

75 ЛЕТ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ АЛТАЙСКОГО ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА (НЫНЕ — ОАО «АЛТАЙВАГОН»)

Официальным днем рождения Алтайского вагоностроительного завода (АВЗ) считается 7 октября 1941 г., когда был подписан акт о передаче Алтайского деревообрабатывающего завода (Алтдоз) вагоностроительному заводу имени газеты «Правда», эвакуированному из г. Днепродзержинска (Украинская ССР). Руководитель действовавшего на тот момент деревообделочного предприятия В. С. Беркин передал свои полномочия директору АВЗ Василию Даниловичу Мишкину.

Эшелоны с эвакуированными людьми и оборудованием Днепродзержинского вагоностроительного завода им. газеты «Правда» прибыли на станцию Алтайская в октябре 1941 г. Завод выпускал четыре типа подвижного состава и имел хорошие производственные показатели, но война

внесла свои коррективы: в срочном порядке завод вынужден был наладить производство корпусов для снарядов и головок авиабомб. В наследство от Алтдоза эвакуированному предприятию достались ТЭЦ, несколько деревянных цехов, малопригодных для размещения громоздкого металлорежущего оборудования, складские помещения и железнодорожная ветка.

Большинство мужчин р. п. Чесноковка (с 8 мая 1942 г. — город), где был размещен завод, были призваны на фронт, а эвакуированные днепродзержинцы — в основном женщины, дети и старики — в большинстве своем были профессионально непригодны. Менее 200 прибывших встали за станки. Еще 760 человек остались от коллектива деревообделочного завода, но работа с металлом им тоже была незнакома, и предстояло срочно осваивать новое производство. Днепродзержинцы привезли на Алтай свыше 300 единиц оборудования. Требовалась срочная реконструк-

ция цехов, закладка фундаментов под оборудование, подводка электропитания. Первые станки и полуавтоматы для обточки корпусов и головок снарядов установили в бывшем цехе строительных деталей Алтдоза. Работами руководил инициативный и предприимчивый начальник спецотдела М. Я. Перлин, монтажом оборудования и подготовкой помещений — главный инженер С. П. Киянов, напористый и твердый в принятии решений человек.



Коллектив начал работать практически под открытым небом. Одновременно строили «временки», монтировали оборудование, что было достаточно тяжело осуществить при отсутствии подъемных механизмов и транспорта. Лошади, плечи и руки — вот «приспособления» для перевозки и поднятия грузов. В ноя-

бре 1941 г. прибыли еще 100 квалифицированных рабочих, эвакуированных с вагоностроительного завода г. Калинина.

В таких условиях начали выпускать продукцию для фронта. Первая партия боеприпасов была изготовлена уже к середине ноября, когда еще не был достроен кузнечный цех. А к концу месяца фронт уже начал постоянно получать снаряды Алтайского вагоностроительного завода. График работы был очень тяжелым: всю войну работали две недели по 12 часов в день, затем пересмена, и снова — две недели в ночь, без выходных. Выпускали корпуса 122-мм снарядов, каждый весом около 38 кг.

6 апреля 1942 г. на АВЗ были созданы технологический и конструкторский отделы, в которые вошли бюро проектирования новых вагонов, бюро технического обслуживания производства, технологического обслуживания, инструментальное и конструкторское бюро. В течение еще несколь-

ких лет выпускалась военная продукция и ремонтировались искореженные на фронте вагоны.

В мае 1943 г. на основании распоряжения Народного комиссариата среднего машиностроения СССР завод параллельно с военной начал выпуск мирной продукции — платформ и тракторных шестерен. В августе этого же года были построены вагоноборочный и полускатный цеха. Заводу было доведено задание до конца года выпустить 100 платформ подъемной силой 30 т и столько же восстановить, при том что бомбы и снаряды оставались основной продукцией.

В целом за годы Великой Отечественной войны АВЗ выпустил продукцию в денежном эквиваленте на 10,5 млн рублей, внося весомый вклад в укрепление обороноспособности страны и разгром врага. Учитывая это, в год 40-летия Победы (1985) Алтайский вагоностроительный завод был награжден орденом Великой Отечественной войны I степени.

8 августа 1946 г. произошло знаменательное событие — была заложена тысячная платформа. За 1946–1947 гг. завод выпустил 3 420 платформ. К концу 1940-х гг. коллектив перешел на выпуск четырехосных крытых вагонов грузоподъемностью 50 т. В 1950 г. по заказу Министерства путей сообщения было изготовлено 3 069 крытых товарных вагонов, в 1951 г. показатели еще выросли, изготовлено 1 017 крытых 50-тонных вагонов и 2 226 крытых 60-тонных вагонов.

В 1952 г. завод полностью перешел на производство крытых вагонов измененной конструкции с увеличением подъемной силы до 60 т. Начали поступать заказы от целинников. Конструкторы и технологи берутся за новые проекты, и уже к концу года по железным дорогам было направлено 2 229 специальных платформ с лесным грузом, а также 2 014 крытых 60-тонных вагонов. Алтайские вагоностроители осваивают продукцию для сельского хозяйства, изготовив 12 259 тракторных сцепов «С-11». В заводском коллективе на тот момент трудились 929 стахановцев и 622 ударника труда. До сих пор помнят трудовые династии Золотаревых, Рязановых, Мусихиных, Яровых.

В 1960-е гг. крепнут и совершенствуются технология и производство, автоматизированы многие процессы при изготовлении деталей и узлов вагона. Объем ручных работ сократился до 26,7%. Отдел главного конструктора работал над проектом цельнометаллического четырехосного вагона, который заменил вагоны с деревянной обшивкой

и надолго стал символом алтайского вагоностроения.

С 1976 г. приступили к выпуску партии крытых цельнометаллических вагонов модели 11-217. В этом же году завод принял участие в международной выставке в Монреале, где продемонстрировал одну из моделей вагонов, предназначенных для перевозки скота. Изделие получило высокую экспертную оценку. В 1977 г. поступил заказ от Республики Куба на разработку чертежей и выпуск новой модели вагона 11-251. Коллектив завода блестяще справился с заданием, впервые выйдя со своей продукцией на мировой рынок.

Конец 1980-х гг. отмечен как период сотрудничества с Китайской Народной Республикой. С 1987 г. в рамках межправительственного соглашения завод изготавливал крытые универсальные вагоны, а в 1989 г. для экспертного производства был открыт цех малых серий.

Кроме вагонов в 1980-е гг. на заводе стали выпускать широкий спектр товаров народного потребления, в частности, изготавливали полированную мебель.

С началом перестройки ситуация изменилась. Алтайский вагоностроительный завод в соответствии с приказом Концерна транспортного машиностроения, созданного на базе входивших в Министерство тяжелого машиностроения СССР предприятий, от 5 августа 1991 г. № 14 и приказа директора завода от 12 сентября 1991 г. № 243 преобразован в производственное объединение «Алтайвагон».

1992 г. стал началом затяжного производственно-экономического кризиса. Выпуск вагонов сократился, завод начал тяжелую многолетнюю борьбу за самосохранение: уменьшилась поставка металлопроката, резко возросли цены на металл. Но все же и в этих условиях конструкторы и технологи продолжали разрабатывать и создавать новые модели вагонов.

Постановлением Администрации г. Новоалтайска от 30 ноября 1992 г. № 701 АВЗ преобразован в открытое акционерное общество «Алтайвагон». Предприятие разработало новый проект по производству цистерн для перевозки нефтепродуктов и приступило к их выпуску. Производственные показатели снижаются, основным производством остается ремонт вагонов и цистерн, бывших в эксплуатации.

К концу 1990-х гг. неустанная конструкторская деятельность в тяжелейших условиях по-

зволила добиться почти невозможного. За десятилетие было изготовлено и сдано приемочным комиссиям 17 видов грузовых вагонов для различных отраслей промышленности: металлургической, угольной, химической, лесозаготовительной, а также для Министерства путей сообщения.

Трудовой вклад в экономику страны подтверждают многочисленные награды. В ноябре 2003 г. ОАО «Алтайвагон» стал обладателем главной Всероссийской премии «Российский национальный Олимп». 15 декабря 2004 г. на церемонии награждения победителей Всероссийского конкурса «Лучшие российские предприятия» ОАО «Алтайвагон» признано победителем в номинации «За динамичное и эффективное развитие».

По итогам деятельности в 2002, 2003, 2004 гг. ОАО «Алтайвагон» признано «Лучшим промышленным предприятием» Алтайского края в номинации «Машиностроение».

Показателем эффективной работы ОАО «Алтайвагон» стало получение в 2005 г. между-

народного сертификата «Системы менеджмента качества ISO:9001». Сертифицирующим органом выступила всемирно известная немецкая фирма RWTUV Systems GmbH. Наличие сертификата подтверждает тот факт, что предприятие в своей работе опирается на жесткие стандарты качества, признанные мировым сообществом.

В настоящее время ОАО «Алтайвагон» входит в холдинговую компанию «Сибирский Деловой Союз», включающую в себя 37 предприятий, и является головным градообразующим предприятием г. Новоалтайска. Филиалы организации действуют в Рубцовске и Кемерово, открыто Московское представительство.

На 15 июня 2015 г. численность коллектива ОАО «Алтайвагон» составляет — 2879 человек, с филиалами — 6432 человека.

М. В. Дамм

ЛИТЕРАТУРА

Жиров А. Крылатые люди, Алтайскому вагоностроительному заводу — 25 лет // Алтайская правда. 1966. 7 нояб.: фот.

Благовидов Н. Твой завод // Алтайская правда. 1969. 31 мая.

Андреев А. Дом на колесах: визитная карточка Алтая // Алтайская правда. 1977. 20 нояб.

Из истории завода.

Щепочкин М. Мы правдисты // Молодежь Алтая. Барнаул, 1983. 26, 28 июля: фот.

Из истории завода (1925–1982 гг.).

Ильичев Н. Высокая награда Родины // Алтайская правда. 1985. 9 мая: фот.

Завод награжден орденом Отечественной войны I степени, к 40-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Володин Г. Г. Рожденный в годы грозные...: к 50-летию ордена Отечественной войны I степени Алтайского вагоностроительного завода. Барнаул, 1991. 167 с.: ил.

Обухов А. Подвиг людей военного поколения: заводской Алтай — фронту // Барнаул. 1995. № 1. С. 110–116. — Из содерж.: [об Алтайском вагоностроительном заводе]. С. 115–116.

Щербинин В. М. Алтайский вагоностроительный завод // Энциклопедия Алтайского края. Барнаул, 1997. Т. 2. С. 26.

Менщикова Л. ОАО «Алтайвагон» сегодня // Вечерний Новоалтайск. 2000. 21 сент. С. 3.

Рейн К. Новая жизнь «Алтайвагона» // Алтайская неделя. 2001. 27 сент.–3 окт. (№ 40). С. 9.

Из истории завода (1941–2001 гг.).

Полянин В. А. Алтайский вагоностроительный... (ОАО «Алтайвагон») // Полянин В. А. Новоалтайск: ист.-документ. хроника, очерки, цифры, факты: к 60-летию города. Барнаул, 2002. С. 159–170: фот.

Крисман Г. Второе рождение Рубцовского завода запчастей // Аргументы и факты. 2003. Апр. (№ 16). С. 3. (Алтай).

Казарцева Е. «Золотой Меркурий» прибыл на Алтай // Российская газета. 2003. 2 июля. С. 6.

Завод удостоен международной награды «Золотой Меркурий».

Ляпунов А. Литая сталь «Алтайвагона» // Алтайская правда. 2003. 23 сент.: фот.

Об открытии производства на Рубцовском филиале ОАО «Алтайвагон».

Полянин В. ОАО «Алтайвагон»: второй филиал — в Кемерово // Наш Новоалтайск. 2004. 23 марта: фот.

Мишина М. Военная судьба мирного «Алтайвагона» // Аргументы и факты. 2005. Май (№ 18). С. 5: фот. (Алтай).

О заводе в 1941–1945 гг.

***ОАО «Алтайвагон».** 65 лет: верность традициям». Новосибирск: Изд-во «Приобские ведомости», 2006.

ОАО «Алтайвагон» // Алтай. Барнаул. XXI век: 70 лет Алтайскому краю. Барнаул, 2006. С. 278–280: ил.

Хроника: этапы большого пути // Наш Новоалтайск. 2006. 14 июля, 19 авг.: фот.

Наш завод! // Вечерний Новоалтайск. 2006. 20 сент.

К 65-летию завода.

Янин А. Н. Завод и город: двуединая связь // Наш Новоалтайск. 2006. 6 окт.

История завода — история его людей / подгот. С. Медведева, Е. Барбуля // Алтайский вагоностроитель. 2006. 7 окт.: фот.

Полянин В. О первом директоре доброе слово // Наш Новоалтайск. 2006. 7 окт.: фот.

Полянин В. «Алтайвагону» — 65! // Наш Новоалтайск. 2006. 18 окт.: фот.

«Алтайвагон»: дитя войны, приверженец победы // Сбербанк-Алтай. 2007. Май (№ 20).

«Это нашей истории строки. Заводу — 70 лет» // Алтайский вагоностроитель. Барнаул, 2011. Март (№ 3): фот.

О первом директоре Алтайского вагоностроительного завода В. Д. Мишкине.

Юрченко Л. История не рождается сама по себе: к 70-летию «Алтайвагона» // Вечерний Новоалтайск. 2011. 4 авг. С. 3: фот.

Из воспоминаний директора завода (1976–1990 гг.) Е. Дубовцева.

Балакина Е. «Самое перспективное вагоностроение в Сибири» // Балакина Е. Сергей Хачатурян: «Все остается людям». Барнаул, 2013. С. 137–150.

О работе С. Г. Хачатуряна на посту директора завода.

Кайро Ю. В. Десять лет новой жизни // Приоритетное мнение. Барнаул, 2013. Июнь-июль (№ 6/7). С. 24: фот. цв.

О Рубцовском филиале ОАО «Алтайвагон».

Гончаров В. Д. Алтайский вагоностроительный завод // Гончаров В. Д. Вклад Алтайского края в победу над фашистской Германией в Великой Отечественной войне в 1941–1945 гг. Барнаул, 2015. С. 226–258.