

A photograph of a three-story light blue building with white window frames. The building has a plaque on its facade that reads "ПОДВИГ ЗАВОДОВ" and "ЛОСИНООСТРОВСКИЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР". The text "А.В. Манин-Уралец" is overlaid in orange at the top. The text "Подвиг заводов" is overlaid in yellow in the middle. The text "Том 28." is overlaid in yellow below the middle. The text "Лосиноостровский электротехнический" is overlaid in yellow below that. The text "1918-1945" is overlaid in yellow at the bottom. A small white and blue object is visible near the entrance.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 28.**

**Лосиноостровский
электротехнический
1918-1945**

А.В. Манин-Уралец
Подвиг заводов Том
28. Лосиноостровский
электротехнический 1918-1945

<https://litres.ru/74521344>

SelfPub; 2026

Аннотация

В 1998 году уже восемь десятилетий отделяли известное в Москве и во всей стране предприятие Лосиноостровский электротехнический завод от того времени, когда в 1918 году в качестве Главных мастерских службы связи и электротехники оно начинало свою деятельность с ремонта простейшей аппаратуры для железных дорог. С тех дальних пор коллективом ЛОЭТЗ был освоен и налажен выпуск более ста видов самой сложной аппаратуры сигнализации, централизации, автоблокировки и связи, которые с успехом на протяжении многих десятков лет эксплуатируются на всех железнодорожных магистралях России и стран СНГ.

О становлении завода, техническом и общеобразовательном культурном росте славных представителей его коллектива в советском индустриальном времени и о новых успехах в сложных

условиях рыночных реформ повествуется в книге, впервые изданной в 1998 году к 80-летию предприятия.

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том

28. Лосиноостровский

электротехнический

1918-1945

ВВЕДЕНИЕ

До 1998 года восемь десятков лет отделяли современное предприятие Лосиноостровский электротехнический завод от того времени, когда в качестве Главных мастерских службы связи и электротехники оно начинало свою деятельность с ремонта простейшей аппаратуры для железных дорог. С тех пор к концу XX века коллективом ЛОЭТЗ был освоен и налажен выпуск более ста видов самой сложной аппаратуры сигнализации, централизации, автоблокировки и связи, которые с успехом на протяжении многих десятков лет эксплуатировались на всех железнодорожных магистралях России и стран СНГ.

О становлении завода, его техническом росте и о славных представителях коллектива в прошлом и настоящем – была цель издания книги «Лосиноостровский электротехнический завод: 80 лет» к его знаменательному юбилею.

Источниками для написания трудовой летописи для авто-

ра, А. В. Манина-Уральца, послужили архивные документы, хранившиеся на самом предприятии, а также научно-техническая документация и воспоминания ветеранов, интервью с главными специалистами ЛОЭТЗ.

Общественную редакционную коллегию в те годы представляли: Ю. В. Левшин Л. Н. Лукашин Ю. Е. Смольянинов С. Н. Сомляков Е. Е. Тюльпакова З. В. Максимова И. А. Антонов В. М. Полянский. Книга была издана под общей редакцией А. М. Деева.

ОГЛАВЛЕНИЕ ВСЕХ РАЗДЕЛОВ ИСТОРИИ ЗАВОДА: ЛОЭТЗ - 80

Часть первая. СТАНОВЛЕНИЕ

Глава 1. Главные мастерские НКПС

Глава 2. Кузница умелых кадров

Глава 3. Завод имени Дзержинского

Глава 4. Труд во имя победы

Часть вторая. С РАСТУЩИМ ПОТЕНЦИАЛОМ

Глава 1. В мирной пятилетке

Глава 2. Задачи повышенной сложности

Глава 3. С надеждой на энтузиазм

Глава 4. Новый инженерный уровень

Часть третья. НАПРАВЛЕНИЕ - КАЧЕСТВО

Глава 1. Современная номенклатура

Глава 2. Неиспользованные резервы

Глава 3. Продукция с оценкой «отлично»

Часть четвертая. ЭФФЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ

Глава 1. Надежные стимулы

Глава 2. За культуру производства

Глава 3. По планам новой техники

Часть пятая. ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ

Глава 1. Опыт, старание, успех

Глава 2. С заботой о потребителе

Глава 3. Годы Перестройки

Часть шестая. ПРЕОДОЛЕНИЕ

Глава 1. Не останавливаясь на достигнутом

Глава 2. Использование инвестиций

Глава 3. Надежность и перспектива

ЛОЭТЗ – 80

(Вступительное слово директора ЛОЭТЗ Г. К. Егорова,
1998 г.)

В далеком 1918 году брал старт в будущее широко из-

вестный в России Лосиноостровский электротехнический завод имени Дзержинского, один из тех современных заводов Москвы, которые, преодолевая невероятные трудности роста в условиях рыночной экономики, сегодня являются перспективными, включены в программы Правительства по дальнейшему развитию железнодорожной отрасли и поддерживаются государственным финансированием.

В течение целого ряда десятилетий ЛОЭТЗ полностью обеспечивал потребности дорог в продукции электротехнического назначения, без этой продукции нельзя обойтись и сегодня. Поэтому, осознавая свою незаменимую роль, как предприятия, поставляющего аппаратуру сигнализации, централизации, автоблокировки и связи для железных дорог, ЛОЭТЗ, как и все годы существования, продолжает изготавливать их с надлежащим качеством и высокой степенью надежности — с учетом самых современных требований Министерства путей сообщения. Вся продукция завода сертифицирована, завод входит в число лучших предприятий страны, имеющих статус «Лидер Российской экономики».

В прошлом аппаратура ЛОЭТЗ, почти вся аттестованная по первой или высшей категории качества, поставлялась не только для магистралей МПС, не только для строек и предприятий других министерств Союза, но также и на экспорт: во многие страны Европы, Азии, Африки. Она экспонировалась на международных выставках в Лейпциге, Париже, Бари, Брно, Лондоне, Хельсинки, Мадрасе, Пхеньяне, Дели и

в Варшаве.

За свою продукцию, за представленные технические разработки инженеров и новаторов завода на главной выставке страны (ныне ВВЦ) 107 представителей предприятия 58 раз награждались медалями и 49 раз грамотами ВДНХ. По итогам высоких достижений в труде, в том числе и за выполненную работу по специальным заданиям МПС коллективу многократно присуждались Красные знамена Совета Министров и ВЦСПС, а также министерства и ЦК профсоюза отрасли, которые занесли завод и в свою Книгу Почета.

Сорок процентов работающих на предприятии награждены государственными наградами — орденами и медалями, 22 человека отмечены знаком Правительства «Почетному железнодорожнику»; 400 работников получили почетные значки отличия или грамоты Министерства путей сообщения.

Десятки тысяч единиц заводских изделий различной сложности сегодня обеспечивают безопасность движения поездов, увеличивают пропускную способность железных дорог, а также обслуживают пассажиров на вокзалах и железнодорожных станциях, обеспечивая рабочему персоналу более удобные условия труда, оперативность решения задач. Подавляющая часть этих изделий — в современном исполнении, со сложной электроникой, с использованием для их изготовления прогрессивных материалов и комплектующих.

Когда-то завод прокладывал свой путь с, так называемых,

Главных мастерских Северной железной дороги. Располагая скромной производственной базой, коллектив наминал с ремонта часов, телеграфных и жезловых аппаратов, паровозных счетчиков, а первыми изделиями его были простейшие крюки для подвески проводов, монтерские когти, сигнальные рожки. Но вот завод дал путевку в жизнь, на железные дороги страны и уникальным изделиям — таким, как изобретение Трегера — электрожезловой аппарат, ставший первым крупным отечественным изобретением в области железнодорожной сигнализации, модернизированный аппарат Морзе — лучший из всех телеграфных аппаратов, выпускавшихся в стране. Спустя время завод коренным образом улучшил ситуацию в системе безопасности движения поездов на железных дорогах, организовав выпуск прибора автоматизированного обнаружения греющихся букс на ходу поезда типа ПОНАБ-3: за счет чего в считанные месяцы были выявлены перегретые буксы в 80 тысячах поездов, отцеплены свыше 2200 вагонов и тем самым предотвращено большое число аварий на железнодорожном транспорте.

В то же время шло освоение и внедрялись десятки новых видов изделий, и пришло время, когда все станции сети железных дорог России (и бывшего Союза) оснастились пультами и табло, коммутаторами станционной технологической связи, изготовленными на ЛОЭТЗ, а пассажиры вокзалов привычно пользуются различными справочными билетопечатающими автоматами и другой подобной аппарату-

рой, изготовленной также на ЛОЭТЗ.

В настоящее время Лосиноостровский электротехнический завод специализируется на выпуске пультов и табло в более современном исполнении, очень надежных и очень необходимых железнодорожной отрасли, среди которых особое предпочтение отдается таким видам, пользующимся широким спросом, как ЭЦ, ДЦ, ГАЦ, а также аппаратуре токовых рельсовых цепей, коммутаторам станционной технологической связи СДПС-М2, громкоговорящему оповещению ПСО, ГТО, каналобразующей аппаратуре К-ЗТМ и другим — всего более чем восьмидесяти наименованиям укрупненной продукции.

Каждое из освоенных и направленных в народное хозяйство изделий дало стране огромный эффект — по экономии времени, по безопасности, а в конечном итоге — по многим миллионам сэкономленных рублей. И каждое, получившее хороший отзыв у потребителей, наполняло заводчан чувством гордости, что их труд столь эффективен и необходим. Тем более, что каждому из освоенных наименований изделий, счет которым за всю историю ЛОЭТЗ идет на сотни, коллектив отдал много сил и терпения, самого плодотворного инженерного ума и рационализации со стороны рабочих и мастеров.

Учитывая то, что от пятилетки к пятилетке заводская номенклатура изделий резко возрастала, завод постоянно наращивал объемы выпуска различного нестандартизированно-

го оборудования. И эта машиностроительная сфера его деятельности шла, не отставая от электротехнической, ни на пядь. При этом завод, обеспечивая свои потребности, по заданиям министерства изготавливал подобное оборудование и для других предприятий страны.

Всю самую сложную работу Лосиноостровский электротехнический ведет, как прежде, в сотрудничестве с научно-исследовательскими институтами, хотя уже и на несколько иной основе взаимоотношений. При этом завод идет дальше, и дорога в поиске деловых партнеров вывела его за рубеж. В результате этого ЛОЭТЗ выступил учредителем совместного российско-шведского предприятия в форме Общества с ограниченной ответственностью «АББ Даймлер-Бенц Транспортейшн (Сигнал)», основная цель деятельности которого — производство, проектирование и внедрение передовых средств железнодорожной автоматики на сети железных дорог России и стран СНГ.

Официальному учреждению совместного предприятия предшествовал длительный подготовительный период: в это время изучались потребности железных дорог Российской Федерации в определенных видах иностранных устройств железнодорожной автоматики, экономическая эффективность той или иной формы сотрудничества, выбор партнера и так далее.

Коллектив ЛОЭТЗ находится в постоянном поиске более эффективных путей своего развития, в постоянной заботе

о благополучии российских железных дорог. Самые фундаментальные технические наработки, новые планы и установленные связи с деловым миром Запада и отечественными предприятиями, доказавшими свою способность к достижению результатов не словом, а делом, — все это дает коллективу твердое основание на крепкую надежду, на перспективу достойного благополучия его впереди.

Коллектив ЛОЭТЗ в течение минувших 80 лет всегда жил полнокровной, насыщенной интересными событиями жизнью. Он пережил ряд реконструкций, пополнял и модернизировал парк оборудования, число которого в его цехах достигает не одну тысячу единиц. Он неустанно повышал уровень профессиональных знаний, увеличивал число дипломированных специалистов; работающих специалистов, окончивших ВУЗы, доходило до ста человек, а техникумы — в два раза больше; ежегодно подготавливалось до семидесяти новых работников.

'Заботясь об улучшении своего быта, заводчане построили себе дома в Лосиноостровске, в Пушкино, обустроили их в Загорске, они приняли участие в строительстве пансионата в Сухуми, спального корпуса пионерского лагеря «Полянка», оборудовали детские сады и ясли, обустраивали детские площадки, помогали подшефным учебным заведениям, открывали магазины... Завод, построив в послевоенные годы свой стадион, десятилетия поддерживал его в отличном состоянии, и успехи в спортивной жизни ЛОЭТЗ стали из-

вестны всей Москве, о чем красноречиво свидетельствует и то, что по уровню физкультурной работы Лосиноостровский электротехнический завод в 1989 году в столице был признан лучшим!

В нелегкие годы Перестройки и трудные годы работы в рыночных условиях завод обеспечивал работникам стабильную зарплату, и за этим стоят самые значительные успехи в освоении новых видов продукции. За последние годы номенклатура его обновлена на 80 процентов! Это говорит о многом. Особенно сейчас, когда сотни предприятий, не найдя применения своим силам, накопленному опыту и наработанному техническому потенциалу, сворачивают свою деятельность, сводят на нет.

Неустанный труд, хорошее понимание законов современной экономики, достаточные знания о конъюнктуре потребительского рынка — в этом залог будущих успехов. А он так нужен, этот успех. Ведь за ним — повышение материального благосостояния коллектива, а также неработающих пенсионеров — бывших специалистов ЛОЭТЗ. О них предприятие по мере сил проявляет заботу, не забывая, что это их руками был создан фундамент, на котором сегодня стоит завод.

Коллектив старается сохранить все лучшие традиции, накопленные им за 80 лет своего пути, сохранить память о том значительном, что им было сделано для страны, память о лучших своих представителях, активно влиявших на успехи предприятия в разные годы его истории.

Книга «Лосиноостровский электротехнический — 80 лет» создавалась по решению заводского коллектива, в том числе Совета ветеранов. В ней собраны по крупицам все важнейшие штрихи богатой биографии Лосиноостровского электротехнического завода имени Ф. Э. Дзержинского. В ней — сотни имен и десятки кратких биографических справок об отдельных работниках, а в целом она достаточно полно отражает общую историю прошлого и настоящего ЛОЭТЗ.

Молодому поколению книга эта, вероятно, даст более ясное понимание того, что и откуда берется, и что необходимо сделать, чтобы приумножалась слава предприятия, крепили силы железнодорожной отрасли, а в конечном итоге — укреплялся авторитет всей России в целом. Тем же из ветеранов, кто связал с заводом свою судьбу, работающим и ушедшим на заслуженный отдых, трудовая летопись послужит, надеемся, очередным доказательством, что благодарность к ним остается незыблемой и искренней со стороны всего ныне работающего коллектива ЛОЭТЗ.

Желаю коллективу предприятия новых трудовых достижений, сил и терпения пережить тяжелые времена, с признательностью за терпеливый добросовестный труд и с выражением высокой надежды, что самые результативные годы для него еще впереди.

Двадцатый век — он на исходе.

Стучится в дверь очередной.
Подумать только: на заводе
Мы были силой, да какой!
Кипела жизнь, сердца стучали.
Вливаясь в ритм Земли большой.
Мы здесь судьбу свою встречали,
Сроднились сердцем и душой.
Здесь в бедах мы объединялись,
И, с силами собравшись вновь.
Еще дружнее жить старались,
К заводу множили любовь.
Порой со слез, а не с улыбки
Рабочий начинался час:
Случались промахи, ошибки,
Но это закаляло нас.
Звенел металл, станки гудели,
И общий радовал успех.
Когда наш труд, уже в изделиях,
Шел из ворот — один на всех!
Он шел на стройки и заводы
Родной системы МПС...
Но и сегодня вкус к работе
У коллектива не исчез!
Не забывайте нас, потомки —
Ростки засеянной земли,
Живите по судьбе, и только

Дерзайте так, как мы могли!
(Автор стихов З. Н. Кочеткова)

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ СТАНОВЛЕНИЕ

ГЛАВА 1 ГЛАВНЫЕ МАСТЕРСКИЕ НКПС

Становление Лосиноостровского электротехнического завода до тех пор, когда он стал одним из крупных предприятий Подмосковья, а затем и Москвы, имело свою, заслуживающую внимания, предысторию.

В 50-х ходах XIX века в связи с бурным ростом промышленности России через лесной массив Лосиноного острова, некогда тянувшегося своими зелеными кущами до самых стен Кремля, а затем отделившегося и ставшего «Государевой заповедной рощей», началась прокладка железной дороги. Строительство ее с 1859 года осуществляло только что образованное Акционерное общество Московско-Ярославской железной дороги. Выбор его именно на этот участок подмосковной земли пал не случайно. Здесь в том же направлении шла весьма оживленная Троицкая дорога, по которой уже тогда проходило и проезжало в экипажах до полумиллиона человек ежегодно.

Спустя три года по железнодорожной магистрали пошли

поезда до Сергиева Посада: на пути их следования имелись четыре промежуточные станции: Мытищи, Пушкино, Талица и Хотьково.

В 1898 году в Лосином острове была построена еще одна сортировочная станция с названием «10-я Верста» и железнодорожные мастерские. Теперь сюда можно было легко добраться напрямик из Москвы. На этом месте удельное ведомство незамедлительно разбило принадлежащее Лосинке просторное имение на участки под дачи. Земельные участки быстро раскупались, и вскоре здесь образовался обширный поселок, который в виду его соседства с лесным массивом называли Лосиноостровский.

К 1917 году в поселке насчитывалось уже около тысячи строений, а общая численность населения составила до десяти тысяч человек. В поселке функционировали гимназия, земская и частная школы, аптека и аптечный магазин, множество товарных лавок, хлебопекарня, чайные, трактиры. Имелось и одно промышленное предприятие — канатная фабрика.

Дорога, пролежавшая через Лосиноостровский, уже интенсивно эксплуатировавшаяся — с названием Северная железная дорога, а также и все другие новые железные дороги России требовали пополнения их необходимыми путевыми, привокзальными и вокзальными атрибутами, средствами техники, связи, измерения и контроля и тому подобного, а в первую очередь организации мастерских по ремонту со-

путствующего железным дорогам оборудования и техники, пока еще новая власть не организовала для этих целей крупных специальных предприятий.

К этому времени, правда, Советское Правительство решало вопрос об организации Главных мастерских службы связи и электротехники для обслуживания железных дорог.

Речь шла о создании пока еще небольших мастерских, где бы можно было наладить организацию ремонта очень необходимых железным дорогам часов, телеграфных аппаратов Морзе, жезловых аппаратов ВЭБ-Томсона, Бодо, паровозных счетчиков Гаусгельтера, а также производство некоторых видов металлоизделий для железнодорожных путей и станций, с тем чтобы в дальнейшем перейти к освоению и более сложной продукции.

Для этого при мастерских планировалось организовать специальную школу фабрично-заводского обучения (ФЗУ), которая могла бы готовить слесарей-механиков высокой квалификации и стать основной базой пополнения завода необходимыми кадрами.

Пока же основным контингентом создаваемых мастерских должны были стать работники Лосиноостровских мастерских, получивших опыт ремонта часов и некоторой другой несложной аппаратуры, и специалисты Ярославских мастерских СЖД.

Слияние этих мастерских по решению Правительства произошло в 1918 году, а основной базой была избрана цен-

тральная усадьба бывшего владельца обширного и очень живописного имения с двухэтажным бревенчатым домом в Лосиноостровском. Достопримечательностью ее являлась тополиная аллея и ухоженный, в зелени, чистый пруд. Кроме самого двухэтажного особняка имелись в усадьбе различные постройки, в том числе и каменная просторная конюшня, подвалы, лабазы и тому подобное, необходимое в зажиточном хозяйстве.

Наличие всех этих построек, достаток воды и близость этого участка от Московско-Ярославской железной дороги, сыграло, конечно, не последнюю роль для проектировщиков нового завода при выборе наиболее оптимального варианта для создания будущего электротехнического завода.

В самом начале организации мастерских двухэтажное здание, с широкими лестничными клетками, просторными помещениями комнат, было отдано под контору начальника мастерских и его основных инженерных служб (хотя специальное образование могли иметь разве что начальник мастерских да его один или два помощника), главного механика, бухгалтерии и службы учета кадров. По мере развития мастерских в этой конторе разместятся также хозяйственная группа, служба снабжения мастерских, планово-производственный отдел (ППО), конструкторское бюро и отдел технолога.

Начальником мастерских был назначен проверенный в борьбе за Советскую власть, опытный специалист-механик

Варфоломеев.

В связи с тем, что Ярославские мастерские находились от Лосиноостровских довольно далеко, склонить на работу в Лосинку удалось, конечно, не каждого, хотя сюда и перевозилось все основное, необходимое для начала работ, оборудование.

Одним из первых, кто подал хороший пример, стал бывший помощник начальника хозяйственной группы Виль Кришевич Муцник, который на новом месте примет должность начальника хозчасти. С его активным участием и проходила передача оборудования, инструмента и оснастки и расщепление всего этого на новых местах. Также активно включился в организацию производства на новом месте старый работник с 1915 года, начинавший в мастерских службы телеграфа СЖД, слесарь-механик и часовой мастер Вячеслав Васильевич Никифоров, а также работники с 1916 года слесарь высшего разряда Сергей Федорович Ветров, в будущем слесарь-сборщик, и слесарь-механик Николай Михайлович Корнеев, впоследствии лучший слесарь-инструментальщик. В становлении деревообделочного участка в этот период принимали участие столяры Георгий Иванович Беляев и Михаил Афанасьевич Макаров.

Все они проработают на предприятии десятки лет.

В конторе мастерских приводила в порядок и обрабатывала всю поступающую документацию дело-производитель-счетовод (затем заведующая делопроизводством) Анто-

нина Николаевна Попова, которая также проработала в мастерских, затем на заводе, многие, многие годы.

Из числа первых организаторов механосборочного производства выделяется, принятый на работу на должность начальника сборочного цеха, Георгий Васильевич Ахапкин. До сборочных работ еще было далеко, и он становится помощником начальника механического цеха, которым являлся с 1910 года до перевода в Лосиноостровский опытный специалист Оскар Иванович Вегнер, а на новом месте вскоре получивший должность ведущего специалиста по контролю за качеством продукции (в будущем, до 1941 года — начальник ОТК завода).

С началом организации работ в мастерских насчитывалось всего несколько десятков рабочих и специалистов. Рабочие по механической части считались в те годы «металлистами». Коллектив «металлистов» только-только набирал авторитет: ведь до сих пор им практически не на чем было доказать свое мастерство, они приступили к простейшим слесарным работам. А вот те, кто занимался ремонтом часов и телефонов — те считали себя наиболее квалифицированными, очень необходимыми работниками и держались от остальных как бы особняком.

К счастью, не таким был ведущий часовой мастер В. В. Никифоров, который хорошо понимал, что мастерские со временем перерастут в целый завод, и гвардия станочников в них будет ведущей движущей силой. Много сил он отдаст

для становления и укрепления всех основных цехов и участков, оснащения их необходимыми для разнообразных работ приспособлениями.

Годы спустя Вячеслав Васильевич вспоминал:

— Тогда это были полукустарные мастерские с примитивным оборудованием. Токарные станки приводились в движение ногой. Сверлильные станки нам заменяли ручные дрели. Микрометров и штангенциркулей не было и в помине. 25 лет мне было, я работал старшим мастером, руководил ремонтом всего часового хозяйства Северной дороги. Тогда нам казалось, что то, что мы делали — производили ремонт часов и телефонов — это очень ответственная работа, и это было действительно так, но когда на новом месте организовывался небольшой отдельный завод, называвшийся мастерскими, все старые специалисты осознали, что только теперь начинается самое сложное: коллектив наш был еще небольшой, а планы на него у Правительства оказались очень значительные...

В начале становления при организации цехов начали с организации механического цеха, участка фрезерных станков и токарного отделения, а также мастерской деревообработки и сборочного цеха. И этим было ограничиться. Но вскоре хорошо осознали, что не обойтись без своего инструментального участка, ремонтно-механического участка (в будущем — цехов), без, так называемого в те годы, «деревянного» склада, склада металла и другого.

Инструментальный цех начал закладываться в небольшой кирпичной одноэтажной постройке, к которой почти примыкало деревянное здание столярки. И если в нем пока еще не производилось никаких работ, да и штата специалистов набрано не было, то в столярке уже работало несколько человек, изготавливающих для нужд мастерских ящики под будущую продукцию, а также верстаки, оконные рамы, в которые сами же вставляли стекла, иногда двери и производили по всей территории текущий «деревянный» ремонт.

В мастерские тем временем стал поступать металл — листовая прокат, утоллок, проволока, заготовки для обмотки на станках разного профиля. Пока строился склад металла, начали обустраивать заготовительный цех: в помещении бывшей конюшни. Это было самое добротное сооружение на всем участке усадьбы — из красного кирпича. Организаторы завода только удивлялись самой теплой заботе старых хозяев о лошадях, если отдали им капитальную постройку шириной около пятнадцати метров! Спустя годы начнут пристраивать новый пролет цеха, и протяженность его составит примерно пятьдесят метров. Прослужит же он на выполнении очень сложных и напряженных программ пятилеток еще не один десяток лет!

Перед началом выпуска первой продукции встал вопрос и о создании участка термообработки (закалки) металла. Для этого было организовано термическое отделение, но размещалось оно на площади... в пять квадратных метров, а все

оборудование ее составили кирпичная плита, примус да ведро для воды. Вот в таких условиях и готовился к работе этот участок термической обработки инструмента и деталей.

Ко всем организуемым цехам подтягивались дополнительные электропровода, а к участкам установки механического оборудования — электрокабели. Со знанием дела осуществлял эту работу электромонтер седьмого разряда Василий Прокофьевич Прокофьев, уже имевший два года стажа работы в мастерских железнодорожной станции. Учитывая, что главная часть построек была деревянной, свою работу, чтоб не допускать пожара, он делал очень аккуратно и кропотливо.

В первый год становления коллектив позаботился о создании элементарных условий быта. В мастерской деревообработки изготовили табуретки и тумбочки, простейшие столы, обивая их жестью. Соорудили и общую столовую под навесом, возле которой установили котел. Мечтали об общей бане и хороших душевых, а пока мылись в наскоро оборудованном душевом закутке или ходили в станционную баню, на расстоянии километра, в общем, недалеко: десяти минут хватало, чтобы дойти до нее, следуя прямо вдоль железной дороги. Около станции стояли дома и бараки железнодорожников, несколько барakov стали строить и ближе к мастерским...

Жители села Лосиноостровский уже свыкались с мыслью, что рядом появилось новое предприятие. А- на нем между

тем уже началось изготовление крюков для подвески проводов и когтей монтерских, и это стало первой продукцией будущего завода, не считая выпускавшихся после ремонта часов и телефонов.

Действительно, уже в 1918 году первые сформированные бригады рабочих взялись изготавливать самые незамысловатые металлоизделия. Крюков для подвески проводов спустя несколько недель после «обкатки» производства стали выпускать по несколько ящиков в день, и тогда наладили выпуск когтей монтерских. Для этого потребовалось изготовить специальные приспособления, мини-стенды, чтобы замысловатый изгиб металла на всех изделиях получался одинаковым. И, таким образом, эта продукция вскоре пошла из ворот мастерских с хорошим качеством, стандартизированной.

Вскоре на участке заготовки металла пришлось расширить зону обработки; поступило задание изготавливать для железнодорожных станций бачки для кипячения воды. Этой продукции вышестоящие ведомства придали особое внимание, так как в это время делаются попытки обеспечить снабжение станций и поездов однообразными «бытовыми» принадлежностями. Таких изделий, более трудоемких, чем прежние, мастерские стали отправлять потребителям десятками ежемесячно. На приемке этих изделий уже работала специальная контрольная приемка, которая маркировала эту продукцию только после ее испытания на герметичность.

Еще более сложной и ответственной продукцией становятся рожки сигнальные. Их изготовление началось в 1919—1920 годах по специальным чертежам, оставшимся еще от старого времени, и эта продукция потребовала организации литейного участка для выплавки чугуна.

Строительство литейного участка не заняло много времени: в ней была налажена простая технология — литье в землю, в кокиль, и при совсем малой обеспеченности оборудованием литейка стала выплавлять совсем неплохого качества те виды металлоизделий, которые требовались. Они, правда, нуждались в своей механической обработке, и на этой операции проходили свою первую трудовую школу некоторые молодые «металлисты», зачисляемые в штат мастерских.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

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