

Ключ к успехам – мощная производственная база

В.И. БРОВЧЕНКО

Некий мудрец заметил как-то, что учеба вообще, а в институте особенно, «это не только объем знаний, но и способность с помощью учебников разобраться в нужной вам проблеме». Для любого инженера такое умение стало в наш сверхинформированный век одним из важнейших инструментов в работе. Поэтому с благодарностью вспоминаешь институтских профессоров и преподавателей, вручивших студентам, будущим инженерам, это умение как некую гарантию дальнейшего профессионального роста.

Нашему поколению это сильно пригодилось, поскольку учебу в институте прервала Великая Отечественная Война. По призыву комсомола вместе с товарищами попал на Юго-Западный фронт. Командир стрелкового отделения, оборона Киева, госпиталь, демобилизация, окончание института. С 1943 г. «довоевывал» уже в Калуге на литейно-механическом заводе МПС под руководством начальника завода, генерала Федора Акимовича Ветрова, и главного инженера Александра Ивановича Булимова. Восстанавливали завод, налаживали производство путевых машин для нужд МПС и запасных частей для фронта.

Потом в 1950 г. приказом Главного управления машиностроительных заводов МПС назначен главным инженером Алма-Атинского завода, выпускавшего аппаратуру связи для МПС и технику для нужд армии. С 1955 г. – директор этого завода.

В 1961 г. я уже в системе Минтрансстроя принял предложение возглавить Угличский завод, который по профилю был предприятием тяжелого машиностроения, выпускающим продукцию для транспортных строителей. Однако производство не отвечало технологическим требованиям, нужно было провести его реконструкцию. Для решения этой проблемы на завод вскоре приехал



**ВЛАДИМИР
ИЛЛАРИОНОВИЧ
БРОВЧЕНКО**

Родился в 1919 г. в г. Малая Виска Кировоградской области. В 1942 г. окончил ХИИТ. Участник ВОВ. В транспортном строительстве – с 1961 г. С 1966 по 1987 г. – зам. начальника Главстроймеханизации Минтрансстроя СССР. Награжден 3 орденами и многими медалями СССР. Почетный железнодорожник.



заместитель министра Всеволод Тихонович Федоров со специалистами проектного института и строительного управления. В кратчайшие сроки была разработана техническая документация, и строители принялись за дело. За 2 года возвели новый цех площадью 7,5 тыс. м², реконструировали цеха производства кранов на железнодорожном ходу ГЭК-80, ГЭК-130 и кранов на гусеничном ходу КТС-5Э, металлических форм для изготовления железобетонных изделий. Реконструкция сталелитейного цеха позволила увеличить его мощность до 8 тыс. т литья в год. Были построены также административно-бытовой корпус, котельная, проложены новые

тепловые сети, вплотную занялись и социальными объектами. Словом, завод приобрел новое лицо и стал лидером отраслевого машиностроения.

В 1965 г. по решению коллегии Минтрансстроя меня назначили заместителем начальника Главстроймеханизации. Начальником главка в то время был Константин Андреевич Соколов, сменивший на этом посту Гургена Суреновича Суреняна, основателя проектно-конструкторского бюро, инициатора идеи создания многих новых машин и механизмов для транспортного строительства, оснастки и металлических форм для производства сборных железобетонных конструкций.

Приемочная комиссия и представители местной администрации в цехах завода по ремонту строительной техники (ЗРСТ-БАМ). Комсомольск-на-Амуре. 1980 г.

Работа в Главстроймеханизации шла по следующим основным направлениям:

Х организация текущего и капитального ремонта строительной техники, в том числе импортной; разработка и постановка на производство новой техники, конструкций, технологического оборудования; планирование и осуществление мероприятий, направленных на развитие и совершенствование производственной базы транспортного строительства; организация эксплуатации крупной строительной техники, для чего были созданы 5 управлений механизации, оснащенных этой техникой и укомплектованных шеф-монтажными бригадами и высококлассными машинистами.

Работая в центральном аппарате Министерства, я сумел усвоить главный девиз министра Евгения Федоровича Кожевникова: «Министерство держится на 2 «китах» — индустриализации и механизации строительномонтажных работ». Отсюда вытекала задача развития опережающими темпами собственной производственной базы Главстройпрома и Главстроймеханизации. На 19 заводах Главстроймеханизации шла модернизация производства, росла их мощность и оснащенность оборудованием, соответственно развивалась и социальная база.

Всеволод Тихонович Федоров. Заместитель министра транспортного строительства в 1959–1963 гг.



В организации ремонта строительной техники заметную роль сыграл начальник Главстроймеханизации Константин Андреевич Соколов. Под его руководством был разработан и внедрен агрегатно-узловой метод ремонта, который существенно сократил сроки и финансовые затраты на восстановление вышедшей из строя техники.

Этот опыт с успехом использовался на сооружении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Для круглогодичного производства работ в сложных природно-климатических и геологических условиях уже в 1975 г. в организации, задействованные в строительстве этой магистрали, начала поступать высокопроизводительная импортная техника: краны фирмы «КАТО» грузоподъемностью 20-60 и более т, бульдозеры фирм «Катерпилер» и «Каматцу» мощностью двигателя до 700 л/с, большегрузные автосамосвалы фирм «Магирус» и «ИФА», мощные буровые установки. Для обеспечения ее безотказной работы потребовалось быстро построить ремонтные предприятия в районах, прилегающих к прокладываемой магистрали, организовать закупку, поставку и хранение запасных частей, разработать нормативную документацию на ремонт и техническое обслуживание техники, подобрать необходимые для ее работы отечественные горюче-смазочные материалы. Специалисты главка оперативно выбрали площадки под строительство заводов. В самые краткие сроки подразделения Главного управления железнодорожных войск построили завод в Комсомольске-на-Амуре, треста «Дальтрансстрой» — в Биробиджане, треста «Тындатрансстрой» и ГУЖВ — в Шимановске. В Тайшете был построен сталелитейный цех мощностью 10 тыс. т в год для обеспечения стальным литьем объектов, расположенных в Восточном и Дальневосточном регионах. Эти заводы и стали теми опорными пунктами, на которых осуществлялся ремонт строительной техники и большегрузных автомобилей. Для технологической подготовки ремонта зарубежной техники в Комсомольске-на-Амуре и Одессе были созданы филиалы ПКБ Главстроймеханизации. Обеспечение строительных машин запчастями было поручено Всесоюзной конторе «Строймехзапчасть» (начальник конторы И.А. Токарь), входящей в систему Главстроймеханизации. Для приемки и хранения запчастей была создана разветвленная сеть специальных складских помещений.

В командировках на стройки БАМа довелось встречаться с людьми, которым суждено было стать живой легендой БАМа. Среди них — Евгений Владимирович Ануров, строивший тогда мост через Амур в Комсомольске-на-Амуре, Владимир Тихонович Наротнев, Владислав Федорович Сакун (первый заместитель начальника Главбамстроя). Руководство министерства придавало большое значение развитию

Буровая машина
СБШ-160А. 1957 г.





Автоматизированная бетоносмесительная установка Н-500, изготовленная по кооперации с фирмой «Штеттер» (Германия). 1986 г.

Автобетоносмеситель АБС-6, созданный по кооперации с фирмой «Штеттер» (Германия). 1985 г.



ремонтной базы в районе строительства БАМ, поэтому на строительстве завода в Шимановске можно было неоднократно видеть заместителя министра Александра Петровича Гаркушу. Министр транспортного строительства Иван Дмитриевич Соснов посещал строительные площадки заводов в Комсомольске-на-Амуре и Биробиджане.

80-е годы характеризуются бурным развитием кооперации с зарубежными фирмами в производстве отдельных видов строительной техники. Инициатором и движущей силой этого направления являлся Владимир Аркадьевич Брежнев. В короткие сроки совместно с фирмой «Штеттер» было освоено изготовление автобетоносмесителей и мобильных быстромонтируемых бетоносмесительных заводов, с фирмой «Ланц» — малогабаритных погрузчиков со сменными рабочими органами, с фирмой «Бауэр» — комплекта оборудова-

ния для анкерного крепления котлованов.

Размещение производства зарубежной техники на Пушкинском, Дарницком и Рижском заводах Главстроймеханизации было продиктовано тем, что именно на этих заводах технологические отделы были укомплектованы квалифицированными инженерно-техническими кадрами. Но производственных площадей не хватало, а для получения права на строительство в Киеве и Риге необходимо было получить разрешение Совета Министров Украины и Латвии. И здесь нужно отдать должное В.А. Брежневу — лишь благодаря его усилиям соответствующие разрешения удалось получить.

Специальные цеха на Дарницком и Пушкинском заводах подразделения Минмонтажспецстроя построили буквально за 6-7 месяцев с применением конструкций типа «сэндвич». На Дарницком заводе во вновь построенном цехе площадью 5 тыс. м² было смонтировано более 30 единиц металлообрабатывающего оборудования. Вместе с тем возникла необходимость в использовании уникального координатно-расточного станка с планшайбой 1,6 м отечественного производства. Сильно помог в его приобретении Иван Дмитриевич

Соснов: после его обращения к министру станкостроительной промышленности станок был получен. Коллектив завода успешно освоил изготовление машин фирмы «Ланц» и первые десять машин поступили в строительные организации в намеченные сроки, а на экспорт была отправлена первая партия металлоконструкций погрузчика — оплата за поступившие на завод комплектующие изделия.

Для организации изготовления мобильных бетоносмесительных заводов в Риге главк обратился в Совет Министров Латвийской республики с предложением о строительстве нового цеха,

предварительно обсудив этот вопрос в ЦК Компартии Латвии. Но на приеме у первого заместителя Председателя Совмина Латвии получили отказ по причине отсутствия кадров. Когда делегация Минтрансстроя вернулась в промышленный отдел ЦК КПЛ обсудить отказ, там уже нашли решение — поэтапно построить «крановую» эстакаду, затем навесить стеновые панели, смонтировать электротехнику, отопление, вентиляцию, установить необходимое технологическое оборудование. Так, шаг за шагом получился новый производственный корпус, полностью укомплектованный технологическим оборудованием, необходимым для организации производства мобильных бетонно-смесительных заводов с применением поступающих от фирмы «Штеттер» комплектующих изделий.

Освоив производство техники по кооперации с зарубежными фирмами, заводы Главстроймеханизации переходили к их серийному производству. Потом уже при модернизации техники конструкторы ПКБ главка и его филиалов заменяли импортные узлы на агрегаты отечественного производства. Эту позволяло снизить их себестоимость и отказаться от закупки импортных запчастей, необходимых в процессе ремонта и эксплуатации техники.

Сегодня, по прошествии многих лет, оценивая этапы технического перевооружения транспортных строителей, снова и снова с благодарностью вспоминаю руководителей Минтрансстроя, с которыми мне в разное время пришлось работать: Евгения Федоровича Кожевникова, Ивана Дмитриевича Соснова, Владимира Аркадьевича Брежнева, Александра Петровича Гаркушу, Сергея Артемьевича Войтовича, Олега Николаевича Макарова, начальника Главстроймеханизации Бориса Леонидовича Вучетича, начальников Главного технического управления Дмитрия Максимовича Екимчева, Юрия Михайловича Митрофанова, Николая Александровича Полищука. Все они оказали неоценимое влияние на развитие технического прогресса отрасли.

50 лет назад при создании Минтрансстроя ему были переданы от других министерств и ведомств не заводы, а, по сути, простейшие слабо оснащенные технологическим оборудованием ремонтно-механические мастерские. За короткий период министерство создало мощную производственную базу, способную не только удовлетворять потребности отрасли, но и поставлять свою продукцию на экспорт, на равных сотрудничать с фирмами зарубежных стран. Заложенный в них потенциал таков, что и сейчас, после всех потрясений 90-х годов, большинство из них смогло сохранить богатейшие традиции Минтрансстроя, опыт, смекалку и мастерство коллективов.

Малогобаритный погрузчик ПМТС-600, изготовленный по кооперации с фирмой «Ланц» (Германия). 1986 г.

