей, фрезеровщиков, слесарей,

настройщиков автоматов... Однако это не решает проблемы, и дирекция дает согласие ставить к станкам необученных чернорабочих, прибывших с биржи труда, для обучения и работы под руководством опытных бригадиров.

Среди принятых на завод рабочих, пришедших из деревень, было много малограмотных и совсем неграмотных. Для них на заводе организуются курсы ликбеза. В таких условиях оказываются и другие ленинградские заводы. 17 января 1930 г. президиум Ленсовета издает постановление о ликвидации неграмотности среди индустриальных рабочих.

«Задача индустриализации страны, намеченные темпы хозяйственного развития, выполнение пятилетки, а также непосредственные интересы рабочих и работниц в поднятии своего культурного уровня, ставят в качестве обязательного мероприятия – поголовную ликвидацию неграмотности среди индустриальных рабочих города Ленинграда», – писала газета «Красный Октябрь» в №12 за 1930 г.

На курсах заводского ликбеза в разное время обучается до 200 рабочих. Многие успешно заканчивают их, приобретают профессию и даже выдвигаются в бригадиры. Вот что пишет о себе в заводской газете работница Огулова:

«В 1930 г. поступила на завод «Красный Октябрь» в качестве чернорабочего. Через 6 месяцев начала учиться на токаря у мастера Фролова, и через 3 месяца меня поставили на первую обдирку поршня. С работой справлялась, подала заявление в комсомол, а затем приняли в партию. Но я была совершенно неграмотна. Пошла в ликбез. Немного подучилась и меня выдвинули бригадиром хозрасчетной бригады. За хорошую работу премируют...» Такой же путь от чернорабочего до бригадира прошел Калгашкин. Смекалистый деревенский паренек, принятый на завод смазчиком, вскоре поступает на курсы фрезеровщиков. Успешно заканчивает их и в течение 3 лет получает квалификацию фрезеровщика 2, 3 и затем 4 разряда, исполняя одновременно обязанности неосвобожденного бригадира.

Планомерная подготовка квалифицированной рабочей силы начинается позже, со второй половины 1930 г., когда организуются на заводе первые группы ФЗУ на базе общеобразовательной школы 4-7 классов.

Преодолевая трудности, быстро растущий завод берется за выполнение напряженных планов и добивается успеха. Первая и вторая «большевистская весна» обеспечиваются запчастями. Большую роль в этом сыграло развернутое движение ударничества на заводе. Первые ударные бригады были организованы на заводе «Красный Выборжец» 29 апреля 1929 г. Они брали на себя обязательства выполнять и перевыполнять месячные задания путем социалистического соревнования между бригадами, мастерскими, цехами. Это движение быстро распространилось по всему Союзу. На «Красном Октябре» первая ударная бригада появилась уже 1 мая 1929 г. Она была организована в электроаппаратном цехе бригадиром Микушко. Но уже в будущем году многие бригады переходят на высшую форму соцсоревнования и ударничества - на хозрасчет. На 1 мая 1931 г. на заводе было 165 ударных бригад, из них 80 хозрасчетных. Лучшие хозрасчетные бригады тракторного цеха - бригады Елизаветского, Рудакова, Шнепста.

Первым в Выборгском районе выполняет свой пятилетний план завод «Красный Октябрь». В рапорте на имя председателя ВСНХ Орджоникидзе и секретаря обкома ВКП(б) Кирова «треугольник» завода (Максимовский, Плотников, Микушко) сообщает:

«Ленинградский завод «Красный Октябрь», выдерживая целиком генеральную линию партии, закончил свою пятилетку к 1 апреля 1931 г., т. е. в 2,5 года. За этот срок завод совершенно изменил свое лицо, превратившись из электромеханического в моторно-тракторный завод, исполняет ответственное посевное задание партии и правительства по производству тракторных деталей. За период с 1 апреля 1930 г. по 1 апреля 1931 г. заводом выпущено продукции на общую сумму 13820000 рублей вместо предусмотренных в последнем году пятилетки – 12025000 рублей». За

досрочное выполнение пятилетнего плана были представлены к правительственным наградам (ордену Трудового Красного Знамени) старые производственники: Васильев (ремонтный цех), Кузьмин (зав. БРИЗ), Никитин (инструментальный цех), директор завода Максимовский, технический директор Новиков, зав. тракторным цехом Семенов. Многие рабочие были премированы заграничной поездкой и деньгами.

Годы 1930 и 1931 вписали славные страницы в историю завода. Очень вырос его престиж, квалификация персонала. Он вошел в первую шеренгу заводов, обеспечивающих материально-техническую базу преобразований в сельском хозяйстве. Но завод производит не только запасные части для тракторов, он посылает лучших своих людей в деревни Ленинградской области и Сибири для организации коллективных хозяйств и руководства ими.

3-й год пятилетки (1931 г.) завод заканчивает с большим подъемом. Директор завода Максимовский и сменивший его Михайлов строят планы дальнейшего развития предприятия. При проработке нового техпромфинплана на будущий год трехтысячный коллектив «Красного Октября» желает видеть свой завод крупным промышленным предприятием, выпускающим более сложную и современную продукцию. Ведь в годы первой пятилетки уже началось строительство мощных автомобильных и авиадвигательных заводов в глубине страны. Ленинград, разумеется, не совсем подходящее место для этого. И заводские специалисты приходят к мысли создавать и строить легкие неметаллоемкие машины – мотоциклы, очень нужные в народном хозяйстве и обороне страны. Таким образом, «Красный Октябрь» выдвигает встречный план на 1932 год: продолжить массовый выпуск тракторных запчастей и изготовить 10000 отечественных мотоциклов.

Танкостроение: участие в производстве первых серийных танков Т-26, Т-28, БТ-2, БТ-5, Т-34 в кооперации с рядом заводов Ленинграда и Харькова.

В 1929 году на заводе «Большевик» (бывшем Обуховском) организуется специальное конструкторское бюро, возглавляемое Барыковым, и технологическое бюро под руководством инженера Явица. КБ разрабатывает чертежи среднего танка Т-26, имевшего своим прототипом английский танк Виккерса. Технологическое бюро выполняет проектные работы по технологической подготовке производства Т-26. Там же строится новый крупный механосборочный цех, который уже в 1931 году выпускает опытную партию танков Т-26, участвующих в военном параде 7-го Ноября на Красной площади.

В конце февраля 1932 г. завод «Большевик» посещает правительственная комиссия в составе гг. Калинина, Ворошилова, Халепского, Неймана и Кирова. Она детально знакомится с производством Т-26 и приходит к заключению о необходимости привлечения других ленинградских заводов к выпуску отечественных танков. 2 марта 1932 года Калинин и Киров посещают завод «Красный Октябрь», знакомятся с его цехами, разговаривают с рабочими и техперсоналом, обсуждают с руководством новые задачи, возникшие перед заводом.



Нарком тяжелой промышленности Орджоникидзе утверждает следующую кооперацию по выпуску машин Т-26:

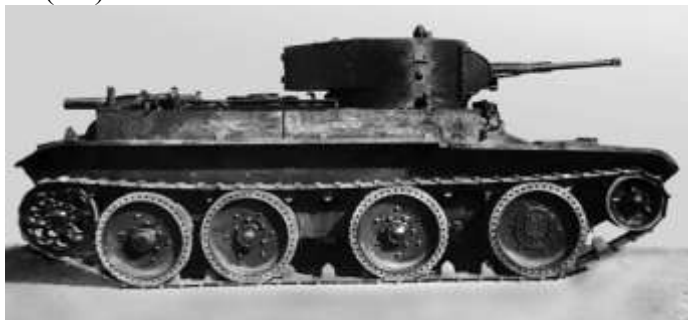
1. Машиностроительный отдел завода «Большевик» (вскоре выделившийся в самостоятельный завод имени Ворошилова, впоследствии – завод «Звезда») назначается головным предприятием по выпуску машин, изготавливает двигатели и выполняет общую сборку танков.

2. Завод «Красный Октябрь» изготавливает узлы трансмиссии танка (коробку скоростей, карданное сцепление) и ряд небольших узлов для башни (поворотный механизм, смотровое окно и другие).

3. Завод «Красный путиловец» (в будущем – Кировский завод) изготавливает узлы ходовой части (бортовые фрикционы, гусеничные цепи, катки и др.).

4. Ижорский завод – броневой корпус, башню и броневые детали россыпью.

Кроме узлов Т-26 «Красному Октябрю» поручалось производить переборку и капремонт авиационных двигателей М-5 мощностью 400 л.с. После восстановительного ремонта их, между прочим, использовали в качестве силовой установки на быстроходных танках БТ-5, выпуск которых также освоила отечественная промышленность. Переход от производства тракторных запчастей к производству сложных и ответственных агрегатов боевых машин был качественным скачком в заводской технологии. Менялся не только объект производства, но и его структура, класс точности. Основную трудность составляло повышение технических требований к изготавливаемым деталям, к их заготовкам, к металлу, к точности механической и термической обработки, к технической оснащенности средств контроля и т.д. Расширялся технологический диапазон производства: кроме механообработки требовалась сборка сложных механизмов, испытание их и сдача продукции военной приемке по утвержденным техническим условиям (ТУ).



Надо было в корне менять и методы календарного планирования. Ранее выпуск отдельных деталей товарной продукции не увязывался строго во времени, а критерием эффективности производства было выполнение плана по валу. Теперь же очевидной доминантой становилось комплексное, номенклатурное (детальное) выполнение плана, увязанное в относительно короткие отрезки времени – дни, недели. Это требовало не только организационной, но и психологической перестройки со стороны администрации.

Завод «Большевик» с передачей производства узлов Т-26 и М-5 откомандировал для постоянной работы на «Красный Октябрь» большую группу инженеров – Богина, Брылина, Видровича, Зимины, Райцына, Севрюгина, Крома, а также квалифицированных слесарей-сборщиков, мотористов-испытателей и других работников.

10 апреля 1932 года на завод «Красный Октябрь» прибыл нарком Орджоникидзе, а с ним комкор Нейман (управляющий Спецмаштрестом) и комдив Бокис (зам. начальника Бронетанкового управления) – заказчик новой продукции. На расширенном совещании нарком выказал явное недовольство ходом работ по развертыванию нового производства, подверг резкой критике позицию директора завода Михайлова и потребовал безусловного выполнения важного правительственного задания в запланированные сроки.

В конце мая 1932 года на завод приходит новое руководство – директор Буйко и технический директор Авербах. По выданной техническим отделом спецификации начинают поступать новые станки: продольно-фрезерные, расточные, радиально-сверлильные, зубодолбежные и другие. В спешном порядке заканчиваются строительные

работы по главному корпусу, начатые еще в 1930 году. На заводе организуется новый отдел по ремонту моторов в составе механической мастерской, сборочного цеха и испытательной станции. Первые два стенда для испытания моторов поступают с завода «Большевик». Уже в апреле ремонтируются 10 моторов. Но организация 2-го отдела – укомплектование рабочей силой, инструментом, станками, стендами и вспомогательными службами – затягивается надолго. Тракторный цех реорганизуется в механосборочный отдел №3 по изготовлению узлов машины Т-26. Отдел включает четыре цеха: картерный (№3) – для обработки картеров коробки скоростей; токарно-фрезерный (№4) – для изготовления деталей с преобладанием токарных и фрезерных работ (обоймы, карданные вилки, арматура и т.п.); шестерённый (№5) – для изготовления шестерен, шлицевых валиков и других деталей, требовавших зубонарезание и протяжку; сборочный (№6) – для сборки и испытаний узлов объекта.

Механические цеха перестраивались по принципу замкнутого цикла производства с использованием всех видов механического оборудования, необходимого для изготовления закрепленных за цехом деталей до полной их готовности. Станочное оборудование располагалось так, чтобы по возможности сохранить одно направление грузового потока. В полной мере это удалось в цехах №3 и №6, которые были построены по принципу поточного производства. Такое построение механических цехов сокращало время и затраты на внутри- и межцеховую транспортировку деталей, облегчало планирование и управление производством, повышало ответственность цеховой администрации за выполнение плана и качество продукции.

1932 год – первый год работы нового производства – протекает в напряженной и нервной обстановке. Проектирование технологической оснастки и ее изготовление одновременно с масштабной реконструкцией цехов, безусловным выполнением ими текущих месячных планов выпуска новой продукции, приводило ко многим коллизиям, большим материальным потерям, а часто и к личным драмам. Кроме серьезных знаний от руководителей требовались оперативность, гибкость, умение ориентироваться в сложной и быстро меняющейся ситуации. Не все справлялись с этими требованиями. В течение года происходят частые перемещения руководящего персонала. Тем не менее, напряженные задания 1932 года по валовому выпуску новой продукции «Красный Октябрь» выполнил полностью: страна и армия получили сотни современных отечественных танков.

Структурная перестройка

К концу первой пятилетки практически окончательно определился производственный профиль «Красного Октября». Во второй пятилетке заводу предстояло освоить технологию и обеспечить выпуск новых образцов военной техники, завершить техническую реконструкцию предприятия и структурную перестройку применительно к новому производству.

Производственными планами предусматривались крупносерийный выпуск агрегатов машины Т-26 и опытные партии агрегатов новых изделий Т-28, Т-34, восстановительный (обезличенный) ремонт авиационных двигателей М-5, серийный выпуск отдельных позиций тракторных запчастей (поршней, поршневых колец, шестерен и другой продукции). Обилие разнородных объектов и немалые масштабы их производства представляли для предприятия определенные трудности. Но главная трудность состояла не в выполнении количественных, а качественных показателей государственного плана. Поэтому во второй пятилетке вопросы организации производства, учебы, изучения и исследования технологических процессов становятся центральными. Всякий, кто не мог или не хотел учиться, должен был уйти с предприятия. И в первые годы освоения нового производства наблюдается текучесть рабочих кадров и ИТР. Это коснулось и высших руководителей завода. За 1933-1934 годы сменяется четыре технических директора: Видрович, Лощинский, Власов, Самордуков. Директора Будко, пришедшего на «Красный Октябрь» в 1932 году, через год сменяет Коршунов, который руководит предприятием почти до конца пятилетки. Завод довольно

быстро набирает темпы количественного выпуска новой продукции, но изготовленная техника не отвечает высоким требованиям по качеству. И только к третьему году второй пятилетки завод начинает ритмично и на хорошем качественном уровне выполнять план по агрегатам машины Т-26. В 1936 году был перевыполнен план по многим показателям. Нарком Орджоникидзе представляет отличившихся работников предприятия к правительственным наградам. К сожалению, многие из них впоследствии будут незаконно репрессированы.



Изготовление деталей для танков Т-26 началось по временной цеховой технологии. К разработке техпроцессов технический отдел завода (начальник Райцын) приступил одновременно с запуском нового объекта в производство. Возможность использования технической документации, переданной заводом «Большевик», была крайне ограниченной, поскольку имелись существенные различия в станочном оборудовании и масштабах производства. Разработка операционных карт, проектирование приспособлений, штампов, специального мерительного и режущего инструмента потребовали около полугода, а изготовление самой оснастки - еще больше. К началу 1933 г. только ответственные технологические операции были обеспечены технологической оснасткой – расточными приспособлениями, кондукторами, специальным мерительным и режущим инструментом.

Постепенно цеха переводились на оснащенную технологию, но введенные в первые месяцы нового производства низкие нормы выработки не пересматривались. Это приводило к задержке роста производительности труда и перерасходу расчетного фонда заработной платы. Сокращение объема производства тракторных запчастей и возросшая техническая оснащенность завода обусловили появление избыточной рабочей силы. Был предпринят ряд мер по оптимизации численности и пересмотру заниженных и устаревших норм выработки. Особенно широко развернулась борьба за внедрение новых технически обоснованных норм с середины 1933 г., когда директором завода стал Коршунов.

Огромную роль в освоении прогрессивных технических норм сыграло обучение рабочих техминимуму. В соответствии с приказом наркома Орджоникидзе на заводе предусматривалось обязательное обучение и сдача экзаменов по техминимуму. Цель обучения – овладение техникой своего дела, поддержание оборудования в надлежащем состоянии, повышение производительности труда. Курс обучения был рассчитан на 50 часов, 70% из них отводилось на производственные темы. Важную роль в изучении и совершенствовании технологии сыграла проработка цеховых техпромфинпланов, где наряду с другими вопросами обсуждались трудные в плане качества технологические операции. Эта работа носила массовый характер, в ней участвовали сотни рабочих и специалистов, что в значительной мере способствовало успешной борьбе с выпуском бракованной продукции.

Со временем рабочие, техники и инженеры осваивают технологию производства танковых агрегатов и становятся квалифицированными специалистами в области точного и мощного редукторостроения. «Красный Октябрь» пополняется новым оборудованием, новыми измерительными и контрольными приборами, сам совершенствует методы контроля, уточняет и улучшает технические условия на поставку военной продукции, согласовывая их с заказчиком. Авторитет завода растет. Ему доверяется изготовление

трансмиссий (коробок скоростей и других агрегатов) для всех опытных образцов отечественных танков, выпуск которых ведется на заводе им. Ворошилова и на Кировском заводе в 1934-1937 гг. Нашему заводу поручается также изготовить большую партию редукторов для конвейеров литейных цехов крупных новостроек, какими были во второй пятилетке Челябинский и Саратовский тракторные заводы. И «Красный Октябрь» справляется с этими заданиями успешно.

В более короткие сроки была освоена технология ремонта авиационных моторов М-5. Уже в сентябре 1932 г. специализированный цех предприятия рапортовал о выполнении месячного плана. Однако производство еще не было по-настоящему организовано, что требовало разборки большого числа моторов на ремонтные детали. Но в следующем месяце цех изготовил необходимое количество новых деталей (поршней, поршневых колец, вкладышей, бензопомп и т. д.) и обеспечил выполнение плановых заданий. Практически в течение всего периода ремонта моторов М-5 завод испытывал острый недостаток в бронзовых заготовках и в баббите для коренных и шатунных вкладышей. Только после внедрения стальных вкладышей с наваренными бронзовыми поясками вместо цельнобронзовых, дефицит этих деталей перестает лихорадить ремонтное производство. Большую исследовательскую работу в этом направлении провела Центральная заводская лаборатория (Трубина, Завадский).



Медленно строилась и оснащалась испытательная станция для авиамоторов. В первый год производства ремонта были установлены только два стенда для испытаний. Не было ни помещения для обслуживающего персонала, ни подъездных рельсовых путей от цеха к станции, ни водо- и маслогрейки, ни водо- и бензонапорных баков. Все это строилось параллельно с выпуском моторов и растянулось на два года. Такая ситуация объяснялась тем, что станция имела статус временной. Ведь по первоначальному плану предполагалось осуществить ремонт очень ограниченного числа моторов М-5. И действительно, впоследствии за границей была закуплена большая партия аналогичных двигателей серии «Либерти». Ремонт же моторов был прекращен только к середине 1936 года. Хотя участие «Красного Октября» в программах по капремонту авиадвигателей и было приостановлено, Наркомат авиационной промышленности рассматривал различные варианты привлечения завода к серьезному авиамоторостроению. Но это случилось лишь в 1940 году.

Одновременно с технической реконструкцией предприятия велась и его структурная перестройка. Ведь завод рос очень быстро. К концу первой пятилетки (1932 г.) на «Красном Октябре» уже числилось 3000 человек и имелись сильно разросшиеся механические мастерские. Однако структура завода оставалась без изменений: основными производствами руководили производственные отделы, а заводоуправление главным образом выполняло плановое и материально-финансовое обеспечение производства.

В феврале 1934 года приказом директора завода Коршунова создается комиссия под председательством Брилина для проработки вопроса о перестройке работы

предприятия. В апреле того же года издается приказ, изменяющий структуру управления заводом и устраняющий параллелизм в работе отделов заводоуправления. Были упразднены 8 отделов. В непосредственном подчинении директора завода остались планово-производственный отдел, бухгалтерия, отдел рабочего снабжения. Материально-финансовая и хозяйственная часть, состоящая из трех отделов (снабжения и транспорта, финансово-бытового и административно-хозяйственного) подчинялась пом. директора по материально-хозяйственной части. Технический директор курировал технический отдел, отдел оперативного регулирования производства, отдел труда и зарплаты, инструментальный отдел и отдел главного механика. Штатная численность заводоуправления сократилась с 731 до 681 человека. Освободившиеся специалисты направлялись в цеха. Всё руководство производственными цехами осуществлялось директором завода и его заместителем по технической части. Раньше была изменена и сама структура производственных подразделений: производственные отделы, как лишние промежуточные звенья между дирекцией и цехами, были аннулированы и вместо них образованы производственные цеха с законченным циклом работ.

Огромную роль в улучшении оперативного управления производством сыграла введенная с начала 1935 года диспетчерская служба. В апреле 1934 г. приступили к оборудованию центральной диспетчерской станции и 11 цеховых пунктов, а в сентябре управляющий трестом Нейман в присутствии директора завода Коршунова, директора Ижорского завода Белова и главного диспетчера Рыбина осматривали законченный монтаж диспетчерской службы. Было проложено более 10000 м кабеля, установлено 100 телефонных аппаратов, 15 коммутаторов, сотни микрофонов и т. п.

К важным структурным изменениям следует отнести и организацию инструментального отдела (начальник – Райцын). До этого управление инструментальным хозяйством было расплывлено по нескольким подразделениям: отдел снабжения (ЦИС), инструментальная секция ППО, инструментальный цех и цеховые инструментальные кладовые. Создание единого административно-технического органа, ведавшего планированием заказов и определением потребностей в инструменте, организацией его хранения и контроля за правильной эксплуатацией, заметно улучшили едва ли не критическое положение дел в инструментальном хозяйстве завода.

Кроме выпуска серийной продукции «Красный Октябрь» почти ежегодно получал новое задание на изготовление опытных образцов продукции с минимальными сроками исполнения. Отсутствие необходимого инструмента затрудняло работу. Потребовалось время для создания запаса ходового нормализованного инструмента. Разработку номенклатуры, планирование заказов, надзор за эксплуатацией инструмента выполняло бюро, возглавляемое инженером Синявским. Была образована хорошо оснащенная центральная измерительная лаборатория, на которую возлагались функции контроля за всем обращающимся в производственных цехах инструментом и приспособлениями. Большой заслугой инструментальщиков было освоение в короткие сроки новых и сложных видов режущего инструмента: отрезных пил Геллера, шлифованных червячных фрез, круглых и многопазовых протяжек и др.

Несколько позже – в 1935 году – для усиления технического руководства горячими и гальваническими цехами учреждается должность Главного металлурга, он же начальник Центральной заводской лаборатории. На эту должность назначается Гаврилов. Роль ЦЗЛ в управлении качеством на заводе в те годы резко возрастает. Кроме выполнения текущих контрольных исследований (механических, металлографических, химических и пирометрических) ЦЗЛ проводила специальные научно-исследовательские работы по основному производству завода. К примеру, зуборезный цех беспокоила слабая стойкость резцов Глиссона, изготовленных инструментальщиками, что затрудняло нарезку колес. После проведения лабораторией экспериментальной работы, удалось повысить стойкость резцов до 5 часов 20 мин., а это уже было совсем близко к стойкости американских резцов – 6 часов 30 мин. Существенную техническую помощь инструментальному цеху оказывала лаборатория резания, входившая в состав

инструментального отдела. Она была одной из первых лабораторий резания, появившихся на машиностроительных предприятиях Ленинграда. В ее функции входили отработка и внедрение инструмента с оптимальными углами резания, разработка инструкций для правильной заточки инструмента, которая была централизована на заводе.

Таким образом, расширяя производство, усиливая свои вспомогательные технические службы, совершенствуя структуру управления, «Красный Октябрь» закладывал основы для своего дальнейшего развития.

Первые отечественные серийные мотоциклы

В 1929 году по инициативе Автодора, Ленинградского мотоклуба и Треста массового производства в Ленинграде приступили к организации мотоциклетного производства на принципах кооперации. В июне 1930 года первые пять мотоциклов под названием «Тремасс» были изготовлены на ленинградском заводе «Промет» (ныне НПО «Россия»). «Красный Октябрь» делал к ним двигатели и коробки передач, а завод «Промет», который наряду с нашим заводом входил в Трест массового производства, штамповал рамы и собирал мотоциклы. Прототипом послужил немецкий легкий мотоцикл «ДКВ-Люксус-300», простая и дешевая машина, рассчитанная на массовый выпуск.

10 июня 1930 г. в Москве под трибунами стадиона «Динамо» состоялась мотоциклетная выставка, где в числе первых был показан «Тремасс-300», в декабре этого же года его переименовали в Л-300: «Ленинградский, 300-кубовый». По решению правительства группа конструкторов, работавшая в Ижевске над созданием нового советского мотоцикла, переехала в Ленинград, поскольку здесь планировалось создание мотоциклетного завода-гиганта, способного производить в год десятки тысяч машин. В те времена такая перспектива казалась близкой, но действительность внесла в эти планы свои коррективы. Группу конструкторов, приехавших из Ижевска в Ленинград, возглавлял П.В. Можаров. Маршал авиации В.Н. Новиков в книге «Накануне и в дни испытаний» писал о том периоде своей жизни, когда он работал на Ижевском заводе в 1928 году: «Руководил производством Петр Владимирович Можаров, грамотный инженер и энтузиаст. Могучего телосложения, очень подтянутый человек, он не только досконально знал мотоцикл, но и водил любую его марку».

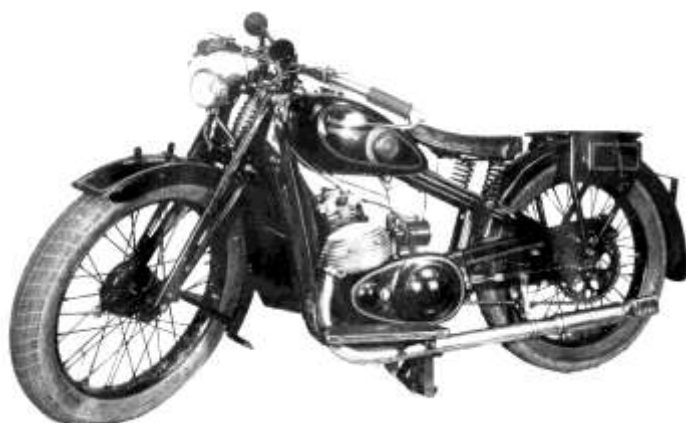
Группа конструкторов – В.В. Бекман, Н.С. Головин, А.А. Иванов, Г.И. Гусев, А.М. Лутс, А.Г. Ревков – занималась подготовкой прототипа мотоцикла к нашим дорожным условиям. Эта группа сначала базировалась на заводе «Промет», затем стала работать на заводе «Красный Октябрь». В сентябре 1930 г. из ворот «Промета» на Полостровскую набережную выехали первые 25 серийных мотоциклов. Вскоре 8 из них без специальной подготовки отправились во 2-й Всесоюзный пробег советских мотоциклов по маршруту Ленинград-Москва-Витебск-Псков-Ленинград, где они успешно прошли трассу, протяженностью 3212 километров.

29 сентября 1930 года завод получает телеграмму из Москвы: «Тремасс. Отсу. Копия «Красный Октябрь», передать Пылаеву. Можете гордиться победой тчк Мотоциклы Тремасс идут прекрасно без единой поломки. Пагаева Козлов Звирбул». В этом пробеге проверялись эксплуатационные качества мотоцикла: экономичность, проходимость, динамика, вибрация, потребность в уходе. По итогам пробега техническая комиссия, возглавляемая Можаровым, насчитала 35 серьезных и мелких недостатков: в коробке скоростей, к примеру, слабым оказался зубчатый сектор кик-стартера, слишком быстро изнашивалась цепь, отказывало магнето и провода высокого напряжения из-за сырости, требовало больших усилий и управление машиной... После пробега, естественно, в конструкцию мотоцикла внесли немало улучшений.

В 1931 году состоялось Всесоюзное совещание по мотоцикlostроению, решением которого отрасль попала в подчинение Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО), и наш завод некоторое время работает в составе дочерней организации «Ватозапчасть». В 1931 г. на заводе ведется мелкосерийное производство мотоциклов, которое приносило

заводу много убытков: при продажной стоимости 6000 рублей себестоимость изделия достигала 12000 рублей. Было необходимо произвести реконструкцию завода, построить новые цеха, подготовить крупносерийное производство, усилив конструкторское и технологическое бюро. Дирекция организует Мотобюро (49 человек), которое осуществляет проработку чертежей изделия и выполняет технологическую подготовку производства на выпуск 10000 мотоциклов. Возглавляет Мотобюро инженер Колесник. Но средства, затребованные на капитальное строительство, удовлетворяются лишь на 10%, объем закупок импортного оборудования сокращен до 30%, и к тому же не выполнен в этом году. А в следующем 1932 г. происходит резкий переход к другому производству – танкостроению, и работа по прежнему проекту временно замораживается.

Впоследствии, когда был налажен серийный выпуск агрегатов танка Т-26 и приостановлено производство ремонта авиационных моторов, оказалось возможным выделить значительные ресурсы для развития мотоциклетного производства. С 1934 года «Красный Октябрь» производит мотоциклы без участия завода «Промет».



Мотоцикл Л-300 имел следующие характеристики: объем цилиндра – 300 куб. см., скорость – 75 км/час, вес – 125 кг.

Об этом мотоцикле, кстати, была выпущена в 1932 году книга «Советский мотоцикл Л-300», автором которой был П.В. Можаров. В главе «Перспективы развития производства Л-300 на заводе «Красный Октябрь» говорится: «Мотоцикл представляет собой самый сложный и точнейший механизм из более чем 1000 деталей. Завод подвел под него твердую материальную и производственную базу: построен прекрасный корпус мотоциклетного завода площадью 3000 кв. метров, установлены и пущены в ход 60 металлообрабатывающих станков, налажено производство рам, моторов, коробок скоростей; налажено производство таких сложных комплектов мотоциклов, как магнето... Мотоцикл рожден заводом «Красный Октябрь».

С целью привлечения средств на расширение весьма перспективного производства завод продавал собственные «Мотообязательства»: граждане частями выплачивали немалые по тем временам суммы, чтобы со временем стать владельцем престижного мотоцикла. В этот же период строится новый прессово-штамповочный цех, переоборудуются гальванические и лакокрасочные мастерские. Неоднократно завод организует массовые пробеги мотоциклов, проверяя их надежность и выносливость. В 1934 г. проводится скоростной пробег Новгород-Ленинград. В нем участвуют несколько десятков экипажей на мотоциклах производства американских и английских фирм, а также две машины «Красного Октября», водителями которых были Мустейкис и Фельтен.

«Наши краснооктябрьские две машины, – писала заводская газета, – обогнали американские и английские мотоциклы в пути, придя к финишу на два-три часа раньше. Наши мотоциклы сдали экзамен на скорость, проходимость и прочность на «отлично».

На заводе расширяется производство мотоциклов, планируется строительство новых заготовительных цехов, заказывается современное оборудование: мощные прессы, литейные машины и т.д. Несомненный интерес представляет сама атмосфера производственных будней, энтузиазм и энергия тружеников предприятия. Скажем, на одной из майских

демонстраций тех лет бригада рабочих «Красного Октября» собирала мотоцикл, а бригада краснопутников – трактор, соревнуясь между собой. Нельзя не вспомнить и по-своему знаменитый военизированный пробег Ленинград-Москва на серийных мотоциклах Л-300, специально оборудованных лыжами и пулеметами: пробег был организован заводом для передачи рапорта наркому тяжелой промышленности С. Орджоникидзе. Когда мотоциклисты подъехали к Кремлю, охрана решила, что готовится террористический акт и арестовала всех участников пробега. Затем был вызван Серго Орджоникидзе, который распорядился пропустить ленинградцев в Кремль. Нарком поблагодарил завод за инициативное развитие мотоцикlostроения и досрочное выполнение государственного плана. По воспоминаниям участников пробега, в Кремле их накормили и вручили ценные подарки.

В 1938 году наш завод во второй раз посещает В.П. Чкалов после убедительной победы гонщиков «Красного Октября» в городских соревнованиях по мотоспорту – знаменитый на весь мир летчик был ответственным руководителем Оргкомитета этих соревнований. На заводе действовала большая мотосекция, в гонках участвовали и юноши, и девушки. Для многих это был не только спорт, но и трудная работа испытателя-обкатчика: при любой погоде они выезжали за ворота завода, чтобы обкатать машину на разных режимах.



В те времена проводились соревнования на первенство «Марки», то есть соревновались мотоциклы Ижевского, Таганрогского, Подольского заводов. Популярными были и прыжки на мотоциклах в длину: на таких соревнованиях (1935 год) секретарь комсомольской организации завода В.К. Скороспехов прыгнул на 15,5 метров и стал чемпионом Ленинграда. Е.П. Ефимов был победителем в гонках мотоциклистов (1940 год). Сам ипподром в довоенное время располагался на Семеновском плацу рядом с Витебским вокзалом – сейчас на этой территории находится ТЮЗ. Многие мотогонщики «Красного Октября» были чемпионами СССР – Н.Н. Шумилкин, А. Мустейкис, А.Н. Валицкий, В.Г. Шахвердов, Е.П. Ефимов...

В 1934 году коллектив инженеров завода «Красный Октябрь» приступает к проектированию нового мотоцикла с четырехтактным одноцилиндровым двигателем, рабочим объемом 500 куб. см. Мощность 18 л.с. обеспечивала максимальную скорость 120 км/час. Мотоцикл назвали «Л-500». Темпы работ были высоки: летом приступили к разработке чертежей, осенью начали собирать опытный образец, закончили его к весне 1935 г., затем испытали, и в сентябре опубликовали технические сведения. По сообщению газеты «Красный Октябрь», было изготовлено 3 опытных экземпляра.

«Мотоцикл показал хорошие ходовые свойства, но в серию не пошел, так как технологические возможности завода уже не соответствовали сложной конструкции этой машины», – писал один из создателей этой машины конструктор В.В. Бекман.

Тем не менее конструктивные особенности, использованные при разработке Л-500, были применены при создании следующей модели мотоцикла Л-8. Его опыт-

ный образец был изготовлен в 1938 году. Он имел четырехтактный верхнеклапанный двигатель объемом 350 куб. см, мощностью 13,5 л.с, экипажная часть была заимствована от мотоцикла Л-500.

Мотоцикл Л-8 выпускался серийно до 1941 года. Летом 1940 г. заводские спортсмены удачно выступили на первенстве Москвы, в результате чего появилось правительственное постановление о развертывании производства мотоциклов Л-8 на заводах в г. Серпухове и г. Ижевске. Серпуховский завод выпускал эти мотоциклы с января по август 1941 года, а Ижевский изготовил до войны всего 49 штук под маркой ИЖ-12, поскольку была применена экипажная часть мотоцикла ИЖ.

На базе мотоцикла Л-8 впервые в стране «Красный Октябрь» создал спортивный мотоцикл С-1 мощностью 24 л.с. Именно на этом мотоцикле в октябре 1939 года на 21-м километре Московского шоссе под Ленинградом наши гонщики развили скорость до 140 км/час. Для того времени это был рекорд.

Дальнейшие работы по совершенствованию мотоцикла Л-8 прервала начавшаяся война. В настоящее время в Политехническом музее (Москва) можно увидеть мотоцикл Л-8, изготовленный в Серпухове и ИЖ-12, выполненный по прототипу мотоцикла Л-8 завода «Красный Октябрь».



Нужно отметить, что энтузиазм и пафос 30-х годов сформировал целое поколение увлеченных, инициативных и бескорыстных людей. Молодежь охотно тянулась к знаниям, занималась спортом. На заводе отлично функционировала спортивная организация, работали многочисленные секции – стрелковая, планерная, лыжная, парашютная, мотоциклетная... По итогам всесоюзного соревнования (1935 г.) первичная организация ОСОАВИАХИМ завода «Красный Октябрь» заняла первое место. По этому поводу киностудия «Ленфильм» сняла документальную ленту «Завод - крепость обороны». Подлинными энтузиастами оборонной работы были Аполлон Яковлев, Евгений Ефимов – инструктор парашютной школы, чемпион Ленинграда по мотогонкам, Галина Петрова – снайпер, инструктор стрелковой секции. Отличным работником и спортсменом был Петр Умов. Впоследствии он воевал с белофиннами, участвовал в эвакуации завода, а после возвращения в Ленинград работал зам. директора завода по капитальному строительству. Ярким представителем молодежи 30-х годов был Василий Скороспехов – превосходный фрезеровщик, секретарь комсомольской организации завода, руководитель районного аэроклуба. В годы войны – командир экипажа танка, комиссар танковой роты. После Победы он вернулся на родной завод, активно участвовал в общественной жизни коллектива.

Григорий Фаенсон, мастер зубошлифовального участка, организовал в 1937 г. мотосекцию. Под его руководством проводились массовые мотопробеги в Москву. Во время войны вместе с заводом был эвакуирован на Урал, где внес посильный вклад в производство авиационных моторов М-105. Этот необыкновенный человек сохранил здоровье и бодрость духа до глубокой старости, участвуя в послевоенных легкоатлетических пробегах Пушкин-Ленинград. Свой очередной пробег в 1998 году он совершил в возрасте... 90 лет!

Стоит упомянуть, наверное, и о таком факте. До войны был снят очень популярный фильм «Тимур и его команда». Герой этого фильма лихо водил мотоцикл.

Так вот, заводская марка этого мотоцикла – Л-300. Один из экземпляров этой серии сегодня находится в заводском музее.

Громадной заслугой завода является то, что он впервые в стране серийно выпускал мотоциклы. В это время в СССР еще не существовало мощного мотоциклетного завода в Ижевске. Да и мотоцикл ИЖ-7 представлял собой лишь несколько измененный вариант нашего Л-300. Стало быть, пальма первенства в организации серийного производства отечественных мотоциклов по праву принадлежит заводу «Красный Октябрь».

В 1940 году завод переходит к изготовлению авиационных моторов и производство мотоциклов Л-300 и Л-8 прекращается и частично передается на завод «Промет», который переименовывается в Ленинградский мотоциклетный завод.

После войны к производству мотоциклов «Красный Октябрь» так и не вернулся. В 1956 г. завод приступил к производству 2-хтактных двигателей знаменитой серии «Д» для мопедов: Д-4, Д-5, Д-6, Д-7, Д-8, Д-10, Д-14, Д-16, многие из которых были выпущены миллионами. Затем были освоены 4-хтактные двигатели и на их основе сотни тысяч популярных мотоблоков и мотокультиваторов «Нева».

Мир, который прервала война

Наш завод продолжал строиться, расширять производство. На каждом оборонном заводе был цех по производству товаров ширпотреба. Начиная с 1939 г. мы выпускали новый бытовой прибор – керогаз, заменявший примус и керосинку. В те годы не было централизованной подачи газа в квартиры и каждая семья имела на кухне свой нагревательный прибор. Так что завод делал по тем временам нужное дело: продукция предприятия пользовалась повышенным спросом, её можно было встретить в любом ленинградском доме. Коллектив КБ напряженно работал над созданием нового, более мощного и экономичного мотоцикла Л-8. В 1939 г. были изготовлены и испытаны его опытные образцы, и в следующем году он выпускался серийно.

В этот же период завод производил коробки скоростей для отечественных танков Т-26 и Т-28. Приказом наркома оборонной промышленности страны в феврале 1938 г. завод «Красный Октябрь» получает №234.

11 января 1939 г. создается Наркомат авиационной промышленности и 5 августа 1940 года завод №234 переводится в его подчинение. Перед коллективом завода ставится ответственная задача: освоить выпуск авиационного поршневого двигателя водяного охлаждения «М-105» конструкции В.Я. Климова.

Сам конструктор в 1933 г. выезжал во Францию, где ознакомился с двигателем «Испано-Сюиза» и приобрел лицензию на его производство. Двигатель «М-100» выпускался по лицензионным чертежам на Рыбинском моторном заводе, имел мощность 750 л.с. Климов вносит в конструкцию двигателя принципиальные изменения, в результате которых мощность двигателя увеличивается до 1100 л.с., двигатель получает наименование «М-103», а после дальнейшей модернизации – «М-105». Этот двигатель изготавливался конвейерным способом, но в условиях приближающейся мировой войны следовало резко увеличить производство авиамоторов. Они устанавливались на 9 модификациях отечественных истребителей и бомбардировщиков. Именно поэтому в стране создается сеть авиамоторных заводов: в Уфе (№384), Горьком (№466), Ленинграде (заводы №234 и №451). Для выпуска авиамоторов нашему заводу передаются новые площадки:

- патефонного завода (в районе Невской Лавры);
- завода «Пишмаш» в Лигово;
- фабрики по ремонту пианино и роялей по Алексеевскому проспекту (эту территорию, собственно, и занимает в настоящее время ОАО «Красный Октябрь»).

Численность работников нашего завода в 1941 г. достигала 14800 человек. Используя помощь и кооперационные связи с головным заводом в Рыбинске, завод №234 ведет большую работу по комплектации технологического оборудования, изготовлению оснастки, подготовки кадров. По воспоминаниям бывшего главного инженера предприятия А.Т. Калинина, в Рыбинск было направлено 150 человек, наиболее грамотных и толковых, для изучения конструкции и технологии производства двигателя. Знания этих людей очень пригодились во время войны, когда в Уфе и Горьком увеличивалось производство авиамооторов.

На заводе №234 развертывается интенсивное строительство. Еще в середине 30-х на здешней территории, площадь которой составляла около 40 гектаров, были построены корпуса 5, 6, 7, 19, одноэтажные корпуса 9 и 11 (сегодня здесь размещены объекты складского хозяйства). Новые корпуса принадлежали фабрике клавишных инструментов, расположенной на Васильевском острове, и планировались для расширения производства роялей и пианино. Кстати, эта фабрика – бывшая «Беккер» – носила название... «Красный Октябрь» и готовилась выпускать не менее 10000 клавишных инструментов в год!

В 1940 г., когда вся территория была передана заводу №234, её северную часть покрывал сплошной лес и кустарник. По воспоминаниям работников тех лет, в частности комсомольского активиста А.Д. Цыбулева, заводчане сами корчевали лес, затем рыли ямы под фундаменты будущих корпусов. За полтора года до начала войны успели заложить фундамент трехэтажного кирпичного здания вдоль будущих корпусов 3 и 4 (теперь это помещение занимает финансовый отдел, главная бухгалтерия, отдел труда и зарплаты и другие службы Общества) и возвести стальные конструкции для стен на высоту 4-5 метров. Ни обшивки стен, ни кровли не было. В таком виде все было и оставлено, когда заводу пришлось эвакуироваться. Одновременно возводилось и топлиохранилище (корп. 13) с подземными цистернами. К началу войны само здание было построено, а для цистерн выкопаны большие ямы (по заводской терминологии – «пруды»: летом в них заводчане купались во время обеденных перерывов вплоть до 50-х годов, когда строительство было завершено).

К производству авиационных моторов «М-105» «Красный Октябрь» приступил буквально перед самой войной. Всего было изготовлено 68 двигателей.

22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война. Утром следующего дня все трудящиеся завода вышли на митинг, где парторг ЦК Перазич осудил вероломное нападение Германии и заверил, что напряженный труд в тылу ускорит приближение победы. Было принято решение об увеличении объема производства в 1,5 раза. После митинга посыпались заявления о приеме в народное ополчение.



Несмотря на бронь, действовавшую на оборонных предприятиях, 250 кадровых рабочих и инженерно-технических работников «Красного Октября» в первые же дни войны ушли добровольцами на фронт. Отбором кандидатур занималась специальная

комиссия райвоенкомата, парткома и дирекции завода. Часть заводских рабочих была послана в Лугу на строительство оборонительных рубежей. По воспоминаниям ветерана труда Б. А. Скороходова, группе работников завода по поручению завкома удалось в ночное время вывезти из района Боровичей детский сад: к тому времени фашистские самолеты уже бомбили тамошние шоссейные и железные дороги.

Спустя пять дней после начала войны, 27 июня 1941 г. правительство приняло решение об эвакуации в глубокий тыл ленинградских заводов №234 и №451. Местом их нового базирования был выбран Уфимский авиамоторный завод №384. Нашим заводом в это непростое время руководил Петров Александр Павлович. Перед ним стояла очень трудная и ответственная задача: не только эвакуировать большой завод, но и толково распорядиться его фондами, а также людьми всех четырех площадок предприятия.

А.П. Петров назначил ликвидационный комитет, а сам уехал в Уфу принимать и размещать эвакуированные эшелоны.

Эвакуация завода №234 («Красный Октябрь») проходила по заранее намеченному плану. В короткий срок было демонтировано оборудование, для его погрузки на открытые платформы была сооружена эстакада у корпуса 6. Вокзал для уезжающих людей был устроен на 3 этаже корп. 6. Работники сдавали в домоуправление свои квартиры, запасались вещами. Людям выделили вагоны-теплушки, но их было недостаточно. Рабочие одного из цехов соорудили домик из фанеры на открытой платформе и так добирались до места назначения. В те июльские дни 1941 года стояла страшная жара. Несмотря на это, погрузка осуществлялась вручную и шла быстрыми темпами. Все обошлось без травм.

Отправка оборудования производилась и с территории теперешнего завода им. В.Я. Климова. За одну ночь была проложена трамвайная ветка, и в трамвайных вагонах перевезли станки на железнодорожную станцию Финляндская-товарная. Два первых эшелона проходили через Москву и подверглись воздушным налетам. Следующие эшелоны уже шли северным путем и не подверглись бомбежкам. Последний эшелон отправлен в эвакуацию 8 августа 1941 года. По прибытии в Уфу эшелоны немедленно разгружались, оборудование устанавливалось на открытые бетонные площадки и уже на следующий день подключалось и работало.

Время шло, наступила зима. Строительство корпусов продолжалось. Стены и крыши цехов возводились в морозы, люди отогревались у костров, разложенных здесь же. Работали по 12-14 часов в сутки. Завод №234 находился в 18 км от Уфы, и те, кто жил в городе, добирались на завод поездом. Но часты были перебои с углем и снежные заносы, поезда останавливались. Тогда люди шли пешком на работу вдоль железнодорожной насыпи.

Сам город Уфа был небольшим. Сюда эвакуировали не менее 70 тысяч человек вместе с заводами из Ленинграда, а затем и Рыбинска. Всех размещали в школах, больницах, общежитиях. Нашим рабочим (по воспоминаниям А.Д. Цыбулева) в первый год эвакуации пришлось самим вырыть землянки в долине реки Белой и жить первую зиму в них. Потом построили бараки, в которых жили всю войну. По мере того, как в Уфу прибывали новые эвакуированные, на рынке росли цены. Люди меняли вещи на продукты, но и вещей у них было мало. Чтобы выжить и не голодать, на следующее лето все стали брать земельные участки, сажать картошку, выращивать просо. Обработывали свои участки после работы, отрывая часы от сна, так как всю войну, в течение 5 лет, люди работали без выходных дней.

Каждое утро, пройдя через проходную, все рабочие собирались у громкоговорителя, слушали сводку Информбюро, а затем расходились по своим рабочим местам. Новому объединенному заводу в Уфе присвоили №26. Директором его был назначен Василий Петрович Баландин. Он организовал крупнопоточное производство авиамоторов М-105 для истребителей Як-3, Як-9, бомбардировщиков Пе-2.

В.П. Баландин прошел путь от слесаря-сборщика до заместителя министра авиационной промышленности. В годы войны, особенно в первый период, когда на территории двух недостроенных авиационных заводов (№383 и №338) пришлось размещать оборудование нескольких эвакуированных заводов и организовывать доставку металла, угля, мазута, бензина – всего, без чего не может работать крупнейшее предприятие, – именно в эти годы проявилась железная воля и организаторский талант В.П. Баландина. Одновременно он был заместителем наркома и директором завода. В книге «Крылья победы» нарком авиационной промышленности во время войны А.И. Шакурин описывает такой факт. «Однажды ночью вагоны прибыли со смерзшимся углем. Лопаты его не брали. Директор завода В.П. Баландин сам приехал на эстакаду. Попросил лом и, ничего не говоря, забрался в вагон. Он крошил глыбы льда вместе со всеми. А в это время в цехах срочно изготавливали новые ломы. Заместитель наркома вернулся на завод, когда опустел последний вагон с углем».

В Уфу было эвакуировано ОКБ рыбинского завода №26, возглавляемое В.Я. Климовым. Всю войну оно напряженно работало над усовершенствованием авиационного двигателя М-105. В 1943 г. была выпущена модификация этого двигателя М-105 ПФ мощностью 1210 л.с., затем, в 1945 г., – двигатель М-107 мощностью 1650 л.с. С 1942 года эти двигатели стали называться по инициалам главного конструктора ВК-105 ПФ, ВК-107. Увеличение мощности двигателя определяло преимущество наших самолетов в воздухе по скорости, по высоте (потолку) перед самолетами противника. Эти вопросы постоянно были в зоне внимания главнокомандующего И.В. Сталина, и коллектив работал, не считаясь со временем, воплощая конструкторские идеи Климова в жизнь.

В этом же коллективе работал молодой талантливый конструктор СП. Изотов. 23 июня 1941 года он защитил диплом в Ленинградском политехническом институте, затем эвакуировался в Уфу и всю войну работал зам. начальника СКО. Позже СП. Изотов становится генеральным конструктором авиационных двигателей.

Во время войны в коллективе работал А.С. Мевьюс. После победы он возглавил ОКБ нашего завода по проектированию двигателей для ракет.

Несколько слов о самолетах, на которых устанавливались двигатели, выпускаемые заводом. Бомбардировщик Пе-2 (конструкции Петлякова В.М.) превосходил по скорости немецкие бомбардировщики Ю-88 («Юнкерс») и Хе-111 («Хейнкель») на 100 км/час. Лучшим истребителем Второй мировой войны считается Як-3 (конструктор Яковлев А.С). На этом самолете летали летчики французского авиаполка «Нормандия-Неман». Кроме того, двигатель М-105П устанавливался на истребителе ЛаГГ-3.

Когда наладили работу конвейера, выпускали до 50-55 двигателей в сутки. За годы войны объединенный завод №26 выпустил не менее 50000 двигателей для самолетов 9 видов и внес заметный вклад в великую победу. В конце войны ОКБ под руководством Климова внедрило в серийное производство еще один поршневой двигатель мощностью 1800 л.с. Под маркой ВК-108 он был установлен на самолет Як-3. Все эти двигатели выпускали работники нашего завода, отдавая все силы на борьбу с врагом.

Музеем ОАО «Красный Октябрь» в 2000 году выпущен альбом ветеранов – тружеников тыла времен Великой Отечественной войны. В этом альбоме мы найдем имена людей, переживших эвакуацию из Ленинграда и работавших в Уфе на заводе №26. Это они рассказали, как всё было. Вот их имена: В.Н. Алексеева, А.В. Багрова, Т.А. Герасимова, Н.Н. Горелов, А.Н. Горюва-Ткач, А.В. Григорьева, В.М. Зайцев, В.А. Каликин, Е.П. Николаева, Т.Д. Сергеева, А.Д. Цыбулев.

В осажденном городе

В 1941 году завод №234 (бывший «Красный Октябрь») был расположен на трех площадках. Эвакуация оборудования и работников осуществлялась с главной площадки

№1 (пр. Карла Маркса, д. 77, теперь территория завода им. В.Я. Климova) и с площадки №2 по Алексеевскому проспекту (теперь территория ОАО «Красный Октябрь»). Последний эшелон ушел из Ленинграда 8 августа. Площадка №3 – бывший патефонный завод у Александро-Невской лавры (цех №7 в 1941 г.) по решению военного совета Ленфронта была передана бронетанковым войскам. Площадка №4 – завод «Пишмаш» в Лигово (цех №6 в 1941 г.) в сентябре 1941 года была захвачена немцами. Небольшой коллектив рабочих и 80 человек охраны погибли при обороне завода. Начальник караула добрался в Ленинград по Финскому заливу на лодке и рассказал об этом.

После эвакуации завода на площадке по адресу пр. Карла Маркса, 77 по распоряжению военного совета Ленфронта расположилась 26-я шоссейно-дорожная Рембаза автотранспортной службы Ленфронта (НКВД). Начальником Рембазы в течение всей войны был Штильман.

На территории нашего завода (по Алексеевскому проспекту) в период войны размещалось два предприятия. Корпус 6 и бытовые помещения корпусов 1, 3, 4 были переданы Управлению продовольственного снабжения Ленинграда (осенью 1941 года здесь хранилось зерно). С 1942 года в этих помещениях размещался завод №379 Наркомата авиационной промышленности (директор – Молодых). На этом предприятии работала ветеран нашего завода Бурлуцкая Капитолина Андреевна. В августе 1942 года завод №379 был переведен в Москву на территорию завода №500.

В корпусе 5 (в помещении бывших цехов №114 и №116) в течение всей войны работала 3-я Ремонтная база 13-й Воздушной армии. В августе 1941 года под руководством работника завода № 234 Туровского Александра Алексеевича Рембаза приступила к работе. По воспоминаниям ветерана нашего завода Кузьмина Петра Яковлевича, пришлось заново организовывать весь технологический цикл производства. В результате работали участки: механический, мойки и дефектации, гальванический, сборки, работали 5 стендов испытательной станции

В сентябре и октябре 1941 года территория нашего завода подвергалась сильным бомбежкам. По сигналу военной тревоги люди бросались к вырытым щелям. Но они плохо защищали от бомбежек, было много убитых и раненых. Бомбы попали в бытовое помещение корпуса №1, в корпуса 6, 7, 10, 11 и 19 (котельная). Руководство приняло решение: срочно строить бомбоубежища. И построили. Оно было расположено напротив входа в цех №116. Сейчас на этом месте сооружены эллинги. Работники Рембазы строили бомбоубежище, занимались светомаскировкой зданий и оборудовали казармы в свое нерабочее время.

С 15 ноября 1941 года выдали карточки на продовольствие. Работающий на Рембазе получал: 250 граммов хлеба, смешанного с целлюлозой, в столовой – один раз в сутки 220 граммов жидкой каши и один литр супа-баланды. Люди умирали от голода. На заводе был склад строительных материалов, и в первую суровую зиму работающие получали со склада обойный и столярный клей (из него варили студень), вместо мяса много часов вываривали сыромятные ремни, вместо жира использовали олифу, винтовое авиационное масло, пушечное сало. С наступлением весны 1942 года питались травой-лебедой, которой зарастали разбомбленные фундаменты корпусов. Первая блокадная зима была очень суровой, морозы доходили до минус 41. Для работы Рембазы необходимы были топливо, электроэнергия, вода. Топливо добывали следующим способом - разборкой деревянных домов. Так, на территории завода в старом клубе до войны была средняя школа, а рядом стояли две деревянные часовни, в них находилась столярная и слесарная мастерские. Во время войны их разобрали и сожгли. Работники отдела главного энергетика разбирали дома на Старопарголовском проспекте (теперь пр. Мориса Тореза) и в районе больницы им. Мечникова.

Для обеспечения электроэнергией были заблокированы и смонтированы с дизельным трактором два электрогенератора по 50 кВт. Все жилье и бытовые помещения были переведены на печное отопление: срочно было сложено более 100 печей. В суровую блокадную зиму вышел из строя отопительный котел в котельной.

Измощенные, истощенные люди отремонтировали котел в течение одних суток, хотя среди них не было ни одного специалиста-обмуровщика. В результате ремонт авиадвигателей продолжался. Воду на завод привозили машиной с Большой Невки.

Коллектив Рембазы составлял 500-600 человек, среди них были военнослужащие и вольнонаемные. Рембаза считалась воинской частью №53918, возглавлял ее в 1942 году инженер-майор Рагулин Петр Васильевич.

В начале войны авиационные заводы европейской части СССР были эвакуированы и не могли давать продукцию, поэтому работа Рембазы была неоценимой. Поврежденная боевая техника – моторы самолетов Ил-2, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2 поступали на ремонт. Слесари-мотористы притирали клапана, ремонтировали поршни. Иногда из двух поврежденных двигателей собирали один. Ежемесячно Рембаза ремонтировала не менее 150 авиационных моторов М-105, АМ-34, АМ-38-42, более 160 металлических винтов разных конструкций и изготавливала 15000 головок к реактивным снарядам типа «Катюша». Летчики приезжали на Рембазу посмотреть, как ремонтируют их машины. Ближайший аэродром находился в районе кинотеатра «Современник», а взлетная полоса шла по теперешнему проспекту Науки в сторону железнодорожной станции Ручьи. Там служил механиком 18-летний юноша, будущий главный технолог завода «Красный Октябрь» Кузнецов Игорь Борисович. На Рембазе трудились и братья Бородулины Геннадий и Велимир. В 1943 году их призвали в армию. А после войны они снова работали на нашем заводе.

Несмотря на тяжелую жизнь, молодость брала свое: в конце 1942 года на Рембазе организовали кружок хорового и сольного пения. Руководил им офицер А. Новик. В клубе демонстрировались кинофильмы.

Ремонтировать технику приходилось не только в цехах, но и в полевых условиях, на аэродромах: Гражданка, Углово, Смольный, Янино, Ржевка, Каменка, Сосново, Горская, Левашово и других. Сотни машин удалось вернуть в бой благодаря героической работе рембазовцев. За свою отличную работу многие военные специалисты и вольнонаемные были награждены орденами и медалями. Награждение проводилось в торжественной обстановке, в цеху.

Рембаза находилась в составе войск Ленинградского фронта. В течение всех 900 дней блокады труженики отдавали все силы для победы. После окончательного снятия блокады Ленинграда в 1944 году, Рембаза, возглавляемая в то время П.Г. Солдатовым, была переведена в Гатчину. А.А. Туровцев, возглавлявший Рембазу в начальный период, после войны был главным контролером завода им. В.Я. Климова. Там же работали не менее тридцати участников описываемых событий.

После того, как Рембаза освободила корпуса завода, по распоряжению Наркомата авиационной промышленности, здесь был организован завод №274. Директором его был назначен директор довоенного завода №234 – Петров Александр Павлович (приказ от 04.06.45 г.). Завод №274 насчитывал 300 рабочих. Он существовал до 22.10.45 года. Рабочие завода занимались приемом трофейного оборудования из Германии. Всего прибыло 12 эшелонов с оборудованием заводов «Даймлер-Бенц», «Гевес-Верке» и «Бресланц». «Даймлер-Бенц» – моторостроительный завод в Штутгарте, изготавливавший в годы войны двигатели для истребителей «Мессершмитт ВФ-109». Всего за июль-август 1945 года прибыло 3300 единиц оборудования, в том числе металлорежущего 1800 единиц. Ремонтно-шоссейная база №26, размещавшаяся на территории нынешнего завода им. В.Я. Климова, в декабре 1944 освободила занимаемую территорию, продвигаясь вслед за наступающими войсками на Запад. Таким образом, в распоряжении завода №274 из довоенных 4-х площадок осталось две – территория нашего предприятия и территория по проспекту Карла Маркса, 77. Из привезенного трофейного оборудования 1200 единиц было установлено на площадке будущего завода им. В.Я. Климова.

К этому же времени на территорию завода №274 переводится оборудование авиадвигательного завода №466 из города Горького вместе с 2055 добровольцами и по

приказу Наркомата от 22.10.45 завод №274 вливается в завод №466, директором назначается И.Н. Лукин, а главным инженером – М.А. Колосов.

1945-1947: Послевоенное восстановление и освоение производства турбореактивных двигателей

(Примечание: для возвращения завода «Красный Октябрь» из эвакуации с минимальными транспортными расходами и с учетом хода восстановления Ленинграда было приняты следующие решения:

- осуществить переход завода с поршневых двигателей на ТРД,
- парк оборудования обновить за счет нового и из Германии,
- материальную базу «Красного Октября» оставить в составе завода №26 (Уфа), чтобы не нарушать сложившиеся технологические цепочки,
- площадку завода №466 передать Горьковскому автозаводу под расширение автомобильного производства, а оборудование (аналогичное завода «Красный Октябрь») отправить в Ленинград,
- возвращение рабочих и ИТР «Красного Октября» осуществлять без ущерба для плана уфимского завода №26 и при наличии жилплощади в Ленинграде,
- для скорейшего монтажа и запуска перемещаемого производства вместе с оборудованием направляются добровольцы с завода №466 НКАП и с других заводов.)

В сентябре 1945 года на территорию завода №274 («Красный Октябрь») в Ленинграде по распоряжению Наркомата авиационной промышленности перебазировается Горьковский авиационный завод. Он сливается с существующим заводом №274. Объединенному заводу присваивается №466 МАП. Этот завод до 1947 года располагался на двух площадках: площадка №1 по Флюгову переулку и площадка №2 по Политехнической улице.

Горьковский авиационный завод №466 НКАП был организован 18 октября 1940 года по распоряжению правительства на территории Горьковского автомобильного завода. Начальником его назначили Завитаева Алексея Александровича (в будущем – заместитель наркома авиационной промышленности), главным инженером – Макарука М.А. Организация авиадвигательных заводов в этот период связана с резким ростом самолетостроения в нашей стране накануне Великой Отечественной войны.

В период 1937-1940 годов выявилось отставание наших истребителей от немецких в скорости и вооружении. В 1939 г. были организованы новые конструкторские бюро, а в 1940 г. построено и испытано более десятка опытных истребителей и бомбардировщиков. Одновременно с самолетостроительными заводами строятся авиадвигательные.

Ленинградский завод №234 («Красный Октябрь») приступил к производству двигателя М-105 в августе 1940 года. Через несколько месяцев был организован завод №466 НКАП в Горьком на территории автомобильного завода. Ему были переданы площади, его укомплектовали оборудованием, специалистами. Технологам, литейщикам, инструментальщикам прикомандировывали других заводов на период освоения и подготовки производства. На автомобильном заводе для выпуска нового автомобильного двигателя типа «Джемси» были построены сборочный, механический, испытательный и литейный корпуса. Решением Государственного Комитета Обороны все эти корпуса были переданы вновь организованному заводу №466.

Часть оборудования и станков можно было использовать, но так как авиационный мотор М-105 был больше по размерам, чем автомобильный, пришлось заказывать новое оборудование. Технология авиационного производства требует соблюдения высокой точности размеров, а рабочие, ранее работавшие на автозаводе, не привыкли к этим требованиям. Наладка производства шла с большим трудом. На заводе №466 было организовано 13 цехов и 17 отделов. Количество работающих на заводе в 1941 году было 4275 человек, а к концу войны – 13000 человек.

При организации завода 2500 работников автозавода были переведены на авиазавод. Опытные работники автозавода возглавили цеха и отделы: Н.И. Строкин, М.Н. Сорокин, В.М. Кудрявцев. Большая группа молодых специалистов получила направление на завод, среди них были: Я.М. Дитятковский, С.Н. Розенберг, Д.Н. Науменко, А.М. Ковчин, В.К. Статкун, И.В. Михайлин, М.Т. Попович, В.Е. Кравченко, Г.М. Коган, П.Р. Куратов и другие. Впоследствии все они составили ядро трудового коллектива предприятия, перебазированного в Ленинград. А пока, в 1940-1941 годах, они проходили практику на головном заводе по производству авиамооторов – на Рыбинском авиамооторном заводе №26. (Кстати, начальником конструкторского бюро на нем работал Владимир Яковлевич Климов.) В мае 1941 года был собран и испытан первый авиадвигатель М-105 из своих деталей и завода №26. К началу войны было собрано 40 двигателей.

22 июня 1941 началась Великая Отечественная война. В первый же день фашисты уничтожили 65 процентов самолетов на аэродромах, поэтому выпуск авиамооторов был крайне необходим. Завод №466 к этому времени подготовил производство и начал выпуск двигателей. Работали по 11 часов в день. В ноябре начались бомбежки завода. Каждый день около 12 часов ночи прилетали по 30 самолетов. Они шли группами и бомбили 2-3 часа. Сгорело 5 цехов, в том числе: арматурный, кузнечный. Новые цеха, в которых размещался авиазавод, пострадали меньше, так как в конструкциях перекрытий дерево не применялось. Большую помощь в ликвидации зажигательных бомб оказывали ремесленники, дежурившие на крышах зданий и корпусов. Они сбрасывали «зажигалки» на землю. Все стекла были разбиты воздушными волнами. В цехах было холодно. Были жертвы. Так проходили бомбежки, пока не была организована противовоздушная оборона. Руководящий состав завода находился на казарменном положении. 10 июля 1941 года вместо завода №466 по решению ГКО был организован отдел №10 ГАЗа. Он просуществовал до 14 марта 1942 г., когда приказом ГКО был вновь организован завод №466 НКАП, подчиненный 3-му Главному управлению Наркомата авиационной промышленности. Директором был назначен Петров Александр Павлович, главным инженером – Аэров. Петров А.П. был директором завода №234 («Красный Октябрь») с августа 1940 года. Под его руководством проведена эвакуация в Уфу. Петров энергично принялся за дело, и в апреле 1942 г. выпускали 10 мооторов в сутки. В 1943 году снова начались ожесточенные бомбардировки. Свидетелями и участниками этих событий были Ивков О.М., Широков В.П., Грачев Д.Н., Торсуков Г.А., Мальков Ф.Г., Усатый В.Г., Ящук Д.К.

Во время войны в цехах завода организовывались «фронтовые» бригады. У них был девиз: «Выполнять норму на 200 процентов». Движение «двухсотников» получило широкое распространение не только на заводе №466. В те голодные годы оно давало возможность получить дополнительное питание – талоны в столовую. Кроме того, победителей соревнования поощряли так: давали ордер на получение хлопчатобумажного костюма, отреза на рубаху или ботинки. По тем временам эти награды были бесценными. Недосыпая, недоедая, эти 14-15-летние юноши и девушки после ускоренного обучения в ФЗУ стояли у станков по 12 часов. С 1942 г. по распоряжению Наркомата авиационной промышленности работникам завода выделили участки под огороды.

4 августа 1942 г. директором завода №466 был назначен Лукин Иван Николаевич (на этой должности он был до 1950 года). При нем выпускалась модификация моотора М-105Р, затем перешли на производство мооторов М-105ПФ. Количество «двухсотников» увеличилось до 400 человек. Били и такие передовики, которые давали по 27 норм в месяц. Это Г.М. Брюханов, А.И. Богатырев, А.И. Куртаев. Григорию Михайловичу Брюханову в 1943 году исполнилось всего 20 лет, а он перевыполнял норму в десятки раз, работая лекальщиком.

В 1943 году завод наращивает темпы выпуска мооторов. Внедряется новая технология производства. Впервые в авиационной технике осваивается процесс накатки

резьбы на шпильках вместо нарезки лерками. А шпилек на программу требуется десятки тысяч. Завод получает дополнительное задание на выпуск боевых снарядов и стволов миномета. Как вспоминают бывшие работники Н.Н. Колодин и В.И. Константинов, после бомбежек работали, в основном, ночью. За время войны завод выпустил 10000 моторов для самолетов: ЛаГГ-3, Як-1, Ер-2, Як-3, Як-9. Пе-2. По результатам работы Наркомат авиационной промышленности присуждал заводу первые места, а в феврале 1943 года было вручено Красное Знамя ГКО, СНК и ВЦСПС. 2 июля 1945 года завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени за образцовое выполнение заданий правительства по производству авиационных моторов. Высоких наград удостоилась и большая группа тружеников.



5 июля 1945 года на предприятии проходил митинг по поводу награждения орденом. На митинге выступили: директор Лукин И.Н., начальник производства Ляпунов М.Н., Бормосов В.И. Неожиданно во время митинга прилетели наши истребители и показали фигуры высшего пилотажа. Это летчики с соседнего завода по производству самолетов приветствовали своих друзей. Люди ликовали. Окончилась война, которой отдавались все силы. Тогда жили под лозунгом: «Все для фронта, все для победы!». И победили, и выстояли.

Моторы М-105ПФ устанавливались на самолеты Як-3, которыми была укомплектована французская эскадрилья «Нормандия-Неман». После окончания войны французские летчики получили эти самолеты (40 машин) в подарок. Командир эскадрильи Луи Дельфино подарил свой боевой самолет Як-3 с двигателем М-105ПФ авиационному музею Франции в предместье Парижа в парке «Шале-Медон», где он находится и в настоящее время.

По распоряжению ГКО №9905 от 26.08.45 г. и по приказу Наркомата авиационной промышленности №370 от 8.09.45 г. завод №466 НКАП переводится из Горького (ныне Нижний Новгород) на территорию завода №274 в Ленинграде. На заводе №466 в это время работало 13000 человек, в Ленинград уехало 2055 человек, остальные были переведены на ГАЗ. Строго соблюдался принцип добровольности. В подавляющем большинстве это были молодые энергичные люди, но уже квалифицированные и готовые к трудностям жизни. 1200 вагонов было выделено для перевозки людей и техники. Первый эшелон пришел в Ленинград 8 сентября 1945 года, последний – 25 февраля 1946 года. Это был 25-ый эшелон. Коллектив начал большую и сложную работу по восстановлению и строительству завода, по выпуску новой продукции, необходимой в мирное время. Перед заводом открывались новые горизонты.

Вот как вспоминает о тех днях Н.Н. Колодин: «Приехали зимой в развалины. Холодно. Разожгли костер, вокруг койки поставили... и работали. Приводили в рабочее состояние корпуса, в промежутке ремонтировали трамваи. Некоторые люди ушли на другие предприятия, но костяк остался здесь». По воспоминаниям В.С. Лошкарева, работы по приезду было много: разгружали вагоны, строили бараки, восстанавливали помещения цехов. ГКО обязал Ленинградский горком партии во главе с Кузнецовым и

Ленгорисполком во главе с Попковым оказать необходимую помощь в расселении рабочих и служащих завода. Они и помогли в создании целого поселка барачного типа на Поклонной горе.

«Территория завода производила грустное впечатление. От проходной простиралась широкая улица, слева возвышались недостроенные корпуса 1, 3 и 4. Ни крыш, ни стен не было, лишь чернели стальные конструкции да разбомбленные фундаменты, поросшие за время войны кустарниками и деревьями. Все было занесено снегом, гулял ветер» – такую безрадостную картину о второй площадке по Алексеевскому проспекту в декабре 1946 г. оставил нам в своих воспоминаниях бывший начальник ОКСа Михаил Федорович Иванов.

Послевоенный авиамоторный завод №466 МАП разместился на обеих территориях довоенного завода: во Флюговом переулке (ныне Кантемировская улица, 11) и по Алексеевскому проспекту, 9 (ныне Политехническая ул., 13-15). Остальные три площадки отошли другим предприятиям. Площадку, ныне занимаемую заводом имени В.Я. Климova, в просторечье называли «старой». После войны и блокады здания на обеих территориях нуждались в ремонте, но на «старой» территории не упала ни одна бомба, поэтому здесь в течение года были восстановлены литейный и кузнечный цехи. Горьковчане привезли с собой новые американские станки, полученные во время войны по ленд-лизу. Кроме того по репарациям из Германии было получено оборудование немецких авиамоторных заводов. Все это оборудование было установлено в механических цехах на «старой» территории. Здесь, в этих цехах, было отремонтировано три поезда (благо трамвайная линия в те времена существовала на «старой» площадке).

После войны бурно начинается газификация города, и завод получает заказ города на поставку бронзовых кранов, а также воздушной арматуры для трамваев и троллейбусов. В течение этого года выпускалась алюминиевая посуда методом литья по формам, привезенным из Горького: латки, супницы, сковороды. В этом же году было освоено производство ускорителя Холщевникова ЭЗО-20 для мотора ВК-107.

Когда приехали две тысячи горьковчан, они заняли все пригодные для жизни здания на обеих площадках завода: руководящий состав поселился в гостинице «Нева». Обратились в Ленгорисполком за помощью в расселении прибывших работников. Сначала получили 5 деревянных домов в Тарховке. Затем завод отремонтировал дома в Апраксином переулке, на улице Скороходова, на Охте, на Лиговском проспекте, в Автово. Разумеется, об отдельных квартирах в те времена речи не было. Получали комнаты в коммунальных квартирах – в них было еще печное отопление, и службы снабжения завода обеспечивали своих работников дровами. На Поклонной горе был целый барачный поселок. 17 барачков отремонтировали, провели водопровод, утеплили стены, разгородили на комнаты и вселили людей. В этом барачном поселке был свой клуб с кинозалом, библиотекой и клубными комнатами. Жить без канализации и горячей воды в условиях страшной скученности было тяжело. И эта жизнь для многих работников растянулась на десятилетие. До 1947 года существовала карточная система обеспечения продуктами и товарами народного потребления. После денежной реформы 1947 года деньги обменяли в масштабе 10:1. Отменили карточную систему, но купить продукты было непросто: за хлебом простаивали в очередях по несколько часов... Люди верили, что жизнь будет лучше, и надо только работать, восстанавливать свой родной завод, и относились к работе с большим энтузиазмом.

По приказу министра авиационной промышленности от 1 июня 1946 года на завод №466 МАП переведен главный конструктор объединенного авиамоторного завода №26 в Уфе Климов Владимир Яковлевич и 40 сотрудников ОКБ (в их числе начальник СКО Изотов Сергей Петрович). В приказе МАП от 14.10.46 г. главному конструктору завода №466 МАП Климову В.Я. вменялось в обязанность спроектировать и построить газотурбинный воздушно-реактивный двигатель ВК-1.

По воспоминаниям бывшего зам. главного инженера завода №466 МАП Розенберга С.Н., в 1947 году был выпущен первый газотурбинный двигатель на нашем

заводе. Вот что пишет он в своих воспоминаниях: «Турбина изготовлена из цельной заготовки-поковки и каждая лопасть выфрезеровывается специальными зенкерами разной длины и конусности. Много изобретательности вкладывают в выполнение этой работы Кравченко В.Е., Михайлин И.В., Сусарев В.Н.». За два месяца изготовили эту первую турбину для реактивного двигателя. Конечно, выполнять лопаточный аппарат турбины столь первобытным способом можно было ввиду отсутствия специальных копирно-фрезерных станков и специального инструмента.



Как вспоминает Каликин В.А. (в те времена зам. начальника цеха №6), весь процесс выпуска двигателя был ускорен до предела: прямо на чертеже писали технологию, передавали чертежи нормировщикам и т.д. Работники ИТР были сняты с окладов и переведены на сдельную оплату труда, что дало значительный эффект. К 1 августа 1947 года двигатель был собран и испытан на стенде в 5-м корпусе. Климов В.Я. доложил в Москву об этом событии. К сожалению, установить, по каким чертежам выпускался этот двигатель, не удалось.

В декабре 1946 года В.Я. Климов с авиаконструктором Артемом Ивановичем Микояном отправляется на авиационную выставку в Париж вместе с группой летчиков, летавших на самолетах с реактивным двигателем. Их внимание привлекли английские реактивные двигатели «Нин» и «Дервент» фирмы «Роллс-Ройс». Получив согласие правительства, Климов В.Я. и Микоян А.И. отправляются в Англию и покупают лицензию на производство этих двигателей. Для изучения технологии производства на заводы в Англию в июле отправляются главный инженер завода №466 Ляпунов М.Н. и главный металлург Самойлов В.В. сроком на два месяца. ОКБ Климова оперативно выпускает чертежи английских двигателей и на заводах в Москве выпускается двигатель РД-45 с тягой 2240 кгс (прототип «Нин») и двигатель РД-500 с тягой 1590 кгс (прототип «Дервент»). Уже в 1948 году создается двигатель ВК-1 с тягой 2700 кгс, но к истории нашего завода это не имеет отношения. Дело в том, что когда Климов вернулся из командировки, он осмотрел обе площадки и выбрал для создания опытного завода «старую» территорию, поскольку там можно было немедленно приступить к работе: все оборудование в механических цехах было смонтировано, все цеха, составляющие полный технологический цикл, работали. Не было только своих испытательных стендов. Но и этот вопрос был решен, – стали арендовать наши испытательные стенды в цехе №5.

Вопрос о разделении заводов был решен окончательно. По приказу министра авиационной промышленности Хруничева М.В. от 3 июля 1947 года из состава завода был выделен опытный завод №117 по Флюгову переулку, 13, возглавленный Климовым В.Я. Завод №466 МАП стал серийным и его возглавил Лукин И.Н. Оба предприятия стали самостоятельными. К опытному заводу отошла также площадка по Языковому переулку (ныне Белоостровская улица). В будущем волею судьбы наши заводы еще раз объединялись и разъединялись, но это произойдет лишь в 70-80-е годы.

Итак, в 1947 году заводу №117 передали 1700 человек. 2100 человек (в основном ленинградцев) остались работать на заводе №466 МАП, который унаследовал открытое название завода №234 – «Красный Октябрь».



Большинство работников завода №234 («Красный Октябрь»), эвакуированных в Уфу, после войны с большим трудом возвращаются в родной город: от них требуют справку о наличии жилплощади в Ленинграде. Но город в результате трехлетней бомбежки был сильно разрушен. Кроме того, разрешение на выезд должен был дать в Уфе директор объединенного авиамоторного завода №26 лично. И ленинградцы стояли в очереди на прием к директору не менее года...

Прошло пять лет после окончания войны, и завод №26 (Уфа) передал нам свое изделие (авиационный двигатель РД-10) вместе со специалистами. Только тогда многие из еще оставшихся в Уфе работников наконец-то вернулись в Ленинград, на свой родной завод. Правда, теперь он имел №466 МАП и руководящее ядро завода составляли горьковчане. Но на праздничные демонстрации завод по-прежнему идет под стягом с гордым названием «Красный Октябрь», на котором вышит орден Трудового Красного Знамени, полученный в июле 1945 года.



На территории «Красного Октября» стоит гранитный монумент, воздвигнутый к 50-летию Победы 9 мая 1995 года. Он посвящён ратным и трудовым подвигам трудящихся завода в годы Великой Отечественной войны. Это память о тех, кто воевал, кто трудился в Уфе, Горьком, а также работал в блокаду на 3-й Ремонтной базе 13-й Воздушной армии.

В следующих главах рассказывается:

- о выпуске 42000 электромоторов МА-144 и магнитных пускателей ПМВ-1344 для восстановления шахт Донбасса и техники для сельского хозяйства,
- об освоении производства авиационных торпед и двигателей РД-10А, РД-9Б и других ТРД для реактивных самолетов,
- о создании нового производства автоматов перекося и силовых агрегатов для нарождающейся вертолетной отрасли,



- о создании нового производства ЖРД и другой ракетной технике,
- об освоении производства продукции для самолетов,
- о производстве 2-тактных двигателей знаменитой серии «Д» для мопедов: Д-4, Д-5, Д-6, Д-7, Д-8, Д-10, Д-14, Д-16, а также 4-тактных двигателей и на их основе тысяч популярных мотоблоков и мотокультиваторов «Нева»
- о выпуске и создании сервиса мототехники и других товаров народного потребления,
- о развитии производственной базы предприятия, освоении современных технологий,
- рассказы о работниках, стоявших у истоков многих начинаний и достижений,
- о развитии сферы досуга, спорта, жилищном строительстве, работа с городом и для городского хозяйства,
- о сотрудничестве с КБ и предприятиями по созданию новой техники, и многое другое