

ВОЛКОВ НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

пенсионер, бывший начальник вальцетокарной мастерской рельсобалочного цеха

Родился в 1899 году в Туринских рудниках, ныне Свердловской области, в семье рабочего кузнеца. В 1910 году окончил три класса, стал работать. Поступил подручным забойщиком на Воронцовский рудник. Позднее работал в механических мастерских Васильевского, Богославского рудников бывшего Богославского горного округа. В 1919 г. ушел в Красную Армию. В 1921 г. демобилизовавшись, поступил на учебу на рабфак в Екатеринбурге. В 1924 г. окончил его и поступил на металлургический факультет Уральского политехнического института. Учился с перерывами, в перерывах работал. Поэтому окончил только в 1931 г. В сентябре этого года по путевке Центрального Комитета партии я был направлен на Кузнецкий комбинат.

Сначала работал калибровщиком, а в 1932 году был назначен начальником вальцетокарной мастерской; в этой должности был до 20 марта 1960 года, т.е. до ухода на пенсию.

В истории рельсо-балочного цеха, как и вообще комбината, одним из наиболее трудных периодов был период войны. Как только началась война, коллективу цеха сразу же пришлось перестра-

иваться на военные профили. Стали катать квадраты и круги. Потребовалось переоборудование отдельных участков и узлов.

Так, для прокатки круга 200 необходимо было переоборудовать пилы. Группа инженеров цеха под руководством начальника цеха Монида, его заместителя Боровкова, электрика Беликова проделала эту работу. Это дало возможность производить резку кругов и квадратов.

Для производства квадратов необходимо было кантовательное устройство. До его создания кантовали 4 человека вручную. Инженер И.Г.Бухвостов предложил конструкцию колец, которая оказалась очень удачной, и вопрос с механизацией кантовки квадратов был решен.

Оборонной промышленности был необходим бронелист для производства танков Т-34 и др. Специального стана, на котором можно было бы катать такой лист, на заводе не было. Поэтому для прокатки бронелиста был приспособлен стан "900" рельсобалочного цеха. Прокатка этого листа осваивалась с большими трудностями, но все-таки была освоена. Начальник цеха Монид за успешное освоение прокатки этого профиля был удостоен ~~в~~ звания лауреата Сталинской премии.

Производство оборонных заказов потребовало дополнительных сооружений. Так, в рельсобалочном цехе появились короба, специальные ямы для окончания технологического процесса производства некоторых профилей.

В период войны, в связи с оккупацией немецкими войсками промышленного Юга, в стране осталось всего две вальцетокарных мастерских у нас и на Магнитогорском комбинате. Мы изготовляли валки для 20 заводов страны - "Амурстали", Гурьевского, Уральских и др. заводов.

Вальцетокарной мастерской приходилось браться за такую работу, с которой ее коллектив раньше не сталкивался. Так, надо было изготовить шпиндели для блюминга, заготовки были привезены с Уралмашзавода, и вальцетокарная мастерская, никогда не делавшая точных механических деталей, изготовила шпиндели.

Валки для бляминга и стана "900" раньше получали с Урал-машзавода. В связи с перегрузкой этого завода стали осваивать производство таких валков у себя. Болванки получали с завода "Баррикады" из Сталинграда; все делали сами.

Коллектив рельсобалочного цеха в военные годы делал большие отчисления в фонд обороны. Отчисляли по месячному заработку. Проводили сбор вещей для партизан - валенки, шапки, полушубки, фуфайки, брюки. Для белорусских партизан в мастерской делали ножи, кинжалы в большом количестве.

Во время создания Сибирской добровольческой дивизии от работников цеха поступило много заявлений о вступлении в эту дивизию. Из вальцетокарной мастерской добровольцем ушел на фронт мастер Будес. Он был ранен, теперь работает на "Азовстали".

После войны, в связи с широким размахом работ по восстановлению и развитию народного хозяйства, стране понадобились трамвайные рельсы. По рекомендации академика Бардина правительство дало указание освоить их производство на Кузнецком комбинате над этим пришлось много поработать. Подробно эта работа освещена в статье, опубликованной в заводской газете "Металлург" (№ 35 от 26 августа 1945 года).

Прокатка трамвайных рельсов была освоена, но и до настоящего времени ее приходится совершенствовать. Большую роль в облегчении прокатки сыграла отделочная трамвайная клеть, сконструированная и изготовленная на нашем комбинате для стана 750.

По затронутым в этих воспоминаниях вопросам были помещены статьи в газетах "Металлург" (№127 от 25 октября 1958 года) и "Кузнецкий рабочий" (№147 от 27 июля 1957 года).

Воспоминания Н.В.Волкова записал 6.4.1961г.  
член рабочей группы по созданию книги "История  
КМК" Ю.А.Иванов.