

Угличмаш – первенец провинциальной промышленности

Е. КУЛИКОВА, журналист

Так уж совпало – в славный 1000-летний юбилей древнего Углича родился первенец городской промышленности «Завод № 2 Волгостроя МВД СССР». Случилось это событие 18 августа 1937 г. В ранг завода перевели созданные двумя годами ранее (1935 г.) ремонтно-механические мастерские. Основная же задача оставалась прежней – обслуживать строительство Угличского гидроузла.



Успешно справляясь с этой задачей, предприятие наращивало и машино-строительные мощности. К 1939 г. оно уже имело литейный, механический, котельно-сварочный, вагоноремонтный, модельно-столярный и паровозный цехи. Для нужд Рыбинского и Угличского гидроузлов завод выпускал чугунное и стальное литье, металлоконструкции и прочую продукцию. Кроме того, ремонтировал экскаваторы и электромоторы, изготавливал запасные части и даже целые агрегаты.

Мирную работу прервала война. Пришлось срочно перестраиваться на военный лад. В ту пору заводом руководил Н.П. Анисимов. «Все для фронта!» – этот призыв был не только услышан, но и глубоко прочувствован заводчанами. Благодаря их стараниям завод выпускал необходимые и во время войны дорожно-строительные машины и механизмы: грейдеры, снегоочистители, катки, кирковщики.

Все работоспособные мужчины ушли на фронт, и к станкам встали подростки. Казалось невероятным, но за две недели оставшиеся в литейном цехе всего два формовщика И.Н. Гирин и Г.Л. Дьяконов обучили этой сложной профессии целую группу девушек. Не жалея сил, трудились на благо Отечества патриотки завода: Анна Куликова, Екатерина Новикова, Серафима Морозова, Зинаида Ульянова, Елизавета Ершова, Галина Злобина, Валентина Новожилова. На станках в механо-сборочном цехе выполняли и перевыпол-

няли, казалось бы, непосильные нормы 15-летние Алексей Сморчков, Валентин Куликов, Александр Шабанов, Николай Аписимов.

После победных залпов 1945 г. завод вернулся к выпуску продукции для мирных целей.

Делом жизни Юрия Владимировича Бобровского, с 1947 г. нового директора завода, стала реконструкция предприятия. Он отчетливо понимал, что будущее завода — в техническом перевооружении, и к 1952 г. старые цехи обрели новые здания, оснащенные грузоподъемными механизмами и новейшими для того времени универсальными и полуавтоматическими металлообрабатывающими станками, прессами и другим оборудованием.

В 1957 г. предприятие передали в Министерство транспортного строительства СССР. У завода появились новые перспективы — его подключили к участию в сооружении мостов через Волгу в Саратове и Ярославле, Крымского моста в Москве, в Гурзуфе, электрифицированных железных дорог Абакан — Тайшет, Тюмень — Сургут. На эти стройки угличские машиностроители поставляли краны грузоподъемностью 80, 100, и 130 т, электробалласты, транспортеры для перевозки опор по трассе. Было освоено производство форм для опор контактной сети и автоблокировки, кранов различных модификаций: КТС-5, КТС-5Э, ГЭПК-130, МКШ-100, МКШ-40, МКШ-63, ГЭК-80, МШТС-1, МШГ-1А, плавучих кранов ПРК 30/40 и 30/50, универсальных панелевозов.

Угличские электробалласты, путеукладочные краны, краны МКШ-100/60 и ГЭПК-130У, бульдозеры-трубоукладчики, различные механизмы и инструменты успешно зарекомендовали себя и на стройках БАМа.

В настоящее время ОАО «Угличмаш» во главе с директором И.К. Робаковским производит стреловые автомобильные краны КС-3577-3 на шасси МАЗ, агрегаты АВФ-1 для вибропогружения фундаментов опор контактной сети при ремонте и строительстве электрифицированных железных дорог, осуществляет монтаж автобетононасосов немецкой фирмы Швинг-Штеттер на шасси МАЗ 6303040. В сентябре 2001 г. успешно прошел приемочные испытания изготовленный по документации «ГСКТБ Краностроения» опытный образец автомобильного гидравлического крана нового поколения КС-45722 грузоподъемностью 16 т с трехсекционной телескопической стрелой. В 2002 г. завод приступил к его производству. По заказу метрополитена изготовлен опытный образец крана на железнодорожном ходу для производства работ по замене стрелочных переводов.

Жизнь для людей

После окончания Харьковского железнодорожного института Дмитрий Прокофьевич Желобок 11 лет работал

Кран ГЭПК-130 в работе.
Производство освоено
в 1964 г.



на строительстве магистрали Абакан – Тайшет. Оттуда, будучи уже семейным человеком, он и прибыл в 1966 г. по направлению Минтрансстроя на Угличский ремонтно-механический завод. Оседлую жизнь Дмитрий Прокофьевич начал с работы в должности заместителя начальника конструкторского отдела. А уже через 4 месяца бывший железнодорожный строитель становится начальником сборочного цеха.

Заказы шли один за другим, нерабочих выходных дней в цехе практически не существовало. Чего только там тогда не собирали! И технологическое оборудование для производства железобетонных изделий, и краны различных модификаций.

Гордостью завода в те годы был кран ГЭПК-130 для укладки пролетных строений. Модель его экспонировалась на международной промышленной выставке в Брюсселе и получила высшую награду – Большую Золотую медаль. Всего завод выпустил 9 таких кранов. Но один из них, предназначенный для поставки в Чехословакию, Д.П. Желобок запомнил на всю жизнь. Корпели над ним заводчане 2 года, а приехавшие принимать работу чехи явно не спешили. В Чехословакии тогда происходила «бархатная революция», и отношения между нашими странами оставляли желать лучшего. Два месяца заказчики упорно тянули время, но в конце концов, когда поводов для придирок просто не осталось, подписали приёмочный акт. Подобной машины в Европе тогда не было. Кран успешно поработал не только в Чехословакии, но и в других странах социалистического содружества. В 1974 г. изготовление этих кранов было передано Люберецкому заводу мостостроительного оборудования.

В середине семидесятых Д.П. Желобок возглавлял УРМЗ, но с возрастом, когда здоровье уже не позволяло руководить заводом, пришлось осваивать другие участки работы. Более всего ему удалось проявить себя в должности освобожденного секретаря заводского парткома. Именно эта его работа (с 1980 по 1991 г.) принесла наибольшую пользу людям. И сегодня Дмитрий Прокофьевич считает, что на современном предприятии обязательно должны быть структуры, которые помогали бы человеку осознавать свое место на производстве и в обществе.

По отцовской стезе уверенно шагает и его сын, В.Д. Желобок. Сейчас он возглавляет транспортный цех «Угличмаш».

Бессменный заместитель

Уроженца села Языково Куйбышевской области, выходца из рабочей семьи Михаила Куликова судьба привела в 30-е годы на крупнейшую стройку – Волгострой. А с 1940 г. его жизнь навсегда связывается с Угличским заводом, куда его переводят начальником техснабжения и сбыта. И вот здесь-то, через 7 лет после своего прихода, он получает свою последнюю и бессменную должность – заместителя директора по снабжению. Автори-

Михаил Иванович
Куликов (второй слева)
со своими коллегами.
1960 г.



тет его был огромен, и бывало, в критические для завода дни, когда «горел» план, он сам шел в цеха: «Мужики. Не подведите». И рабочие не подводили, выкладывались полностью и давали план.

Михаил Иванович в долгу у народа не оставался. На приеме по личным вопросам он с неизменным сочувствием относился к нуждам обращающихся к нему людей и, с присущей ему оперативностью, командовал службам: «Выдать!» Его распоряжений никто не оспаривал, поскольку все знали, что если уж он велит выдать, значит, человеку пришлось туго. Таков был стиль его работы, — справедливый и оперативный.

Детей своих М.И. Куликов воспитал патриотами страны и Углича. Его сын Эдуард Михайлович Куликов, получив строительную специальность, работал в Москве, затем вернулся в родной город старшим прорабом в ПЭС «Алтыново», откуда и ушел на заслуженный отдых. Его дочь Элеонора Михайловна Шереметьева, врач по специальности, стала мэром Углича.

«В жизни своей ничего бы менять не стал»

Директор ОАО «Угличмаш» Игорь Константинович Робаковский прошел классический для представителя своего поколения путь — от рабочего до руководителя предприятия, имеет звание «Заслуженный машиностроитель страны», а также профессиональный знак «Почетный транспортный строитель». Свой путь на «Угличмаш» И.К. Робаковский начал с Угличского часового завода, где прошел путь от ученика штамповщика до начальника гальванического цеха.

В 1984 г. И.К. Робаковский получил приглашение на должность руководителя коммерческой службы Угличского машиностроительного завода, а в 1990 г. он становится его директором. Случилось это именно тогда, когда отменили государственный заказ и предприятие вышло к рынку ни с чем. А выручило то, что у директора уже была развита коммерческая жилка и, к тому же, сложились хорошие отношения с начальником Главстроймеханизации Минтрансстроя Александром Ивановичем Егоровым. Вместе с ним они нашли большой заказ на бульдозеры, а потом Егоров и Робаковский решили выпускать в Угличе автомобильные краны. В успех этой идеи, кроме них, никто не верил. Во-первых, продукция сложная в освоении, а во-вторых, на ней уже специализировались тогда соседние Ивановский и Галичский заводы. Тем не менее, в 1992 г. угличские машиностроители сделали первый автокран, а в 1995 г. завод уже поставил рекорд по их выпуску — 526 штук.

Судя по тому, что за последние годы номенклатура выпускаемой ОАО «Угличмаш» продукции пополнилась новыми машинами, предприятие находится в надежных руках. И хотя директорская должность по-прежнему приносит больше проблем, чем удовлетворения, И.К. Робаковский считает, что в жизни своей ничего бы менять не стал, даже если бы представилась такая возможность. Он настроен на труд и борьбу за дальнейшее развитие предприятия, чтобы заводчане смогли жить качественно лучше.



Игорь Константинович Робаковский. Директор ОАО «Угличмаш» с 1999 г.

Кран КС-45722 на базе автомобиля МАЗ 5337. 2002 г.

