

The image shows five brass bullets with grey, conical tips standing upright in a wooden crate. The bullets are arranged in a row, slightly angled. The crate is made of light-colored wood, and there are some brown paper shavings or debris around the bullets. The background is a dark, textured surface.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 68. Орский
завод обработки
цветных металлов
1941-1945**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 68.
Орский завод обработки
цветных металлов 1941-1945**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 68. Орский завод обработки цветных металлов 1941-1945 / А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Книга «ОЗОЦМ: хроника достижений» была написана два десятилетия тому назад, в те годы посвящалась 260-летию города Орска (1736-1996 гг.), заводскому юбилею – 55-летию со дня эвакуации Кольчугинского металлургического завода на Южный Урал, в город Орск в 1941 году, и прославленному трудовыми достижениями и уникальной продукцией коллективу. Орский завод по обработке цветных металлов в послевоенные десятилетия до периода «рыночных реформ» 1990-х годов являлся одним из наиболее высокотехнологичных и высокотехнологичных предприятий металлургической промышленности России. А цветной прокат с маркой «ОЗОЦМ» знали во многих странах мира. Данная публикация охватывает 45-летний этап истории завода: с 1941 по 1985 годы.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 68. Орский завод обработки цветных металлов 1941-1945

ВВЕДЕНИЕ

Данная публикация воспроизводит историческое повествование изданной в 2015 году книги по истории Орского завода по обработке цветных металлов «ОЗОЦМ» Хроника достижений с посвящением: «70-летию переезда кольчугинцев из города Кольчугино Владимирской области в город Орск, ставший им родным (1945-2015 гг.), грядущему 280-летию города Орска (1736-2016 гг.), сорока пяти славным трудовым годам Орского завода по обработке цветных металлов – со времени основания и до времени «Перестройки» (1941 – 1985 гг.). Кольчугинцам, всему коллективу ОЗОЦМ, не допустившему ни одного застойного года ради укрепления мощи Советской державы и ясного будущего своих детей».

Книга о заводе, задуманная генеральной дирекцией ОАО «ОЗОЦМ» в начале 1990-х гг., по объективным причинам не смогла выйти в свет, а, найдя своего читателя только в 2015 году, все же, охватила лишь 45-летний период истории ОЗОЦМ. Будущие историки, - писал во вступлении автор данной крупной трудовой летописи А. В. Манин-Уралец, - несомненно, воссоздадут недостающие летописные страницы историй всех заводов города Орска, в том числе и ОЗОЦМ. Но и в данной книге отражен огромный период славных страниц истории данного коллектива орских металлургов. Первые 45 лет истории завода - это героический период его становления, обретения технической мощи, непобедимого духа инженеров и рабочих, когда их путь был един - честный трудовой путь ради светлого будущего своих детей и будущих поколений. И это был непрерывный путь несомненно высоких технических достижений.

Лишь в результате недалёковидных экономических преобразований в стране в начальный период либеральных реформ многие образцовые заводы, в их числе и завод Акционерного общества «Орский завод по обработке цветных металлов», постепенно сдавали позиции. Некоторые из них, даже с очень большой историей и уникальной продукцией, вынуждены были терять свои ниши сбыта конкурентам, претерпевали коренную реструктуризацию или же прекратили свое существование.

На самом деле, Орский завод по обработке цветных металлов являлся одним из наиболее высокотехнологичных и высокотехнологичных предприятий металлургической промышленности России. А цветной прокат с маркой «ОЗОЦМ» знали во многих странах мира.

ОГЛАВЛЕНИЕ ВСЕХ РАЗДЕЛОВ ИСТОРИИ ЗАВОДА:

ЧАСТЬ 1 КОЛЬЧУГИНЦЫ НА УРАЛЕ

- Глава 1. На станции «Никель»
- Глава 2. Кадры молодого завода
- Глава 3. Нарращивание мощностей
- Глава 4. Каждый месяц – экзамен
- Глава 5. «Гвардейские» и «Фронтовые»

ЧАСТЬ 2

ОРСКИЙ ЗАВОД «ПРОКАТ»

- Глава 1. К мирной продукции
- Глава 2. «Нужен широкий ассортимент!»
- Глава 3. Награды за техническое творчество
- Глава 4. Подступы к реконструкции
- Глава 5. Без передышки

ЧАСТЬ 3

БОЛЬШАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

- Глава 1. Укрупненные цеха
- Глава 2. Новые планы
- Глава 3. Равнение на «Ударные»
- Глава 4. За лучшую в мире продукцию
- Глава 5. Освоение новых технологий

ЧАСТЬ 4

СОВРЕМЕННЫЕ МОЩНОСТИ

- Глава 1. Приметы обновления
- Глава 2. «Дать продукции больше!...»
- Глава 3. Школа мастерства
- Глава 4. Репутация надежности
- Глава 5. Объединение
- Завод патриот, завод герой
- (Послесловие. От автора)
- К молодым историкам города Орска,
членам литературного объединения,
рабкорам.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ КОЛЬЧУГИНЦЫ НА УРАЛЕ

ГЛАВА 1 НА СТАНЦИИ «НИКЕЛЬ»

Орский завод по обработке цветных металлов начал свою судьбу в тяжелых условиях военного времени, как и сотни других важнейших промышленных предприятий. С началом Великой Отечественной войны из прифронтовой полосы они эвакуировались в восточные районы страны. На новых местах все эти заводы должны были в кратчайшие сроки наладить свои производства и начать выпуск продукции для фронта, для Победы.

13-го октября 1941 года на Кольчугинский завод по обработке цветных металлов имени Серго Орджоникидзе в Подмоскowie прибыл заместитель Наркома цветной металлургии с приказом об эвакуации завода на новые площади Среднего и Южного Урала, а также и Казахстана. Эвакуируемые производственные цеха получали статус отдельных «заводов», под номерами 515, 516, 517, 518 и 519.

Местом их назначения становятся города Ревда, Орск, Салда, Каменск-Уральский и Балхаш.

Прямо «с колес» начиналась организация заводов с законченным производственно-технологическим циклом выпуска продукции из цветного металла определенного профиля и различного назначения.

В соответствии с этой задачей, производились комплектация и вывоз на далекий Южный Урал технологического оборудования и кольчугинцами.

Орский завод № 516 по обработке цветных металлов начал монтироваться в ноябре 1941 года на базе прокатного и, частично, литейного цехов. Основное назначение его было - изготовление проката в виде полос и листов латунных сплавов и биметалла, применявшихся в производстве изготовления гильз артиллерийских снарядов и патронов на других заводах, в частности, и на Орском механическом заводе. Вскоре из этого проката он начнет изготовление патронов для крупнокалиберных пулеметов.

Директором прокатного завода в Орске (под № 516) был назначен опытный инженер—металлург Федор Федорович Петрухин. Прибывший из Москвы возглавить производство проката на Южном Урале, он был полон решимости выполнить задание правительства в самый кратчайший срок, и он становится самой яркой фигурой среди всех вновь назначенных, прибывших по оргнабору отдельных специалистов Москвы и ветеранов Кольчугинского завода.

Человек высокого роста, с военной выправкой, в форме и с трубкой в руке, на каком бы участке Петрухин ни появлялся, всюду он умел быстро взять ситуацию под контроль и навести порядок. У него было довольно интеллигентное приятное лицо, светлые волосы, зачесанные назад; он любил подойти к рабочему и поговорить с ним открыто и вежливо. Поэтому рабочие и внимали директору беспрекословно, точно боясь не оправдать доверия, как и его доброго расположения. Но всеобщее уважение он завоевал и тем, что в самый сложный период становления завода не только призывал больше работать, но и жестко контролировал всех, кто отвечал за быт, за расселение рабочих и снабжение столовых продовольствием.

Федор Федорович ежедневно заходил в общежития, к молодежи, лично следил, чтобы передовикам новостройки выдавалось дополнительное питание.

Помощниками директора стали, назначенные в первые дни февраля 1942 года, Александр Тимофеевич Аставин, также присланный из Москвы, и В. Г. Андреев - бывший главный механик Кольчугинского завода; здесь он стал заместителем директора по строительству.

Под строительство завода № 516 были выделены площади на территории Южно-Уральского (Орского) никелевого комбината. В числе первых, для подготовки условий для принятия грузов, из Кольчугино сюда прибыл, еще в октябре 1941 года, заведующий отделом снабжения А. М. Карпов. Как указывают архивные документы, он вместе с другими «организовал приведение в порядок помещения ГИПРОЦМО». Народный комиссар цветной металлургии П. Ломако за эту работу приказал премировать месячным окладом уполномоченного НКЦМ на Кольчугинском заводе П. Г. Карасева, Ф. В. Новодворского и Я. М. Олинского и выразил благодарность А. М. Карпову.

Производственные площадки, к счастью, находились непосредственно возле железной дороги, у станции «Никель». К тому же, одна из них была расположена прямо в здании, предназначенном под паровозное депо. Но большое количество вагонов на станции принимали во время все усиливающихся буранов и снегопадов. Исполнял обязанности начальника транспортного отдела Люстров, он готовил бригады по расчистке железнодорожных путей, работающих круглосуточно. В это время начальником разгрузочных работ был назначен Симонов, руководивший доставкой и размещением оборудования в подготавливаемые для него цеха и под открытым небом.

Кольчугинцам приходилось использовать любое свободное помещение, поэтому ценное оборудование завода оказывалось в случайных, часто вовсе непригодных для прокатного производства, зданиях.

Литейная и прокатный цех № 2 получили место в бывших складских помещениях никелевого комбината, а прокатный цех № 3 - в недостроенном паровозном депо.

Снабжение завода водой, паром и электроэнергией должен был обеспечивать никелькомбинат; оттуда подводились необходимые для начала работ коммуникации.

На укомплектование кадрами завода из Кольчугино было выделено всего около 700 рабочих, инженерно-технических работников и служащих. 430 из них прибыли в Орск в ноябре и декабре 1941 года и еще 265 человек - в 1942 году. Все они и станут основным костяком коллектива нового завода № 516, который с тех пор получает, пока еще небольшую, известность, как завод «Прокат».

В период подготовки цехов к работе утверждается штатное расписание их руководителей. Главным инженером был назначен Н. А. Коновалов, отдельные производства возглавили начальник литейного цеха В. П. Карякин, начальник прокатного цеха № 2 П. М. Лапшин, начальник прокатного цеха №3 Л. М. Логинов. Партийную организацию возглавлял партторг ЦК ВКП (б) на заводе А. С. Бирюков, а профсоюзную организацию - А. М. Карпов.

На протяжении целых недель одним из главных стоял вопрос о предоставлении более или менее нормального жилья для прибывающих заводчан. Не случайно, и первые приказы директора Ф. Ф. Петрухина несли в себе заботу расселения людей: работников и членов их семей. Он назначает начальником жилищно-коммунального отдела А. В. Фирсова, и в то же время утверждает должность агронома, кто был обязан позаботиться о производстве продуктов в пригородном хозяйстве; им становится Н. И. Сороченко, который подобрал себе энергичных и инициативных людей, знакомых с данной отраслью – сельским хозяйством, животноводством и заготовками продуктов.

Постоянно изыскивались дополнительные метры жилья у жителей и организаций Орска. Большую работу в этом провели М. Я. Полтинников, С.М. Лобова, С. В. Комов; они же вскоре составят костяк комиссии по заводскому жилфонду.

Очень хлопотной окажется работа данной комиссии. Выбываемая у городских властей «свободная» для заселения кольчугинцев площадь если и находилась, то представляла собой, как правило, закутки в полуподвальных помещениях, в частности, и там, где проходили трубопроводные коммуникации; трубы зачастую не имели хорошей изоляции; вентиляция тоже была не везде. Пробивались вентиляционные окна, убирались или изолировались трубы, сюда завозились кровати - и временное жилище было готово.

Бывали, конечно, комнаты и получше. Все их устраивали под общежития, ставили перегородки, прорубали окна, вставляли стекла, где не имелось форточек – делали их, а также обновляли двери, стены, полы, и жили в тесноте неделями и месяцами.

Из имевшихся на складе материалов шили матрацы, простыни и подушечные наволочки.

Работники завода расположились, большей частью, в Соцгородке, что был за шесть километров от завода. Оттуда в зимнюю погоду добраться до работы стоило немалого труда и терпения.

Между заводской площадкой, которую называли еще «сортировкой», и Соцгородском ходил «трудовой поезд»; к остановкам он часто прибывал с опозданием. Было организовано два рейса — утренний и вечерний. В транспортном цехе имелась вначале лишь одна маломощная «полуторка», людей в нее набивался полный кузов, и она очень быстро вышла из строя. Тогда была срочно доставлена и оборудована одна из газогенераторных машин, потреблявших вместо бензина горевшие в ее топке березовые «чурки»; она была способна перевозить грузы в три тонны, и на ней сделали крытый кузов для людей.

К этой работе прикрепили малый штат из наиболее опытных шоферов. Одними из них были Костерев и Лаврушкин. Они стали героями для многих заводчан; у иных, бывало, наворачивались слезы, когда из бурана и метели, где, казалось, не пройдет и вездеход, вдруг возни-

кал, наконец, слабый свет фар знакомого грузовичка и раздавался условный сигнал: «Транспорт доставлен!»

Когда вместо того, чтобы шагать по глубокому снегу, люди занимали место в кузове автомашины, должно быть, более спокойно становилось их сердцам. Товарищеская забота и взаимовыручка укрепляли мысль: «Ничего, мы все переждем, еще заживем по-человечески, как только будут введены в строй цеха, построены общежития. Трудно, но мы обязательно доведем свой завод до запроектированной мощности, чтобы начать поставки продукции для фронта, для Победы...»

Завод имел и свой конный парк; гужевой транспорт с парой десятков лошадей перевозил грузы, в основном, от цеха к цеху, а также и с разгрузочных площадок до новостройки.

Чтобы привлечь к работе матерей малолетних детей, в поселке «Никель» часть одного из барakov (№ 8) была переоборудована под детский сад; устроившимся там ранее пришлось поискать новые углы...

Вагоны все приходили и приходили, но, бывало, и с очень большими интервалами. Случалось, что грузы на пути следования в Орск попросту где-то терялись. Довольно долго, и даже по весне, в марте, их будут разыскивать на каких-нибудь дальних, и мало кому известных, станциях.

Большую работу по розыску вагонов, прослеживая их маршрут от Москвы до Южного Урала, анализируя ту или иную обстановку на железных дорогах, провели Н. И. Шемякин и В. Котлов. К месту назначения они доставили 14 потерянных вагонов, и директор в своем приказе отмечал проявленную ими оперативность и инициативность. Правда, Н. И. Шемякин оказался в этом деле особо настойчивым, в частности, и по той причине, что являлся ведущим технологом плавильного цеха, а цех без утерянного в пути оборудования не мог выполнять поставленную задачу, и, значит, начальник мог поплатиться за «безинициативность».

Все, что недоставало для монтажа и пуска оборудования, детали и инструменты, так или иначе должны были обеспечивать на монтаже, «постоянные дежурные». Среди них в предпусковой период отличились работник отдела снабжения А. Е. Васильев, ответственный по хозяйственной части А. Т. Астафин и диспетчер завода В. А. Калинин.

С большим энтузиазмом и энергией, не считаясь ни с какими затратами сил и здоровья, преодолевая большие трудности, коллектив завода, в основном не выбываясь из графика, выполнял многочисленные работы по монтажу оборудования. «Досрочно сдадим действующий завод!» - такую клятву дали кольчугинцы, и они не могли нарушить ее.

...На разгрузке прибывающего оборудования и доставке его к месту монтажа и днем и ночью работали специальные бригады, руководство которыми было возложено - по прокатным цехам на А. М. Симонова, В. Е. Зайцева, Ф. И. Панкова, Н. Ф. Елиферова и по литейному цеху - на И. А. Маслова.

Плавильщики, вальцовщики, отжигальщики и другие производственные рабочие выполняли работу такелажников, грузчиков, землекопов.

Особенно ценными в Орске оказались знания и опыт А. М. Симонова. Активный по своей натуре человек, будучи мастером заготовительного стана ДУО-850, не один десяток лет проработавшим на заводе, этот способный организатор и талантливый новатор по памяти устанавливал многие технологические цепочки; именно под его непосредственным руководством подготавливался к работе главный прокатный стан на новом месте.

Приглаживая уже седеющие волосы, он с улыбкой не раз повторял, обращаясь к монтажникам:

— Вы уж постарайтесь, как следует, ребята, нам очень необходим здесь свой «краснодельный» цех! Пора бы и на деле начать оказание помощи воюющей Красной армии!

«Краснодельным» называли прежде, в Кольчугино, 14-й прокатный цех. На его базе теперь и создавалось в Орске прокатное производство завода №516.

Правда, прежде, на родном заводе, «катали» одну лишь только красную медь одновременно до двух десятков прокатных станов! «Однако и здесь в Орске, — и Симонов верил в это, наверное, больше других, — ради Победы и ради будущего обязательно будет создано очень сильное производство!» Такая вера в завтрашний день завода давала сил работать за двоих не только ему. Но Симонов являлся и активным партийцем, поэтому, кто работал с ним рядом, поневоле обязательно становился «ударником». Спуску в работе члены партии не давали никому, но при этом, всегда являлись для других примером сами. Вполне по заслугам, А. М. Симонов одним из первых будет удостоен высшей государственной награды того времени, ордена Ленина.

Велика была роль, как организатора, особенно в начальный период становления, и другого видного кольчугинца (также будущего кавалера ордена Ленина) В. Е. Зайцева. Василий Ефремович возглавит на разгрузке железнодорожных вагонов бригады такелажников, а вскоре станет одним из наиболее авторитетных мастеров в цехе № 7 — железнодорожном цехе завода, хотя до войны он работал в конторе счетоводом—связистом. Много энергии и ценных инициатив проявлял В. Е. Зайцев, чтобы на вверенном ему участке и порядок соблюдался, и чтобы труд грузчиков, такелажников, перевозчиков становился более легким и безопасным.

Все работы по восстановлению завода велись в очень трудных условиях. Куда не глянешь — всюду преобладает ручной труд. Подъемно-транспортных приспособлений на многих участках вообще не имелось; очень большой объем земляных работ выполнялся с помощью лопат, ломов и кирок; землю возили на тачках, но чаще вход шли элементарные носилки.

Непосредственно у монтажа оборудования тяжелый труд нередко приводил к авариям, к несчастным случаям. Так, при разгрузке оборудования, в первой половине дня 26 января на территории никелькомбината против кобальтового цеха на площадку с кислотой был опрокинут токарный винторезный станок; туда он съехал прямо с платформы.

Виновные — машинист, составитель, сцепщик и бригадир разгрузочно-погрузочных работ были наказаны тем, что с них удержали полную стоимость станка, а это были очень большие деньги. Но они еще легко отделались, и такое «суровое» взыскание могли безропотно счесть справедливым. Хотя было ясно, отчего случаются такие «сбои». Все недосыпали и недоедали. Только вот скидок на это тогда не делалось.

И вот настала пора приступить к монтажу основного оборудования.

14 января 1942 года директор завода назначает начальником работ по монтажу стана 850 Л. М. Логинова, его заместителем Н. Н. Веденеева, мастерами - Евсеева и Горынина. Начальником монтажа стана холодной прокатки с электроприводом становится С. В. Пашин, его заместителем - Харитонов; мастерами же утверждаются Забаев и Емелин. Назначается начальником работ по монтажу прокатных станов цеха «Б» П. М. Лапшин, его заместителем становится В. И. Сабаев, а мастером - Козин. В то же время руководителями монтажа электропечей, согласно новому штатному расписанию, становятся В. П. Корякин, мастера Г. Лазов и Блоков.

Почти все из них являлись кадрами Кольчугинского завода.

Согласно акту приемки фундамента стана 850 и сдачи его под монтаж, за несколько дней до этого был утвержден график такелажных работ и монтажа.

Началом монтажа стал день 12 января; а окончание его было намечено на 27 января. Всего за пятнадцать дней, за две неполных недели требовалось выполнить то, на что в мирное время ушел бы не один месяц. В тот же день все работающие на разгрузке и по такелажу и монтажу переводятся на двухсменную работу с перерывом на отдых и обед продолжительностью в один час.

Прошло комплектование бригад по монтажу. Будучи на посту начальника погрузочно-разгрузочных работ, А. М. Симонов организовал «транспортную цепочку» для своевременной доставки деталей стана к месту монтажа; принимать детали, согласно приказу, остался у цехов «А» и «Б» Ф.И. Панков.

В самом цехе началось устройство грузоподъемных приспособлений, что обеспечивал старший инженер по оборудованию Манусов. С помощью начальника ОКСа Н. Е. Смолина он провел ряд мероприятий для устранения недоукомплектации оборудования. Начальник отдела снабжения Астафин обеспечивал монтажные работы материалами и инструментом. Приготовились к установке электрооборудования специалисты отдела главного энергетика под руководством Петрова.

По приказу из наркомата выполнение заданной на тот период производственной программы завод должен был начать с выпуска партии проката Л-70, или, так называемой, латуни Л-70 (в прокате присутствовало 30 процентов меди и 70 латуни). Именно подобный прокат использовался для изготовления гильз патронов и снарядов.

Для выполнения этого «фронтального» правительственного задания в течение одного месяца следовало осуществить целый ряд дополнительных, - и тоже совсем непростых, - работ.

Хроника приказов директора по заводу позволяет проследить, как осуществлялись эти работы. По первому этапу до 6 февраля в третьем цехе «В» были смонтированы под заливку бетоном «краматорские ножницы», монорельс с тельфером под травильными баками, компрессор, а также семивалковая правилка и чистильная машина; в то же время были пущены в эксплуатацию шесть шабровочных машин, пресс-ножницы, и устанавливалась трехвалковая правильная машина в цехе «Б».

Все это с самого начала поручалось главному механику Н. Е. Андрианову. До 10 февраля потребовалось изготовить фундамент под компрессор, произвести его заливку, установить травильные баки с подводкой пара и воды, построить монорельс для обслуживания травильных ванн, закончить устройство канализации и обеспечить пуск шабровочных машин в цехе «В». Надо было приготовить фундамент и произвести заливку чистильной машины, заливку пресс-ножниц, подготовить раму под правилку в цехе «Б», кроме того, - сделать полы у рабочих мест и у оборудования, связанного с производством полос латуни Л-70 — в цехах «Б» и «В». Многие работы выполнялись под началом руководителя ОКСа Н. Е. Смолина.

В те же дни отмечалось, что «замена паровой машины десятиклетьевого прокатного стана мощным электродвигателем ускорила пуск стана на 4 месяца».

В начале февраля 1942 г. в цехе № 2 были установлены два прокатных стана и нагревательная печь.

Цех приступил к выпуску изделий из слитков, поставленных Орским механическим заводом.

В связи с небольшой мощностью прокатных станов, слитки перед прокаткой резались на четыре части. 10 февраля 1942 года должна была быть изготовлена первая партия латунных полос.

Все техмероприятия требовалось осуществлять в оговоренные ранее сроки.

...Под руководством главного энергетика П. И. Петрова был произведен электромонтаж оборудования. Начальник транспортного отдела С. П. Сеннов обеспечил транспортировку подката с завода № 257 в цех «В» и из цеха «В» в цех «Б». Начальники этих цехов П. М. Лапшин и Л. М. Логинов организовали внутрицеховой маршрут подачи металла. Старший инженер по оборудованию Г. А. Минусов приобрел дефицитные ножи для «краматорских» ножниц стана ДУО-850. Начальник отдела снабжения Васильев обеспечил цеха вспомогательными материалами и быстрорежущей сталью для шабровок.

Благодаря четкой и слаженной работе, еще в разгар монтажных работ во втором цехе (цехе «Б») под руководством П. М. Лапшина 10 февраля, как и планировалось, началось производство полос латуни Л-70. Их в этот знаменательный день было выдано в количестве, которое накануне указал директор завода - ради проверки готовности цехов к основной работе в ближайшие дни.

Этот первый в тех условиях и, безусловно, крупный успех коллектива не остался незамеченным в Москве. Приказом по Народному комиссариату цветной металлургии за ударную работу на монтаже цеха «Б» завода № 516, позволившую выпускать фронтую продукцию, ряд работников был награжден значком «Отличник соцсоревнования»: бригадир грузчиков Н. В. Елиферов, бригадир такелажников В. Е. Зайцев, мастер по монтажу В. Д. Козин, прораб С. В. Комов, начальник цеха П. М. Лапшин, кузнец И. Е. Лазаев, слесарь А. Н. Петров, слесарь Суриков и электрик Г. И. Ховронин.

Удостоился такого значка с прилагавшейся к награде денежной премией и самый передовой начальник разгрузочно-такелажных работ А. М. Симонов.

Как наиболее отличившиеся при становлении завода, были также отмечены правительством, с последующим вручением на заводе «Похвальных листов НКЦМ», бригадиры А. М. Минеичев, В. П. Павлов,

Ф. И. Панков, Ф. А. Рогов, электрик К. И. Галактионов, слесарь В. С. Сидоров и мастер по монтажу И. Ф. Евсеев.

Орчане поздравляли прокатчиков с очевидной производственной победой. А тем временем, благодаря службе главного инженера, каждое производственное подразделение завода было, наконец, обеспечено всей необходимой технологической документацией. Отныне все дальнейшее выполнение программ зависело от темпов, набираемых в отделах и цехах.

Под контролем А. С. Докучалова проводилась проверка исполнения подготовительных работ к пуску завода на запроектированную мощность. Для поощрения особо отличившихся в этой работе он обратился к директору с просьбой выделить денежные средства, и в феврале директор распорядился премировать стахановцев восемью тысячами рублями.

Главное, в чем нуждались работники, были продовольствие и одежда. Для сбора теплых вещей в Москву и в Кольчугино были отправлены специальные уполномоченные от металлопрокатчиков Орска.

А 13 февраля начинается организация заводского продснаба, действующего в системе Союзникельоловопродснаба. Насколько важно было поднять дух работников Орска, чтобы они могли вовремя пустить завод и не голодали, указывает тот факт, что правительство выделило ему «для организации совхоза живой и мертвый инвентарь за счет других продснабов», - так указывалось в директивном документе. Начальником продснаба завода № 516 был назначен Израиль Иосифович Мамлин; не случайно он же получает «статус» помощника директора.

Спустя две недели И. О. Мамлин, а также начальник ОКСа Н. Е. Смолин, вместе с начальником ремонтно-механического цеха Ключко, начальником транспортного отдела Сенновым и начальником отдела снабжения Васильевым получают особый приказ-напоминание директора: «...Сообща и всеми средствами поддерживать подсобное хозяйство».

Подсобное хозяйство завода расположилось на территории бывшего пионерского лагеря, где был произведен ремонт существующих построек, были изготовлены парниковые рамы, и в парники завезен чернозем. Сюда доставили ведра и лейки, лопаты и мотыги, стекло и другое.

К марту 1942 года было организовано неплохое парниковое хозяйство. Завод изготовил для своих нужд плуги одноконные и пароконные, а также бороны «Зигзаг» - всего более двадцати единиц.

Помогал заводу «Прокат», как мог, коллектив никелькомбината.

С началом весны цех № 2 комбината варил для завода кабельную мастику, снабжал битумом, тарой, железными баками и другим, что срочно требовалось для пуска завода прокатчиков из Кольчугино. С искренним участием помогал в те дни, недели и месяцы становления коллектива завода хозяин предоставленных ему площадей – Южно-Уральского никелькомбината: в частности, главный механик никелькомбината Трофимов и главный энергетик Паскевич. Для обеспечения пуска стана 850 и стана холодной прокатки в цехе «В» работали специалисты их служб. А для пуска методической печи стана 350 на завод № 516 был командирован из комби-

ната инженер Резников. Старший диспетчер комбината Мишенев выделял новостройке ежедневно по две автомашины.

За выполнением обязательств по оказанию помощи новому заводу лично следил директор ЮУНК Малинин. Этот отзывчивый, деловой и обязательный человек, ценивший данное слово, оставил по себе самую добрую память всех ветеранов завода, кто участвовал в становлении нового завода в Орске.

Строительные работы по фундаменту стана 508 холодной прокатки были закончены еще к 22 января. Сюда, после проверки фундамента, подвезли огромные тяжелые болты, сверили с фактическими размерами отверстий стана, направили на участок монтажные бригады. Этот день считался официальной датой его установки. Под руководством начальника монтажных работ С. В. Пашина данная работа велась круглосуточно. Все техническое руководство монтажом в соответствии с договором завода и Новокраматорского машиностроительного завода осуществляла приехавшая оттуда отдельная группа специалистов.

Тут же был составлен список недостающих деталей. Начальник отдела капитального строительства Н. Е. Смолин с начальником снабжения Аставиным срочно изыскивали их, где только было возможно.

Производства пока еще не имели своего ремонтно-механического цеха; для выточки изделий пользовались чужим токарным станком, находившемся в ремонтно-механическом цехе никелькомбината, да и то, в основном, лишь в ночное время. Работал на этом станке отличный мастер своего дела В. Ф. Сперанский, не однажды выручавший завод своим «тонким» знанием всех свойств различных металлов.

Заказы размещались и на деревообрабатывающем заводе Орска, и на Орском чугунолитейном заводе и, конечно, в самих мастерских никелькомбината.

Повсюду шла большая стройка, в каждом цехе работа буквально кипела. Сотни людей работали на различных «горячих» участках: когда застилали плитами полы на территории отжиговых печей, производили ожелезнение туннели станов 19 — 21, устанавливали вентили у травильных ванн и так далее.

Сильно сжатые сроки сдачи многочисленных объектов новостройки, спешка и суматоха не позволяли, конечно, выполнять всю работу очень качественно. Так, просели фундаменты под оборудование в пристрое третьего цеха, и здесь не были во время установлены прессы; не было завершено мазутохранилище, и там же выходили из строя моторы...

Все недоделки фиксировала специальная комиссия в составе инженера организации ГипроЦМО, Полинковского, и заместителя главного энергетика завода Поликсенова - специалиста очень высокого класса, интеллигентного, много знающего и хорошо проявившего себя еще на заводе в Кольчугино. Помогал им и член комиссии техник Строганов. Недоделки устраняли зачастую благодаря проявлявшемуся прямо на местах работы техническому творчеству, рационализации.

Изобретательство и рабочая смекалка были непременными спутниками всех строительных и технических мероприятий с первых дней основания завода: когда требовалась организовать разгрузку тяжеловесного оборудования, доставку его к месту монтажа, изыскать и заменить недостающие детали и приспособления. Причем, многое изготавливалось подручными средствами и у станков незамедлительно.

Не случайно рационализаторской работе отводилось много внимания уже с первых дней становления.

В январе 1942 года было создано бюро рабочего изобретательства (БРИЗ); с 30 января руководителем бюро и отделом технической информации был назначен Алексей Лукич Летин, человек беспокойной творческой мысли.

В тот же день А. Л. Летин, в целях ускорения монтажа завода, объявил месячник сбора рационализаторских и изобретательских предложений, приуроченный к 24 годовщине РККА.

В комиссию вошли наиболее видные инженеры и специалисты завода Сабаев, Шведов, Захарова, Пашин, Быстрова.

Очень активно подключились к рационализации специалисты отделов главного механика, главного энергетика, технического отдела, отдела снабжения и отдела капитального строительства. Все инженеры, техники, мастера в этих подразделениях завода работали, не покладая рук. С апреля их работа перешла на круглосуточный режим.

Впрочем, главные инженерные службы и без этой директивы не могли бы поступать иначе. А после опробования стана в цехе «Б» 10 февраля - с выпуском первой партии латунных полос, были приняты меры по сбору новых технических решений и проведены очень сложные и трудоемкие работы в каждом из цехов. Каждый цех взял обязательство дать свою «первую обкатку» каким-нибудь техническим мероприятием, указывающим на готовность цеха приступить к выполнению «фронтальной» программы.

Руководителем монтажа стана 850 горячей прокатки в цехе «В» являлся замечательный инженер, большой авторитет, Николай Никитович Веденеев. Даже директор завода не мог прекословить ему, если Веденеев высказывал свое веское слово и был не согласен с чужим мнением. Специалист так болел душой за свой цех, что многими сутками не бывал дома и, — вспоминают, — даже на свадьбу сына не пошел: слишком уж много срочных дел оказалось на подготовке стана к работе. Верным его помощником в те дни был назначенный механиком цеха, также очень энергичный специалист, Забаев.

В предпусковой период на станах холодной прокатки в цехе «В» была произведена подливка бетона трех станков; в это время пришабровывались и устанавливались валы с подшипниками и подсоединялись муфты, обрабатывались шестерни и бронзовые подшипники; и одновременно изготавливались накладки для подушек к стану № 5. Детали уравнивающих устройств, болты для крепления станин, ограждения для шестерни и рабочие столы станков, перекрытия тоннели привода, валки к станам — все готовилось также аврально, срочно.

Наконец, была произведена сборка станков. Таким образом, их подготовили к эксплуатации. Это произошло 23 февраля.

Своей очень напряженной работы потребовал монтаж текстерной передачи. Здесь также готовились фундаментные болты, производилась сверловка у плит — для подшипников мотора; изготавливались сами подшипники и болты для крепления; присаживались маховики, шестерни и муфты; устанавливались и выверялись валы, салазки под мотор в 600 кв.

После заливки бетоном рабочие быстро установили этот движок вместе с пусковой аппаратурой. После этого изготавливались барьеры и перекрытия, лестницы для электропривода; наконец, опробовали на холостом ходу и сам электропривод.

«Товарищ Васильев обеспечил цех «В» необходимыми для пуска станков материалами по спецификации, представленной Главным механиком. Товарищ Адрианов представил директору к 25 февраля 1942 года график на выполнение работ, связанных с окончанием монтажа и пуска в эксплуатацию станков холодной прокатки второй очереди». Об этом свидетельствуют строчки документов тех штурмовых дней.

В тех же документах указывается плодотворная работа также Пашина, Смолина, Ключко и других, кто, как отмечалось, «не считаясь ни с какими горькими мнениями» осуществлял монтаж оборудования для скорейшего выпуска оборонной продукции.

Постановлением правительства на завод № 516 была возложена новая задача: в кратчайший срок наладить выпуск особого биметалла — проката, состоящего из двух слоев. Срок: до конца февраля.

Срочно началось освинцование трех травильных ванн. Одну из них установили в травильной железяке и две - в районе станков холодной прокатки; были изготовлены промывной бак; были подведены пар и вода.

Также срочно проводился монтаж монорельса и тельфера над травильными ваннами, над прокатными станами у отжигательных печей; к методической печи установили монорельс с кареткой.

Ответственные за эти работы инженеры и техники Смолин, Петров, Андрианов, начиная с 20 февраля, дневали и ночевали в цехе, пока не было изготовлено десять решеток для травки железных карт, не был закончен монтаж и не подвели питание к электромоторам кардовых машин для чистки проката после травления. Изготовили тележку к методической печи и проверили оборудование нагревательной печи. К печам был подведен мазутопровод; установлен насос и фильтр мазута к банкам. Оставалось совсем немного: изготовить шесть форсунок, закончить кладку и оборудование нагревательной печи с установкой толкателя; изготовить недостающие детали. А в общем, - укомплектовать и установить стан № 20.

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.