

История Красносельского района.

Немногие знают, что Красносельский район существовал (в рамках Ленинградской области) задолго до 1973 года. В 1936 году был создан Красносельский район Ленинградской области с административным центром в Красном Селе. Район объединял земли, окружавшие город Красное Село. В декабре 1955 года территория Красносельского района вошла в состав Ломоносовского района Ленинградской области. В первые послевоенные годы Юго-западные окраины Петербурга активно восстанавливались после военной разрухи. Заново было отстроено Красное село. В связи с интенсивным жилищным строительством конца 50-х – начала 60-х гг. начали отстраиваться территории бывших дачных поселков Урицка, Сосновой Поляны, Ульянки. Ленинград рос и расширялся. Возникла необходимость в реорганизации административного деления и создания новых районов, включающих в себя территории, которые могли бы в перспективе активно застраиваться. В связи с этим было принято решение о создании нового района. Красносельский район образован в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 13 апреля 1973 года. Район расположен в юго-западной части города и имеет территорию 114 кв. км, протяженностью с севера на юг - свыше 30 км, а с запада на восток - около 15 км. Общая протяженность административной границы района составляет 97 км, в том числе по суше - 86 км, по береговой линии Финского залива - 11 км. Граница района проходит: на севере - по Финскому заливу, на востоке - по пр. Маршала Жукова (с Кировским районом) и по Лиговскому каналу (с Московским районом), на юге, юго-востоке, юго-западе - совпадает с границей города, прилегающей к Ломоносовскому району, на западе - с Ломоносовским районом Ленинградской области и с Петродворцовым районом. На момент образования в нем проживало 176 тыс. чел. В районе было 20 школ и 19 детских садов. По новому генеральному плану району предстояло кардинально измениться, став одним из самых крупных и заселенных в городе. Гидросистема района создана не только природной, но и руками человека. В систему входят река Лига (Дудергофка) с озерами искусственного происхождения, река Ивановка, Матисов канал, Петергофский коллектор и побережье Финского залива. Дудергофское озеро возникло при устройстве мукомольной мельницы, озеро Долгое – при устройстве Красносельской бумажной фабрики. Так называемая «Нижняя» бумажная фабрика своей плотиной дала начало Безымянному озеру. В 1718 – 1725 гг. для снабжения водой фонтанов Летнего сада по проекту директора Морской академии Г.Г. Скорнякова- Писарева от реки Лиговки от деревни

Горелово был прорыт канал. Канал шел до Бассейной улицы (ныне ул. Некрасова), где вода накапливалась в специальных бассейнах, а потом подавалась по трубам в специальные водовзводные башни и оттуда – в фонтаны Летнего сада. Однако наводнение 10 сентября 1777 года уничтожило фонтаны. Лиговский канал перестал снабжать водой фонтаны. Но воду продолжали брать и использовать жители южной части города. К середине XIX века канал мелеет, качество воды в нем ухудшается. Сначала городскими властями было принято решение засыпать часть до Обводного канала, а в 1965-69 гг. канал был закопан вплоть до пересечения с Краснопутиловской улицей. Вода канала была выведена в реку Красненькую. Часть канала, проходящая по Красносельскому району сегодня является как бы частью реки Дудергофки, т.к. в районе жилой застройки вода речки идет по руслу канала к реке Черной. Далее через Полежаевский парк вода впадает в коллектор. Среди форм рельефа выделяются уникальные объекты, входящие в список достопримечательных природных объектов, такие как бровка Ижорской возвышенности и Балтийско-Ладожский выступ (глинт). Необходимо сказать о людях, под руководством которых развивался район в 1970-е – начале 80-х гг. С 1973 года по 1979 районом руководил Владимир Федорович Никулин (председатель Исполкома районного совета народных депутатов). С 1979 по 1983 год должность председателя Исполкома районных депутатов занимал Анатолий Степанович Туманов. Население района Издревле территории Южного берега Финского залива были заселены финскими племенами. Первоначально вдоль берега селились представители племени водь. В XVII веке к ним присоединились переселенцы из Финляндии, составившие народность финнов-инкере. С IX-XI вв. рядом селились славяне (словене новгородские). Даже сейчас, если присмотреться к картам района и его окрестностей, можно заметить, что русские и финские названия (Старо-Паново и Койрово, Горелово и Ароппакузи) расположены вперемешку. Люди разных национальностей жили вместе спокойно и мирно. Славянские племена принесли на наши земли знания о пашенном земледелии, что позволило осваивать тяжелые, но плодородные почвы Ижорского плато, начинающегося сразу за береговым уступом. Развитие транспортной сети Еще в XIV веке территории по южному берегу Финского залива (как и весь регион Северо-запада) были ареной соперничества двух сил: Швеции и Руси. В XVII веке после долгой борьбы эти земли становятся (по Столбовскому миру) частью Швеции. Для России важной задачей оказывается возвращение захваченных территорий, а для Швеции – освоение присоединенных земель. Территории, входящие ныне в состав Красносельского района в XVII веке становятся частью баронства

Дудергофского. Земли принадлежали Барону Юхану Шютте. В Дудергофе появилась небольшая усадьба, а на территории Красного села – лютеранская церковь. Попытки "перекрестить" местное православное население приводят к бегству русских и православных финно-угорских жителей на территорию России. Земли баронства опустели и были заселены по приказу шведских феодалов финскими крестьянами (впоследствии – финны- инкере). Еще в период шведского владычества начинает складываться транспортная сеть, прослеживаемая в планировке района по сей день. Две важные магистрали (тогда – небольшие, но проторенные дороги) становятся основой для расселения жителей – это Нарвская дорога (ныне Таллинское шоссе) и Приморская дорога (ныне Петергофское шоссе). В 1701 году начинается Северная война, основной задачей в которой для России было не только получение выхода к морю, но и возвращение исконных территорий по берегам Финского залива. На южном берегу Финского залива во время Северной войны шли боевые действия, память о которых хранит полуразрушенный шведский деревоземляной шанец на окраине Красного села. К 1709 году непосредственная опасность нападения шведов на Петербург отступила. Город становится столицей, в Петербург переезжает двор. Встал вопрос о строительстве загородных резиденций для императора и его приближенных. Взгляд Петра I обратился на Южное побережье залива: здесь проходил береговой уступ, на котором можно было разместить загородные резиденции. Южный берег стал таким образом не только дачным местом для придворных и императора, но и парадным въездом, парадными воротами в молодую столицу. Конечно, как и большинство важных начинаний в Петербурге и России в целом, Петергофская дорога связана с деятельностью и личностью Петра I. В 1703 – 1704 годах, после основания Петербурга возникла необходимость защитить крепость и молодой город с моря. Для этого у острова Котлин в Финском заливе строится крепость Кроншлот. Император наблюдает за постройкой крепости и вынужден часто ездить морем, а в бурную и ненастную погоду – половину дорогу сушей. Так и появляются первые путевые дворцы – Петров двор (Петергоф), и, чуть позднее – дом в Стрелиной мызе (мызой называли в то время небольшое земельное владение). В 1711 г. создается по указу императора была создана комиссия под руководством князя Ю.Ф. Шаховского. Она раздала придворным участки земли 1000x100 сажень вдоль дороги – от Екатерингофа до Ораниенбаума. Участки располагались прямо по береговому уступу, что позволяло разместить дворцы на возвышенности. Дворцы должны были быть прекрасно видны с моря и еще за пол дня пути предупреждать путешественника о том, что он приближается к одной из

прекраснейших столиц мира. Однако многие участки после раздачи оставались незастроенными по тридцать – сорок лет, на некоторых строились достаточно невзрачные домики. И лишь во второй половине XVIII века дорога как ожерелье засверкала вереницей блестящих жемчужин дворцово-паркового зодчества. Из самых известных дворцово-парковых ансамблей на Петергофской дороге, которые находятся сейчас или находились на территории, занимаемой в наши дни Красносельским районом, можно упомянуть Лигово и Новознаменку. Усадьба Лигово находилась на территории современного Полежаевского парка. Там, благодаря перекрытию плотиной реки Дудергофки, появилась возможность построить мельницу (ее фундаменты видны и по сей день), а также сформировать интересный парковый ландшафт из цепочки прудов. В Южно-приморском парке сохранилось две усадьбы. Сильно перестроена дача Петра Григорьевича Демидова. Сейчас очень трудно узнать в небольшом жилом доме роскошную усадьбу XVIII – XIX веков. Впрочем, трехчастное членение с возвышающейся на один этаж центральной частью выдает богатое прошлое. Также в переплетении дорожек и аллей можно угадать очертания старого парка при усадьбе. Следующей за Демидовской дачей идет Новознаменка – одна из самых знаменитых усадеб Петергофской дороги. В петровское время здесь располагалось целых пять усадеб. Михаил Илларионович Воронцов начал собирать эти небольшие владения под одну руку. Продолжили эту работу Нарышкины. И в эпоху наивысшего расцвета Петергофской дороги Новознаменка блистала архитектурой и роскошными парками. Тот дворец, который мы видим сейчас – работы Джакомо Трезини – был построен для Воронцовых в пятидесятых годах XVIII в. Особое место в истории района занимает город Красное Село. Его история отличается от истории дачных мест, на территории которых располагается остальная часть района. Земли вокруг Пулковских и Дудергофских высот достались будущей императрице Екатерине I. Здесь был построен деревянный дворец, который, правда, вскоре сгорел. В ту же пору появилась и деревянная церковь Святой Екатерины. Но к 1730-м годам она обветшала, и вместо нее возвели каменную Троицкую. В XIX веке она сильно пострадала от пожара. В 1854 году ее восстановили по плану архитектора Резанова. После смерти Екатерины Дудергофские земли перешли к дочери Петра, Елизавете. При ней был отстроен охотничий домик. Именно тогда территория получила знакомое нам название "Дворцовое село Красное". Историческое прошлое Красного Села тесно связано с русской армией. Еще в петровские времена Красное Село стало местом для летних лагерных сборов и военных учений. Летние маневры были возрождены в царствование Екатерины II в 1765 году. В них принимали участие свыше 30

тысяч солдат и офицеров, здесь впервые отличился А.В.Суворов. Именно лагерные сборы - Красносельские маневры во многом определили необычную судьбу Красного Села. Наибольшей известности Красное Село достигло в период с 1823 по 1914 гг., когда маневры стали регулярными и грандиозными, привлекая к себе внимание всего мира. Здесь бывали главы многих государств, выдающиеся военачальники, деятели науки. Красное Село становится своеобразной лабораторией военного искусства, полигоном для испытания военной техники: в течение семи лет К.А. Шильдер занимался проблемой использования электричества в качестве воспламенителя пороховых зарядов, разрабатывал способы боевого использования ракет; А.Ф.Можайский осуществил сборку своего первого самолета и здесь же провел его испытание. Первый поезд по землям современного Красносельского района прошел 21 июля 1857 года. В этот день начала работать Балтийская железная дорога, проложенная между Петербургом и Петергофом. Вблизи станций было построено много красивых дач. Прежние, едва проходимые дороги, заменялись другими, более широкими и удобными. Поезда ходили быстро и чётко по графику. Так, путь от Балтийского вокзала до станции Лигово поезда преодолевали за 15-17 минут. Если в начале освоения дороги поезда ходили только два раза в сутки, то в дальнейшем они стали ходить значительно чаще. Экономическое развитие района в 70-е – 80-е гг. XX в. Экономическое развитие созданного Красносельского района в 70-е – 80-е гг. XX в. шло в трех основных направлениях: развитие предприятий, ранее находившихся на территориях, вошедших в состав района, создание новых предприятий и перенос из других районов предприятий и организаций. Красногородский экспериментальный бумажный комбинат – одно из старейших предприятий России (основано было в 1709 г. По приказу Петра I). Красногородская бумажная фабрика (Красногородка) стала в 70-е гг. экспериментальной базой целлюлозно-бумажной промышленности. Эта большая производственная лаборатория осваивала новые виды продукции, разработанные ВНИИ Бумаги. Новые виды бумаги, освоенные на Красногородке, применялись в авиапромышленности, судостроении, радиотехнике, электронике, во многих других отраслях, в сельском хозяйстве. Производилась электрохимическая, электростатическая, терморезактивная бумага, бумага для хроматографических методов анализа, теплочувствительная, диаграммная, армированная, полупроводящая, щелочестойкая, абажурная, фотокалька, чертежная, авиационная, фильтровальная, оберточная, типографская и пр. Общеизвестно, что первые снимки обратной стороны Луны были сделаны на электрохимической бумаге, изготовленной Красногородской бумажной фабрике. Также здесь

производилась бумага для масляных и воздушных фильтров тракторов «Кировец». Производилась бумага для записи диаграмм, которая велась металлической иглой. Эта бумага применялась для записи результатов хроматографического анализа применяемого в медицине. Также выпускалась бумага с полиэтиленовым и ПВХ покрытием. Красногорский завод и его работники неоднократно награждались правительственными наградами. Неподалеку от бумажной фабрики был построен Красносельский завод пластмассовых изделий. На заводе выпускались предметы из полиэтилена, полистирола. Выпускались игрушки, спортивный инвентарь, репродукторы, хозяйственно-бытовые приборы. Мостоотряд №19 являлся в 70-х – 80-х гг. одним из крупнейших предприятий Красносельского района. История становления и развития "Мостоотряд №19" началась в первые месяцы Великой Отечественной войны. Первого ноября 1941 года на железнодорожной станции Кемь Карельского фронта по приказу Наркомата путей сообщения был сформирован специальный военно-восстановительный поезд №60, главной задачей которого являлось оперативное восстановление мостов и транспортных сооружений, эвакуация на восток и снабжение армии. Недалеко от моста через р. Кемь в железнодорожном тупике стояли два пассажирских вагона для личного состава, товарные вагоны, платформы с техникой, конструкциями и деталями мостов. Коллектив Мостопоезда № 60 состоял из 132 рабочих и служащих, находившихся на положении военнослужащих. Первым начальником будущего мостостроительного отряда руководил Я.М. Королев. За годы войны коллективом мостопоезда были восстановлены многие транспортные объекты Кировской железной дороги, построена переправа в Архангельске, причалы в Мурманске. За год до окончания войны, после перехода Мостопоезда в ведение УВВР-2 Ленинградского фронта, он получил новое название - Мостопоезд № 460. Победа застала мостовиков на восстановлении железнодорожных мостов через реки Свирь и Шуя. С 1946 года Мостопоезд №460 вошел в состав Мостостроительного треста №6. В послевоенные годы он занимался капитальным восстановлением и строительством объектов на Октябрьской железной дороге. В ноябре 1949 г. Мостопоезд "сошел с колес" и обосновался в г. Калинин, где восстанавливал мосты через реки Тверца и Волга. А в 1958 году перебазировался на постоянное место дислокации в г. Красное Село Ленинградской области. 1 января 1968 г. в связи с возросшим объемом работ на базе Мостопоезда № 460 был организован Мостоотряд №19, ставший структурным подразделением треста "Мостострой №6". К концу 60-х годов фронтальной Мостоотряд превратился в крупную организацию системы транспортного строительства. Мостоотряд №19 строил

мосты, путепроводы и другие искусственные сооружения в Ленинграде, Ленинградской, Архангельской, Тюменской, Тверской, Ярославской, Московской областях, в Коми АССР. В его состав входило одиннадцать производственных участков: Ленинградский, Тверской, Вышневолоцкий, Калязинский, Торжокский, Ржевский, Нелидовский, Весьегонский, Усинский, Усогорский, Новоуренгойский, а также прорабский участок в г. Ухте. Производственные успехи во многом были связаны с внедрением бригадного, а затем - в 1976 году - коллективного подряда. Предприятие явилось инициатором работы по этому методу в мостостроении. Это позволило создать стабильные коллективы участков и подрядных бригад, активизировать человеческий фактор. В коллективе выросла трудовая и техническая дисциплина, повысилась активность, инициатива работников, возросла роль материального стимула. Мостоотряд №19 одним из первых в системе Минтранстроя освоил технологии сооружения фундаментов опор на буронабивных столбах с использованием буровых машин и внедрил высокоэффективные конструкции безростверковых опор. Одним из крупных предприятий района был Ленинградский Электромеханический завод. История завода начинается 22 марта 1930 года, когда постановлением ВСНХ СССР Лиговский опытный завод по приготовлению сероуглерода переименовывается в «1-й Государственный завод пишущих машинок». До 1941 года завод выпускал пишущие машинки типа «Ленинград». В годы Великой Отечественной Войны производство, буквально за одну неделю июля, было эвакуировано в Уфу, а сам завод, оказавшийся на линии фронта, был практически полностью разрушен. Но уже с 1944 года начинается поэтапное восстановление завода. В 1945 году завод ввел в эксплуатацию литейный цех. В первые же послевоенные годы определился и новый профиль завода: здесь ремонтировали строительные машины, грейдеры, бетономешалки, передвижные электростанции и другие механизмы. В 1953 году приказом Министерства Электростанций СССР заводу присвоено имя «Ленинградский электромеханический завод» и в 1954 году организовано массовое производство однофазных счетчиков типа СО-1, а затем СО-2. Одновременно с увеличением объема производства завод осваивал новые, более совершенные приборы, не уступающие по своим техническим и эксплуатационным характеристикам лучшим мировым образцам. Это были электрические счетчики переменного и постоянного тока, созданные на базе электроники. В начале 1963 года завод получил задание освоить и приступить к серийному выпуску первых в стране малых управляющих вычислительных машин УМ1-НХ (управляющая малая вычислительная машина для народного хозяйства) прототип современного ЭВМ. Для этого в

самые сжатые сроки было разработано более 350 технологических процессов, спроектирована и изготовлена необходимая оснастка. Спустя всего год на ЛЭМЗ начался серийный выпуск машин УМ1-НХ. В 1970 году на ЛЭМЗе создается Центральное Конструкторское Бюро Систем Числового Программного Управления. Одной из первых разработок бюро стало электронное устройство для управления токарными станками «Контур 2ПТ-71». В 1973 году завод выпускает первые промышленные серии устройств с числовым программным управлением для фрезерных, токарных и других металлорежущих станков. Из маленького завода на берегу Финского залива ЛЭМЗ вырос в крупнейшее промышленное предприятие по производству электронной техники. В 80-е годы на базе Центрального Конструкторского Бюро Систем Числового Программного Управления создается «Всесоюзный научно-исследовательский институт систем числового программного управления». На территорию Красносельского района в 70-е годы был переведен Санкт-Петербургский НИИ вакцин и сывороток - старейшее научно-производственное учреждение нашей страны, становление которого началось основанием в 1886 году в Петербурге Пастеровской станции, где готовили и применяли вакцину против бешенства. Основные сотрудники станции перешли во вновь созданный в 1890 году Императорский институт экспериментальной медицины (ИЭМ), в лабораториях которого создавались вакцины, антитоксичные сыворотки, туберкулин и другие иммунопрепараты. В 1916 году производство вакцин и сывороток было сосредоточено в самостоятельном отделе, ставшим после Октябрьской революции одним из организаторов борьбы с заразными болезнями в Петербурге, Красной Армии и республике в целом. В 1938 году сывороточно-вакцинный отдел ИЭМ был реорганизован в Ленинградский НИИ вакцин и сывороток Министерства здравоохранения СССР. В годы Великой Отечественной войны и 900-дневной блокады Ленинграда Институт не прекращал работу, удовлетворяя спрос на иммунопрепараты не только Ленинграда, Ленинградского фронта, Балтийского флота, но и отправлял их за пределы вражеского кольца для нужд Красной Армии и областей Северо-Запада. В послевоенные годы был осуществлён перевод производства иммунопрепаратов на новый технологический уровень, предприятие было оснащено новой техникой. В 1970-76 гг. в Красносельском районе был построен специальный научнопроизводственный комплекс, куда и был перебазирован Институт. На участке площадью более 15 га разместились научные лаборатории, производственные и вспомогательные подразделения. Научные исследования, проводимые на новой базе, позволили организовать производство принципиально новых высокоэффективных препаратов:

инактивированной гриппозной вакцины, интерферона, коллализина, препаратов для иммуноферментного анализа и других. В числе переведенных на территорию района был и созданный на базе одной из лабораторий Кировского завода ВНИИТрансмаш. 4 июня 1949 года был основан институт ВНИИ 100. В 1966 году институт получает название ВНИИТрансмаш. С самого начала институт занимался проектированием боевой техники. Строительство здания института на территории, вошедшей впоследствии в Красносельский район (пос. Горелово), началось в 1961 году. Были возведены инженерные, испытательные и производственные корпуса. С 1962 г. ВНИИ полностью разместился в поселке Горелово. Проектировались танки Т-64, Т64А, Т-72 и др. В 60-е гг. помимо проектирования военной техники сотрудники института стали участвовать в разработке космической техники. В частности специалисты института проектировали шасси знаменитого Лунохода. Одновременно со строительством корпусов института возводились и жилые дома. В 1971 году по Красносельскому шоссе были введены в эксплуатацию два пятиэтажных дома на 100 и 108 квартир. В 70-е годы институт занимается разработкой новых технологий по увеличению живучести танков. В частности была разработана и принята на серийное производство башня танка Т-64А из комбинированной брони с керамическим наполнителем. В 1974 г. Начаты были работы по повышению пожаростойкости танков, БМП, колесных бронированных машин и САУ при воздействии напалмов. Однако занимался НИИ и мирными разработками: в 1975 г. были изготовлены опытные образцы прицепного капустоуборочного агрегата. Также был разработан льдоскалывающий аппарат, как навесное оборудование для машин коммунальных служб. В 1976 г. изготовлен макет гусеничной машины с реактивными ускорителями, начаты работы по созданию системы автоматизированного проектирования. В 1981 г. создан прибор для определения физико-механических свойств грунта Венеры. Создано бесклиренсное шасси марсохода с коническими колесами и механизмом шагания. Впоследствии создан автоматический подвижной аппарат с прыгающим движителем для исследования поверхности Фобоса. В 1986 г. создан роботизированный комплекс «Клин» в составе машины управления и машины-робота для ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Создан специализированный транспортный робот с дистанционным управлением для расчистки завалов радиоактивных материалов. Институт оказал эффективную помощь специалистами при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. В начале 80-х разработан и принят на вооружение комплекс ТШУ-1 («Штора-1») индивидуальной защиты танков от поражения управляемым и высокоточным

оружием. Также был переведен на территорию района (в Горелово, на ул. Заречную) ВНИТИ – Всесоюзный научно-исследовательский технологический институт. Институт был создан также для нужд оборонного комплекса и развития транспортного машиностроения. Первоначально (с 1947 г.) это был Ленинградский филиал Государственного проектно-технологического института «Оргтрансаш». В 1962 году Опытно-экспериментальное производство начало создаваться на территориях, впоследствии вошедших в Красносельского района. Были построены производственные корпуса, административное здание, склады, и в 1967 году институт почти полностью переехал в Горелово. К 1986 году завершилось строительство еще одной очереди опытно-экспериментального производства. Институт активно участвовал в разработке высокотехнологичных изделий, таких как танки, полувагоны, колесные тракторы типа «К-700», оборудования для легкой промышленности. В послевоенный период был переведен на территорию, вошедшую в 1973 году в состав района 419й авиаремонтный завод. Основан завод был в 1942 г. 2 января 1942 г., в суровые дни Великой Отечественной войны, директивой заместителя наркома обороны СССР в поселке Буй Вологодской области были сформированы 139-е стационарные авиационные мастерские (САМ). В августе 1946 г. 139 САМ были переформированы в 291 авиационную ремонтную базу (АРБ), которая в 1961 г. получила наименование войсковая часть 13803. В июле 1968 г. 291 АРБ была преобразована в 419 авиационный ремонтный завод (АРЗ) ВВС. После окончания войны 139 САМ были перебазированы в поселок Горелово под Ленинградом, где все последующие годы создавалась основа современной производственной базы ФГУП «419 АРЗ» Минобороны России. Начав ремонтировать самолеты поршневого авиации, завод в кратчайшие сроки освоил ремонт реактивных самолетов Як-15, МиГ-15, МиГ-17. На небольших производственных площадях одновременно ремонтировали поршневые моторы и реактивные двигатели. Появление новой, более совершенной техники и вооружений военно-воздушных сил заставляло предприятие постоянно осваивать новые технологии ремонта, наращивать производственные мощности, совершенствовать техническое оснащение завода. С 1968 г. завод ремонтировал самолеты МиГ-19 всех модификаций, создавал на их базе самолеты-мишени в интересах войск Противовоздушной обороны страны. С 1968 по 1976 г. было отремонтировано 495 самолетов этого типа, восстановлено 219 самолетов Ан-14. Предприятию неоднократно присуждалось первое место в социалистическом соревновании среди авиационных ремонтных заводов ВВС с вручением переходящего Красного

Знамени ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. С 1975 г. завод прочно удерживал лидирующее положение среди авиационных ремонтных заводов ВВС. В 1977 г. 419 АРЗ начал освоение ремонта вертолетов Ми-24. С этого момента предприятие было полностью переориентировано на ремонт боевых ударных вертолетов. Для обеспечения потребностей военной авиации в исправной вертолетной технике постоянно наращивались производственные мощности и техническое оснащение завода. Общая производственная площадь предприятия достигла 33314 кв. м. Для проведения наземных и летных испытаний отремонтированной авиационной техники, выполнения подготовок к полетам, хранения ремонтного фонда и готовой продукции завод располагал аэродромным комплексом 1 класса площадью около 800 га, искусственная взлетно- посадочная полоса которого обеспечивает взлет и посадку транспортных самолетов типа Ан-12. На предприятии были построены железнодорожные подъездные пути. Одним из новых предприятий, построенных накануне создания района был завод Экран. 25 января 1962 г. Совет Министров СССР принял решение о строительстве комплекса для ВНИИТ. Решением Леноблисполкома от 29.10.1962 г. был отведен земельный участок в Красном Селе. И в 1963 году началось строительство. К лету строительство первой очереди было в основном закончено. К концу 1965 года были построены и введены в эксплуатацию казарма, производственный блок, гараж. В сентябре 1965 года начал организовываться механический цех. Это крупнейший механический цех опытного завода объекта, призванный обеспечивать деталями все сборочные цеха объектов. В декабре 1965 года создан крупнейший инструментальный цех. Его основной задачей явилось обеспечение оснасткой специальным режущим и измерительным инструментом цехов опытного завода. За годы работы цеха значительно возросла сложность изготавливаемой оснастки, объем выпускаемой продукции увеличился в 3 раза. В мае 1966 года организован гальвано- малярный цех. Основным назначением цеха являлось обеспечение нанесения гальванических и лакокрасочных покрытий на детали и узлы телевизионной аппаратуры, изготавливаемой на объекте, а также изготовление печатных плат. В период развития производства увеличилось число гальванических процессов, повысилась сложность рисунка печатных плат, появилось новое прогрессивное оборудование с числовым программным управлением. Планомерное развитие отрасли вызвало необходимость появления на объекте нового цеха, призванного обеспечить монтаж серийной и опытной аппаратуры. Так, в июне 1966 года был организован монтажный цех. В июле этого же года организован цех настойки, основным назначением которого

являлась настройка и сдача комплексов аппаратуры. 1965 год был знаменателен для объекта образованием в 1965 году Отдела Главного Технолога. В 70-е – 80-е гг. была проведена большая работа по обработке и внедрению телевизионной аппаратуры "Зрачок", "Олимпиада-80", "Лидер", ТМК "Магнолия - ЦТ", "Мир-МТ", "Экран 32". В 1967 году впервые на базе опытного производства института был открыт участок пластмасс. Уникальность его состояла в том, что работа велась целиком на импортном оборудовании. Появление участка и его ввод в эксплуатацию позволил отказаться от закупки пластмассовых изделий, и самостоятельно обеспечить все производство данными изделиями в полной мере. В 1967 году сотрудники завода приняли активное участие в разработке, изготовлении и пусконаладочных работах аппаратуры Останкинского Телецентра в Москве. Была разработана конструкторская документация на первую отечественную передвижную Станцию цветного телевидения "Лотос" и последующие образцы "Магнолия-80". Большой объем работ был выполнен в период разработки документации на Олимпийский телерадиокомплекс: - медицинские телевизионные установки, - передвижные телевизионные станции цветного телевидения, - наземные комплексы специального назначения, - видеоконтрольные устройства, блоки трубок, - стенды, аппаратура вещательного телевидения. Повышению уровня квалификации, подготовка смены работников низкого и среднего звена предприятие уделяло самое большое внимание. Так, в 1968 году был организован учебный участок, который в 1972 году был преобразован в Техническое Училище № 74. Для обеспечения предприятия квалифицированными кадрами в 1975 году было принято решение о строительстве базового СГПТУ. С 1977 года новое СГПТУ № 125 стало основной кузницей новых кадров. В 1978 году силами предприятия был создан собственный телецентр. В 1976 году на базе предприятия Ленинградский аппаратостроительный техникум начал подготовку специалистов по вечерней форме обучения. За время существования филиала ЛРАСТа 298 человек закончили его, а 36 его выпускников - с отличием, В 1983 году на предприятии было открыто вечернее отделение Северо-Западного Политехнического института. Высококвалифицированные инженеры отдела успешно вели учебно-воспитательную работу среди выпускников учебных заведений, пришедших на производственную практику и на постоянную работу. 28 декабря 1957 г. основано предприятие «Автогазстрой», располагавшееся на Кингисеппском шоссе. С первых дней образования «Автогазстрой» принимал активное участие в развитии нефтегазового комплекса. Нет на карте СССР и России ни одной нефтегазовой магистрали, где бы ни работали водители, инженерно-

технические работники «Автогазстроя». В 1959 г. Была сдана первая нитка газопровода Белоусово-Ленинград. Потом работы велись в республиках Прибалтики, Белоруссии, Украине, Узбекистане и др. Работники «Автогазстроя» в 1964 г. впервые приступили к освоению Западной Сибири, они были первопроходцами на строительстве газопровода Игрим-Серов. Автогазстроевцы прошли весь Север - нефтяной и газовый, были участниками строительства Уренгойских, Надымских, Ямбургских, Ямалских трасс, всемирно известных газовых магистралей Уренгой-Помары-Ужгород и «Союз». Водители «Автогазстроя» хорошо зарекомендовали себя и на строительстве нефтегазовых магистралей в Египте, Алжире, Ираке, Иране и других странах Из новых предприятий, созданных на территории района в 70-е необходимо отметить Опытный завод МПБО. Опытный завод механизированной переработки бытовых отходов был открыт на Волхонском шоссе в 1970 году. Здесь перерабатывалось и обезвреживалось до 90% отходов Ленинграда и пригородов. Это был первый в Советском Союзе завод с полным комплексом переработки отходов. В Красном селе в 70-е гг. активно работал ремонтно-механический завод, выпускавший мебельную фурнитуру и инструмент для мебельной промышленности. Также еще в 60-х гг. в Красном Селе был запущен первый в Советском Союзе молочный завод-автомат. Впервые был полностью автоматизирован весь процесс обработки молока. Молоко упаковывалось в упаковку тетра- пак. Наверное, все, кто жил в Ленинграде в 70-е – 80-е помнит эти треугольные (в форме трехгранной призмы) пакетики с надписью «Молоко». Во время создания Красносельского Района в его состав вошли земли совхоза Предпортовый. Его история восходит к 1928 году, когда на основе подсобного хозяйства артелей работников Кировского завода был создан совхоз. Во время Блокады работники совхоза под огнем врага, находясь в прифронтовой полосе героически трудились, снабжая овощами голодающий город. В послевоенный период хозяйство совхоза восстанавливалось и увеличивалось. В конце 60-х годов управление совхоза была переведена в поселок Горелово, где началось строительство пятиэтажек. С 1975 года на протяжении 17 лет совхоз входил в состав производственного объединения «Победа». В конце 60-х была построена крупная молочная ферма в Старо-Паново. В 70-80-е годы XX века Красносельский район превратился из конгломерата различных по типу поселений в новый благоустроенный жилой район Ленинграда. Число жителей увеличилось вдвое. Выросли новые районы: Сосновая Поляна, Юго-Запад, Урицк. Началось интенсивное промышленное развитие. Однако выявились и трудности развития. Прежде всего – это

транспортная проблема. Метро до Красносельского района так и не дошло.
Источник: Официальный портал Администрации Санкт-Петербурга