

1898

125 лет
ТРУДОВОЙ ДОБЛЕСТИ

2023



Поздравляю легендарное предприятие с 125-летием! История вдохновляет двигаться вперед, не останавливаясь перед трудностями. Желаю трудовых успехов коллективу в достижении поставленных задач по возрождению производства и выходу на проектную мощность на благо нашей Великой Родины. Большому кораблю — большое плавание!

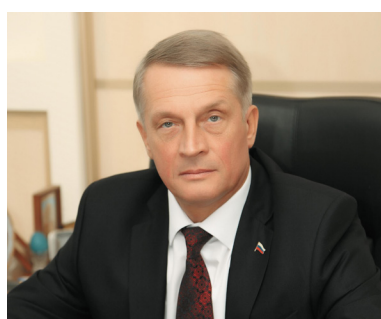
Генеральный директор АО «КрЭВРЗ» Р. В. Буртовой

Можно долго говорить о богатой истории и достижениях Красноярского электровагоноремонтного завода, но всё это было бы невозможно без слаженного трудового коллектива, который работает на этом уникальном для нашего района, города, края и государства предприятии.

Выражаю коллективу Красноярского ЭВРЗ благодарность за ответственный и непростой труд и от всей души желаю вам, дорогие заводчане, крепкого здоровья, сохранения производственных традиций, осуществления всех намеченных планов и большой удачи в делах профессиональных и личных!

2023 год объявлен в Железнодорожном районе Годом добрососедства. Убеждён, что вместе с нашими коллегами с электровагоноремонтного завода ещё в течение этого года мы реализуем массу интересных совместных проектов!

Руководитель администрации Железнодорожного района Ю. Г. Савчук



Уважаемые работники, ветераны, коллеги! От имени Дорожной профсоюзной организации и от себя лично поздравляю весь коллектив с прекрасным юбилеем! За более чем вековую историю Красноярский ЭВРЗ внес огромный вклад в развитие отрасли и города. Вы прошли множество трудностей, но не сдались! Несмотря на все существующие сложности, завод работает, у него появляются объёмы, сохранены льготы и гарантии для

работников, а это — основополагающий пункт в работе любого предприятия. Вы по праву можете гордиться яркими страницами биографии завода, именами тех, кто стоял у истоков его создания, и тех, кто поддерживает его авторитет и востребованность сегодня.

Пусть эта значимая дата станет ещё одним шагом вперед на пути освоения новых горизонтов, улучшения благосостояния, увеличения прибыли, исполнения всех задуманных планов и проектов. Процветания вашему коллективу и уверенности в завтрашнем дне!

С уважением,

председатель Дорпрофжел на Красноярской железной дороге С. С. Штронда

С 13 по 16 июня ЭВРЗ посетили с рабочими вопросами представители Улан-Баторской железной дороги и передали коллективу нашего предприятия поздравление с юбилеем. За свою 125-летнюю историю ваше предприятие прошло через многие трудности и выстояло в нелегкие времена. И сегодня у вашего завода есть все шансы возродиться и вернуть свою былую производственную мощь. Примите наши искренние пожелания успеха в реализации ваших проектов и планов. Надеемся на наше дальнейшее многолетнее сотрудничество во имя мира и добрососедства!

Коллектив АО «УБЖД»



Ариунаа Пэрэнлэйсамбуу, Е. А. Чупров, Баттулга Бямбажав.

БЛАГОДАРИМ ЗА ТРУД

Профессиональным мастерством и ответственным отношением к труду право продолжить галерею передовиков получили 18 работников завода. Их фотографии будут размещены на Доске почёта предприятия.

ЭЛЕКТРОМАШИННЫЙ ЦЕХ	
Шишпор Юрий Александрович	электрослесарь по ремонту электрических машин
Ягубичева Наталья Анатольевна	обмотчик элементов электрических машин
Кудрин Александр Геннадьевич	бандажировщик
Сачек Светлана Викторовна	водитель электротележки
Далюк Александр Иванович	электрослесарь по ремонту электрических машин
Камленок Александр Александрович	обмотчик элементов электрических машин
КУЗНЕЧНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЦЕХ	
Котельникова Татьяна Васильевна	экономист по труду I категории
Соколов Сергей Дмитриевич	механик цеха
Семаев Александр Павлович	шлифовщик, занятый на шлифовке металлических изделий и инструмента абразивными кругами сухим способом
КОЛЕСНО-ТЕЛЕЖЕЧНЫЙ ЦЕХ	
Михайлик Сергей Николаевич	механик I категории
Тархтеев Владлен Анатольевич	начальник технологического сектора
Белова Жанна Юрьевна	прессовщик-вулканизаторщик
ТРАНСПОРТНЫЙ ЦЕХ	
Петров Александр Николаевич	машинист фронтального погрузчика
ЭНЕРГОСИЛОВОЙ ЦЕХ	
Елистратова Евгения Николаевна	машинист топливоподачи
РЕМОНТНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЦЕХ	
Арасланов Владимир Сидорович	плотник
ОТДЕЛ ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ	
Полин Олег Анатольевич	начальник испытательной станции
СЛУЖБА КАЧЕСТВА	
Ванюрина Елена Викторовна	заведующий лабораторией (заводской)
ЭНЕРГОМЕХАНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ	
Травкина Татьяна Михайловна	инженер I категории

КРАСНОЯРСКИЕ ГЛАВНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАСТЕРСКИЕ БЫЛИ СДАНЫ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ 24 ИЮНЯ 1898 ГОДА. НАЧАЛАСЬ ИСТОРИЯ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ, В КОТОРОЙ, КАК В ЗЕРКАЛЕ, ОТРАЖАЕТСЯ СУДЬБА СТРАНЫ...

Строительство железнодорожных мастерских в Красноярске было начато в первой половине 1896 года и шло очень медленно. В это время на правом берегу реки, на станции Енисей, действовали временные мастерские. Пожаром 10 марта 1898 года они были уничтожены. Главные мастерские в скором порядке были введены в эксплуатацию с большими недоделками.

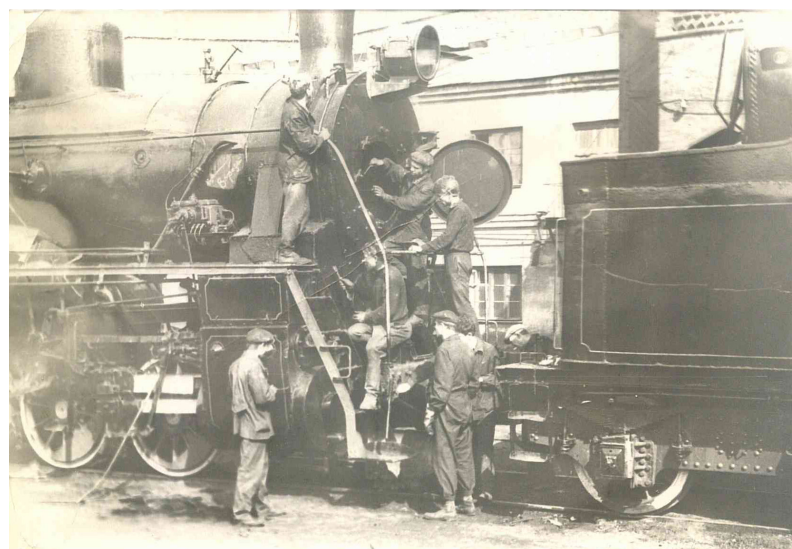
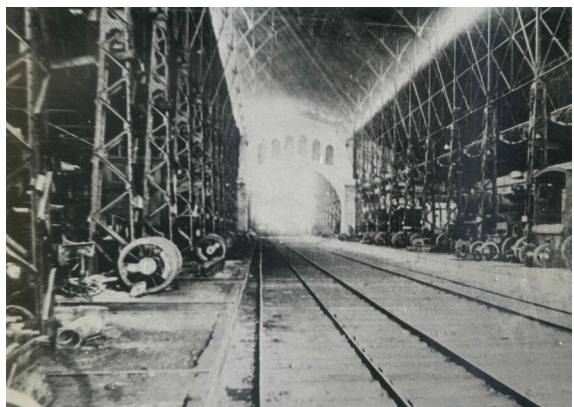
Дальнейшее строительство затянулось до 1916 года.

Сначала главные железнодорожные мастерские числились номенклатурой Томской железной дороги. На начало 20 века здесь работало 1200 человек. В восьми цехах ремонтировались паровозы, деревянные пассажирские и грузовые вагоны, поставлялись чугунолитей для нужд Енисейской губернии. Железнодорожные

мастерские были самым крупным предприятием не только города Красноярска, но и всей Енисейской губернии. Первым начальником Красноярских главных железнодорожных мастерских был Владислав Евгеньевич Клочковский. Он был музыкантом, и по его инициативе был построен клуб, получивший позднее имя Карла Либкнехта и ласково называемый заводчанами «карлушей».

Что из себя представлял механический цех в 20–30-е годы. Через весь цех тянулись трансмиссия от нее к станкам подвешивались ременные передачи. Если смотришь со стороны, казалось, что станки подвешены на ремнях. Трансмиссия передавала напряжение от общего мотора, который приводился в движение электроэнергией от ТЭЦ. Была специальная профессия в цехе (шорник/монтер). Шум стоял страшный. Часто ремни пробуксовывали, чтобы этого не было, надо намазать канифолью ремень. Но все работы, в основном, велись вручную.

(из воспоминаний Н.М.Баева)



Во время первой русской буржуазно-демократической революции 1905–1906 годов мастерские стали центром революционных событий в Красноярске. 28 декабря 1905 года в паровозосборочном цехе состоялся митинг, на котором рабочие совместно с солдатами 2-го железнодорожного батальона приняли решение оказать сопротивление правительственным войскам. К 18 часам цех был окружен войсками и отрезан от сообщения с городом. Началась знаменитая 7-дневная осада 800 рабочих

и солдат, забаррикадировавшихся в паровозосборочном цехе (ныне ЭМЦ). Из Москвы генерал-губернатор получил приказ: «Не вступая с изменниками ни в какие переговоры, истребить их силой оружия». 1 января 1906 года началось наступление правительственных войск. Утром 3 января осажденные прекратили сопротивление и были препровождены в тюрьму. Эти события вошли в историю под названием «Красноярская республика». Несмотря на поражение, часть требований восставших была удовлетворена.

Гражданская война нанесла мастерским большой урон. За период власти Временного Сибирского правительства Колчака было вывезено дорогостоящее оборудование: сверлильные, токарные, строгальные, фрезерные станки, чугун,

сталь, отправлены на восток десятки паровозов и сотни вагонов. Во время боевых действий разрушены подъездные пути, опрокинуты вагоны... Не было топлива. И тогда родился новый почин — коммунистический субботник. Рабочие, не ожидая денежного вознаграждения, выходили на расчистку территории, ремонт оборудования и подвижного состава.

В годы гражданской войны, во времена разрухи и кризиса, в мастерских не прерывался ремонт паровозов и вагонов.

В 1932 году мастерские получили статус предприятия союзного значения, став Красноярским паровозовагоноремонтным заводом. В 30-е годы прошлого столетия на предприятии велось большое строительство: новые цеха, котельная, заводоуправление,



расширялась производственная номенклатура. Вплоть до Великой Отечественной войны Красноярский ПВРЗ оставался самым крупным предприятием города. В это время здесь трудилось около 3000 человек. В годы сталинских репрессий 1937–1938 годов было арестовано 4 директора, 121 работник, среди которых немало специалистов и руководителей.

Вакантные места, в том числе руководящие должности, заняли неподготовленные люди, что отрицательно сказалось на деятельности завода.

В первые месяцы Великой Отечественной войны ушли на фронт 280 токарей, 383 слесаря и много других квалифицированных рабочих, их места заняли пенсионеры, женщины и подростки. С июля 1941 года ПВРЗ



«Если давалось задание согнуть лобовой лист, рабочие тащили его на себе во двор мастерских (вес 320 кг), затем подносили сажени две дров, раскладывали огромный костер и бросали в него лист. Когда весь лист добела накалялся, рабочие крючками тащили его в цех на плиту и били по нему пудовыми кувалдами. Все на них горело: волосы, одежда, обувь. В вагонном цехе даже тележки с одного пути на другой рабочие переносили на руках»

(из воспоминаний Г. Т. Просвирнина)

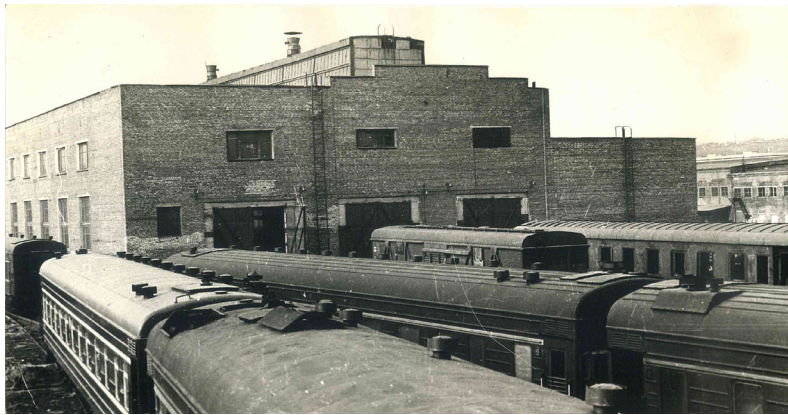
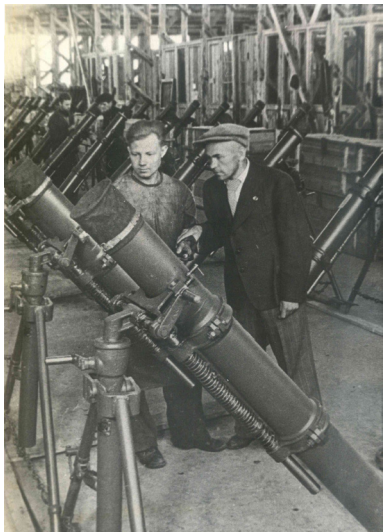


Н.Г. Попов

Николай Герасимович Попов – один из немногих, кто полвека проработал на заводе. В далекое военное время, в возрасте до 30 лет, когда у большинства молодых идет становление, он уже заявил о себе, как о личности.

Едва ли за столетнюю историю был на заводе еще хоть один человек с таким творческим потенциалом. Инженер не по образованию, а от Бога. Дважды он начинал учебу в вузе, да так и не пришлось закончить. Война, болезнь, семья, работа... Успешная работа на оборонную продукцию, конвейерная линия в «литейке», механизация электромашиного цеха, организация поточной линии по обработке осей. Один пример. В механическом цехе им был спроектирован и внедрен агрегатный станок, позволяющий обрабатывать все виды осей, в то время, как предлагаемый станкостроителями стоил в 4 раза дороже и позволял вести обработку одного типа осей. Многие технические решения, предложенные Н.Г. Поповым, по праву могли быть признаны изобретениями.

(из воспоминаний Л.Н.Соболева)



стал выполнять специальные задания фронта. Кроме ремонта паровозов и вагонов завод должен был выпускать поезда особого назначения: дорожно-ремонтные, танкоремонтные, санитарные, банно-прачечные. Одновременно предстояло освоить производство бронепоездов, минометов, боеприпасов. Перевод производства на выпуск оборонной продукции требовал почти коренной реконструкции технологического процесса и новой, более высокой производительности труда.

К осени 1941 года на наш завод были эвакуированы родственные предприятия из Полтавы, Воронежа, Изюма.

За особые заслуги и ударную работу в годы Великой Отечественной войны в 1945 году Красноярский ПВРЗ был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а переходящее Знамя Госкомитета Обороны было передано заводу на вечное хранение, так как в течение 11 месяцев завод занимал первое место в соцсоревновании. За особые заслуги перед Родиной более 600 заводчан были награждены орденами и медалями.

В 1949 году ПВРЗ вновь приступил к ремонту пассажирских вагонов, медленно наращивая темпы «мирного» производства в условиях, когда эвакуированные заводы отпраздновали «по домам», собственное же оборудование в значительной

части было передано в помощь предприятиям освобожденных территорий. Только в 1952 году впервые после войны удалось выполнить план по выпуску продукции.

Начиная с конца 60-х годов, на заводе в течение 10 лет проводилась большая реконструкция, велось обширное строительство, внедрялась новая техника, расширялись виды ремонта.

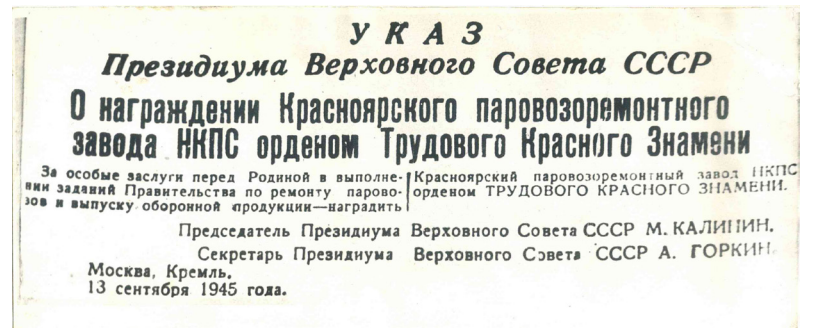
В 70-е годы закончилась «паровозная эпоха» предприятия. 30 декабря 1971 года ушел из ремонта последний паровоз. Приказом МПС СССР от 29 апреля 1971 года завод получил название «Красноярский электровагоноремонтный», стал ремонтировать электропоезда переменного тока, цельнометаллические пассажирские вагоны, тяговые двигатели и колесные пары. Завод обеспечивал сеть железных дорог полностью восстановленными и готовыми к полной эксплуатации электросекциями пригородного сообщения и пассажирскими вагонами.

Красноярский ЭВРЗ стал лидером в отрасли по ремонту электропоездов переменного тока. Осуществлялся на заводе и капитальный ремонт подвижного состава с продлением срока службы до 15 лет. Заводская тепловая электростанция работала не только для нужд

предприятия, но и давала тепло и горячую воду прилегающему к заводу жилому массиву. Четыре раза: в 1998, 2001, 2002 и 2003 годах коллективу Красноярского ЭВРЗ присуждались Почетные дипломы МПС РФ и ЦК Российского профсоюза железнодорожников и транспортников с вручением знаков «Победителю в отраслевом соревновании среди коллективов предприятий и организаций железнодорожного транспорта».

В связи с реформированием МПС РФ с 1 октября 2003 года Красноярский ЭВРЗ вошел в состав ОАО «Российские железные дороги» в качестве филиала. Переход завода из государственного предприятия в филиал ОАО «РЖД» был непростым. Формировались новые отношения и взаимосвязи как между филиалом и компанией в целом, так и между филиалами внутри акционерного общества.

Завод продолжал выпускать из ремонта электропоезда,



Всю войну стоял на сборке минометов. Тут же делали снаряды. Чертежи пришли из Москвы. В цехе было радио. Слушали всю войну свожки Информбиро. Об окончании войны услышали по радио.

(из воспоминаний Н.А.Кузнецова)



вагоны, тяговые двигатели, колесные пары. План выполнялся неукоснительно. Ставка делалась на капитальный ремонт подвижного состава. Был освоен новый вид продукции — концептуальные поезда. В 2007 сдан в эксплуатацию подвижной консультативно-диагностический центр «Доктор Войно-Ясенецкий (Святитель Лука)», в 2009 году — вагон-храм, в 2013 году — специальная подвижная единица (мотриса) для Красноярской железной дороги.

Для решения проблем филиалов на базе нашего завода прошло три Всероссийских съезда ремонтников, в которых приняли участие руководители дирекции АО «Вагонремаш», директора одиннадцати заводов, представители департамента АО «РЖД» и железных дорог. На съездах вырабатывалась тактика дальнейших взаимодействий, решались проблемные вопросы. В эти годы на заводе формировалась система управления качеством, которая должна была создать принципиально новые подходы к вопросам обеспечения безопасности движения.

На предприятии продолжалось капитальное строительство. Были введены в строй административный корпус кузнечно-механического цеха,



участок обмывки вагонов, Дом рыбака в «Подпорожье».

В апреле 2007 года завод перешел на новую систему оплаты труда. 1 июля Красноярский ЭВРЗ — филиал ОАО «РЖД» — стал самостоятельным юридическим лицом — ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод». На 1 января 2008 года численность работающих на заводе составила 2995 человек.

В 2013 году Красноярский ЭВРЗ вошел в состав группы компаний «Афина-Паллада». Завод оказался в сложной ситуации снижения объемов производства, разрыва партнерских связей, сокращения коллектива.

В 2023 году на заводе произошла смена руководства и стратегии развития. Взят курс на возрождение производства и укрепление кадрового потенциала. В настоящее время заключены договоры на оказание услуг по ремонту линейного оборудования с ООО «ЛокоТех-Сервис», ООО «СТМ-Сервис», АО «Верещагинский ПРМЗ «Ремпутьмаш», АО «Свердловский ПРМЗ «Ремпутьмаш», Красноярской ДМВ-филиала ОАО «РЖД», АО «Разрез Тунгуйский», ОАО АК «Железные дороги Якутии», ОАО «В-Сибпромтранс».

Красноярский ЭВРЗ выполняет заказы для нужд железных дорог Монгольской Народной Республики и Республики Беларусь, ремонт вагонов для Министерства обороны Российской Федерации.

История продолжается...



Друзья-товарищи, сегодня замечательный день — юбилей нашего завода! Искренне всех поздравляю и желаю всем нам стабильности и процветания, успешной деятельности, трудолюбия, ответственности, внимательности, благополучия и удачи. Пусть наш завод крепко стоит на ногах, пусть работа приносит вам радость, пусть каждый из вас чувствует себя востребованным и счастливым человеком. Искренне желаю вам профессионального успеха и стабильного финансового роста. Всем мира, здоровья и блага.

Председатель профсоюза АО «КрЭВРЗ» В. В. Торпов

Уважаемые коллеги, партнеры, друзья! Рады поздравить коллектив вашего предприятия с юбилеем. Возраст поистине исторический. Пройденный путь наполнен и невероятными трудностями, и преодолениями, и напряженными буднями, и большими победами. Опыт коллектива, трудовые традиции, любовь к своему предприятию — это сила и энергия, которые ведут вас вперед.

Поздравляем коллектив завода с праздником! Желаем всем работникам и их семьям здоровья, оптимизма, трудолюбия! Благодарим за многолетнее сотрудничество.

Коллектив ООО «ЛокоТех-Сервис»

От имени работников ООО «Тепловозсервис» и от себя лично поздравляю коллектив АО «КрЭВРЗ» с 125-летием. Вы по праву можете гордиться яркими страницами истории своего предприятия. АО «КрЭВРЗ» — значимое предприятие не только Красноярского края, но и всей России. Мы убеждены, что АО «КрЭВРЗ» непременно выйдет из кризиса и внесет достойный вклад в развитие экономики нашей страны. Мы надеемся на дальнейшее плодотворное сотрудничество и желаем АО «КрЭВРЗ» и всем сотрудникам финансового благополучия и стабильности, пусть для вас всегда будут открыты новые горизонты для роста и развития.

Коллектив ООО «Тепловозсервис»

Уважаемые коллеги, дорогие друзья! Сегодня у вас замечательный праздник — 125-летний юбилей! На опыте вашего предприятия можно писать историю развития ремонтной отрасли — от тяжелого ручного труда до современных автоматизированных технологий. Сколько труда, знаний, мастерства, души вложено многими поколениями рабочих!

Поздравляем ветеранов завода, коллектив, который, несмотря на трудности момента, остается верен профессии.

Желаем сплоченности и взаимопонимания в успешном преодолении всех препятствий на пути к процветанию!

Генеральный директор АО «Дорожный центр внедрения Красноярской железной дороги» В. В. Семченко

Поздравляем АО «КрЭВРЗ» с 125-летием со дня основания! В настоящее время перед коллективом вашего предприятия стоят серьезные задачи по запуску производственных мощностей, восстановлению партнерских отношений, обеспечению финансовой устойчивости и стабильности.

Уверены, что благодаря грамотному подходу, высокой ответственности, слаженной работе всех работников завода, все эти масштабные планы будут воплощены в жизнь.

Искренне желаем вашему предприятию процветания, а каждому его сотруднику — доброго здоровья, благополучия и успехов во всех делах и начинаниях!

Коллектив ОАО «Железные дороги Якутии»

ЗАВОДСКИЕ ДИНАСТИИ

Это фундамент рабочего коллектива, основатели и хранители крепких традиций. Рабочими династиями славился наш завод с начала XX века. Вспомним некоторых из них. Куприяновы. Основателем династии был раздатчик инструмента в паровозосборочном цехе Борис Антонович. Семь представителей фамилии отработали на заводе до самой пенсии.

Девять человек семьи Шороховых-Хаблюк трудились на заводе с 1942 года, когда пришла работать на завод основательница династии Нина Викторовна. Токарем в теплосиловом цехе работал Андрей Павлович Шестаков, следом за которым пришли на завод жена, дочь и внучка.

Одной из старейших и заслуженных на заводе была династия Немцовых. Братья Николай, Василий и Евгений, дети Василия. В 30-е годы Николай стал начальником завода, был репрессирован, и дальнейшая судьба его неизвестна.

Участники революционных событий 1905 года — Варфоломей Исаев и Иона Жаров — стояли в начале славных династий.

И ныне работают в ЭСЦ внучка Варфоломея Исаева и ее муж — Елена Константиновна и Владимир Иванович Чернусовы. Два сына Жарова проработали на заводе до пенсии.

Интересна судьба династии Волковых. Основателем ее был Георгий Федорович в 1903 году. В 20-е годы пришел работать на завод его сын, который писал в воспоминаниях, как с пацанами бегал в осажденный паровозосборочный цех и носил восставшим хлеб и папиросы.

В начале династии Бурмага стоял Назар, который работал на заводе с 1929 года. Привел с собой двух братьев, двух сестер, семью своего сына.

Династию Пакишиных основали братья Василий и Владимир. Один работал в колесном цехе, другой — в гараже. На заводе работали жена и сын Василия. Отец и сын погибли на фронте.

Основателем династии Королевых был Василий Ефимович еще в начале века. С ним рядом трудились жена, два сына, дочь, внук, правнучка с мужем.

Сергей Павлович Чаевский — заслуженный человек на заводе, новатор и первопроходец, участник войны и герой труда. Много внес он в развитие завода, а рядом с ним работали жена, брат и сын.

Династия Чехловых насчитывала 12 человек. Их общий стаж работы — 109 лет!

Более 100 лет проработали на заводе представители династии Ероховец. Династия Бугаевых началась с трех сестер

и насчитывала семь человек.

Династия Карасевых началась в 1937 году с Ивана Никитича — молотобойца кузнечного цеха, позже в этом же цехе работали его жена, дети и внуки.

Сохранились свидетельства о 17 представителях династии Жидовленко-Беловых. Стаж династии — около 150 лет! Началась она еще в конце XX века и не прервалась до сих пор. Татьяна Александровна Белова и ныне работает экономистом по труду в РМЦ.

Михаил Викторович Орлов — и.о. начальника отдела снабжения — также продолжает династию, начатую его отцом Виктором Александровичем, 35 лет проработавшим на заводе. Здесь работали жена и дочь Виктора Александровича.

Назовем еще несколько фамилий заводских династий — Чертковы, Костудиновы, Борисовы, Менчик, Гончаровы, Браве, Берзон, Лапышевы, Вольф, Тухловы, Балагизовы, Полуяновы.

Названы не все фамилии.

Мы выражаем благодарность и глубокое уважение за многолетний труд и преданность предприятию всем представителям трудовых династий нашего завода.

ФАКТЫ ИСТОРИИ

6 декабря 1895 года в Красноярск прибыл первый поезд с западного направления Транссиба.

В период первой пятилетки (1928–1932 годы) мастерские выпускали из ремонта 90–100 паровозов в год, численность работников на 1 апреля 1932 года составила 5699 человек.

3 марта 1930 года начато регулярное издание газеты «Самокритика».

К концу 1942 года 71% всех выпускаемых изделий шел непосредственно на фронт.

Завод — семьям фронтовиков (отчет за 1942 год): отремонтировано 245 квартир, выдано 1400 кубометров дров и 56 тысяч рублей, на 38 тысяч рублей куплено подарков детям, 350 школьников отдыхали в пионерских лагерях, организованы круглосуточные детские ясли и садик.

В 50-х годах 95% всех работ, связанных с подъемом тяжестей, стали выполняться механизмами.

В 1964 году руководством ПВРЗ было принято решение о создании нового цеха по ремонту электродвигателей подвижного состава. Группа специалистов была направлена

в Москву на Перовский завод для изучения новых технологий.

Первой на ремонт была поставлена электросекция Красноярского локомотивного депо №№ 8701–8702. Работа продолжалась с июля по декабрь. 31 декабря 1970 года из полного ремонта вышла первая красноярская электричка. В 1971 году вышло из ремонта 33 секции, в 1972-м — 86 секций.

18 октября 1972 года створел электромашинный цех. За месяц невероятных усилий в помещении бывшего паровозосборочного цеха был воссоздан новый ЭМЦ. Все рабочие цеха работали по 12 часов, без выходных. Строители делали только пропитку, остальное — они, включая земляные работы, заливку фундаментов и т.д. Уже в начале декабря 1972 года восстановленный ЭМЦ начал давать продукцию для вагоноосборочного производства.

В 1973 году на заводской ТЭЦ произведен демонтаж уникальной, первой в городе, турбины. Она была изготовлена на Невском машиностроительном заводе с применением клепаных соединений еще в 1928 году, а установлена в 1935-м.

25 апреля 1973 года открылся музей истории завода. Он

создан по инициативе начальника завода Г. А. Манасяна. В совет музея вошли ветераны — те, кто собственно и создавал историю предприятия. Возглавила организационную деятельность начальник отдела кадров М. Ф. Осипова.

В 1974 году на завод поступил пятитонный штампочный молот (вес шабота 100 тонн). Для заливки фундамента использовался 100 кубометров бетона. Заливка производилась непрерывно с 9.00 до 24.00. Далее потребовалось установить металлоконструкцию для монтажа молота. И тогда было применено неординарное решение сделать это с помощью ... вертолета.

7 мая 1975 года открыт обелиск «Рабочим завода, погибшим в годы войны 1941–1945 годов».

13 апреля 1981 года вышла из ремонта 1500-я электросекция.

До 1984 года продолжал деятельность известный культурный центр Красноярска — клуб ЭВРЗ имени К. Либкнехта. Около 200 рабочих завода занимались искусством и спортом в кружках клуба. Много было детских студий. Возглавлял всю работу известный музыкант Я. Айзенберг.