

Успешно внедряет новую технику в сварочное производство инженер М. И. Назаров. Слесарь-изобретатель Г. Г. Шеффер разработал и изготовил несколько типов резаков различных назначений для ручной и автоматической резки металла. И. С. Продан, в недавнем прошлом сварщик-новатор, руководит крупным цехом металлоконструкций. Один из лучших сварщиков завода С. М. Мангушев ныне является заместителем директора. Главный технолог Р. О. Марутов начал работу на заводе модельщиком.

Около четырех десятилетий выпускает краны завод подъемно-транспортного оборудования им. С. М. Кирова. Срок небольшой. Но и за это время его коллектив сумел добиться многого. В юбилейном году трудящиеся предприятия приняли высокие обязательства и с честью претворяют их в жизнь.

Так же успешно трудится и коллектив завода им. Егорова. Вагоностроители прилагают все усилия к тому, чтобы выпускать больше продукции, повышать ее качество и снижать себестоимость. Верные замечательным революционным и трудовым традициям, они уверенно наращивают темпы борьбы за дальнейший технический прогресс, настойчиво приводят в действие внутренние резервы производства. Предприятие одним из первых в Ленинграде начало внедрять новую систему планирования и экономического стимулирования.

Большой и славный путь прошел коллектив завода за 50 советских лет. Преодолевая трудности разрухи, вызванные гражданской войной, рабочие с огромным энтузиазмом заново налаживали производство. В апреле 1923 г. предприятие получило важное задание — в течение трех лет капитально отремонтировать 620 пассажирских вагонов. Заказ был выполнен досрочно. Вслед за первым крупным успехом пришли и другие. В 1925/26 хозяйственном году на заводе построили 150 новых пассажирских вагонов и отремонтировали 245, изготовили 8 тыс. крестьянских повозок-ходов, отлили 1620 *т* изделий из меди и чугуна.

Еще более ответственная задача была поставлена перед рабочими и инженерами предприятия в первой пятилетке. Коллективу следовало перейти на изготовление пассажирских вагонов дальнего следования, выпустить их более тысячи штук. Чтобы справиться с порученным делом, надо было в корне изменить технологию и организацию производства.

На заводе решили построить конвейер. Для этой цели соединили два смежных корпуса, уложили в новом огромном цехе четыре железнодорожных колеи. В апреле 1930 г. конвейер вошел в строй. В первое время на нем собирали только пригородные вагоны, а затем и дальнего следования. Внедрение новшеств благотворно сказалось на улучшении работы всего предприятия. Количество вагонов, находившихся в незавершенном

производстве, уменьшилось с 35 до 12. В полтора раза повысилась производительность труда, значительно снизилась себестоимость продукции.

С пуском конвейера «узким» местом стал слесарно-сборочный цех. Рамы и тележки изготовлялись здесь старыми методами, для соединения металлических конструкций использовались заклепки. Коллектив егоровцев решил покопаться с примитивной технологией и заменить клепку электросваркой. Цех реконструировали, оснастили новым оборудованием и превратили его в сварочно-сборочный. В 1931 г. было выпущено 228 сварных рам, а в следующем году освоили производство сварных рам длиной 20,2 м. Это позволило экономить на каждом вагоне более 1,5 т металла. Расход его снизился еще на 300 кг после того, как была освоена электро-сварка тележек.

На заводе им. Егорова впервые в нашей стране внедрили электро-сварку вагонных металлоконструкций и поточную сборку вагонов. Результаты этого не замедлили сказаться. В третьем году пятилетки предприятие выпустило 500 вагонов дальнего следования. За 5 лет предстояло дать стране 1003 вагона и большое количество другой продукции. Это задание егоровцы перевыполнили уже к 1932 г. Таким образом, пятилетка была завершена досрочно — в 3 года.

На заводе широко развернулось социалистическое соревнование. Возникли многочисленные хозрасчетные бригады, ширилось движение рационализаторов и изобретателей. За пятилетие предприятие увеличило выпуск продукции на 261%. Был построен новый корпус для сушильных камер, переоборудованы деревообделочный и другие заготовительные цехи.

В предвоенные годы егоровцы много сделали для реконструкции железнодорожного транспорта. Они наладили серийный выпуск жестких кушейных вагонов, багажных, международного сообщения, салон-вагонов, а также изготовили 1000 железнодорожных 20-тонных платформ.

В 1937 г. завод участвовал в международной промышленной выставке в Париже, где был выставлен мягкий вагон с четырехместным купе. Ему была присуждена золотая медаль «Гран-при». Марка предприятия получила известность за рубежом. В том же году коллектив завода изготовил для Ирана товарные крытые вагоны и железнодорожные платформы, получившие высокую оценку.

Новых успехов коллектив добился в третьей пятилетке. В содружестве со специализированным конструкторским бюро в 1938 г. было построено несколько энергопоездов. В том же году егоровцы спроектировали комфортабельный пригородный жесткий вагон нового типа длиной 20,2 м. Первый образец был изготовлен ко дню открытия XVIII съезда партии. В конце 1938 г. на железнодорожные магистрали страны вышел первый отечественный цельнометаллический вагон. Он также был спроектирован и построен егоровцами.

Трудовую славу заводу создавали его неутомимые творцы нового, замечательные мастера своего дела. Примеры героического труда показывали кузнец Г. В. Шемет, удостоенный ордена Ленина, столяр В. И. Моспичкин, токарь Н. Д. Сафонова, ставшая первой на заводе женщиной-мастером, токарь М. Я. Ойрах, старейший кузнец А. Я. Яковлев, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, и сотни других.

Вагоностроители еще более приумножили славу своего завода в годы Великой Отечественной войны. Пять-шесть километров отделяло предприятие от линии обороны. Оно подвергалось бомбежкам и артиллерийским обстрелам. Преодолевая небывалые трудности и лишения, люди продолжали самоотверженно трудиться. Они стремились как можно лучше и быстрее выполнять фронтные заказы.

Днем и ночью в цехах не прекращалась напряженная работа. Два года подряд коллектив удерживал у себя завоеванное в социалистическом соревновании переходящее Красное знамя народного комиссариата, которое затем было передано заводу на вечное хранение. Ныне оно находится в музее Великой Октябрьской социалистической революции.

Родина высоко оценила заслуги вагоностроителей. В ноябре 1944 г. Президиум Верховного Совета СССР за успешное выполнение заказов фронта наградил завод орденом Красной Звезды. Большая группа егоровцев была удостоена высоких правительственных наград.

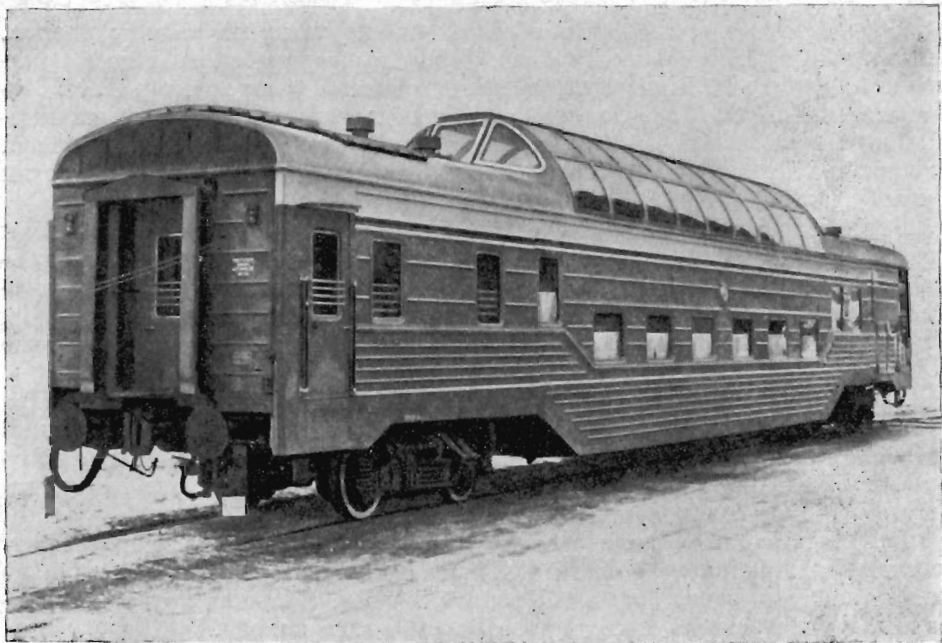
За годы войны значительная часть подвижного состава железнодорожного транспорта страны вышла из строя. Перед заводом была поставлена сложная задача: в кратчайший срок восстановить разрушенные цехи и одновременно заново организовать вагоностроительное производство.

Коллектив успешно справился с порученным делом. В 1946 г. егоровцы создали головной образец первого в Советском Союзе цельнометаллического пассажирского вагона длиной 23,6 м на 60 спальных мест. Затем началось их серийное производство. За четыре последующих года страна получила 487 таких вагонов.

За успешное выполнение задания по проектированию и промышленному освоению новых типов цельнометаллических вагонов главному инженеру завода Ф. Ф. Смирнову, главному конструктору А. М. Чеснокову, главному технологу Г. А. Треубову и заместителю главного конструктора М. И. Регинскому в 1951 г. была присуждена Государственная премия. С тех пор единственным типом новых пассажирских вагонов в нашей стране являются цельнометаллические.

Начиная с 1949 г. предприятие практически становится проектно-экспериментальной базой отечественного вагоностроения.

На железнодорожных магистралях появляются цельнометаллические экономичные комфортабельные скоростные вагоны с маркой завода



Первый в СССР двухэтажный цельнометаллический туристский вагон.

им. Егорова: почтовые, багажные, банковские, специального назначения, в том числе лаборатории и общежития для работников энергопоездов.

В последующие годы егоровцы спроектировали и построили несколько уникальных салон-вагонов с установками для кондиционирования воздуха, создали новые мягкие вагоны первого и второго классов с двухместными и четырехместными купе. Успешно решается и другая важная проблема — повышаются скоростные качества вагонов, которые в составе дневных экспрессов мчатся со скоростью до 160 км в час. Рабочие и инженеры также много сделали для уменьшения веса вагонов, сокращения затрат на их эксплуатацию и т. д.

За 20 послевоенных лет коллектив спроектировал и освоил промышленное производство 36 типов цельнометаллических вагонов. Последней новинкой завода является создание первого в СССР двухэтажного туристского вагона.

Вагоностроители непрерывно улучшают технико-экономические показатели работы предприятия. В 1966 г. выпуск валовой продукции

по сравнению с 1960 г. возрос на 41%, а производительность труда — на 39%.

С 1 июля 1966 г. предприятие перешло на новую систему планирования и экономического стимулирования, что позволило еще полнее и рациональнее использовать внутренние резервы производства. Задания по номенклатуре, объему производства и другим показателям были успешно выполнены, а план по прибыли значительно перевыполнен. Хорошо работал коллектив и в 1967 г.

Среди продукции тяжелого машиностроения, выпускаемой в Ленинграде, видное место занимают изделия завода им. Котлякова. В 1959 г. производственные мощности предприятия резко возросли: произошло его слияние с заводом подъемно-транспортного оборудования «Красный металлист». Изготовленные в его цехах эскалаторы и редукторы пользуются доброй славой не только в нашей стране, но и за ее пределами.

История возникновения этих двух предприятий относится к 80-м годам прошлого столетия. Завод им. Котлякова (б. Н. Петрова) до революции производил чугунные, медные и железные изделия, металлические ворота, лестницы, плиты, колосники, памятники, кресты. После Октябрьской революции он был восстановлен как ремонтно-механический. В 30-х годах завод приступил к выпуску горно-обогатительного оборудования для цветной металлургии и одновременно северных комбайнов СКАГ-5 и СКАГ-7, льномялок и других сельскохозяйственных машин.

В 1947 г. за успешное выполнение заданий правительства по выпуску горно-обогатительного оборудования завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

«Красный металлист», до революции называвшийся заводом Посселя, выпускал подковы, шипы, подковные гвозди и ковочный инструмент. Во время первой империалистической войны завод перешел в ведение интендантского ведомства и именовался Военно-подковным.

В марте 1918 г. по настоянию коллектива завод был национализирован. По решению общего собрания его переименовали в «Народно-подковный».

В 1919 г. из-за отсутствия сырья, топлива и электроэнергии предприятие пришлось законсервировать, при этом часть оборудования эвакуировали в восточные районы страны, ближе к сырьевым источникам, а оставшееся передали на действующие заводы Петрограда. Работа на предприятии возобновилась только в 1923 г.

Коллектив, продолжая выпуск прежней продукции, приступил к организации новых производств. Началось изготовление оборудования для внутривзаводского транспорта: тележек с подъемными платформами, ленточных транспортеров, механизмов для зерновых элеваторов, штабеле-