



1873

2013



**БРЯНСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД**

140 лет

Брянск 2013

ББК 91.9: 63.3(2Рос-4Бря)

Б 89

Составитель: Г.Г. Ларченко

Ответственный за выпуск: Г.И. Кукатова

ГБУК «Брянская областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева» благодарит директора музея Наталью Викторовну Новикову, заместителя руководителя службы по связям с общественностью ЗАО УК «БМЗ» Татьяну Юрьевну Сабурову за помощь в работе над данным изданием.

Б 89 Брянский машиностроительный завод: 140 лет: дайджест / сост. Г.Г. Ларченко; отв. за вып. Г.И. Кукатова; ГБУК «Брянская областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева».- Брянск: ГБУК «Брянская областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева», 2013.- 293 с.: ил.

© ГБУК «Брянская областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева», 2013.

ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

В 2013 году Брянский машиностроительный завод отметил свой 140-летний юбилей.

В предлагаемом вашему вниманию дайджесте «История БМЗ – 140 лет» мы хотели донести до читателя частицу эпохи, в которой жил коллектив БМЗ, познакомить с его основателями, руководителями и простыми тружениками, показать, как предприятие росло и развивалось.

Градообразующее предприятие – Брянский машиностроительный завод - ведёт свою историческую летопись с 1873 года. Начиная свою деятельность, в ту пору как Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод, он расположился в девяти верстах от Брянска, в глухом лесу у слияния рек Болвы и Десны.

Завод быстро рос, вокруг него образовался рабочий посёлок Бежица, давший жизнь крупному промышленному району, одному из четырёх районов современного Брянска. Поэтому дата основания БМЗ является отправной точкой не только для завода, но и для развития города в целом.

В дореволюционный период завод выпускал рельсы, железнодорожные мосты, бульдозеры, паровые насосы, речные пароходы, паровозы, вагоны, артиллерийские снаряды и много других изделий. В 1892 году предприятие выпустило первый паровоз со стальными колесами, который явился лучшим достижением транспортного машиностроения конца 19 века не только в России, но и во всем мире.

Сегодня БМЗ – это крупнейшее предприятие отечественного транспортного машиностроения, которое является ведущим

поставщиком маневровых тепловозов для российских дорог и промышленных предприятий, выпускающее также магистральные тепловозы, грузовые вагоны, постоянно обновляющее свою продукцию.

140-летняя история Брянского машиностроительного завода отображена на страницах дайджеста на основе выбранных фрагментов из текстов первичных документов в 10 разделах: «Завод: начало пути», «Они основали завод», «В вихре революций», «От Октября к пятилеткам», «В годы войны», «Вехи труда и побед», «На рельсах научно-технического прогресса», «Продукция завода: вчера и сегодня», «Незабываемые встречи». Фактографические материалы в каждом разделе подкрепляются ссылками на источники информации.

При подготовке дайджеста были использованы печатные источники из фондов Брянской областной научной универсальной библиотеки им. Ф.И. Тютчева, в том числе издания из редкого и краеведческого фондов. Издание снабжено библиографическим списком литературы, содержит копии документов, фотоматериалы, оригиналы которых хранятся в фондах музея БМЗ.

Извлечения из текстов даны с сохранением орфографии, пунктуации и стилистики основного источника.

Дайджест адресован работникам и ветеранам Брянского машиностроительного завода, студентам и учащимся, педагогам и исследователям, библиотекарям, широкому кругу пользователей, всем, кто дорожит историей своего родного края.

ЗАВОД: НАЧАЛО ПУТИ

Он над Десной, как богатырь,
Взметнулся ввысь,
Раздался вширь.

Теперь и в мире знают все
О нашем славном БМЗ!

К. Золотухин

«Юбилейный марш машиностроителей»

Кто ни разу не бывал на «Брянском машиностроительном заводе», тому трудно представить, какой он огромный. Здесь можно заблудиться — десятки огромных корпусов. В них тысячи различных станков, конвейеров, приспособлений. Асфальт переплетается со стальными нитями железнодорожных путей, скверами и фонтанами. Бывая в заводском музее, на самом предприятии, каждый раз вспоминаю его богатейшую историю. Оно имело разные названия: «Брянский рельсопрокатный...», «Государственный Брянский завод в Бежице», «Красный Профинтерн», «Паровозостроительный...», «Брянский машиностроительный завод». Его величали: «Гигант индустрии», «Флагман машиностроения»...

Славная деятельность многотысячного коллектива нашла отражение во многих документах, хранящихся в ряде архивов, опубликованных в документальных сборниках. Открытки, фотографии далеких времен «Центральная электростанция завода», «Плужная мастерская», «Молотовой цех», «Деревообделочные мастерские завода», «Заводская больница», «Дом инвалидов — рабочих Брянского завода» ныне уникальны. Они наглядно дают представление, каким мощным, технически отлаженным предприятием для своего времени был завод...

/ Соколов, Я.Д. Производственный комплекс
«Брянский машиностроительный завод» // Брянск – город древний:
[историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов, канд. ист. наук,
член Союза писателей России, Союза журналистов России. –
Брянск: Читай-город, 2006. – С. 578-580. /



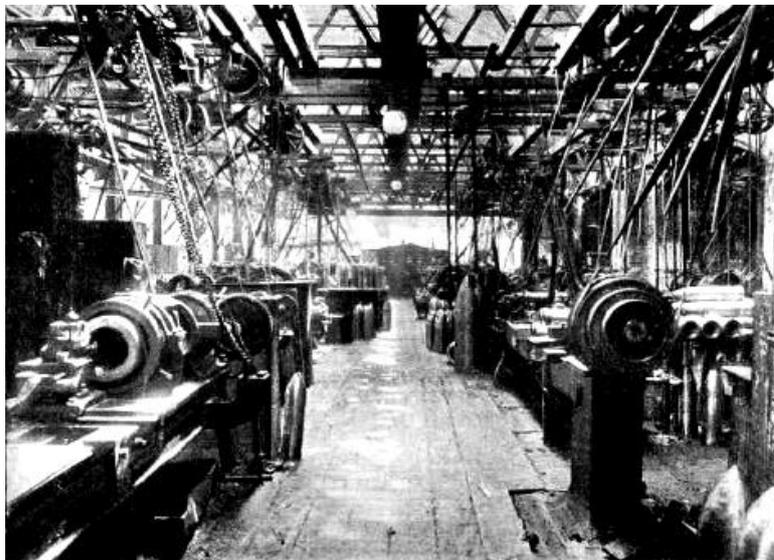
Общий вид Брянского рельсопрокатного, железодельного, сталелитейного и механического завода. Фото Карла Фишера



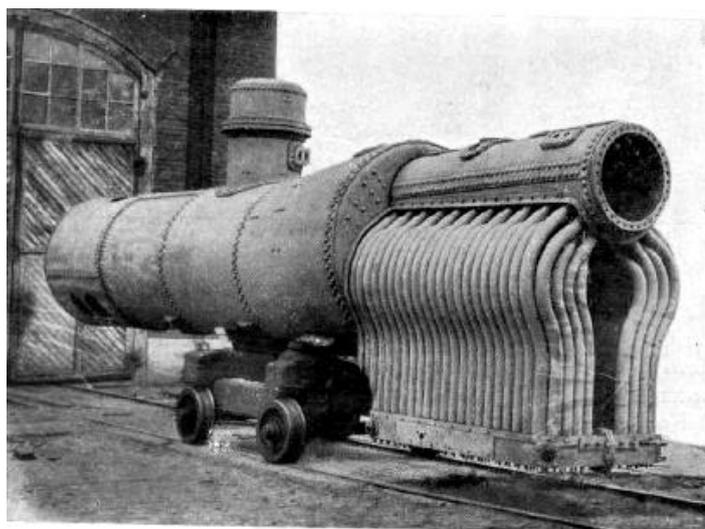
Механическая мастерская.



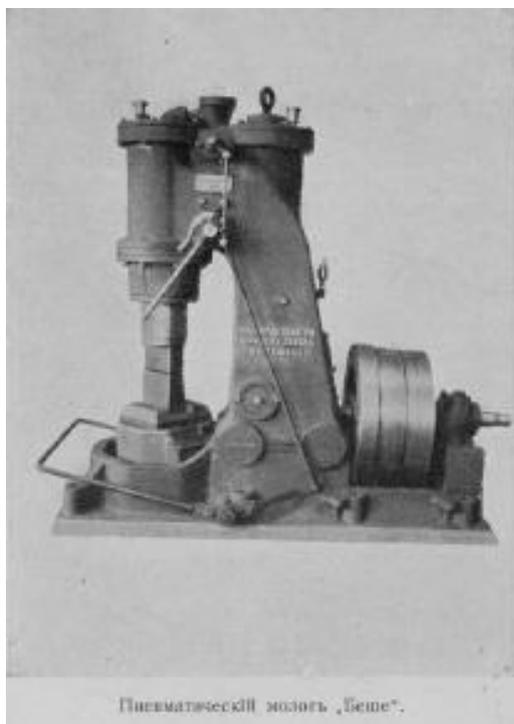
Паровозоборная мастерская.



Сварочная мастерская. Внутренний вид.



Паровозный котель Бротана.



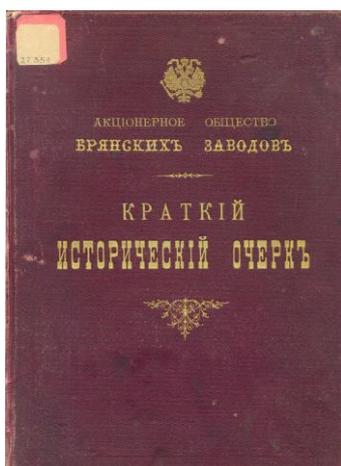
Пневматический молоток „Беше“.



Электрическая станция.

ИЗ КРАТКОГО ИСТОРИЧЕСКОГО ОЧЕРКА БРЯНСКОГО ЗАВОДА

1896 г.



Акціонерное Общество Брянскаго рельсопрокатнаго, железоделательнаго, сталелитейнаго и механическаго завода образовалось въ 1873 г. для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления изъ нихъ изделий на продажу и для добычи всякихъ металловъ и минераловъ.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 20 іюня 1873 года. Учредителями были П. І. Губонинъ и В. Ф. Голубевъ.

Немедленно по учрежденіи Общества приступлено было къ постройкѣ Брянскаго завода, для котораго выбрано было место въ Брянскомъ уѣздѣ, Орловской губерніи, близъ города Брянска и подле станціи Бежицкой Орловско-Витебской, ныне Риго-Орловской железной дороги, при сліяніи двухъ сплавныхъ рекъ Десны и Болвы.

Сначала была построена чугунно-литейная и механическая, а при помощи ихъ къ сентябрю 1874 года была устроена и пущена прокатная. Заводъ былъ устроенъ въ сравнительно небольшихъ размерахъ исключительно для прокатки железныхъ рельсъ по 1,800,000 въ годъ, изготовленія железа и скреплений. Съ осени 1874 года заводъ началъ работать и въ теченіе этого года было прокатано 175 тыс. пуд. рельсъ (затемъ въ 1875 г.—776 тыс. пуд., въ 1876 г.—637 тыс. пуд.).

Для производства железнодорожныхъ скреплений было построено особое отделение съ кузницею.

Затемъ, пріобретъ въ лице одного изъ главныхъ акціонеровъ Общества заводчика князя В. Н. Тенишева, спеціалиста по устройству металлическихъ мостовъ и водоснабженій на железныхъ дорогахъ, Правленіе по его инициативе приняло крупные заказы на мосты и построило для сего отдельную мастерскую.

Только что устроенный спеціально для прокатки железныхъ рельсъ заводъ, вследствие повсеместнаго введенія стальныхъ рельсъ, сделавшагося съ 1875 года обязательными, для вновь устраивавшихся дорогъ, оказалось необходимымъ перестроить для производства рельсъ стальныхъ. Поэтому еще въ 1876 году было приступлено къ устройству сталелитейныхъ печей Сименсъ-Мартена въ количестве 6 штукъ на производство 600,000 пудовъ въ годъ.

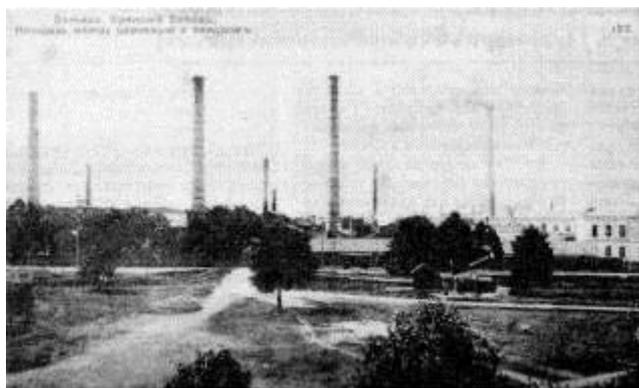
/ Брянский рельсопрокатный, железоделательный, сталелитейный и механический завод, акционерное общество (Санкт-Петербург). Краткий исторический очерк принадлежащих Обществу заводов, железного рудника и угольных копей / Акционерное о-во Брянскаго рельсопрокатнаго, железоделательнаго, сталелитейнаго и механическаго завода. - Санкт-Петербург: Правленіе общества, 1896. - 99 с., 1 план. /



Общій видъ завода.
БРЯНСКИЙ ЗАВОДЪ в БЕЖИЦЕ. 1911 год

Брянский Завод и начало Бежицы. Летопись на старинных открытках

*По материалам книги
Владимира Матвеева «Орловская губерния»*



изысканиях, сделанных англичанами на трассе и по профилю пути, и решил опередить других.

Губонин появился в Брянске и стал искать, у кого можно подешевле купить лес и земли, расположенные на проектируемом пути. И нашел: у помещика Астахова рядом с рекой Болвой. Астахов был в денежном затруднении: песчаные земли, заросшие кустарником, не привлекали покупателей. Сделка состоялась. На дворе был 1865 год.

Губонин срочно начал строить на приобретенных землях лесопильный завод и лихорадочно вести заготовку древесины для шпал и строительства станционных зданий. Банкротство английской компании и временная заминка на стройке не

смугили Губонина. Он знал, что изыскания и начатые работы будут продолжены. Купец и сам решил рискнуть. Он нашел партнера состоятельного московского генерал-майора Александра Борисовича Козакова. Губонин и Козаков заключили договор с Орловским земством о строительстве дороги. К этой стройке Губонин подключил и шведского барона Френкеля, с которым английская фирма уже имела дела на строительстве дороги Рига — Динабург. Френкель обязался вести поставку рельсов, поворотных кругов, стрелок, железных ферм для мостов и подвижного состава с предприятий Англии, и Швеции.



На поставленном Губониным лесопильном заводе уже имелся большой запас шпал и строительного леса, и стройка железнодорожного пути сразу набрала обороты. И вот 24 ноября 1868 года через железнодорожную станцию Брянск проследовал первый поезд. На строительстве дороги Витебск — Орел Губонин

встретил инженера путей сообщения Виктора Федоровича Голубева. Тот в разговоре высказал мысль о том, что рельсы и другое оборудование не следует везти из-за моря, надо строить заводы в России. В. Ф. Голубев уже строил Московско-Курскую и Балтийскую железные дороги и тем временем приступал к Уральской. Имел и некоторый капитал. Губонин и Голубев быстро нашли общий



язык и в июле 1873 года учредили Общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. Не смотря на то, что Голубев еще оставался управляющим Орловско-Витебской железной дорогой, он много внимания уделял Брянскому заводу. Лишь в апреле 1874-го вышел в отставку в чине

надворного советника и полностью посвятил себя техническому делу Брянского завода.



Через год в заводской капитал внес долю князь Вячеслав Тенишев — вскоре он взял на себя руководство предприятием, а затем стал основным его владельцем.

Поначалу Брянский машиностроительный завод создавался как рельсопрокатное предприятие, но, благодаря инициативам Тенишева, стал

быстро расширять ассортимент продукции. С 1875 года было начато изготовление

мостов и других стальных конструкций. Знаменитый дебаркадер Киевского вокзала в Москве, спроектированный талантливым инженером Шуховым, был создан на Брянском машиностроительном заводе. В Санкт-Петербурге из брянской стали построен дебаркадер Варшавского вокзала. Прадеды нынешних рабочих возводили мосты через Днепр и Амударью. К 1911 году из 49 дорог России на 33 были рельсы брянских заводов.

В 1877 году на заводе заработали бессемеровские конвертеры - одни из первых в России, а в 1880 году Брянский машиностроительный завод производил 30% всей русской стали. Он стал крупнейшим заводом в стране.

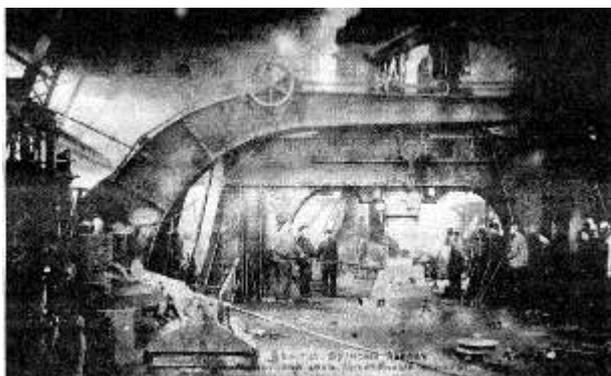
В 1910 году инженер А. Рожков разработал и внедрил на Брянском машиностроительном заводе метод отливки изделий из многослойной стали, который затем был запатентован заводом в США, Великобритании, Германии, Франции, Бельгии, Швеции, Италии, Японии, Испании, Канаде, Венгрии и ряде других стран.

Для военных ведомств изготавливалась снаряды и броня. Знаменитый броненосец «Потемкин» был одет в брянскую броню. С 1883 года Брянский машиностроительный завод начал строить пароходы, шаланды, землечерпалки и доки.

На промышленных выставках 1911 - 1914 годов высокую оценку получила произведенная на Брянском машиностроительном заводе сельскохозяйственная техника. Так, плуги получили целый урожай золотых медалей - 14 больших и 49 малых. Четыре большие золотые медали получили дисковые бороны, шесть малых - сеялки, две большие и две малые золотые медали достались лобогрейкам.

На Всероссийской выставке, проходившей в 1913 году в Киеве, Брянский завод имел отдельный павильон, в котором широко была представлена его продукция.

Посетители всемирной выставки в Париже были удивлены брянским паровозом с шестью движущимися осями и сочлененной рамой. Спустя три года американцы по лицензии Брянского завода начали выпускать такие паровозы у себя.



Стремительное развитие завода имело большие социальные последствия для всего Брянска. В непролазной чащобе у слияния рек

Десны и Болвы, там, где выросли первые цеха завода, возник рабочий поселок. Поначалу село называлось «Губонино», но потом навсегда за ним закрепилось название «Бежица», что буквально означает «прибежище». После земельной реформы много крестьян разорилось и бежало в город; люди были - счастливы тем, что, как писал Некрасов в поэме «Кому на Руси жить хорошо», «нынче у Губонина дают ржаного хлебушка...». Очень быстро на месте первоначальной беспорядочной застройки оказывается большой поселок на 10 тысяч человек с регулярной сетью

улиц. В северной части поселка у железной дороги был разбит парк, а вокруг него возведены рубленые одно-двухэтажные общественные сооружения: больница, училище, детский сад.

Доминантой поселка выступало краснокирпичное здание Преображенской церкви, возведенное на рубеже XIX — XX веков в формах электрики. Ядром крестообразного в плане сооружения являлся двусветный четверик, несущий массивный световой восьмерик с высоким граненым шатром и удлиненной луковичной главкой. В декоре фасадов были использованы элементы ренессансной, готической и древнерусской архитектуры.

В парке, в скромном здании 1880 года княгиней М.К. Тенишевой основывается Бежицкое заводское общественное собрание (1894 г.), близкое по составу помещений народному клубу. Здесь функционировали зал для лекций и концертов, читальня, библиотека, а в парке были устроены один из лучших в России теннисный корт, летняя эстрада, детские площадки, кегельбан.

Беспрецедентна для промышленных центров деятельность по развитию научного образования. С 1895 по 1909 год в Бежице возводятся 11 специальных зданий для учебных заведений; в 1910 — 1911 годы общее число учеников в них составляет 2000, расходы на содержание — 50 тысяч рублей в год.

Представляет интерес кирпичное здание ремесленного училища, построенное в 1895 году попечительством княгини М. К. Тенишевой в формах подражания позднему классицизму.

В центральной части поселка — комплекс репрезентативных корпусов (1900-е годы), включавший женскую гимназию и начальную школу.



Жилая застройка Бежицы состояла в основном из небольших домов усадебного типа, двухэтажных рубленых казарм и одноэтажных барачков.

Надо иметь в виду, что к 1910 году население Бежицы возрастает до 25 тысяч человек, 900 рабочих

являются арендаторами земли и живут в собственных домах, остальные — в принадлежащих заводу.

Это пример интенсивной, но продуманной комплексной застройки. При этом сохранялся и максимально использовался естественный ландшафт, то есть присутствовало все то, что позднее получило название «город-сад» и широко распространилось в индустриально развитых странах.

/ Брянский Завод и начало Бежицы. Летопись на старинных открытках: (по материалам книги Владимира Матвеева «Орловская губерния») // Брянские Епархиальные Ведомости.- 2013. - 25 – 31 марта (N 11). - С.8-9. /

**ИЗ УСТАВА ОБЩЕСТВА БРЯНСКОГО
РЕЛЬСОПРОКАТНОГО, ЖЕЛЕЗОДЕЛАТЕЛЬНОГО
И МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА**

20 июля 1873 г.

**ЦЕЛЬ УЧРЕЖДЕНИЯ ОБЩЕСТВА, ПРАВА
И ОБЯЗАННОСТИ ЕГО**

§ 1. Для устройства в Брянском уезде на р. Десне для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий на продажу, построения всякого рода машин и принадлежностей для железных дорог и судостроения, выделки и перекачки рельсов и добычи всякого рода металлов и минералов учреждается акционерное общество под наименованием «Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода».

Примечание 1. Учредители Общества: Статский советник Петр Губонин и коллежский асессор Виктор Голубев.

§ 2. Приобретение поименованной земли под завод производится с соблюдением существующих на сей предмет узаконений.

§ 3. Обществу предоставляется право приобретать в собственность, а равно устраивать или арендовать существующие уже машиностроительные заводы, с соблюдением при этом существующих постановлений и прав частных лиц и по испрошении в надлежащих случаях разрешения начальства.

§ 4. Общество, его конторы и агенты подчиняются относительно платежа гильдейских повинностей, пошлин за право торговли, таможенных, гербовых и других общих и местных сборов всем правилам и постановлениям как общим так и относительно предприятий Общества, ныне в империи действующим, равно тем, какие впредь будут на сей предмет изданы.

§ 5. Общество может иметь свои вагоны для перевозки заводских материалов по линиям железных дорог...

**КАПИТАЛ ОБЩЕСТВА, АКЦИИ, ПРАВА
И ОБЯЗАННОСТИ АКЦИОНЕРОВ**

§ 10. Основной капитал Общества определяется в четыреста тысяч рублей, разделенных на четыре тысячи акций, по сто рублей каждая. Все означенное количество акций распределяется между учредителями, приглашенными ими к участию в предприятии по взаимному соглашению...*

Подписал: *Министр финансов,
Статс-секретарь РЕЙТЕРН*

*Собрание Узаконений и Распоряжений Правительства, № 74, стр. 1645- 1646.

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 27-28. /

БРЯНСКОГО РЕЛЬСОПРОКАТНОГО, ЖЕЛЕЗОДЕЛАТЕЛЬНОГО И МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА ОБЩЕСТВО

Одно из крупнейших в России в области металлургии и машиностроения. Учреждено в 1873 с основным капиталом 400 тыс. руб. Учредители: П. И. Губонин и В. Ф. Голубев. С кон. XIX в. в значительной степени финансировалось зарубежными банками, с 1900 главным образом французскими («*Сосьете женераль*»). В 1910-х усилилось влияние русских банков (30% акций принадлежало *Петербуржскому учетному и ссудному и Азовско-Донскому банкам*). В 1917 крупный пакет акций приобрел Московский промышленный банк (группа Н. А. Второва).

Общество владело **Брянским** и Александровским южно-российским заводами. Брянский завод строился с 1873 близ села и станции Бежица Брянского у. Орловской губ. Первоначально выпускал рельсы и рельсовые скрепления из производимого им железа, а с 1877 — сталь (чугун для выплавки поступал с 1889 с Александровского завода в Екатеринославе).

В результате сокращения железнодорожного строительства в 1880-х перешел к механическому производству: выпускал вагоны, мостовые конструкции, листовое железо и сталь, сортовое железо, рельсы и т. д. Начато строительство судов и паровозов, а также производство снарядов и другого военного снаряжения. В 1892 пущены первые две доменные печи, в 1899 введена в строй Центральная электрическая станция. В 1902 металлургическое производство прекращено, завод переспециализирован на вагоно- и паровозостроение, выпуск другой машиностроительной продукции. С 1906 производил сельскохозяйственное оборудование и машины, с 1908 — краны и подъемные машины.

К 1913 на предприятии было занято 11 650 рабочих, сумма производства составила 13,8 млн. руб. При заводе имелся поселок с населением 25 тыс. человек, с двумя церквями, больницей на 140 коек, эпидемиологическим отделением и аптекой (для рабочих все бесплатно); действовало 5 начальных училищ, 2-классное училище и две 8-классные гимназии (женская и мужская) Министерства народного просвещения, церковно-приходское и городское училища, школа ремесленных учеников и низшая ремесленная школа; все учебные заведения размещались в заводских зданиях и содержались в той или иной мере на средства компании. С 1898 для детей рабочих и служащих было введено обязательное начальное образование (в общей сложности для 2000 человек).

В заводском поселке были устроены 2 бани, скотобойня, хлебопекарня, колбасная, магазин Общества потребителей, 4 продовольственных магазина. С 1899 действовало благотворительное общество (приют для сирот и народная столовая). Завод содержал парк с летним театром, кинематограф, оркестр Вольно-пожарного общества.

...Александровский южно-российский завод строился с сер. 1880-х близ с. Новые Кайдаки на окраине Екатеринослава специально для обеспечения Брянского завода чугуном. Назван в честь императора Александра III.

В 1896 член правления и один из крупнейших акционеров кампании В. Ф. Голубев образовал Общество брянских каменноугольных копей, которому Общество

Брянского завода передало принадлежавшие ему шахты в области Войска Донского и в Екатеринославской губ. (взамен получило контрольный пакет акций). В 1898 по решению чрезвычайного собрания акционеров Общества Брянского завода было учреждено акционерное общество керченских заводов и рудников (взамен также получило контрольный пакет акций).

В 1913 компания представляла собой мощную промышленно-финансовую группу. Ее основной капитал составлял 30,175 млн. руб. (301750 акций по 100 руб.), баланс — 59 718 007 руб., чистая прибыль — 3,369 млн. руб., дивиденд — 2,414 млн. руб. (7,1%). Правление (Петербург, наб. р. Мойки, 91): М. П. Палибин, Н. Н. Кокшаров, Л. Д. Рошеран, К. К. Андерсон, В. А. Введенский, С. С. Сольский, Д. С. Старынкевич, Б. Н. Попков, Е. Е. Ферро.

/ Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода общество // Барышников, М.Н. Деловой мир России: историко-биограф. справочник / М.Н. Барышников. –СПб: «Искусство – СПб», 1998. – С. 76-77. /

120 лет назад был принят первый устав акционерного общества «БМЗ»

Деханов В.

Возвратился к своему первоначальному названию - "акционерное общество" - Брянский машиностроительный завод, встречая столетие основания. Днем его рождения считается дата принятия устава акционерного общества - 20 июля 1873 года, в котором было записано: "Для устройства в Брянском уезде на реке Десне завода для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий на продажу, построения всякого рода машин и принадлежностей для железных дорог и судостроения, выделки и перекачки рельсов и добычи всякого рода металлов и минералов, учреждается акционерное Общество под наименованием "Брянского рельсопрокатного железоделательного и механического завода".

«Высочайшее разрешение» на учреждение акционерного общества, подписанное Александром Вторым, поступило раньше - 20 июня. Коллежский асессор Виктор Голубев буквально ходил по пятам у статского советника Петра Губонина, уговаривая не пожалеть денег на выгодное дело. Они и стали учредителями общества. Основной капитал определился в 400 тысяч рублей, разделенных на четыре тысячи акций, - по сто рублей каждая. Техническую сторону строительства взял на себя инженер, князь Вячеслав Тенишев. Губонин и Голубев снабжали его деньгами, материалами, рабочей силой. Но Тенишев внес и свой пай в 200 тысяч рублей. Директором строящегося завода назначили одного из держателей акций общества В.Ф. Крахта, владельца соседнего химического завода, производившего ультрамарин (синьку) и свинцовый сахар - вещества, имевшие

большой спрос для отбела бумаги, хлопчатобумажных тканей, изготовления красок и других целей.

И вот на земле, купленной у помещика генерала Алексея Львова, закипела жаркая работа. Материалы на первых порах использовались в основном те, что были под рукой. Первые строения сооружали из леса, имевшегося в достатке на губонинских дачах. На строительство завода потянулась беднота Брянска, рабочие с разорявшихся мальцевских предприятий, голодающее крестьянство не только из окрестных мест, но и из Белоруссии. Несмотря на то, что рабочий день затягивался за 15 часов, нехватки в рабочей силе не ощущалось. Богатый хозяин, имевший миллионы, мог накормить не одну сотню людей. Недаром поэт Н. Некрасов написал в своей поэме "Кому на Руси жить хорошо?":

А ныне, милость божия!
Досыта у Губонина
Дают ржаного хлебушка -
Жую - не нажуюсь.

Начальная фаза строительства завода легла в большей части на плечи В.Н. Тенишева - практически самого активного руководителя задуманного дела. В это время Губонин с Голубевым надолго уехали на Урал, где строили уральскую железную дорогу. К концу 1873 года уже был построен небольшой двухэтажный корпус с машинным и модельным отделами. На следующий год открылись механическое и чугунолитейное отделения завода. Здесь изготавливали оборудование для прокатного отдела. Еще ровно через год, в 1875 году, завод стал давать продукцию - первые железные рельсы, приступил к изготовлению ферм для железнодорожных мостов.



Акционеры, основавшие завод, не ошиблись, вложив средства в это предприятие. В России, обзаводившейся железными дорогами, рельсы являлись ходовым товаром. За конъюнктурой зорко и внимательно следил князь Тенишев. До конца 1874 года на заводе прокатали 174 тысячи пудов рельсов, год спустя - уже 776 тысяч пудов. Как только в железнодорожное строительство стали входить стальные, рельсы (вместо железных), Тенишев начал добиваться правительственного заказа на 1800 тысяч пудов этих рельсов. Получив его в 1876 году, акционеры тут же приступили к устройству сталеплавильных печей системы Сименс-Мартена, и через год уже поставили 334 тысячи пудов стальных рельсов. А в 1878 году стали закладывать печь по выплавке стали бессемеровским способом.

На предприятии налаживается одно из ведущих в России металлургических производств, которое в 1880 году (через семь лет после начала строительства завода!) произвело три миллиона пудов стали. Стальные рельсы заняли 73 процента валового выпуска продукции в 1878-1880 годах. По выплавке стали Брянский завод в Бежице выходит на второе место после Путиловского в Петербурге, на его долю приходится треть стали, выплавляемой в России.

Вместе с ростом производства, спроса на его продукцию, росли и прибыли акционеров.

Если в 1873-1874 годах чистая прибыль составляла немного более 35 тысяч рублей, то в 1880 году она достигла весьма солидной цифры - свыше 19 миллионов рублей. Нашлась возможность выпустить дополнительно 1200 акций.

Заводу не стало хватать топлива, железная машина "пожирала" все вокруг. Общество берется за свой счет построить железную дорогу от Жуковки до лесной дачи в Акулицкой волости Брянского уезда протяженностью в 40 верст. Пришлось брать в долгосрочную аренду казенные леса. В самой Жуковке в 1880 году строится для этих целей шпалопропиточный завод. Долгосрочная аренда казенных и покупка частных лесных дач обеспечивали Брянский завод достаточным количеством топлива в течение последующих пятнадцати лет.

Менялись условия спроса на рынке, менялся и список продукции завода. В 1882-1883 годах были получены заказы морского министерства на сталь для броненосцев Черноморского флота. Следствием развития нефтяной промышленности и ее производных явился спрос на вагоны-цистерны и резервуары. В 1883 году завод уже изготавливает 300 вагонов-цистерн. За какой-то десяток лет завод развился, расширился до очень внушительных даже для наших дней масштабов. К этому времени на нем работало 4200 рабочих.

Для доставки продукции на юг в 1880 году строится здесь десять барж, приобрели пароход. Благо, Десна в ту пору еще была полноводной и служила заводу хорошей транспортной артерией.

Наряду с расширением производственной базы ведется гражданское строительство. Построили две церкви: одну деревянную, на две тысячи прихожан, другую обширную железную, с деревянной обшивкой. Возвели больницу на 50 коек, училище для детей на 35 мест, детский сад. В заводском хозяйстве находился большой продовольственный магазин, паровая мельница, пекарня. Вблизи завода была устроена ферма – хутор.

Второй период деятельности завода начинается с 1884 года. Правление общества принимает важное решение - построить на юге России вблизи громадных залежей угля и руды, собственный металлургический завод для изготовления чугуна, выплавки стали, производства рельсов. На берегу Днепра, возле Екатеринослава, в 1885 году началось строительство завода-спутника названного Александровским Южно-Российским.

Эра брянского флагамена входила в зенит. Впереди продукцию его ждали большие награды, золотые и серебряные медали российских и всемирных выставок.

/ Деханов, В. 120 лет назад был принят первый устав акционерного общества «БМЗ» / В. Деханов // Брянская газета. - 1993. - Июль (№ 28). - С.4./

ИЗ ОБЗОРА ДЕСЯТИЛЕТНЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (1873—1883 гг.) ОБЩЕСТВА БРЯНСКОГО ЗАВОДА

1885 г.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБЩЕСТВА

Акционерное общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного и

механического завода обратилось в 1873 г. с целью устройства завода для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий на продажу, построение всякого рода машин и принадлежностей для железных дорог и судостроения, выделки и перекачки рельсов и добычи всякого рода металлов и минералов,

Устав его был высочайше утвержден в 20 день июля 1873 года, Учредителями состояли: П. И. Губонин и В. Ф. Голубев.

ОБЩИЙ ОБЗОР

Обзор деятельности общества за истекшее должен быть начат указанием, что, открыв предприятие с сравнительно незначительными средствами в 400.000 руб., Общество после десяти лет труда владеет в настоящее время достоянием почти в 10 раз большим, так как сумма наличных капиталов его достигает до 3% млн. руб., и притом выплатило акционерам в течение десятилетия до 2-х млн. руб. дивиденда. Соответственно и оборот последнего 1883 года слишком в 10 раз превышает оборот первого года. Возможная же производительность в 5 раз больше той, с которой работал завод первые четыре года.

Указание это сразу устанавливает точку отправления суждений о рациональности существования и постановки предприятия и, с другой стороны, являет всю насущность поддержания энергичной деятельности Общества ввиду столь развившихся производительных сил предприятия.

Характеру деятельности Общества за минувший период довольно точно отвечает наименование завода «рельсопрокатный, железоделательный и механический», причем порядок перечисления этих специальностей указывает и степень значения для дела каждой из них. Остальные отрасли широкой деятельности Общества, здесь не поименованные, являются уже второстепенными.

По направлению, коим шла деятельность Общества, пережитое десятилетие распадается на четыре периода:

- 1) период железных рельсов,
- 2) переходный период от железных к стальным,
- 3) период стальных рельсов с возрастанием производства, и, наконец,
- 4) период стальных же рельсов, но с постепенным уменьшением этого производства.

1) Годы 1874—75 составляют первый период. Преобладающим продуктом производства служат железные рельсы, доставляя 47,85% общей доходности (валовой). Ввиду того, что в конце этого периода уже началась замена железных рельсов стальными, рельсовые скрепления играют в общем обороте существенную роль, доставляя в среднем 30,2% дохода. По той же причине производительность мастерских не может быть сполна удовлетворена заказами.

2) Годы 1876—77. Железные рельсы составляют 31% доходности. Оборот находится в зависимости от рельсовых скреплений (37 $\frac{7}{8}$ %) и вообще побочных кузнечных и котельных работ (17 $\frac{1}{3}$ %) — ненормальность,

разъясняющаяся переходностью времени; подготовлением сталерельсового производства и прекращением спроса на железные рельсы. Тот же недостаток заказов в сравнении с производительными средствами.

3) Годы 1878—80. Расцвет сталерельсового дела с подавляющим преобладанием над другими производствами. $73 \frac{5}{8} \%$ дают стальные рельсы, $11 \frac{1}{3}$ — скрепления. Все увеличивающееся производство находит соразмерное себе количество заказов. Тем не менее проявившийся застой промышленности, в связи с нерациональной конкуренцией заводчиков принуждают думать об ином помещении производительных сил Общества в будущем, почему и возникают различные новые отрасли его деятельности.

4) 1881—83 годы. Сталерельсовое дело падает в силу прекращения постройки железных дорог и вызванных неразборчивою конкуренцией) последствий, а отчасти и вследствие общего промышленного затишья. Стальные рельсы дают 45% валовой доходности, но и скрепления не получают особого значения в обороте, так как замечается отсутствие требований и на них; свой пай приносимой доходности они понижают до 9%. Соответственно возвышается вновь значение котельных и прочих работ. Постепенное развитие многих побочных производств, зачатых в прошлый период, равно как и новых. Наконец, особенное развитие листопркатной.

На основании уже этого беглого обзора можно констатировать тот неизбежный и вполне естественный факт, что Брянский рельсопркатный завод находится в зависимости от рельсового производства, т.е. иными словами, от степени оживления в России дела постройки железных путей; в диаграмме альбома сопоставлено развитие русской железнодорожной сети с отечественным же сталерельсовым делом, из какового сопоставления ясно усматривается связь между ними: сокращение постройки губит это дело.

Что касается до указанной спекулятивной конкуренции, то, не будучи в состоянии принести пользу общим увеличением сбыта, она вела к общей для всех невыгоде, ухудшая качество товара и понижая по необходимости заработок рабочего. Борьба с нею увенчалась тем нормальным разрешением, что, с одной стороны, заводчики стремятся, в круге тождественных интересов, — к одним и тем же целям урегулирования условий производства, — а с другой, покупкою Брянским обществом весной 1883 г. совместно с обществом Варшавского сталелитейного завода, — заводов Путиловских, стоявших до тех пор в исключительном положении и работавших на средства казны, что позволяло им вести производство вне возможной для других конкуренции.

Независимо от урегулирования самого рельсового дела, насколько это при данных обстоятельствах было возможно, общество достигло весьма значительных успехов в развитии других отраслей своего производства настолько значительных, что в 1883 году эти отрасли уже дали 75%, а рельсовое дело дало лишь 25% общей валовой доходности.

Заканчивая общее обозрение деятельности общества, нужно указать на отличительные ее достоинства. Оно заключается в энергичной предприимчивости, доказанной всеми разнообразными отраслями дела, в своевременности начинания и скором осуществлении, в следовании научным указаниям и отсутствии рутинности, и

в срочном удовлетворении всех требований рынка...

Но и постоянство личного состава администрации общества и притом состава из ближайше заинтересованных делом лиц,— было непосредственною причиною твердого и систематического развития дела; и равным образом тому способствовало заводоуправление, находившееся в течение всего десятилетия под одним и тем же руководством...

/ «Брянский рельсопрокатный, железоделательный, сталелитейный и механический завод», акционерное общество (Петербург). Обзор десятилетней деятельности Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода: 1873-1883 гг. - Санкт-Петербург, 1885. – С. 1-2. /

**ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ ПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА
О ЗАКЛЮЧЕНИИ ДОГОВОРА С ПРАВЛЕНИЕМ
РУССКОГО ОБЩЕСТВА ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ
НА ПОСТАВКУ СТАЛИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА**

20 апреля 1889 г.

СЛУШАЛИ:

Доклад председателя Правления о заключенном 5 апреля сего года с Правлением Русского общества пароходства и торговли договора, коим Общество Брянского завода обязуется изготовить до 225.000 пудов стали разных форм, сечений и размеров для строящегося в Севастополе броненосца «Три Святителя», по цене 2 р. 85 коп. за пуд, с доставкой в Севастопольское Адмиралтейство, и что об исполнении этого заказа сообщено уже заводу.*

ПОСТАНОВИЛИ:

Принять к сведению.

*В. ГОЛУБЕВ
С. ПЕТРОВСКИЙ*

*ГАБО, ф. 220, оп. 1, д. 408, л. 31. Подлинник. Рукопись.

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 33. /



Броненосец «Потемкин»

**ИЗ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ ПРАВЛЕНИЯ
ОБЩЕСТВА О ПОСТАВКЕ РЯЗАНО-УРАЛЬСКОЙ Ж. Д.
60 ТОВАРНЫХ ПАРОВОЗОВ**

12 мая 1892 г.

СЛУШАЛИ:

I. Копию договора от 4-го мая 1892 года с уполномоченным Общества Рязано-Уральской железной дороги главным инженером по постройке дорог и ветвей, сооружаемых названным Обществом, ст[аршим] советником Б. А. Ринасом на изготовление и поставку шестидесяти товарных восьмиколесных паровозов системы Comraund с шестиколесными тендерами, с полными комплектами паровозных инструментов и со всеми принадлежностями, в сроки не позже 15 февраля, 15-го марта и 15 августа 1893 года — по три паровоза, не позже 15-го мая 1893 года — 4 паровоза; не позже 15 июня, 15 июля, 15 августа, 15 сентября, 15 октября, 15 ноября и 15 декабря 1893 года по пяти паровозов; не позже 15 января и 15 февраля 1894 года — по пяти паровозов, а остальные два паровоза не позже 15 марта 1894 года, причем один паровоз как образец должен быть предъявлен к освидетельствованию и испытанию не позже 15 января 1893 года. Цена паровозов с тендерами и запасными вещами определяется по 32.500 руб. за каждый. Если же главный инженер пожелает, чтобы паровозные котлы были изготовлены из литого железа вместо сварочного, то цена уменьшается на тысячу рублей и составит тогда 31.500 рублей. В счет платежа обществу Брянского завода выделено 25% аванса со всей договорной суммы из 5% годовых, впредь до погашения этого

аванса заготовлено материалов и когда выдадут еще 15%, (тогда) паровозы считаются оплаченными 40%, и течение процентов по авансу на соответствующую заготовку материалов прекращается; 35% по получении главным инженером актов испытания котлов; 15% по получении актов испытания паровозов на путях железной дороги; по прибытии каждого паровоза на станцию Козлов Рязано-Уральской ж. дороге выдается обществу Брянского завода 2%; по окончании пробега паровозом 1000 верст выдаются 5%; по истечении срока 2-летней гарантии выдаются 2% и по истечении для каждого паровоза срока пятилетней гарантии осей, колес и бандажей обществу Брянского завода выдаются остальные деньги.

ПОСТАНОВИЛИ:

Заказ этот передать к исполнению на Брянский завод в Бежице...*

Подпись неразборчива.

*ГАБО, ф. 220, оп. 1, д. 4, лл. 29, 30. Подлинник. Рукопись.

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 35-36. /

ИЗ ПРОШЕНИЯ ПРАВЛЕНИЯ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА БРЯНСКОГО ЗАВОДА МИНИСТЕРСТВУ ФИНАНСОВ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ЗАВОДУ ЗАКАЗОВ НА ПАРОВОЗЫ

5 июля 1902 г.

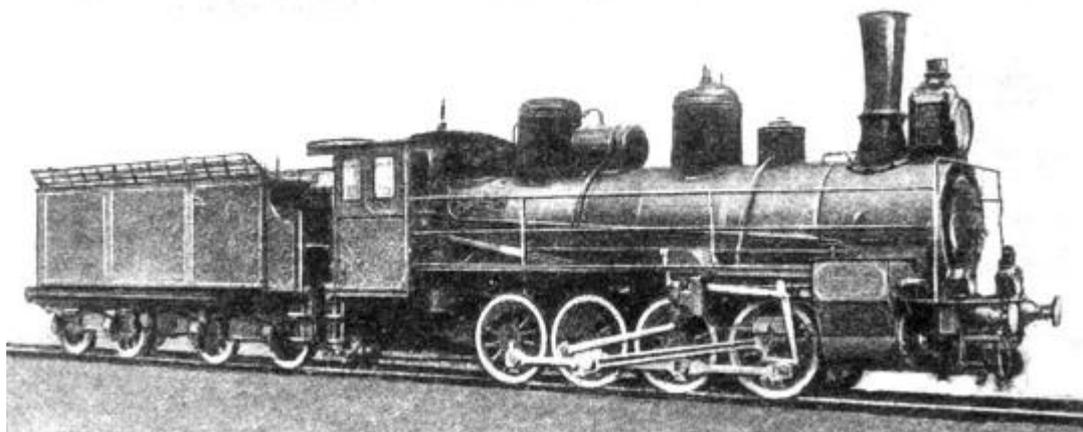
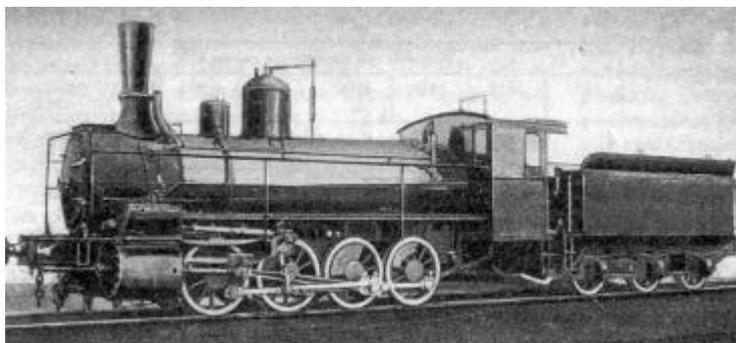
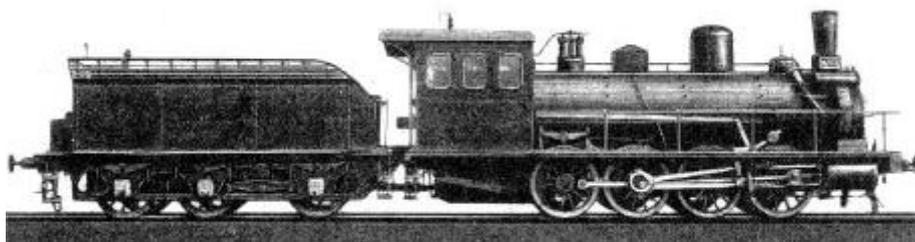
На Брянском заводе имеются на текущий счет заказы на паровозы почти исключительно для Китайской Восточной ж. д. Новый тип этих паровозов — весьма сложный — впервые разработан Брянским заводом и потребовал много времени на приспособление мастерских для исполнения этих заказов, вследствие чего произошло значительное опоздание в сдаче паровозов.

Ввиду неотложной надобности в паровозах, по особому докладу Правления Общества Китайской Восточной ж. д., Ваше высокопревосходительство изволили приказать принять все меры к скорейшему окончанию заказа, ввиду чего паровозостроительный отдел завода вынужден работать полным ходом по сборке паровозов...*

**ЦГИА СССР, ф. 588, оп. 2, д. 496. л. 147. Копия.*

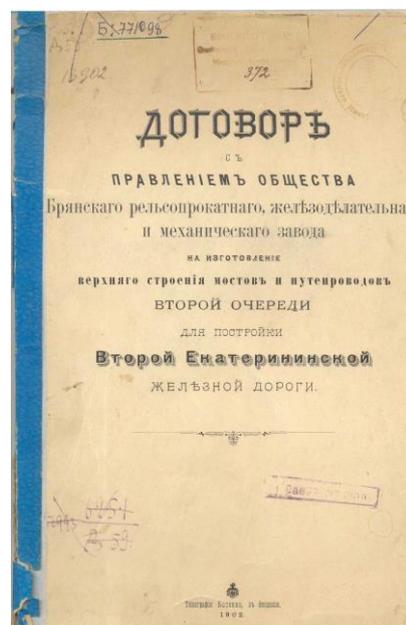
/ Брянску – 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 57. /

Первые паровозы, выпущенные на Брянском заводе



**Из Договора с Правлением
Общества Брянского
рельсопрокатного,
железодельного и
механического завода на
изготовление верхнего строения
мостов и путепроводов второй
очереди для постройки Второй
Екатерининской железной дороги**

Подлинный оплоченъ гербовымъ сборомъ на сумму 4480 рублей, внесеннымъ въ Феодосіуское Уездное Казначейство подъ квитанціи отъ 25 сентября 1902 г. за № 8740 и отъ 4 октября 1902 г. за № 10004.



Городъ Феодосія. Тысяча девятьсотъ второго года Октября четвертаго дня. Мы, нижеподписавшіеся, Начальникъ работъ по постройке Второй Екатерининской железной дороги, Действительный Статскій Советникъ Инженеръ Путей Сообщенія Борисъ Александровичъ Риппасъ, съ одной стороны, и **Правленіе Общества Брянскаго рельсопрокатнаго, железоделательнаго и механическаго завода**, съ другой—, заключили настоящій договоръ въ нижеследующемъ.

§ 1.

Предметъ договора.

Правленіе Общества Брянскаго рельсопрокатнаго, железоделательнаго и механическаго завода, на основании сего договора, приложенныхъ къ нему техническихъ условий расценочной ведомости, и согласно утвержденныхъ чертежей и проектовъ принимаетъ на себя для путепроводовъ и мостовъ Второй Екатерининской желѣзной дороги, перечисленныхъ въ прилагаемой къ сему договору ведомости, производство нижеследующихъ работъ, а именно:

1) изготовление и доставку на место работъ, сборку (по оси строящагося пути или сбоку), склепку, установку на места и окраску металлическихъ частей лутепроводовъ и верхняго строения мостовъ, со включеніемъ всѣхъ необходимыхъ для сего матеріаловъ;

2) передвижку пролетовъ, собранныхъ сбоку оси строящагося пути, где это потребуется письменными нарядами Начальника работъ;

3) устройство деревяннаго пологого настила, на мостахъ подъ железную дорогу, состоящаго изъ поясныхъ продольныхъ досокъ или брусевъ, поперечинъ и половыхъ досокъ, съ матеріаломъ, доставкой на место, установкой, укрепленіемъ на мѣста и окраской;

4) устройство деревянныхъ нижнихъ и верхнихъ мауэр-латовъ съ матеріаломъ, съ доставкой на место, укладкой, укрепленіемъ къ опорамъ и окраской;

5) устройство желѣзныхъ контръ-рельсовъ съ накладками, болтами и устройствомъ направляющихъ остряковъ, съ матеріаломъ, съ доставкой и укладкой на мѣсте и пришивкой костылями, данными Управленіемъ работъ;

6) устройство деревяннаго подъ железную ѣзду пологого настила на путепроводахъ, съ тротуарами и перилами, состоящаго изъ поперечинъ, сплошнаго брусчатаго и досчатаго настиловъ, перильныхъ стоекъ и поручней, съ доставкой на место, установкой на мѣсте и окраской.

Цена работъ.

Выполнение всехъ работъ, обусловленныхъ настоящимъ договоромъ, **Правленіе Общества Брянскаго завода** принимаетъ на себя задельно и плату имеетъ получить отъ Начальника работъ за действительно произведенное количество работъ по ценамъ за единицу, обозначеннымъ въ приложенной къ сему договору расценочной ведомости.

§ 2.

Цѣна работъ.

Выполненіе всѣхъ работъ, обусловленныхъ договоромъ, Правленіе Общества Брянскаго завода на себя задѣльно и плату имѣеть получить отъ работъ за дѣйствительно произведенное количество работъ за единицу, обозначеннымъ въ приложеніи къ договору расцѣночной вѣдомости.

Всѣ единичныя цѣны расцѣночной вѣдомости работъ обнимаютъ собою полное вознагражденіе за все, какъ-то: за производство работъ, приобрѣтеніе матеріаловъ и ихъ храненіе до употребленія въ дѣло, наемъ мастеровыхъ и служащихъ, ихъ содержаніе и содержаніе и ремонтъ машинъ, снарядовъ и инструментовъ, устройство, содержаніе и ремонтъ временныхъ построекъ, зимнихъ и лѣтнихъ подмостей, разборку временныхъ мостовъ или шпалей, устроенныхъ распоряженіемъ Управленія на высоту, потребную для установки верхняго строения, за всѣ подготовительныя работы и приспособленія по мѣрѣ окончанія работъ всѣхъ подмостей, временныхъ построекъ и приспособленій, оставшихся матеріаловъ и выгрузку доставляемыхъ предметовъ, а равно и расходы, сопряженные съ исполненіемъ работъ и поставокъ, включеніемъ риска и барышей, такъ что кромѣ исчисленнаго по количеству произведенныхъ работъ и поставокъ по единичнымъ цѣнамъ расцѣночной вѣдомости подрядчикъ не получаетъ отъ казны никакой добавочной

§ 3.

Вся сумма стоимости работъ, поименованныхъ въ приложенной къ этому договору расцѣночной вѣдомости, по нынѣ исчисленному количеству работъ и поставокъ приблизительно въ одинъ миллионъ сто девятнадцать тысячъ триста (1,119,300) рублей.

Все единичныя цены расцѣночной ведомости за заделныя работы обнимаютъ собою полное вознагражденіе за все расходы, какъ-то: за производство работъ, приобретеніе матеріаловъ и ихъ храненіе до употребленія въ дело, наемъ рабочихъ, мастеровыхъ и служащихъ, ихъ содержаніе и содержаніе, заготовленіе, содержаніе и ремонтъ машинъ, снарядовъ, станковъ и инструментовъ, устройство, содержаніе и ремонтъ всякаго рода временныхъ построекъ, зимнихъ и летнихъ, устройство подмостей, разборку временныхъ мостовъ или клетокъ изъ шпалей, устроенныхъ распоряженіемъ Управленія работъ, на высоту, потребную для установки верхняго строения мостовъ, за все подготовительныя работы и

приспособленія, уборку по мере окончанія работъ всехъ подмостей, временныхъ построекъ и приспособленій, оставшихся матеріаловъ и очистку местности, за все расходы по доставке на место, по нагрузке и выгрузке доставляемыхъ предметовъ, а равно и за все расходы, сопряженные съ исполненіемъ работъ и поставокъ, включеніемъ риска и барышей, такъ что кромѣ вознагражденія, исчисленнаго по количеству произведенныхъ работъ и поставокъ по единичнымъ ценамъ расцѣночной ведомости, подрядчикъ не получаетъ отъ казны никакой добавочной платы.

§ 3.

Вся сумма стоимости работъ, поименованныхъ въ приложенной къ этому договору расцѣночной ведомости, по нынѣ исчисленному количеству работъ и поставокъ определяется приблизительно въ одинъ миллионъ сто девятнадцать тысячъ триста (1,119,300) рублей.

/ Договор с Правлением Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода на изготовление верхнего строения мостов и путепроводов второй очереди для постройки Второй Екатеринбургской железной дороги. – Феодосия: Типография Косенко, 1902. –С. 1-2. /

ИЗ ДОКЛАДА ПРАВЛЕНІЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНОМУ ОБЩЕМУ СОБРАНИЮ АКЦІОНЕРОВЪ Общества Брянскаго завода

28-го Января 1902 года.

...Только что закончившийся годъ былъ однимъ изъ самыхъ тяжелыхъ для русской металлургической промышленности. Избытокъ производства чугуна и рыночныхъ металловъ совпалъ съ общимъ финансовымъ кризисомъ, и благодаря одновременному существованію этихъ двухъ причинъ цены на металлургическомъ рынке упали до небывалаго уровня. Указанный кризисъ не могъ не отразиться на операціяхъ нашего Общества, но мы должны констатировать, что наше Общество пострадало отъ общаго упадка дѣль сравнительно гораздо менее, чемъ многія

другія металлургическія предпріятія.

Такой результатъ операцій объясняется главнымъ образомъ темъ, что наши заводы работаютъ не исключительно на рынокъ и въ значительной мере обеспечены заказами на оборудованіе для железныхъ дорогъ.

Общая сумма валоваго дохода Общества за 1901 годъ по всей вероятности достигнетъ 21.700,000 рублей, т. е. на 3,100,000 рублей менее 1900 года.

Окончательный результатъ операцій 1901 г. можетъ выясниться лишь по составлены отчета, но во всякомъ случай, принимая во

вниманье тяжелыя условія, въ которыхъ приходилось работать въ истекшемъ году, можно признать результатъ операцій Общества за 1901 г. благополучнымъ...

Александровскій заводъ въ ближайшемъ будущемъ будетъ снабжать чугуномъ и полупродуктами Брянскій заводъ, который, по мненію г. Кольбъ-Бернара, при низкихъ современныхъ ценахъ не можетъ производить металлъ. Эта мера введетъ значительное улучшение въ дела Общества и уменьшеніе стоимости полупродуктовъ на Брянскомъ заводе; вместе съ темъ Александровскій заводъ получитъ сбытъ для значительной части своихъ продуктовъ, а Брянскій заводъ, освободившись отъ производства сырыхъ матеріаловъ, получитъ возможность увеличить выпускъ механическихъ изделий, которыя составляютъ его специальность.



Не смотря на то, что Брянский завод один из старых заводов, тем не менее он прекрасно оборудован современными машинами и станками, что дает ему возможность выпускать ежегодно до 300 паровозов и 3000 вагонов, не считая осей, стрелочных переводов, мостов и артиллерийских снарядов...

Правление общества Брянского рельсопрокатного, железодельного и механического завода.

/ Брянский рельсопрокатный, железодельный, сталелитейный и механический завод, акционерное общество (Санкт-Петербург). Доклад правления Чрезвычайному общему собранию акционеров Общества Брянского завода 28-го января 1902 года. - Брянск, 1902. - С. 1-2, 8. /

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ ПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА О РАЗВИТИИ НА ЗАВОДЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

21 мая 1903 г.

СЛУШАЛИ:

1. Об установлении на Брянском заводе производства сельскохозяйственных машин и орудий и об открытии кредита на участие в сельскохозяйственной выставке в городе Орле.

ПОСТАНОВИЛИ:

1. Разрешить кредит в 7000 рублей для сельскохозяйственной выставки в г. Орле на производство экспонатов.

Просить директора Брянского завода безотлагательно представить свои соображения о наиболее ходовых типах сельскохозяйственных машин и орудий в центральном районе, какие Брянский завод мог бы сделать, а равно выслать правлению сметы расходов, необходимых для приобретения образцов сих машин и орудий. Правление, руководствуясь целью приспособления завода к потребностям всех отраслей сельского хозяйства и промышленной жизни, выражает пожелание, чтобы Брянский завод всеми средствами своими пошел навстречу этому пожеланию...*

*А. ГОРЯИНОВ
И. КОЛЫШКО
А. ИВАНОВ
Д. РОШЕРАН*

*ГАБО, ф. 220, оп. 1, д. 62, л. 4. Подлинник.

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. - Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969. - С. 54-55. /



**ИЗ ДОКЛАДА
 Правления обыкновенному Общему
 Собранию
 акціонеровъ Общества Брянскаго
 рельсопрокатнаго, железоделательнаго
 и механическаго завода**

13-го мая 1909 года.

...Производство достигло за 1908 годъ, по главнейшимъ статьямъ и по сравненію съ 1907 годомъ, нижеследующаго размера:

	1907 г.	1908 г.
отпущено паровозовъ... вагоновъ (пассажирскихъ, товарныхъ и другихъ).....	105 шт. 1.020 „	81 шт. 731 „
запасныхъ частей для паровозовъ и вагоновъ.....	367.103 пуд.	285.764 пуд.
отремонтировано паровозовъ казенныхъ и частныхъ до- рогъ	53 шт.	48 шт.
отпущено рельсовъ..... пуд.	1.603.044 пуд.	1.773.141
стрелокъ, крестовинъ и переводовъ	117.097 „	226.121
” ” чугунныхъ трубъ . . .	368.660 „	264.783
” ” железной проволоки. . . .	484.453 „	397.540
” ” сортового и листового железа.....	2.043.885 „	
4.021.855 „ чугуна.....	3.348.252 „	
4.021.801 „ Артиллерійскихъ заказовъ исполнено на сумму руб.	1.679.782 руб.	354.000

Изъ более крупныхъ работъ закончены и сданы заказчикамъ: водопроводъ въ г. Екатеринославе и мостъ черезъ реку Днепръ, но расчеты съ заказчиками по означеннымъ работамъ еще не закончены.

Общий валовой доходъ былъ:
 въ 1907 году 19.165.389 р. 01 к.
 въ 1908 году..... 19.433.425 р. 44 к.
 По сравненію съ 1907 годомъ увеличился на..... 268.036 р. 43 к.

Железнодорожные заказы, составляющіе главный предметъ отпуска Брянскаго завода, которые уже въ 1907 году сократились на 3.623.000 руб., еще понизились на 1.200.000 руб., въ 1908 году. Артиллерійскіе заказы также уменьшились на 1.325.782 руб. противъ прошлаго 1907 года.

Отпускъ сортового железа сильно возросъ — съ 2.044.000 въ 1907 году до 4.022.000 въ отчетномъ.

II. Распределеніе прибыли.

Чистая прибыль за 1908 годъ, включая сюда 3.983 р. 67 к. остатка прибыли 1907 года, достигла 1.054,759 р. 30 к.

Изъ нея прежде всего следуетъ исключить 604.375 руб., что составляетъ 5% на привилегированные акціи. Затемъ изъ остатка въ 450.384 р. 30 к. Правленіе предлагаетъ выдать 1% по простымъ акціямъ, или всего 120.875 руб., и остальную сумму въ 329.509 р. 30 к. отнести на погашеніе имущества...

Правленіе общества Брянскаго рельсопрокатнаго, железоделательнаго и механическаго завода.

/ «Брянскій рельсопрокатный, железоделательный, сталелитейный и механический завод», акционерное общество (Петербург). Доклад Правленія обыкновенному Общему Собранію акционеров Общества Брянскаго рельсопрокатнаго, железоделательнаго и механическаго завода 13-го мая 1909 года. - Брянск, Б. г. – С. 1-2, 5./

ОБ ИЗГОТОВЛЕНИИ НА БРЯНСКОМ ЗАВОДЕ КОЛЕС ИЗ ЛИТОЙ СТАЛИ

1911 г.

...Задачу скорой постановки паровознаго дела сильно облегчило применение фасоннаго стального литья к изготовленію паровозных и тендерных колес и других частей паровоза; о немъ здѣсь уместно сказать несколько слов.

Уже с начала работы печей Сименс-Мартена начаты были опыты производства стальных фасонных отливок, которые применялись на своемъ заводе для частей прокатных станов: шестерен, муфт, соединительных валиков. В 1884 году для паровых молотовъ были отлиты наковальни и бойки. Затемъ это производство постепенно развивалось и совершенствовалось, а



позже регулярно исполнялись не только части для своего завода, но и многие серьезные внешние заказы; между ними можно указать на кронштейны для винтовых пароходов, рамы машин для колесных пароходов, гребные винты, станины лафетов Вавассера для Обуховского завода, шестерни для обжимной и рельсопрокатной машин Александровского завода, весом около 1.600 пуд. в штуке, кольца для конверторов того же завода, разные части для сахарных и маслобойных заводов, колеса для вагонеток и т. п.

Вскоре были начаты опыты отливки стальных колес для паровозов, и в 1888 году были впервые на Брянском заводе отлиты стальные паровозные колеса и поставлены под паровоз, принадлежавший заводу Жуково-Акулицкой ж. д. Такие же колеса, испробованные под копром, были представлены с результатами испытаний в Министерство Путей Сообщения. После продолжительных ходатайств, при сочувственной поддержке Управления Юго-Западных железных дорог, было разрешено поставить стальные литые колеса на 24-х паровозах первого заказа для Юго-Западных ж. д., которые были, таким образом, первыми паровозами, изготовленными в России со стальными литыми колесами.

В последующих заказах постановка колес литой стали разрешалась уже с большей легкостью, хотя и не без возражений, — и Брянский завод продолжал строить паровозы исключительно с колесами из литой стали, к чему вскоре перешли и другие русские паровозные заводы. Вскоре затем было разрешено ставить колеса под платформы и вагоны, и началась отливка вагонных колес.

Применение колес литой стали значительно облегчило задачу постройки паровозов, так как изготовление железных сварных паровозных колес, прежде исключительно употреблявшихся под паровозами, несколько не лучших по качеству и теперь повсюду вытесненных стальными литыми, — представляло работу очень медленную, дорогую по стоимости и по устройству приспособлений.

Применение фасонного литья для паровозных, тендерных, вагонных колес и для других частей паровозов обусловило возможность значительного расширения и усовершенствования этой отрасли сталелитейного дела на Брянском заводе, причем количество изготавливаемых фасонных отливок доходило до 20000 пудов в месяц, по качеству же как в отношении чистоты, так и в отношении прочности оно было не хуже, чем где-либо за границей...

/ Акционерное общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного, сталелитейного и механического заводов. Брянский завод в Бежице, Орловской губ. : [исторический очерк] / АО Брян. рельсопрокат., железоделат., сталелитейн. и мех.з-дов. — Москва: Типо-литография Товарищества И.Н. Кушнерев и К-о, 1911.- С. 12. /

ИЗ ДОКЛАДА ПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА ОБЩЕМУ СОБРАНИЮ АКЦИОНЕРОВ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗАВОДА ЗА 1912 ГОД

4 мая 1913 г.

...В 1912 г. произошло значительное увеличение наших оборотов. Наш оборот

достиг 36944935 руб. 13 коп., тогда как в 1911 г. он равнялся 31686721 руб. 84 коп., а в 1910 г. — 24650871 руб. 49 коп. Это значительное увеличение оборота достигнуто обществом несмотря на то, что каменноугольный кризис заставил Александровский завод Брянского общества в Екатеринославе остановить одну из доменных печей. Кроме того, на результате 1912 г. должен был неблагоприятно отозваться недостаток в заказах на паровозы...

...Брянский завод общества построил в 1912 г. 63 паровоза большой мощности вместо 73 разных типов в 1911 г. и 54 в 1910 г. Правление надеется, что вследствие разрушения постройки, а также намеченных к постройке нескольких новых железнодорожных линий, наступит, наконец, в ближайшем будущем такой период, когда возможно будет паровозным мастерским завода нормальнее использовать их мощное оборудование.

Правление считает обязанностью довести до Вашего сведения, что в течение прошлого 1912 г. Брянский завод посетила комиссия из инженеров контроля правительственных железных дорог, командированная г-ном министром общественных работ Франции, с целью определения, насколько наши заводы подходят по условиям своего производства к требованиям, предъявляемым французскими правительственными железными дорогами при выдаче ими заказов на железнодорожный подвижной состав и, главным образом, на паровозы. Означенная комиссия, изучив самым тщательным образом наши оба завода, констатировала, что эти последние как в смысле их мощности, так и качества производства, стоят наравне с лучшими и самыми значительными паровозостроительными заводами Западной Европы. Правление надеется поэтому, что при следующей крупной потребности на паровозы, Французское правительство не откажет Брянскому обществу в заказе на таковые.

Брянский завод в 1912 г. выпустил 1149 вагонов различных типов: в 1911 г. — 1058, а в 1910 г. — 690. В текущем году предполагается выпустить до 1350 вагонов.

Выпуск земледельческих орудий остался приблизительно на том же уровне, что и в 1911 г. и достиг суммы 1701021 руб. Артиллерийские заказы достигли суммы 1471450 руб., тогда как в 1911 г. их было выпущено на 1646531 руб. Правление предполагает, что в этом году выпуск артиллерийских заказов будет значительно большим.

Общая сумма отпуска изделий Брянским заводом достигла в 1912 г. 14022048 руб., в 1911 г. она равнялась 12771000 руб. и в 1910 г. — 9075000 руб. ...

*Правление общества Брянского рельсопрокатного,
железодельного и механического завода.*

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 72-73./

**СВЕДЕНИЯ О ПРИСУЖДЕНИИ ЗАВОДУ НАГРАД ЗА ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОРУДИЙ ЗА 1911—1913 гг.**

1914 г.

НА ОМСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги..... 1 большая золотая медаль (высшая награда)
За лобогрейки.....1 большая золотая медаль (высшая награда)
За сеялки.....1 малая золотая медаль
За чугунные трубы..... 1 большая золотая медаль (высшая награда)
За кровельное железо и
стальное литье для зем-
ледельческих орудий..... 1 большая золотая медаль (высшая награда)

НА РОСТОВСКОЙ-НА-ДОНУ ВЫСТАВКЕ:

За плуги..... 1 большая золотая медаль (высшая награда)
За дисковые бороны . . . 1 большая золотая медаль (высшая награда)
За сеялки 1 малая золотая медаль
За лобогрейки 1 большая серебряная медаль

НА СТАВРОПОЛЬСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги 2 большие золотые медали (высшая награда)
За дисковые бороны 1 большая золотая медаль (высшая награда)
За сеялки 1 малая золотая медаль
За лобогрейки 1 малая золотая медаль

НА НОВОХОПЕРСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги1 большая золотая медаль(высшая награда)

НА ТОМСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги 1 золотая медаль (высшая награда)

НА УСМАНСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги1 малая серебряная медаль (высшая награда)

НА МИЛЛЕРОВСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги2 малые золотые медали
За плуги1 большая серебряная медаль
За сеялки.....2 большие серебряные медали
За стальное и чугунное
литье и железные части
для земледельческих
орудий 1 большая золотая медаль (высшая награда)

НА ЕЛИЗАВЕТГРАДСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За сеялку 1 малая серебряная медаль
За жатку (лобогрейку) 1 большая серебряная медаль

НА ТАМБОВСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги и бороны 2 большие золотые медали (высшая награда)
За сеялку 1 большая серебряная медаль

НА СМОЛЕНСКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуг и сеялку 1 большая серебряная медаль

НА ОЧЕРЕДНОЙ ВЫСТАВКЕ ДОНО-КУБАНСКОГО ТВЕРСКОГО ОБЩЕСТВА СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ:

За плуги 2 большие золотые медали (высшая награда)
За плуги 1 малая золотая медаль
За плуги 1 малая золотая медаль
За плуги 1 серебряная медаль

НА НОВОЧЕРКАССКОЙ ВЫСТАВКЕ:

За плуги 1 большая золотая медаль

НА ВЫСТАВКАХ ПРИАМУРСКОГО КРАЯ В ХАБАРОВСКЕ В ОЗНАМЕНОВАНИЕ 300-ЛЕТИЯ ЦАРСТВОВАНИЯ ДОМА РОМАНОВЫХ

За плуги типа Сакка и золотая медаль Главного управления землеустройства и земледелия другие.

Из этого перечня наград можно заключить о качестве брянских земледельческих орудий, которые, заняв первое место на рынке, теснят орудия заграничных заводов, и многие покупатели, особенно потребители, признали уже Брянские орудия лучше заграничных.

/ Брянский рельсопрокатный, железоделательный, сталелитейный и механический завод", акционерное общество (Санкт-Петербург).
Прейскурант Брянского акционерного общества рельсопрокатного, сталелитейного, железнодорожного и механического завода. Модели - № 6 [1914 год]. - М., 1914. - С. 137./

771092

Прейс-Курантъ
№ 6.
1914 годъ.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
БРЯНСКАГО
Рельсoproкатнаго, Сталелитейнаго, Железодляательнаго и Механическаго Завода.

ПРАВЛЕНІЕ О-ва:
С. Петербургъ, Пискаревъ Моста, № 46.

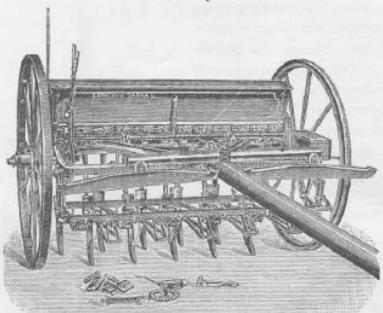
ЗАВОДЪ:
Почт. ст. Брянскъ, Орловск. губ., для грузовъ ст. Бонна,
Рязань-Орловск. жел. дор.

Цѣны прежнихъ преисъ-курантовъ
недѣйствительны.

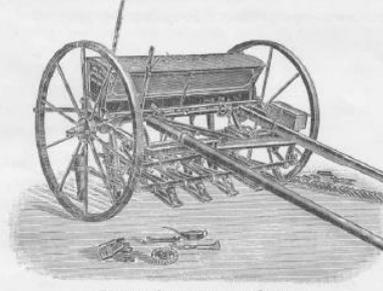
Изданъ Т. А. РОДЧЕНКОМЪ, Москва,
Мясницк. Печатный стр. № 10 А.

Акционерное Общество Брянскаго Завода, Бѣжица, Орловск. губ.

Оригинальнныя рядовыя сѣялки
типа „Отрада“.



11-рядовая сѣялка „Отрада“ съ оглоблями, сложенными вмѣстѣ образующими дышло.

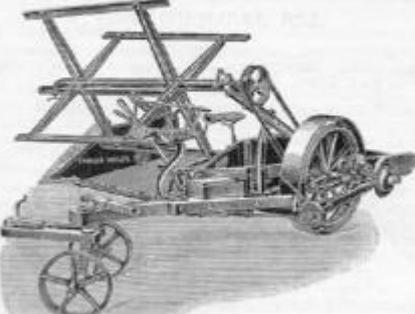


Сѣялка „Отрада“ съ оглоблями.

Каждая машина снабжена присужденными Брянскому Заводу двумя Государств. гербами.

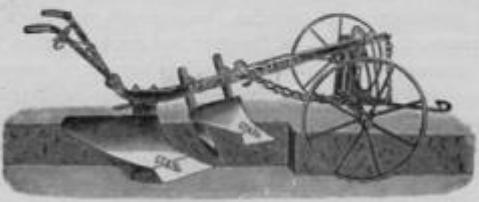
Акционерное Общество Брянскаго Завода, Бѣжица, Орловск. губ.

ЖАТВЕННАЯ МАШИНА (ЛОБОГРѢЙКА) ТИПА КЛЕЙНЕРА.



Акционерное Общество Брянскаго Завода, Бѣжица, Орловск. губ.

ПЛУГИ КУЛЬТУРНО-ГЕРМАНСКАГО
ТИПА Р. САККА.





Заключение Ревизионной Комиссии по поводу отчета за 1916 операционный годъ

1917 г.

Ревизионная Комиссия имеет честь довести до сведения Общаго Собранія, что проверивъ ОТЧЕТЪ и БАЛАНСЪ за операционный періодъ и сличивъ выведенныя въ немъ цифры съ книгами и документами, а также произведя ревизию товаровъ нашла, что ОТЧЕТЪ составленъ правильно, книги, счета и документы въ надлежащемъ порядкѣ и подтверждають автентичность ОТЧЕТЪ цифры.

подтверждаютъ выведенныя въ ОТЧЕТЪ цифры.

Поэтому Ревизионная Комиссия покорнейше просить Общее Собрание ОТЧЕТЪ утвердить.

29-го дня апреля месяца

1917 года.

Ревизионная Комиссия.

/ Брянский завод, акционерное общество (Петербург). Счет прибыли и убытка за 1916 операционный год [Брянского завода]. - Б. г. - С. 43./

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ СОВРЕМЕННОЙ

(По материалам статьи Кузнецовой-Будановой, А. К.
«И у меня был край родной»)

ЗАВОД

Завод довлел над всем в Бежице. Прежде всего он был огромен и по занимаемой им площади, и по размерам цехов, особенно электрического, который просто назывался **«электрическая станция»**. Там всё блестело и поражало необыкновенной аккуратностью. Внутренность этого цеха напоминала как бы раскрытый часовой механизм больших размеров. Не менее поражал **крановый цех** своей величиной и игрой солнечных лучей на стеклянной крыше. А **молотовый цех** вблизи входных ворот поражал своим нескончаемым стуком «бух-бух» или «тук-тук». Главная контора завода была напротив большой церкви. В ней сосредоточился мозг завода: директор со своим заместителем, главный инженер, главный механик, главный бухгалтер, конструкторское бюро — одним словом, всё управление завода, решавшее и направлявшее всю его работу.

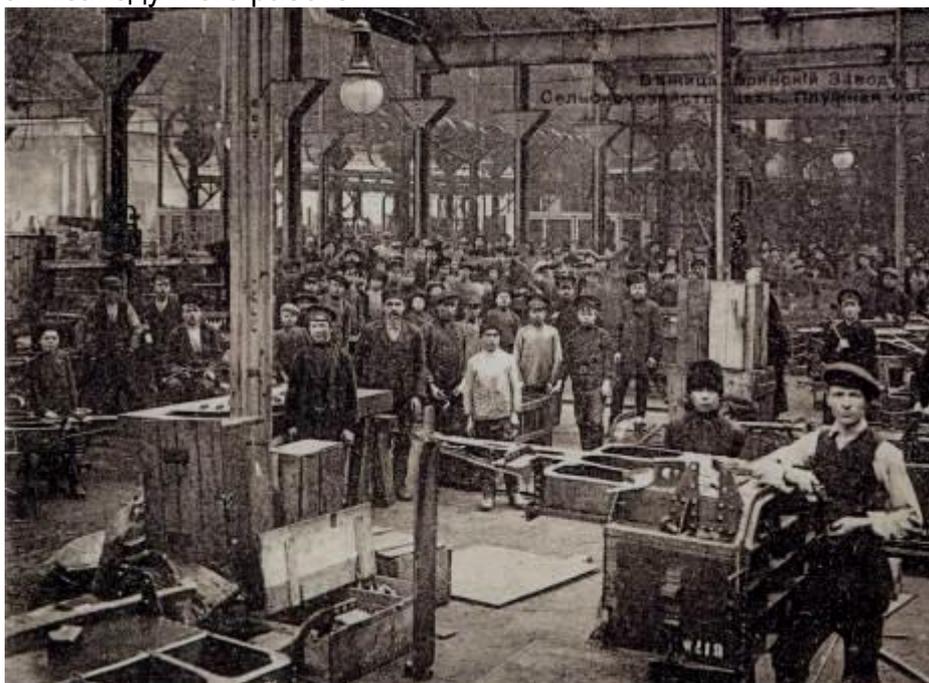
На заводе все работы начинались и кончались точно по часам, которые и оповещались громким гудком, слышным не только в Бежице, но и далеко в округе, за несколько вёрст. Первый гудок — протяжный — в шесть часов утра будил рабочих. Второй — более короткий — в шесть с половиной часов означал выход из

дома рабочих на завод. Третий гудок в семь часов — совсем короткий — по нему входные ворота на завод закрывались. Днём, в двенадцать часов, гудок оповещал **начало** обеденного перерыва для рабочих и в два часа — его окончание. И, наконец, в шесть часов вечера громко и, как мне казалось, радостно гудок возвещал конец рабочего дня. Накануне праздников и по субботам обеденного перерыва не было, так как работа кончалась в три часа. Мы так привыкли к этим гудкам, к этой «музыке» в Бежице, что нам казалось странным не слышать их, когда мы бывали где-нибудь в другом месте.

К часам работы на заводе многое приспособлялось в жизни Бежицы. Так, к шести часам утра булочная была полна свежеспечённых булок, баранок, калачей и хлебов разных сортов, и рабочие, идя на работу, могли по дороге купить себе нужное. Я любила смотреть, как быстро и старательно обслуживали продавцы покупателей. Также было и с баней: она была открыта для мужчин допоздна по субботам и в кануны праздников.

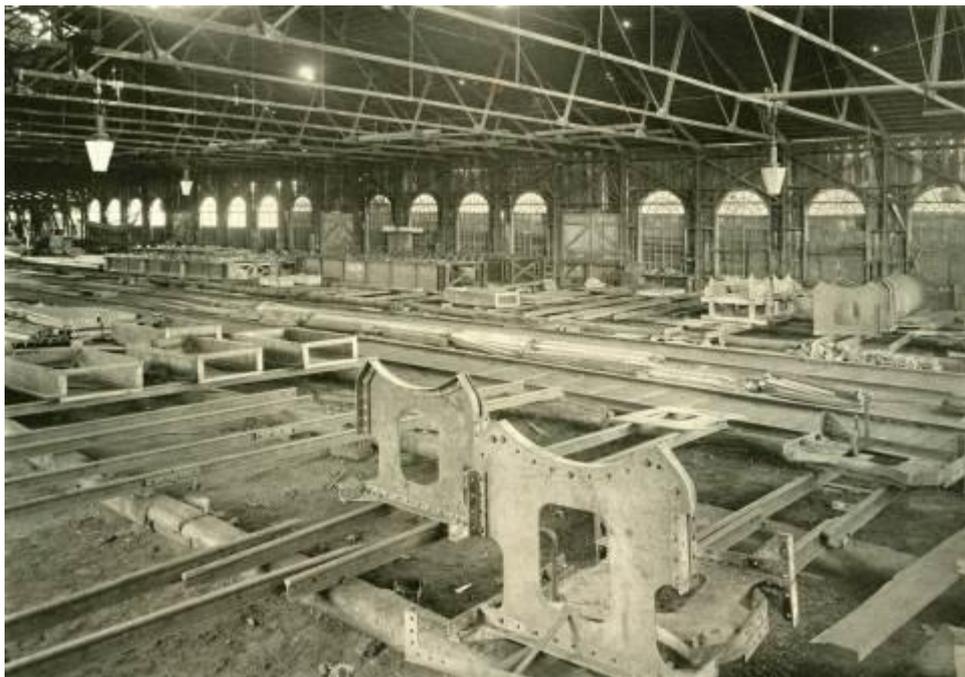
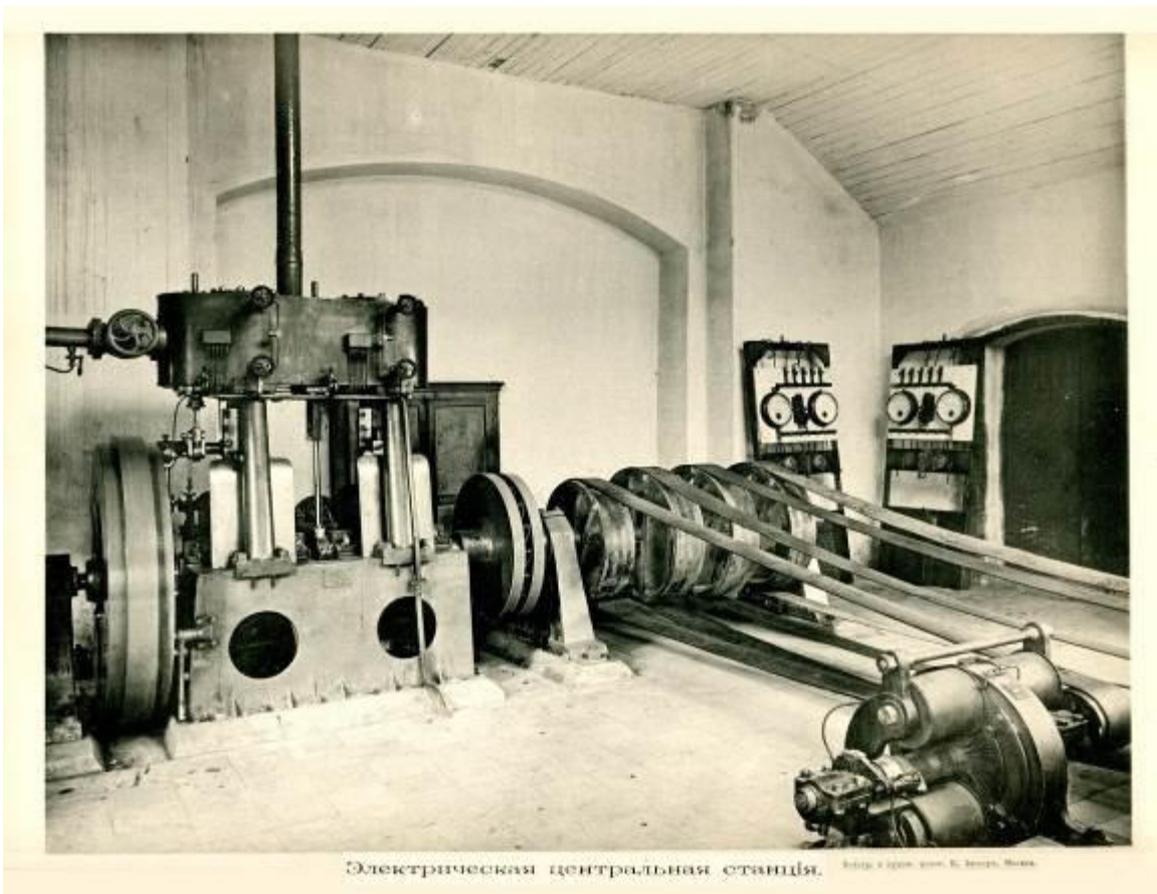
В церковные праздники и по воскресеньям работы на заводе не было вообще. Кроме общезаводского праздника, Ильина дня, каждый цех имел и свой праздник — день своего небесного покровителя. В этот день в здании цеха обычно служили молебны. О каком-либо несчастье на заводе или в поселке (пожар и т. п.) тотчас оповещали громким и протяжным гудком в неурочное время, как бы взывая о помощи. Никогда и ничего не утаивалось, наоборот, общественность всегда призывалась к участию во всём.

У жителей Бежицы был свой уклад, который несколько менялся в зависимости от времени года, но во многом он был постоянен. Этот уклад как-то приспособлялся к заводу и его работе.



Брянский завод. Сельскохозяйственный цех. Плужная мастерская

/ Кузнецова-Буданова, А. К. И у меня был край родной / А. К. Кузнецова-Буданова;
подгот. Д. Титкин // Брянская тема. – 2011. - № 9 (47). - С. 94. /



ТЕНИШЕВЫ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРВОГО КООПЕРАТИВА В БЕЖИЦЕ

В заводском поселке Бежица Орловской губернии (близ Брянска) рождение первого кооператива было связано с именем Тенишевых. Первым инициатором в создании кооператива была Мария Клавдиевна Тенишева. До этого она смогла реализовать идею о предоставлении семейным рабочим небольших участков земли вокруг завода, одним из хозяев которого был Вячеслав Николаевич Тенишев. На этих участках рабочие выстроили дома, и семейные люди перестали жить скученно вместе с другими семьями в одной квартире, как это было раньше. Для детей рабочих благодаря Тенишевой было открыто училище. Для рабочих - столовая.



Тенишева обратила внимание на существовавший порядок торговли продуктами при заводе, какие товары приобретают рабочие завода. Эта торговля находилась в руках общества заводовладельцев и представляла собою, по словам Тенишевой, «хищническую наживу посредством монополии». Кроме лавок, принадлежавших хозяевам завода, других торговых заведений поблизости не было. Само акционерное общество определяло цены в лавках. Лучшие лавки давали ежегодный доход в сотни тысяч рублей. «Задумала я потребительское общество: каждый рабочий получал бы здоровую, свежую провизию, доброкачественный товар, а в конце года на свой пай известный процент». То есть кооператив, задуманный Тенишевой, должен был не только создать конкуренцию в торговле с заводскими лавками, но и быть дополнительным источником благосостояния для рабочих, вступивших в этот кооператив.

К этому времени Мария Клавдиевна уже познакомилась с заводской администрацией и выдержала немало конфликтов с ней. Теперь предстояли новые столкновения. Тенишева сумела заразить своей идеей мужа, без поддержки которого она не могла надеяться на успех. Человек творческий, сторонник всего нового, возможно, он знал о кооперативах на Западе, поэтому идея жены понравилась ему.



Поскольку Тенишев в деле организации кооператива увидел пользу для рабочих, он предпринял определенные шаги, касавшиеся не только бежицких хозяев, но и петербургских совладельцев. Угроза конкуренции и потери прежних доходов не могла не вызвать сопротивления других владельцев завода.

...Процесс создания его оказался в руках Вячеслава Николаевича, которому пришлось в Петербурге, а не только в Бежице пробивать разрешение на его организацию. В то время для организации кооператива требовалось разрешение министра внутренних дел. Только Тенишев со своим авторитетом и влиянием мог добиться желаемого решения на таком высоком государственном уровне.

Вопрос в конце концов был решен и в столице кроме разрешения на организацию кооператива был утвержден устав общества потребителей при Брянском заводе. «Первыми пайщиками вошли в дело муж и я, - вспоминала Тенишева, - за нами потянулись рабочие массами». По уставу, в число членов общества принимались лица обоего пола, достигшие совершеннолетия, без различия звания и состояния. Каждый вступающий в общество платил вступительный взнос 1 рубль и пай в 10 рублей. Деньги можно было вносить не обязательно разом, а по частям. Это было удобно для рабочих и давало возможность стать пайщиками и довольно бедным людям. У одного человека могло быть несколько паев (но не более 20). Однако, как гласил устав, «все члены равноправны по делам Общества, каким бы числом паев они ни владели». Продажа товаров в заведениях Общества должна была производиться без запроса и торга. То есть продавец не запрашивал лишних денег за товар, не торговался с покупателем по поводу цены, снижая её в процессе такого торга. Всем членам Общества товары продавались по одной и той же цене. Роспись товаров и цен - прейскурант - вывешивался в торговых заведениях Общества на видном месте. В конце операционного года пайщики получали свою прибыль - дивиденд - от деятельности Общества.

Председателем правления был избран Тенишев. В правлении, по уставу, должно было состоять не менее 4 человек, избираемых общим собранием. Членом правления не мог быть человек, поставляющий в магазины Общества свои товары. Такой порядок должен был исключить поставку недоброкачественных товаров. Правление занималось текущими делами Общества - заключением договоров о поставке товаров, их заготовкой и продажей, назначением цен на них, страхованием товаров, приемом и хранением денежных сумм, ведением отчетности, арендой земельных участков и наймом помещений для Общества, заключением займов, приёмом новых членов Общества, созывом общих собраний, перепиской по делам Общества, распределением прибылей и пр. Члены правления собирались для решения текущих дел не менее одного раза в неделю.

Учитывая последнее обстоятельство, нужно признать, что Тенишев как председатель правления посвящал много времени делам кооператива.

Между тем заводские лавки продолжали действовать, и новые торговые заведения явились для них конкурентами. «Директора завода, заведующие лавками, а с ними и приказчики были взбешены» - вспоминала Тенишева. Чтобы не строить новых помещений для кооперативных лавок, она попросила мужа уступить Обществу хозяйственные постройки, которые были при их бежицкой даче. В

одной половине каретного сарая поместилась мясная торговля, в другой - мучная. В конюшне развернули лавку с бакалейными товарами. В большом флигеле пошла торговля готовым платьем. На деньги кооператива были арендованы заводская пивная и винная лавка.

«После тяжелой и трудной борьбы все наши усилия увенчались полным успехом, и через некоторое время было торжественно отпраздновано основание нового общества, в первом же году давшего большие доходы и хороший процент на пай», - вспоминала Тенишева. Даже противники организации кооператива из числа администрации завода были вынуждены вступить в Общество, чтобы не потерять авторитета.

Примечательно, что в конкурентной борьбе с кооперативными лавками заводские торговые заведения улучшили качество продаваемых товаров, а также снизили цены на них. Потребительский кооператив при Брянском заводе прожил много лет, пережив своего основателя и первого председателя его правления Тенишева, принося заметную пользу рабочему люду Бежицы.



1895 году князь Тенишев отошел от дел Брянского завода, продал свое имение (Хотылево) и решил посвятить себя научным занятиям. Когда Тенишев завершил свои дела в Бежице и супругам предстояло вернуться в Петербург, провожать Тенишевых в Петербург вышла вся Бежица. К этому времени состояние Тенишева было миллионным, это позволило ему удалиться от дел и заняться научным трудом и общественно полезной и благотворительной деятельностью.

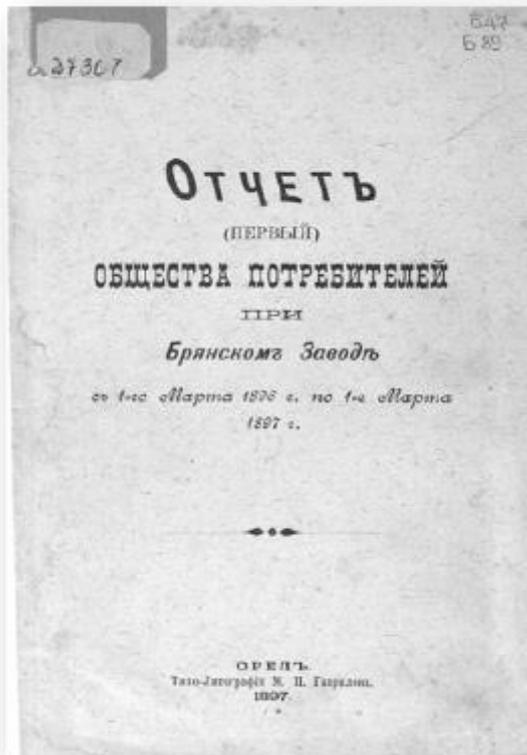
/ Тенишев Вячеслав Николаевич (1844-1903) // Кеня, И.А. Меценаты русской провинции: Брянский уезд Орловской губернии / [И. А. Кеня и др.] - Брянск, 2012. – С. 59-61./



Магазин общества потребителей

ИЗ ОТЧЕТА ОБЩЕСТВА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПРИ БРЯНСКОМ ЗАВОДЕ

1887 г.



В течение отчетного года отъез- дком магазина выручено от продажи товаров	378144,21
Получено за отпущенные товары то складов и хутора	805,27
Получено за продажу посуды, скиды на счетах поставщиков и проч.	1574,98
	380524,46
Из этой суммы исключается:	
1) Своя стоимость проданных то- варов	317147,50
2) Общие расходы (административн. и торговые)	26087,31
3) % погашения: с торговых документ. 2044,78 с движимого имуществ. 1211,46	3256,24
4) Стоимость переиспользованных устаревших и уцененных материалов	2130,70
5) Возвращенная покупателями по- ровка посуды	2865,72
6) Кошачьи и переводки суммы	2023,97
7) Разная статья: % различия де- нари, % погашения с постройк. обста- новки	—

/ Брянский завод. Общество потребителей. Отчет (первый) Общества потребителей при Брянском заводе с 1-го марта 1896 г. по 1-е марта 1897 г. - Орел, 1897. – С. 1./

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ СОВРЕМЕННОЙ

(По материалам статьи Кузнецовой-Будановой, А. К.
«И у меня был край родной»)

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЖИЗНЬ

Описание Бежицы было бы неполным, если бы мы не остановились на общественной жизни в ней. Не только интеллигенция, но и широкие круги рабочих и служащих охотно отдавали свой досуг общественной работе. В Бежице было несколько обществ. Наибольшее значение имело, пожалуй, Благотворительное общество, которое содержало детский приют для сирот, богадельню для престарелых и оказывало различную материальную помощь нуждающимся, устраивало просветительные доклады, литературные суды и кино. Общество трезвости имело тоже свой парк для гуляний с летним театром для спектаклей.

Кроме этих больших обществ действовали и другие, например, Товарищество птицеводов, которое стремилось внедрить более продуктивные породы домашней

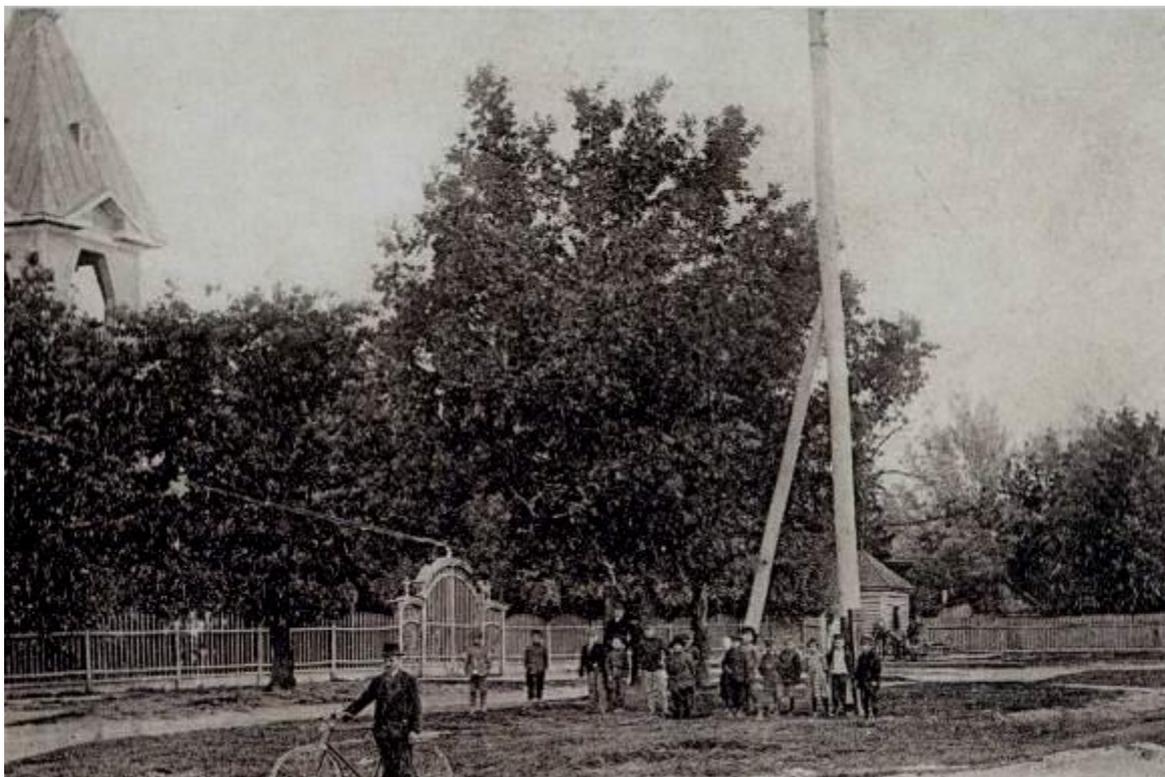
птицы вместо простых. И в этом оно преуспевало.

Развитию общественной жизни в Бежице способствовала местная интеллигенция: учителя, врачи, инженеры и передовые рабочие. Так, Благотворительное общество возглавлял главный врач больницы доктор Михайлов, его заместителем был директор Министерского училища Смирнов, а секретарём — учитель Петропавловский.

Незадолго до первой мировой войны возникло Общество по борьбе с туберкулёзом, которое энергично принялось собирать средства-пожертвования на постройку санатория для туберкулёзных из среды рабочих и их семейств. Вскоре такой санаторий был построен в сосновом лесу около железнодорожной станции Жуковка Риги-Орловской железной дороги. Существенную материальную поддержку при этом оказала больничная касса Брянского завода.

Инженеры и служащие завода объединялись в клубе, который носил полузакрытый характер, но библиотека клуба была общедоступной.

В Бежице было две церкви: одна большая — Преображенская — стояла на краю Бежицы, в лесу, близ реки Болвы, на возвышенности, а другая малая — Петра и Павла — в центре Бежицы, напротив вокзала станции Болва Риги-Орловской железной дороги.



Церковь во имя святых первоверховных апостолов Петра и Павла



Общественное собрание (клуб). Фото Карла Фишера.

/ Кузнецова-Буданова, А.К. И у меня был край родной / А.К. Кузнецова-Буданова; подгот. Д. Титкин // Брянская тема. – 2011. - № 9 (47). - С.92-93. /

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

В 1900 году на Всемирной выставке в Париже мир был удивлен брянским паровозом с шестью движущимися осями и сочлененной рамой. Спустя три года американцы по лицензии начали выпускать их у себя.

* * *

В 1908 году был создан самый мощный и экономичный в мире паровоз того времени, развивавший скорость до 120 км в час.

* * *

Черноморский флот, в том числе броненосец «Потемкин», одевался брянской броней. Этому предшествовала победа в конкурсе над англичанами. Их броня оказалась хуже.

* * *

Около 50 золотых медалей на выставках завоевали сельскохозяйственные машины: плуги, лобогрейки, сеялки, дисковые бороны.

/ Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод"; В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск», 1993. – С. 37./

ОНИ ОСНОВАЛИ ЗАВОД

ПЕТР ИОНОВИЧ ГУБОНИН

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Петр Губонин родился в деревне Борисово Коломенского уезда Московской губернии, в семье крепостного кустика, принадлежащего помещику Бибикову. Дед его, Алексей Губонин, находился на оброке, обладая в совершенстве тонким искусством насечки мельничных жерновых камней, чем и занимался круглый год на мельницах Коломенского уезда. С пяти лет Петр помогал деду в его промысле и со временем сам неплохо овладел этим ремеслом.

Когда Петру исполнилось семнадцать лет, дед отвез его в Москву к своему родственнику, известному каменных дел мастеру Яковлеву. Яковлев содержал несколько многолюдных артелей каменщиков и брал подряды на устройство каменных устоев и быков для мостов через реку Москву, одевал берега реки в камень, устраивал различные подземные водопропускные сооружения, мостил камнем площади и улицы первопрестольной. Он принял к себе Петра Губонина и сделал его приказчиком. Петр оправдал надежды Яковлева и вскоре стал настоящим распорядителем артелей.

В то время основными транспортными артериями были реки и грунтовые тракты, которыми и ведало Министерство путей сообщения. Яковлев сумел «показать дорогу» Губонину в Министерство путей сообщения, познакомил его с «нужными» чиновниками, научил «искусству» получать выгодные подряды, благодарить «за услуги». А умирая, он завещал Губонину весь инструмент и приспособления по каменному делу, которым можно было вооружить несколько сот каменщиков и выполнять операции по подъему и передвижению тяжестей большого веса. Двадцатитрехлетний Петр Губонин стал самостоятельным подрядчиком по каменным делам. В это время, т. е. в 1848 году, началось строительство шоссе из Москвы в Брест. Губонин получил в Министерстве путей сообщения подряд на устройство всех каменных сооружений на этой дороге, который был успешно выполнен, а Петр Ионович получил солидную прибыль.

В 1864 году начали строить железную дорогу Москва—Курск—Киев. На этой дороге Губонин тоже выполнил подряд по строительству каменных сооружений, за счет чего увеличил свой капитал настолько, что посчитал возможным взять подряд на строительство какой-либо железной дороги целиком.

Петр Губонин, как и все богатые купцы того времени, был очень честолюбив. Начал он тешить свое честолюбие «благотворительными» делами. Он состоял членом многих попечительских и благотворительных обществ в Москве и



Петербурге. В 1865 году в компании с другим купцом Х. Мейеном, Губонин открыл в Москве ремесленную школу, в которой обучали портняжному и переплетному делу.

В 1872 году за «пожертвования» Петр Ионович Губонин был возведен в потомственное дворянство. За «заслуги» в области промышленности и транспорта он получил чин тайного советника и был награжден четырьмя высшими орденами России, в том числе орденом Белого Орла.

В конце его жизни коммерческие дела у Губонина пошатнулись. На строительстве Уральской дороги он понес более 5 миллионов убытка. Все его недвижимые владения и ценные бумаги были заложены, кроме имения Гостиловки, сегодняшней деревни в Жуковском районе.

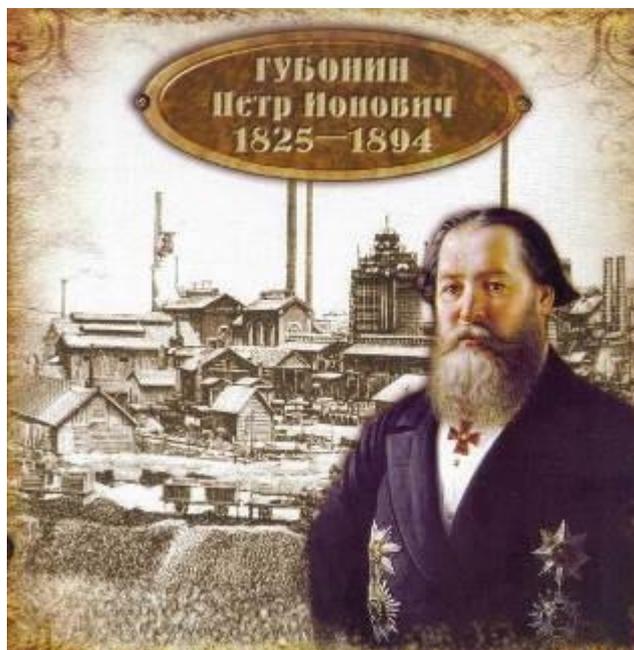
Будучи должным казне более двух миллионов рублей, он в конце сентября 1894 года вымолил милости у Александра Третьего: ему была продлена отсрочка выплаты долга на 18 лет, а от выплаты процентов за полученную ссуду в 809 тысяч рублей он был освобожден. Такую радость П. И. Губонин не пережил; возвратившись из Петербурга в Москву, он внезапно умер. Похоронили его в Гурзуфе.

/ Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод";
В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск»,
1993. - С. 9-11./

ОСНОВАТЕЛЬ БЕЖИЦЫ

Среди множества славных дел Губонина было создание в 1870-х годах Брянского машиностроительного завода. Одно из крупнейших в России предприятий выпускало рельсы, паровозы, вагоны, сборные элеваторы, пароходы и прочую продукцию из металла.

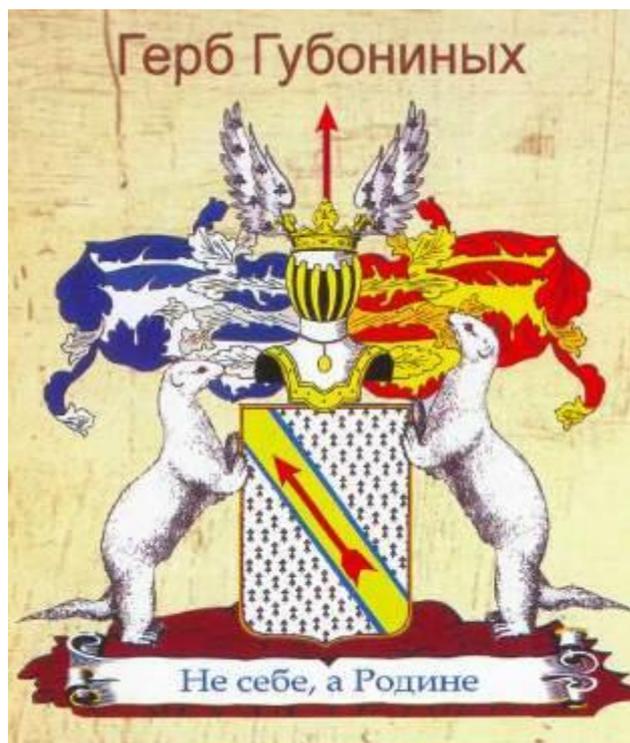
Вначале сельцо, где жили строители завода, называлось Губонино, затем с 1889 года стало именоваться Бежица. Скупив земли между реками Болва и Ветьма у разорившегося помещика Астахова, Губонин основал распилочный шпальный завод. В марте 1867 года Александр II утвердил положения Комитета о концессии на земскую Орловско-Витебскую железную дорогу, обязав Орловское земство в течение трех месяцев создать общество по строительству дороги от Орла до Витебска, главным



подрядчиком которой стал Губонин и его компаньоны из Министерства путей сообщения: инженер-генерал-майор А.Б.Казаков и инженер-подполковник Т.Л.

Садовский. За год дорога была построена и принесла подрядчикам 19 млн. руб. прибыли. Губонин вместе с инженером В.Ф. Голубевым решили построить на месте распилочного шпального завода рельсопрокатный и получили в 1873 году Высочайшее разрешение на учреждение Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. Идея строительства принадлежала Голубеву, с которым Губонин познакомился во время строительства Орловско-Витебской железной дороги. Инженер убеждал Губонина довольно долго, но основным аргументом стала насущная необходимость строительства такого предприятия, так как рельсы в стране изготовляли лишь заводы Демидова и Мальцова. В ожидании царского указа Губонин вовлек в дело князя В.Н. Тенишева, который непосредственно руководил строительством завода.

Место для завода было выбрано очень удачно: рядом сосновый лес, торфяные болота, реки Десна и Болва. На строительство потянулись крестьяне Орловской, Смоленской, Калужской, Могилевской и Минской губерний, так что недостатка в рабочей силе не было. Первым был построен двухэтажный корпус с машинным и модельным отделениями, а также чугунолитейные и механические мастерские. В 1876 году правление Общества получило правительственный заказ на изготовление 1.800.000 пудов стальных рельсов. Брянский завод выплавлял третью часть стали, производимой в России. Орловско-Витебская, Грязе-Царицынская, Курско-Харьковская и Орловско-Грязевская железные дороги оснащались исключительно рельсами Брянского завода. Капитал Брянского общества, определенный уставом в 600 тыс. руб., через пять лет вырос втрое. Кроме рельсов заводом были изготовлены конструкции 336-метрового моста через Днепр, 1590-метрового моста через Аму-Дарью, балки для Киевского вокзала в Москве и Варшавского в Санкт-Петербурге.



Не забывали основатели завода и о социальной сфере. Одновременно с домами для администрации и служащих начали строиться дома барачного типа для рабочих. Первыми общественными учреждениями в центре села Губонино стали больница на 50 коек и начальное училище, в котором обучалось вначале 130, а затем 375 человек. В 1878 году при училище были открыты вечерние курсы, которые посещали мастеровые и их дети. В 1883 году построили Преображенскую церковь, которой в 1884 году Губонин пожертвовал иконостас. С 1889-го село стало называться Бежицей, от слова «прибежище», так как в эти места

бежали люди от голода в соседних землях. Численность населения в это время доходила до 12 тысяч человек.



Преображенская церковь в Бежице

/ Губонин Петр Ионович (1825-1894) // Кеня, И.А. Меценаты русской провинции: Брянский уезд Орловской губернии / [И. А. Кеня и др.] .- Брянск, 2012. – С. 28-29./

ГОЛУБЕВ ВИКТОР ФЕДОРОВИЧ

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Голубев Виктор Федорович (1841—1903) родился в Арзамасском уезде Нижегородской губернии в помещичьей семье, возведенной в дворянство из купечества в 1862 году. Служил на Нижегородской железной дороге инженером по тяге, потом инженером по сооружению Московско-Курской, Орловско-Витебской, Балтийской и Уральской железных дорог. Три года занимал место управляющего Орловско-Витебской железной дороги. В 1873 году совместно с Губониным основал Брянский рельсопрокатный завод.



По наследству от родителей получил имение в Славяно - Сербском уезде

Екатеринославской губернии — 10131 десятина земли, винокуренный и кирпичный заводы и паровую мельницу. Впоследствии прикупил имение в Сквирском уезде Киевской губернии — 1933 десятины земли, конный завод, имение «Аше» на Кавказском побережье, три дома в Петербурге и один в Ораниенбаума (ныне город Ломоносов),

В 90-х годах он был членом правления нескольких предприятий и двух банков. Имел чин действительного статского советника. Был награжден тремя русскими и двумя иностранными орденами. Все его имущество оценивалось в 4,5 миллиона рублей.

Умер в Италии, похоронен в своем имении в Киевской губернии.

/ Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод";
В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск»,
1993. - С.19-20./

ВИКТОР ФЕДОРОВИЧ ГОЛУБЕВ – ДИРЕКТОР И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВА БРЯНСКОГО РЕЛЬСОПРОКАТНОГО ЗАВОДА

..С 1873 по 1900 год В.Ф. Голубев занимался делами общества Брянского завода, будучи директором и председателем правления этого общества. Руководство В.Ф. Голубева сопровождалось самыми блестящими результатами во всех частях - технической, административной и финансовой. Со стороны технической - непрерывно производились улучшения и усовершенствования в производстве разнообразных металлических изделий; со стороны административной - постоянно проявлялось особенно заботливое попечение о благосостоянии рабочих, основаны при Брянском и Александровском заводах двуклассные ремесленные и начальные школы - мужская и женская, утроены больницы и возведены здания для народных чтений...

/ Житков, С.М. Инженер путей сообщения Виктор Федорович Голубев:
[биогр. очерк] / С.М. Житков. – СПб.: Собрание инж. путей сообщ., 1903.
– С. 5.



Памятник В.Ф. Голубеву. Пархомовка. 1994 г.

ВЯЧЕСЛАВ НИКОЛАЕВИЧ ТЕНИШЕВ – КРУПНЫЙ ИНЖЕНЕР И ПРОМЫШЛЕННИК

Вячеслав Николаевич Тенишев — крупный инженер и промышленник. В июле 1873 года он совместно с предпринимателями П.И. Губониным, В.Ф. Голубевым учредил акционерное общество «Брянский рельсопрокатный железоделательный и механический завод». Инженерная деятельность В.Н. Тенишева способствовала ускоренному техническому прогрессу на этом предприятии.

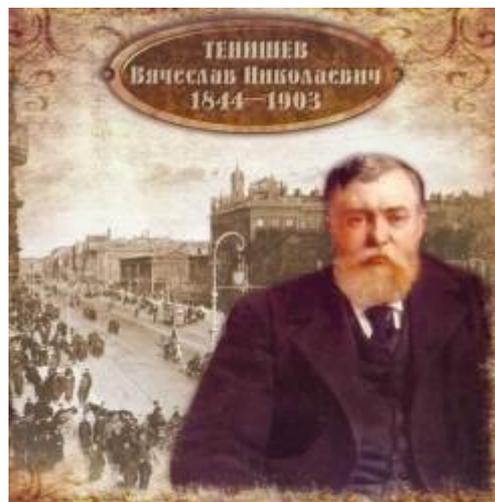
Вячеслав Николаевич оставил заметный вклад и в истории русской культуры. Это была удивительная, разносторонне развитая личность. Неординарность начинается уже с его представления званий и рода занятий: инженер, финансист, ученый-этнограф, князь. Можно добавить — крупный меценат. Он был известен как математик, естествовед, деятель народного просвещения, организатор и первый председатель Петербургского этнографического бюро, созданного с целью изучения жизни и быта крестьян. Его перу принадлежит множество монографий.

/ Мизерова, Н.А. Традиции благотворительности и меценатства в России
/ Н.А. Мизерова. – Брянск, 2009. – С. 88-89./

«РУССКИЙ АМЕРИКАНЕЦ» - КНЯЗЬ ТЕНИШЕВ

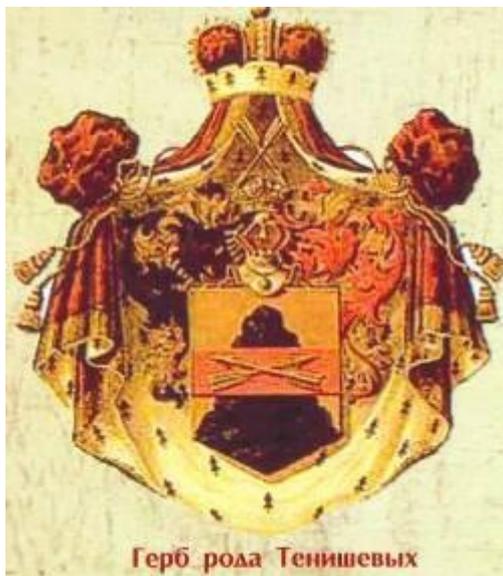
Вячеслав Николаевич Тенишев принадлежал к известному аристократическому роду, ведущему свое происхождение от татарского мурзы Тенишева Кугушева в 1528 году перешедшего на службу к московскому великому князю Василию III, отцу Ивана Грозного. Служа российским государям Тенишевы обрусели, приняли христианство, разбавив татарскую кровь многочисленными браками с русскими дворянскими семьями. Прадед В.Н. Тенишева был удостоен княжеского титула «за особые заслуги по укреплению мощи государства Российского». Наиболее известными представителями рода Тенишевых стали князь Дмитрий Васильевич, в начале XIX века был астраханским губернатором и князь Николай Иванович Тенишев (1798-1862 гг.) - отец Вячеслава, который управлял путями сообщения в Царстве Польском и строил первые железные дороги. Сына воспитал в офицерском духе. Закончив частную гимназию в Москве, Вячеслав поступил в Санкт-Петербургский университет, затем был отозван отцом в Варшаву, после чего завершил свое образование, получив диплом инженера путей сообщения в г. Карлсруэ (Германия). Ему не было 20 лет, когда он потерял отца и свою карьеру должен был делать совершенно самостоятельно.

Свою трудовую деятельность он начал на Московско-Курской и Риго-



Орловской железных дорогах. Пользуясь глубокими техническими знаниями и хорошо чувствуя экономическую конъюнктуру, Тенишев стал успешным предпринимателем, достойным продолжателем дел своих предков. В 26 лет он основал свой первый завод - наукоемкое производство на Гутуевском острове в Петербурге, выпускавший лесопильные рамы на паровой тяге и серию машин для производства конструкций железных мостов. В 1872 году Гутуевский завод на Московской политехнической выставке получил Большую золотую медаль за усовершенствование лесопильной машины на двух рамах. В.Н. Тенишев имел предприятия в Ростове-на-Дону, два лесопильных завода и конезавод породистых рысаков в Орловской губернии.

В июле 1873 г. Тенишев совместно с П.И. Губониным и В.Ф. Голубевым основал «Акционерное общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода». Завод должен был заниматься выплавкой чугуна, выделкой железа и стали, приготовлением из них изделий на продажу, производством всякого рода машин и принадлежностей для железных дорог и судостроения. Предприятие было создано в Бежице, но называлось Брянским заводом. Всю техническую сторону строительства завода взял на себя Тенишев.



Герб рода Тенишевых

Летом 1874 г. новое предприятие дало первую продукцию. С течением времени Брянский завод превратился в одно из крупнейших металлургических предприятий страны. Губонин первоначально возглавлявший акционерное общество по своему образованию не мог оставаться во главе такого сложного предприятия, как Брянский завод. С 1879 года акционерное общество возглавил Тенишев. Ему было тогда 35 лет. Благодаря технической мысли Тенишева продукция завода не знала себе равных, а предприятие развивалось небывало высокими темпами. Почти каждый год на заводе начиналось производство новых изделий. Ряд железных дорог снабжался исключительно рельсами, произведенными на этом заводе! Рельсы были более высокого качества, чем зарубежные. С 1880-х гг. завод стал выпускать броню для броненосцев Черноморского флота. Именно Тенишев убедил Морское министерство отдать заказ на броню не английским производителям, а Брянскому заводу. При испытаниях эта броня, произведенная в Брянске оказалась лучше английской. В 1890-х гг. завод превратился в крупного производителя паровозов и вагонов.

В начале XX века правительственная комиссия во Франции признала, что Брянский завод стоит наравне с лучшими предприятиями Западной Европы.

В 1895 году при содействии администрации Брянского завода Вячеслав Николаевич организовал на своем предприятии кооператив рабочих и служащих - «Общество потребителей». Этот кооператив через свою торговлю снабжал продуктами работников завода. Не принимая непосредственного участия в предпринимательской деятельности, князь постоянно

участвовал в деловых операциях, вкладывая капиталы в различные предприятия: в завод по выпуску сельскохозяйственной техники в Петербурге, был членом совета Петербургского международного банка. Вся деятельность Тенишева продиктована заботой о поддержке русских инженеров и изобретателей, об устранении зависимости русской промышленности от иностранных фирм. Как организатор производства он ориентировался на новейшие технические достижения, на инженерное творчество. Его заводы предоставляли свою продукцию на различные выставки, получали награды за технические достижения.

Будучи титулованным дворянином, князь становится одним из самых видных коммерсантов нового, европейского типа. Расчет, сметливость, какое-то особое везение, объединившись с оригинальным научным подходом, своеобразной организацией труда, свойственным крупнейшим мировым фирмам того времени, привели к тому, что современники называли князя «русским американцем».

/ Тенишев Вячеслав Николаевич (1844-1903) // Кеня, И.А. Меценаты русской провинции: Брянский уезд Орловской губернии / [И. А. Кеня и др.]- Брянск, 2012. – С. 56-57./



БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Тенишев Вячеслав Николаевич родился в 1842 г., происходил из рода князей Тенишевых, начало которому положил татарский мурза Тениш Кугушев. Сын Тениша, Епинея, принял христианскую веру и Иваном Грозным в 1555 году был назван татарским князем Тенишевым.

В. Н. Тенишев окончил институт инженеров путей сообщения, где обучался за счет Царства Польского, в котором отец его, Николай Иванович Тенишев, занимал должность управляющего железными дорогами. По окончании института В. Н. Тенишев занялся спекулятивной деятельностью в промышленности. Используя разрешение правительства на беспошлинный ввоз из заграницы металлов и разных принадлежностей для промышленности и железных дорог, он открыл в Петербурге электромеханический завод, котором собирал электрические устройства из деталей, ввозимых из заграницы, и продавал их с выгодой в России.

На берегу Дона, против Ростова-на-Дону, он возвел завод для изготовления мостов из металла, ввозимого из заграницы морским путем. Но как только отменялся беспошлинный ввоз металла, так Тенишев закрывал свои заводы; Петербургский—1 января 1874 года, а в Ростове-на-Дону 1 января 1876 года.

Приняв участие в строительстве Брянского завода и руководстве его деятельностью, Тенишев в дальнейшем был членом правлений еще нескольких

предприятий одновременно, в том числе Коломенского, Путиловского и Невского заводов, а также двух крупных коммерческих банков.

Играл на виолончели. Одно время был директором Петербургской филармонии.

Умер он в Париже в 1903 году. Его праху были оказаны почести трех родов войск. Похоронен в имении жены под Смоленском, в Талашкино.

/ Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод";
В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск»,
1993. - С.29-30./

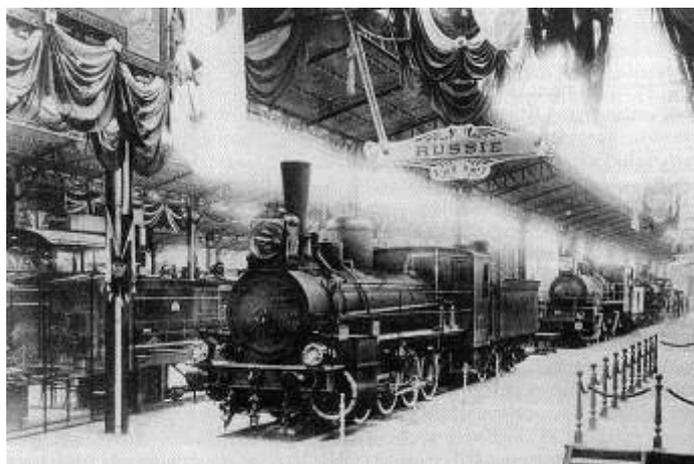


ТЕНИШЕВ – КОМИССАР РУССКОГО ПАВИЛЬОНА ВЫСТАВКИ В ПАРИЖЕ

В ноябре 1895 года Россия дала Франции положительный ответ на участие во всемирной выставке, главной целью которой стала демонстрация различных достижений ведущих государств мира в области науки, искусства, промышленного развития. Устройство было поручено Министерству финансов, возглавляемому С.Ю.Витте. Именно по предложению Витте в 1897 году В.Н. Тенишев был назначен Генеральным Комиссаром Парижской выставки 1900 г. На долю организаторов русского отдела выпала почетная и весьма непростая обязанность - быть посредниками во всех организационных и финансовых делах между французским правительством и своим собственным. Тенишев вместе со своими помощниками побывал в Москве, Киеве, Варшаве. В 42 городах были даны объявления о сборе экспонатов, которые согласились представить 3500 предпринимателей. Среди них были такие промышленные гиганты: Путиловский завод, Брянский железодельный и Дятьковский хрустальный заводы. Финансирование выставки наряду с государством осуществлялось промышленниками и меценатами братьями Крестниковскими, Н.Л. Шустовым, А.И. Путиловым.

Тенишеву приходилось координировать работу поставщиков, подрядчиков и рабочих, управлять сложным механизмом выставочного комплекса. Благодаря огромной энергии князя Тенишева и таланту приглашенного им главного художника экспозиции Константина Коровина Русский отдел пользовался у посетителей большой популярностью.

Выставка в Париже проходила с 15 апреля по 12 ноября 1900 года. Ее символом стала встреча нового XX века. За семь месяцев выставку посетили более 50 млн. человек. Свои экспозиции в 18 тематических отделах представили 35 стран, представившие 75 000 экспонатов.

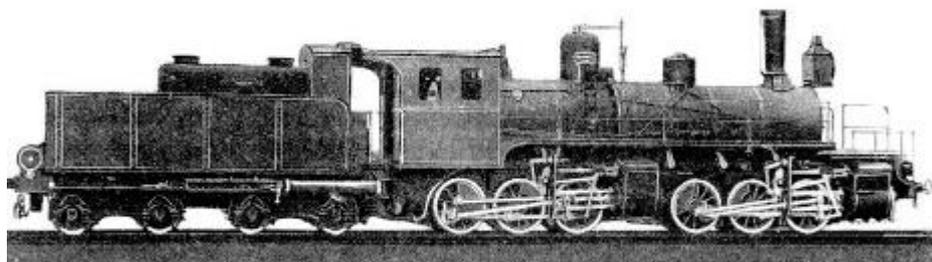


**Экспозиция железнодорожной техники России. Париж, 1900 год.
(Фото из архива ЦМ ЖДТ)**

Многие журналисты, писавшие об этом событии, отмечали удачное расположение Русского отдела на возвышении, у дворца Трокадеро, где хорошо вписывались в пейзаж постройки, спроектированные Коровиным и построенные в виде Кремля...

Особое внимание князь Тенишев уделял всему, что связано с техникой, так как это составляло предмет его особой гордости.

Главной движущей силой промышленного развития России второй половины XIX в. было строительство железных дорог. Посетители Всемирной Парижской выставки были удивлены брянским паровозом Н № 850 с шестью движущимися осями и сочлененной рамой. Тогда это был самый мощный локомотив в мире.



Паровоз «Н» № 850



Медали Всемирной выставки в Париже. 1900 г.

М.А. Орлов в обзоре Парижской выставки отмечал: «Русский отдел дает французской печати повод говорить о громадном промышленном и торговом прогрессе России, о новой промышленной державе, об империи, которая стоит на

одном уровне с самыми цивилизованными народами». В отчете о выставке В.Н. Тенишев написал пророческие слова: «Конечно, русская мощь и без выставки известна всему свету. Но всякому стало ясно, что Россия работает и добывает почти все нужное у себя дома и поэтому меньше нуждается в заграничном привозе».

Пресса восторженно отозвалась о русском отделе, французская газета «Liberte» писала: «Мы находимся еще под влиянием чувства удивления и восхищения, испытанного нами при посещении русского отдела». За свою экспозицию Россия получила 1589 наград, из них 370 золотых медалей.

Выставка стала отправной точкой для дальнейшего совершенствования учеными своих изобретений и всемирного признания экономической мощи России.

Усилия князя В.Н. Тенишева по организации выставки были по достоинству вознаграждены.

Николай II в 1900 году пожаловал Тенишеву звание камергера двора его Императорского величества. Французское правительство наградило князя орденом Почетного легиона второй степени. Всемирная выставка стала триумфом Тенишева, укрепила его авторитет в правительстве и при дворе.

/ Дубровский, А.М. Вячеслав Тенишев - предприниматель, ученый, меценат, 1844-1903 / А.М. Дубровский, Т.В. Исаченко, И.А. Кеня. - Брянск: Фонд имени братьев Могилевцевых, 2011. -С. 15-19./

ПЕРВЫЙ ДИРЕКТОР ЗАВОДА – ВЛАДИМИР ФЕДОРОВИЧ КРАХТ

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Начиная с XVIII в. просторы России стали привлекать немцев, греков, сербов и других иностранцев. Правительство России не чинило им препятствий и выделяло земли для расселения. Селились они колониями и занимались в основном сельским хозяйством. Но некоторые оседали и в крупных городах.

В 1830-х годах из Германии в Россию переселилась молодая немецкая купеческая семья, Франц (Федор) и Мария Крахты. Они обосновались в Москве. Здесь у них родились четверо сыновей: Александр, Федор, Николай и Владимир. Все они получили хорошее по тому времени образование и по наследству от родителей - дворянское достоинство. Двое из них стали московскими купцами: третий, Федор Федорович, юристом, членом Московской судебной палаты, следователем по особо важным государственным преступлениям (в т.ч. и политическим), прокурором; а четвертый, Владимир, — фабрикантом.

Родился В. Ф. Крахт в 1840 году и, как его братья, имел немецкую фамилию.

В 1892 г., проработав 19 лет директором завода близ Брянска, Крахт продал свою недвижимость и переехал в Смоленскую губернию, где в деревне Токареве купил имение, в котором прожил последние 10 лет.

Умер Владимир Федорович Крахт в 1902 году и был похоронен в своем



имени, а позже перезахоронен на немецком кладбище в Москве.

/ Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод";
В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск»,
1993. - С.26-27./

ПЕРВЫЙ ДИРЕКТОР ПРИЗНАЛ СЕБЯ ДОЛЖНИКОМ

Не только к материальной выгоде стремились молодые капиталисты, начинавшие великие дела в середине 19 века. Биографии свидетельствуют о том, что им прежде всего хотелось созидать: строить с нуля мощнейшие заводы, вырубать дремучие леса ради будущих городов, прокладывая железные дороги через просторы одной шестой части суши.

Многие преуспели на этом тернистом пути, требовавшем самоотдачи, прозорливости, трезвого расчета, риска. Но река жизни уносила и подвижников, и их имена. Повезло гигантам, попавшим по разным причинам в анналы истории. А середнячков, трудившихся не меньше, чем вдохновители и организаторы славных дел, позабыли.

Может, потому, что революция вознесла к вершинам иных героев. Или сказались обстоятельства: отсутствие наследников, невозможность удержать в руках все нити управления и, как следствие, утрата влияния, а значит, и права остаться в памяти потомков.

Но нет-нет - и прорывается из глубин минувшего забытое имя, замысловатая судьба...

Многие бежичане, даже не вникающие глубоко в историю, знают, что с Брянским машиностроительным заводом связано имя Петра Губонина. А вот Владимир Крахт – фигура, оставшаяся в тени. Хотя в свое время крахтовская сторона, например, была точным обозначением места жительства.

В 1873 году выходец из семьи немецкого купца Владимир Федорович Крахт стал первым директором Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. До этого назначения он, начав самостоятельное дело, взял в аренду несколько десятин земли, на которой П. Губонин вырубил лес для строительства железной дороги. Естественно, остались пни, сучья, валежник, и В. Крахт взялся за очистку. Он построил химический завод по производству смолы, ультрамарина и дёгтя, а кроме того, домны и стал выплавлять чугун. Вокруг своих заводиков построил бараки для рабочих и свой дом, который потом превратил в добротный особняк.

Этими постройками возле станции Болва было положено начало посёлку Бежица. Скорее всего, оценив практическую жилку нового капиталиста, основатели акционерного общества Петр Губонин, князь Вячеслав Тенишев и коллежский ассессор Виктор Голубев, зная, что В. Крахт знаком с литейным делом и производством рельсов, предложили ему возглавить завод.

20 лет руководил работой предприятия Владимир Крахт. За эти годы завод занял в экономике России ведущие позиции. Строились цеха, в том числе сталелитейный, бессемеровский, кузница, механическая, бандажно-прокатная

мастерские. Появилась первая в Бежице электростанция, которая сначала освещала лишь два цеха. Заложили церковь Преображения Господня. Открыли столовую, больницу, продовольственный магазин. Организовали подсобное сельское хозяйство на землях завода.

А сколько видов продукции освоили! Рельсы, железные мосты, понтоны, сталь, огнеупорный кирпич, баржи, пароходы, вагоны, платформы, проволока, цистерны, броневые листы для кораблей, шаланды, землечерпалки, элеваторы, паровозы...

Недюжинный талант управленца надо было иметь, чтобы организовать малообученных бывших крестьян, заронить в них пролетарский дух и вместе с ними осваивать производство промышленной продукции.

Родившийся в 1840 году, В. Крахт в довольно зрелом возрасте, в 41 год, получил диплом инженера-путейца. К тому времени он уже восемь лет директорствовал, а значит, подкрепил основательной теорией лишь солидный практический опыт.

Сказывалась на результатах труда директора, видимо, и врожденная немецкая педантичность, и семейная нацеленность на успех.

По воспоминаниям профессора Владимир Матова, внука Владимира Федоровича Крахта, все дети основателя рода Фридриха Готлиба Крахта и его жены Марии Лидке, приехавших в Россию в 1830-х годах, сделали карьеру. Федор Федорович стал прокурором, членом Московской судебной палаты, Александр - московским купцом 2-й гильдии, Николай - купцом 1-й гильдии, банкиром. Владимир Федорович предпочел провинцию и производство. Однако с родственниками не просто поддерживал теплые отношения. Постоянно в доме В. Крахта и его жены жил кто-либо из близких людей. Сохранилось и передано в музей БМЗ метрическое свидетельство о рождении и крещении в 1888 году его внучатой племянницы Наталии Герасимовой. В свидетельстве указано, что она была крещена в Преображенской церкви, что при рельсопрокатном заводе, а восприемниками были землевладелец, дворянин В.Ф. Крахт. и жена его родного брата действительного статского советника Федора Федоровича Крахта Надежда Ильинична.

Собственных детей Владимир Федорович не имел. Наследство оставлять было некому, а позже оказалось, что и нечего. В 1892 году директор В. Крахт признал себя должником акционерного общества. Сумма долга составила 90000 рублей.

Дворянин Владимир Крахт оставил производство и отправился в деревню, в свое имение в Смоленской губернии.

В 1902 году В. Крахт скончался. По словам В. Матова, на фамильном участке Крахтов на немецком кладбище в Москве есть плита с надписью «В.Ф. Крахт». Это перезахоронение. Сначала первый директор Брянского рельсопрокатного был похоронен в своем имении в деревне Токарево. А вот жена его, скончавшаяся в 1889 году, покоилась на городском кладбище. Нынче могила исчезла с лица земли...

Елена Захарова

/ По документам музея БМЗ, предоставленным
директором Натальей Новиковой/

«КОНЯ» ПОМЕНЯЛИ НА ПЕРЕПРАВЕ

Николай Николаевич Ильин звали директора Брянского завода, вступившего в должность в 1892 году. Он сменил первого директора Владимира Крахта и руководил предприятием почти десять лет, до 1901 года.

В краткой хронологии событий того времени отмечено, что завод продолжал развиваться, начался переход с выпуска преимущественно металлургической продукции на машиностроение. Уже в 1895 году было изготовлено 118 паровозов, 827 товарных вагонов, 478 платформ, 195 цистерн.

Рабочие осваивали новые виды продукции, способствуя умножению благосостояния владельцев предприятия, а сами оставались по-прежнему в зависимости от настроения и желаний начальства. Не случайно же в 1893 году прошли первые волнения, связанные с выдачей зарплаты не деньгами, а заводскими марками.

Документальных подтверждений о реакции директора Н. Ильина на выступления и требования рабочих нет. Как нет и оценок его профессиональной состоятельности. Но если завод оснащался домнами, начал применять электричество в технологических процессах, представлял на Всероссийской промышленной выставке в Нижнем Новгороде товарный восьмиколесный паровоз, пассажирский вагон, котел, стальные литые колеса, фасонное литье, то, надо полагать, организация производства отвечала требованиям времени. И директор Н. Ильин свое дело знал, инженеров и мастеров подбирать умел.

Обратимся, однако, к впечатлениям человека образованного, творческого, имевшего столичный лоск и нашедшего Бежицу глубоко провинциальным, далеким от цивилизации местечком, где даже «высший свет» являл собой непривлекательную прослойку общества.

Жена князя В. Тенишева Мария Клавдиевна, приехавшая в Бежицу как раз в 1892 году, когда занял пост директора Н. Ильин, была, безусловно, человеком пристрастным, чувствовавшим свою «особость» и потому её оценки не бесспорны. Но в своих мемуарах она пишет: *«Меня особенно поразил И., еще не старьй человек, суховатый, с косинкой в глазах, с волосами, как, впрочем, и у других, мало знакомыми со щеткой, в неопрятном, издерганном платье. Мягкое белье сомнительной чистоты, с отсутствием пуговиц, обнажало минутами волосатую грудь. Туалет его довершала огромная тяжеловесная цепь от часов, разгулявшаяся по всему животу. Пил он и играл так, как будто дал зарок делать только это всю свою жизнь. Вообще, он сразу показался мне крайне антипатичным».*

И. -- это Николай Ильин. Повествуя о своей благотворительной деятельности, княгиня М. Тенишева то и дело поминает его. Причем всякий раз нелицеприятно. Например, задумав создать ремесленную школу, Мария Тенишева признается: *«Тут я встретила препятствие в лице И. Ему училище сразу пришлось не по душе. Он предпочитал держать на заводе самоучек, темных людей, боясь, вероятно, что наша молодежь (ученики школы. – Ред.) из преданности что-нибудь разболтает, обличит...»*

Мне пришлось учинить целый поход против И. Обвинить его открыто в недоброжелательстве было невозможно... Пришлось пожаловаться мужу, который тоже стал напирать на И., а тот увертливо сваливал все на главных мастеров. Долго я билась, не раз объяснялась с И., надоедала мужу и только тогда успокоилась, когда на заводе было установлено правило, что на работу туда могут поступать юноши не моложе семнадцати лет...

И. на этом не успокоился. Он тогда совсем прекратил прием наших учеников на завод, ссылаясь на неимение свободных мест. Таким образом, ученикам по выходе из училища приходилось искать счастье на других заводах. Нет худа без добра, вышло это к лучшему: наших мастеров очень ценили, и училище стало известным, а И. и его клика потеряли всякое значение в судьбе учеников».

В судьбе учеников, может быть. Но не в судьбе завода. Предприятие в 1898 году отметило четверть века со дня основания и уже занимало ведущие позиции в отечественной промышленности. Однако подступал экономический кризис 1900-1903 годов. Он сопровождался и многочисленными банкротствами, резким падением стоимости акций. За время кризиса курсы акций Путиловского, например, завода упали на 67,1%, Сормовского – на 74%, Русско-Балтийского вагоностроительного – на 63,4%, Брянского рельсопрокатного – на 86,5%. Понижение аукнулось волнениями рабочих. Они возникали из-за сокращения численности и заработной платы, новых правил, устанавливавших 11, 5-часовой рабочий день. В 1897 году начала действовать первая пролетарская организация - «Союз сознательных рабочих», выступавший за увеличение заработной платы, отмену сверхурочных работ и штрафов.

Чтобы пригасить накал гнева пролетариата, требовались перемены. И может быть, именно по этой причине Николай Ильин оставил в 1902 году свой пост, уступив место Карлу Андерсону, продержавшемуся в кресле пять лет.

По информации большевистской газеты «Искра», «с приездом нового директора Андерсона администрация завода стала очень и очень экономить. Начала увольнять рабочих, желая сберечь копейки, но эта скарденность сейчас же очень тяжело отозвалась на рабочих, произошли несчастные случаи. Нельзя не отметить халатного отношения заводской администрации к своим обязанностям... Многие из заводских зданий пришли в ветхость и грозят обрушиться. Одно из таких зданий обрушилось, похоронив в своих развалинах семь человек».

В те годы заводская администрация действительно закрывала мастерские, сокращала число рабочих. Были приняты новые тарифы для определения платы за квартиры, включавшие... кубическое содержание воздуха, ограничен отпуск дров. Директор завода с разрешения инспектора народных училищ установил плату за обучение в школах из расчета шесть рублей в год, в то время как прежде она не взималась.

В случае остановки работы к бастующим выходил Андерсон с приставом и надзирателями, предлагая излагать все в письменном виде, чтобы он мог подумать над принятием решения.

С простыми людьми господин Андерсон мало считался. Так, когда к нему пришла женщина, сетуя на бедность и с просьбой принять на работу несовершеннолетнего сына, он, оглядев просительницу, цинично заметил: *«Ты еще молода, на улице любому себя предложи - не откажется, вот и заработаешь».*

Зато «белая кость», не испытывавшая нужды, преподнесла директору фото с надписью: «Глубокоуважаемому Карлу Константиновичу Андерсон служащие завода».

В 1905 году на заводе проходили массовые забастовки рабочих. Акционерное общество понесло в результате убытки почти на 310 тысяч рублей. Были уволены 7000 человек. Однако это не помешало предприятию увеличить выпуск паровозов (со 165 до 220 единиц), вагонов (с 1588 до 2234 единиц), изготовить шрапнели и фугасов на 693 тысячи рублей и получить прирост прибыли с 2 млн 303 тысяч рублей до 2 млн 493 тысяч рублей.

В 1906 году состоялось чрезвычайное собрание акционеров, обсуждавшее кризисную ситуацию. Скорее всего, именно после этого Карл Андерсон оставил должность.

Приближался 1907 год, а вместе с ним и новый экономический кризис. Коня поменяли на переправе...

Елена Захарова

/ По документам музея БМЗ, предоставленным
директором Натальей Новиковой/

РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Крахт В.Ф.	1873 – 1892
Ильин Н.В.	1892 – 1901
Андерссон К.К.	1901 – 1906
Буховцев Б.И.	1906 – 1917
Рожков А.З.	1917 – 1918
Ульянов А.Т.	1918
Игнатов М.М.	1918
Бейцман С.Е.	1918 – 1919
Желтов И.И.	1919 – 1920
Анишкин Н.А.	1920
Шур К.В.	1920
Конюхов Н.	1920 – 1921
Харитоненков Н.С.	1922 – 1923
Савицкий Н.В.	1923 – 1925
Зиновьев В.	1925

Портенко С.	1925 – 1928
Столбов П.М.	1928 – 1930
Токарев В.	1930 – 1931
Вершин И.В.	1931-1935
Штейн И.Г.	1935 – 1937
Шрейдер А.Г.	1937
Клименков В.Я.	1938
Бибенин Н.Л.	1938 – 1940
Госеридзе С.В.	1941
Чумичев Н.С.	1941 – 1943
Раздобаркин М.Н.	1943 – 1944
Иосифов Н.Г.	1944 – 1945
Аброскин П.И.	1945 – 1951
Бегтин А.В.	1951 – 1952
Ланцов П.А.	1952 – 1953
Гармашев А.Ф.	1953 – 1956
Юшков В.В.	1956 – 1962
Филюков Л.М.	1962 – 1967
Буров Г.П.	1967 – 1985
Чебриков А.Н.	1985 – 1995
Капустин А.Я.	1995 – 2002
Задорожный А.А.	2002 - 2012
Василенко А.А.	2012 - наст.время

*/ ТРАНСМАШХОЛДИНГ [Электронный ресурс]. –
Режим доступа :http://www.tmholding.ru/about_us/enterprises/bryansk/.*

В ВИХРЕ РЕВОЛЮЦИЙ

Революционная борьба рабочих Брянского завода



Революционные идеи на Брянский завод начинают проникать еще с 90-х годов прошлого столетия. Тяжелое экономическое положение толкало рабочих на путь революционной борьбы.

В конце 1897 года под руководством студента-технолога Карцева, на заводе организуется первый кружок из рабочих, имевший социал-демократическое направление. С первых дней своего существования кружок развил деятельную работу среди своих членов: часто устраивались собрания, в лесу и на частных квартирах, имелась связь с Орлом, откуда получалась социалистическая литература.

В 1898 году кружок выпустил 2 листовки, посвященные общеполитическим вопросам и заводской жизни рабочих, В июне этого года на заводе, на экономической почве, вспыхнул бунт, жестоко подавленный полицией, а через два месяца, Под непосредственным руководством кружка, на заводе была организована первая забастовка. Забастовка длилась около 3-х недель и в итоге рабочие добились увольнения некоторых административных лиц, отмены обязательных сверхурочных работ, отмены марочной системы, небольшой прибавки для чернорабочих, а также открытия читальни. Эта забастовка показала рабочим, что только путем организованной классовой борьбы они смогут добиться улучшения своего положения.

С этого времени революционное рабочее движение крепнет и ширится на заводе под флагом социал-демократии.

В 1902 году кружок отпраздновал 1-е мая, а в 1903 году в Бежице была впервые устроена первомайская демонстрация, которая еще больше увеличила ряды социал-демократии.

Вся эта работа социал-демократической партии сказалась в первую революцию 1905 года. Расстрел питерских рабочих 9-е января вызывает единодушный взрыв гнева среди рабочих. Начинаются разговоры о необходимости присоединиться к общей волне протеста и борьбе рабочего класса. И в феврале, под руководством социал-демократии, рабочие объявляют стачку, носившую не только экономический, но и политический характер. Так, рабочие выставили требования 8-ми часового рабочего дня, созыва учредительного собрания и т. п. За все время забастовки, которая длилась целый месяц, каждый день происходили собрания и митинги. Забастовка отличалась редкой выдержанностью и стойкостью рабочих. И закончилась она лишь тогда, когда вооруженные полиция и казаки силой погнали рабочих на работу. Уже тогда рабочие имели случай убедиться, что царизм стоит на страже интересов капитала.

Еще более ярко сказалась сознательность рабочих в так называемые „дни

свобод" осенью 1905 года. Знаменитый манифест Николая Кровавого был встречен рабочими враждебно. На манифестации, устроенной после опубликования манифеста, среди рабочих раздавались возгласы о необходимости уничтожения самодержавия.

Погром, устроенный в Брянске черной сотней в это время, вызвал так же возмущение у рабочих. На митингах, организованных партией по этому поводу рабочие заклеили позором царскую свору.

В итоге, движение 1905 года еще более усилило ряды социал-демократии. Еще в 1903 году организовался Бежицкий социал-демократический комитет. Комитет имел явно выраженный большевистский уклон, что сказалось в посылке на Лондонский съезд партии в 1906 году большевиков: от Бежицы тов. Кубяка и от Мальцевщины Веры Слуцкой. Летом этого же 1906 года, на конференции представителей Бежицы, Брянска и Орла, Бежицкий комитет реорганизуется в Брянский окружной комитет РСДРП с местонахождением в Бежице,

Таким образом, Бежица становится центром социал-демократического движения в Брянском промышленном районе.

С этого времени работа партии еще более ширится. Издается газета «Брянский Голос», печатавшаяся на гектографе. Вскоре организуется тайная типография с печатным шрифтом, проработавшая до 1908 года.

Но реакция уже торжествовала. Начинается полоса арестов. Если к Лондонскому съезду партии организация насчитывала около 1.000 членов, то к 1909 году остается очень мало. В 1908 году празднуется 1-е мая, но это уже была последняя кампания, проведенная в те годы организацией. Полиции удается арестовать около 500 человек.

Движение замирает и оживает оно лишь с 1912 года в связи с венским расстрелом рабочих. В 1913 году бежицкие рабочие отмечают забастовкой 4-е апреля—годовщину Ленского расстрела. По этому поводу выпускается следующая листовка:

« Товарищи!

Почтим сегодня день кровавой годовщины: ровно год тому назад 4-го апреля в далекой Сибири oprичники царя Николая расстреляли наших братьев рабочих. Когда наши товарищи голодные, изнемогая от непосильной работы, обратились с просьбой хлеба, то капиталист нашел выгодным хлеб заменить патронами, и продажная царская свора еще раз окунулась в невинную братскую кровь и результатом чего были 280 человек убитых и 270 раненых. Потерпевши поражение от Японии, наше „доблестное" войско победоносно шествует в родной земле, заливая поля и долины народной кровью. Но знайте, тираны, что каждая капля пролитой Вами народной крови, породила героев, которые гордо бросают вам вызов и говорят: „стреляйте, вешайте, казните, купайтесь в крови. Ничто не может остановить народную месть. Ваш час уже пробил. Молодые борцы за свободу будут мстить за своих братьев, павших жертвой царского произвола».

Товарищи, призываем все молодое, честное, чуждое лжи, в наши ряды на борьбу с кровавым царизмом, за поруганную свободу и честь. Товарищи, вечная память погибшим воинам общего дела! Слава тому, кто на подвиг кровавый выйдет отважно и смело!»

По донесению брянского исправника день этот прошел на заводе следующим образом:
„Сего 4-го апреля в обычное время рабочие явились в завод, но половина их до обеда

прекратили работы, заявив, что они оставили работы по случаю годовщины Ленских событий.

Сего же числа до обеда были найдены в заводе две гектографированных прокламации местного происхождения, копия с которых при сем представляется. Затем были получены сведения, что рабочие, при выходе из завода на обед, намереваются пропеть вечную память и другие революционные песни. К этому времени уже было мною стянуто на завод 70 конных стражников. Ко времени выхода рабочих из завода на обед, я с жандармским ротмистром Жавридой и приставом завода во главе отряда стражников прибыли к главным проходным воротам завода, и рабочие, уходя из завода, никаких нарушения порядка не проявили. После обеда не работал уже весь завод, т. к. рабочие совсем в завод не явились. В 3 часа дня приставом завода были получены сведения, что многие рабочие направляются к лесу, где намереваются будто бы собраться для демонстрации по случаю годовщины Ленских событий, а потому я с жандармским ротмистром Жавридой, приставом завода и отрядом стражников отправился в лес, где были обнаружены гуляющие мужчины и женщины и; было замечено много идущих из заводского поселка к лесу. Но при нашем появлении, все эти лица возвратились и разошлись по заводскому поселку. Для наблюдения за порядком по заводскому поселку разъезжают патрули из стражников.

Исполняющий обязанность исправника (подпись).

№ 1.056. 4-го апреля 1912 г."

Таким образом, благодаря полиции, демонстрации в тот день не было. Приведенные прокламация и донесение исправника лучше всего говорят о революционном настроении бежицких рабочих. Это говорит и за то, что общий подъем революционного движения, начавшийся по всей стране, захватил также и рабочих Брянского завода.

Что бежицкие рабочие шли нога в ногу с рабочим классом всей России показывает и 1914 год. Почти вся первая половина этого года проходит в забастовках. Всего в этом году на заводе бастовало более 8.000 рабочих.

С начала империалистической войны, вернее, в первые месяцы ее, революционное движение на время затихает на заводе, как и по всей стране. Но длится это недолго. Уже в 1915 году рабочие устраивают на экономической почве несколько стачек. Администрация завода каждый раз обещает исполнить требования рабочих, но не выполняет своего обещания.

/ Революционная борьба рабочих Брянского завода и Мальцовщины в годы империалистической войны (1914-1916 г.г.) / под ред. Д. Глазмана; Истпарт. Отдел Брян. губкома ВКП(б) по изуч. истории Октябрьской революции и ВКП(б). - Брянск: Брян. губком ВКП(б), 1926. - С. 3-5./

ИЗ КНИГИ «РЕВОЛЮЦИОННОЕ ДВИЖЕНИЕ В БРЯНСКЕ И БЕЖИЦЕ В 1905-1907 ГОДАХ»

1900 годы отмечаются на Брянском заводе большими событиями. В эти годы дела Брянского акционерного общества временно пошатнулись. Частичное свертывание производства вызвало безработицу. «Союз сознательных рабочих» усилил



свою работу среди рабочих. На Брянском паровозостроительном заводе было изготовлено несколько минотографов, отлиты валики, сделаны доски для краски и другие детали, необходимые для печатания листовок. Было также организовано рукописное размножение листовок, в листовках бичевались порядки на заводе, произвол хозяев, штрафы, обсчитывания, избиение рабочих и т. д. Авторами в большинстве были сами рабочие.

Центральным событием рабочего движения в 1898 году в Брянске и Бежице была забастовка на Брянском паровозостроительном заводе. Забастовка длилась 33 дня. Поводом к стачке послужило убийство заводской охраной восьмилетнего мальчика — сына рабочего, который подошел к заводскому забору. Под руководством «Союза сознательных рабочих» были выработаны требования к администрации завода: отмена сверхурочных работ, оплата труда деньгами, а не марками для покупки товаров в заводских лавках, изъятие судебных дел из ведения заводоуправления, отмена штрафов, прибавка жалованья и т. д.

Министр внутренних дел телеграфировал орловскому губернатору: *«Принять самые решительные меры прекращения беспорядка на Брянском заводе, не стесняясь средствами к возбuditелям забастовки»* (ЦГИА, Д. П., д. 4, ч. 27, л. 6, 1898 г.).

Забастовка была подавлена. Полиция произвела массовые аресты. Арестованных рабочих заперли в железнодорожные вагоны для отправки в орловскую тюрьму, но явившиеся на станцию рабочие в количестве 2000 человек освободили арестованных, что еще больше взбесило полицию. Полиция производит массовые аресты и высылки с целью ослабить революционную организацию...

По делу забастовки было привлечено к суду 58 человек. Выездная сессия Харьковской судебной палаты в январе 1899 года в Орле рассматривала дело о беспорядках на Брянском заводе. 34 человека были осуждены на разные сроки заключения в тюрьмах.

Однако в результате забастовки рабочие добились некоторых уступок от дирекции. Это подняло их настроение и показало, что только дружными, совместными силами можно добиться желаемых результатов. По требованию рабочих были уволены некоторые администраторы, отменена марочная система, увеличена зарплата чернорабочим.

Промышленный кризис, разразившийся в 1900 годах, внес крупные изменения в экономику России. За годы кризиса 1900—1903 гг. закрылось до трех тысяч крупных и мелких предприятий, на улицу было выброшено свыше 100 тыс. рабочих, оставшимся на предприятиях была резко сокращена заработная плата, увеличился рабочий день, ухудшились условия труда.

С наступлением кризиса начал падать выпуск продукции и на брянских заводах. Это особенно видно на примере Брянского паровозостроительного завода. Здесь в 1903 году закрываются сталелитейная и прокатная мастерские, с неполной нагрузкой работают ряд других мастерских. Три тысячи человек оказались без работы. Массовое увольнение рабочих приводило к огромному количеству несчастных случаев на заводах.

1 мая 1902 года «Искра» писала о Брянском заводе: *«...Несчастье с двумя*

рабочими, обваренными расплавленным чугуном (один из них умер, промучившись около суток, а другой до сих пор тяжело болен), произошел потому, что была уволена часть рабочих слесарей, занимающихся обсечкой краев опок и их пригонкой, и вот при отливке изложницы расплавленная чугунная масса в 150 пудов весом, прорвавшись между неплотно пригнанными краями верхней и нижней опоки, хлестнула наружу и залила двух рабочих».

Промышленный кризис и безработица усилили классовую борьбу.

1903 год знаменуется еще большим ростом стачечного движения. В мае, например, под руководством Брянского комитета РСДРП на Брянском паровозостроительном заводе была проведена стачка в защиту уволенных рабочих. В стачке участвовало более 2000 человек.

/ Балобешко, И.П. Революционное движение в Брянске и Бежице в 1905-1907 годах: (К 50-летию первой русской революции) / И.П. Балобешко.- Брянск, 1955. - С. 8-9./

**ИЗ ВОЗЗВАНИЯ ОРЛОВСКОГО КОМИТЕТА РСДРП
«К РАБОЧИМ БРЯНСКОГО ЗАВОДА» С ПРИЗЫВОМ
К ОБЪЕДИНЕНИЮ ДЛЯ БОРЬБЫ ПРОТИВ САМОДЕРЖАВИЯ**

апрель 1898 г.

Пора бы, наконец, проснуться и вам, рабочие Брянского завода. В других местах, не только за границей, но и у нас в России, рабочие осознали свое положение и, отстаивая свои права, ведут упорную борьбу с капиталистами. Они поняли, что главное оружие рабочих — единодушие, что один рабочий бессилен перед хозяином, но, соединившись, они представляют собой такую силу, с которой приходится считаться не только заводскому и фабричному начальству, но и правительству...

/ Революционное движение на Брянщине (1895—февр. 1917 гг.): сборник документов и материалов / [сост. Э.Д. Брежнева и др.], под общ. ред. М.К. Крахмалева. - Тула: Приок. кн. изд-во, 1976. - С. 25./

**ИЗ ДОНЕСЕНИЯ ОРЛОВСКОГО ГЖУ ДЕПАРТАМЕНТУ
ПОЛИЦИИ МВД О СТАЧКЕ РАБОЧИХ
БРЯНСКОГО ЗАВОДА В 1898 ГОДУ**

сентябрь 1898 г.

...В ночь на 1 сентября по Брянскому заводу были разбросаны гектографированные воззвания, приглашавшие рабочих Брянского завода к стачке.

4 сентября механический, чугунолитейный, медницкий и модельный цехи в 9 час утра бросили работать, а их примеру последовали и остальные цехи. Собравшись около главной конторы завода, в числе 5—6 тыс. чел., мастеровые, швыряя расчетные книжки, требовали от вышедшего к ним директора отмены новых правил, введения старых расценок, бесплатного лечения для своих семейств... К 4 час пополудни завод опустел и администрация завода, воспользовавшись этим, закрыла все входы в завод. 5 сентября на завод прибыл

губернатор и другие начальствующие лица. Собранным около главной конторы рабочим было предложено выслать уполномоченных для разъяснения возникших недоразумений, но рабочие отвечали, что уполномоченных они не вышлют, так как знают, что эти уполномоченные тотчас же будут арестованы и что они более не верят никаким обещаниям, так как губернатор один раз их уже обманул, намекая этим на обещания, данные губернатором после июньских беспорядков... Весь этот день и следующий рабочие собирались в группы на улицах завода, причем по рукам у них ходили листовки, на которых было написано, чего должны требовать рабочие.

7 сентября около главной конторы завода собралась огромная толпа рабочих, которая с шумом хлынула в проход между мастерскими к воротам, где стояли войска, но встреченная прикладами должна была вернуться назад. 2 роты, продолжая наступательное движение, очистили завод, вытеснив толпу за главные ворота завода, причем несколько человек из толпы были арестованы. Толпа остановилась за главными воротами завода, и здесь инспектор горных заводов и уполномоченный от главного управления завода еще раз сделали попытку образумить рабочих, но толпа, послушав некоторое время увещания, двинулась к железнодорожной станции с целью освободить содержащихся там в вагонах арестованных.

Прибыв на станцию и оттеснив от вагонов с арестованными охранявшее их небольшое число солдат, причем двоих из них поранило, толпа отогнала вагоны на некоторое расстояние и освободила арестованных. Тогда, ободренная успехом, толпа отправилась к становой квартире, желая освободить содержащихся там арестованных, обыскала арестное помещение и, не найдя в нем арестованных, разошлась по домам. В этот день губернатор потребовал все квартирующие в г. Брянске воинские части и, кроме того, 2 эскадрона драгун из г. Орла, которые и прибыли на завод в течение следующего дня. Утром 9 сентября никто из рабочих за получением расчета не явился. Поэтому того же числа в 2 час. пополудни было приступлено к выселению.

К вечеру этого дня было арестовано и отправлено в г. Орел 55 чел. В ночь на 10 сентября были арестованы двое рабочих из числа руководивших стачками. Утром 10 сентября аресты и высылки продолжались. 11 сентября работы на Брянском заводе возобновились...(ГАБО, ф. 883, д. 54, л. 18—24.Подлинник.)

/ Брянску – 1000 лет: сборник документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 65-66./

**ИЗ ДОНЕСЕНИЯ ПОМОЩНИКА НАЧАЛЬНИКА ОРЛОВСКОГО ГЖУПО
БРЯНСКОМУ УЕЗДУ НАЧАЛЬНИКУ ОРЛОВСКОГО ГЖУ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
РАБОЧИХ КРУЖКОВ НА БРЯНСКОМ ЗАВОДЕ**

31 октября 1900 г.

Судя по имеющимся у меня агентурным сведениям рабочее движение на Брянском заводе продолжает расти, принимая правильную организацию при помощи социал-демократического кружка орловской интеллигентной молодежи, к которому, как это можно предполагать на основании полученных при производстве

в с. г. данных, принадлежит большинство поднадзорных, проживающих в гор. Орле...

Неизбежно принадлежностью таких кружков самообразования являются денежные кассы, образуемые из обязательных взносов членами кружка известного процента с месячного заработка. В текущем году часть денег из таких касс пересылается в общую кассу рабочих южнорусских заводов, так как эти рабочие как наиболее развитые в умственном отношении призваны... первые начать экономическую и политическую борьбу.

Снабжая вышеупомянутые кружки литературой тенденциозного характера, интеллигенты — руководители по мере возможности снабжают их и литературой нелегальной. Приблизительно в июле с. г. на Брянский завод было доставлено из гор. Орла около 2 пуд. нелегальных изданий, полученных в гор. Орел с юга, из Киева или Харькова... (ГАБО, ф 376, оп. 1, д. 33, л. 1. 1об, 2об.копия).

/ Брянску – 1000 лет: сборник документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 70-71./

**ИЗ ДОНЕСЕНИЯ НАЧАЛЬНИКА ОРЛОВСКОГО ГЖУ
ДЕПАРТАМЕНТУ ПОЛИЦИИ МВД О ДЕМОНСТРАЦИИ РАБОЧИХ
БРЯНСКОГО ЗАВОДА И ТЕХНИЧЕСКОГО УЧИЛИЩА
В ОКТЯБРЕ 1905 ГОДА**

октябрь 1905 г.

...22 сего октября во время обедни около собора скопилась огромная толпа, в которой немало было рабочих с Брянского завода. По окончании обедни два неизвестных оратора стали произносить речи в резком революционном духе, призывая к революции, после чего в толпу брошены были прокламации, экземпляр коей при сем представляется. Затем, выкинув несколько красных и черных флагов, толпа революционеров, состоящая из рабочих, евреев и воспитанников местного технического училища, из коих многие были переодетыми, двинулась по главной улице города. Дойдя до арсенального моста, толпа демонстрантов повернула назад к собору и здесь встретилась с участниками патриотической манифестации, шедшими с противоположной стороны. На увещания и. д. полицеймейстера, пытавшегося предотвратить неизбежное столкновение, демонстранты открыли стрельбу из револьверов, причем был ранен городской, убит воспитанник местного технического училища Васильев и ранен воспитанник Панов. Оба последние принадлежали к участникам революционной демонстрации и пострадали в суматохе от своих же, так как в это же время началась стрельба из револьверов из находящихся против собора типографии Ижина (еврей) и аптеки Мацкевича. Вскрытие должно окончательно установить это. Двинувшиеся навстречу демонстрантам казаки заставили демонстрантов бежать, а затем находившаяся в наряде рота произвела 2 или 3 залпа...(ЦГАОР СССР, ф. ДПОО, 1905 г., д. 106, 6, л. 7. Подлинник.)

/ Брянску – 1000 лет: сборник документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 80-81./



ГАЗЕТА «ПРАВДА» О ЗАБАСТОВКЕ РАБОЧИХ БРЯНСКОГО ЗАВОДА ВЕСНОЙ 1913 ГОДА

1913 г.

...Наша забастовка дает морально директивы фракции (речь идет о большевистской фракции в IV Государственной думе), чтобы она во всеуслышание заявила, что рабочие Брянского завода Орловской губ. в количестве 10 000 чел. присоединяются к рабочим Петербурга и других городов и вместе с ними требуют человеческих прав для всех граждан России, не исключая другие национальности... («Правда», 1913, 10 апреля).

/ Брянску – 1000 лет: сборник документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева.
– Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С.90./

ГАЗЕТА «ТРУДОВАЯ ПРАВДА» О ЗАБАСТОВКЕ РАБОЧИХ БРЯНСКОГО ЗАВОДА В ИЮНЕ 1914 ГОДА

24 июня 1914 г.

20 июня забастовал механический цех Брянского зав[ода]; забастовка началась на расточных станках, к ним примкнула вся мастерская. Выставлены требования:

1. Повышение заработной платы на 25%;
2. Отмена сверхурочных работ;
3. Отмена работ в праздничные дни;
4. Беспрепятственный переход из одного цеха в другой;
5. Вежливое обращение администрации со всеми рабочими;
6. Устройство в мастерских вентиляции и тому под[обных] гигиенических улучшений;
7. Учреждение института двух старост;
8. Объявление цены на всякую вещь перед ее изготовлением и др.

После двухдневных переговоров администрация уступила по всем пунктам. Работы возобновились 23 июня. Выбранные уполномоченные продолжают выработать окончательное соглашение с администрацией. Вместо старост администрация согласилась при всяком конфликте признавать выборных на этот случай делегатов.

Начальник цеха инженер Костальский и его помощник инженер Гусев во время стачки стали на велосипедный электрический кран и хотели было подать вместо рабочих паровозные рамы в паровозосборный цех, но не сумели и ушли, разводя безнадежно руками. Вслед за механическим забастовали крановый и плужный цеха; предъявлены требования. Выбраны уполномоченные, которые ведут с администрацией переговоры.

/ Революционное движение на Брянщине (1895 - февраль 1917 гг.):
сборник документов и материалов. / [сост. Э.Д. Брежнева и др.], под
общ. ред. М.К. Крахмалева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1976. - С.261./

К 40-ЛЕТИЮ ЗАБАСТОВКИ НА БРЯНСКОМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ

Накануне первой мировой войны в России начинается большой промышленный подъем. За период 1909 — 1913 гг. добыча каменного угля возросла с 1.591 до 2.214 млн. пудов, выплавка чугуна — с 175 до 283 млн. пудов, значительно увеличилось производство железа и стали. Рост промышленности сопровождался дальнейшей концентрацией производства. Если в 1901 году на предприятиях с числом рабочих от 500 и выше было сосредоточено 46,7% всех рабочих, то уже в 1914 году на таких предприятиях работало 56,5%.

Предвоенная лихорадка охватила и акционерное общество Брянского завода. На заводе начинается большая работа по установке нового оборудования, причем резко сокращается мирное производство.

Несмотря на большие затраты, связанные с переоборудованием, в 1914 году прибыли составили более 7 млн. рублей. Рост прибылей объясняется жестокой эксплуатацией рабочего класса и повышением цен на выпускаемую продукцию. Так, например, на военные изделия: гранаты, снаряды и т. д. цены увеличились на 100%.

Вместе с этим возросла стоимость акций, которые в 1913 г. стоили 175, а в 1916 г. уже 240 рублей. Получение огромных прибылей способствовало повышению зарплаты административного персонала, так, зарплата начальников цехов составляла в 1916 г. около 30 тыс. рублей в год. В то же время значительно ухудшилось положение рабочих. Получая огромные деньги за счет военных заказов, занимавших 70% производства, акционеры всячески усиливали эксплуатацию рабочих. Квалифицированный рабочий получал не более 50 рублей в месяц при 12-14 часовом рабочем дне, средний заработок разнорабочего составлял 65 коп. в день. В начале 1916 года в заводских лавках значительно повысились цены на продукты, получить которые можно было лишь простояв 10 - 12 часов в очереди. Да и что это были за продукты! Даже царские власти были вынуждены признать непригодность их в пищу. В донесении за № 2770 брянский жандармский ротмистр пишет:

«По докладу пунктового унтер-офицера Сопова продаваемая из заводских лавок мука сжалась камнем и прогнила, приказчики и пленные австрийцы разбивают эту муку железными ломami и растирают ее деревянными кувалдами на глазах у мастеровых и продают ее им».

Все это, конечно, не могло не отразиться на настроении рабочих, которые все чаще начинали понимать, к чему ведет Россию грабительская политика царского самодержавия.

Несмотря на преследования, большевистская организация Бежицы все время растет. Еще в 1914 году для налаживания партийной работы туда приезжает член большевистской фракции IV Государственной думы тов. Бадаев. Он помог установить связи с большевистскими организациями Москвы, Петрограда, Харькова и других городов. В 1916 году на заводе уже не было ни одного цеха, где

бы ни работали большевистские группы, а такие цехи, как первый гранатный, насчитывал 40 большевиков, плужный — 15 и т. д.

Учитывая революционное настроение рабочих, большевики выпустили листовку, в которой призывали объявить забастовку и предъявить администрации требования, выработанные на собраниях. Рабочие горячо поддержали большевиков.

На заседании большевистского комитета 18 марта было решено начать забастовку 21, выбрать стачечный комитет и выработать требования. Следует сказать, что рабочие завода, в связи с выполнением военных заказов, пользовались отсрочкой от призыва в армию, поэтому они прекрасно понимали, что в случае забастовки им не миновать отправки на фронт, но это их не останавливало. Подготовка к забастовке велась в большой тайне. Однако царская охранка 19 марта через своих секретных агентов получила сведения, что рабочие завода «предполагают устроить 21 марта забастовку с целью добиться повышения заработной платы». На завод был срочно вызван большой отряд полиции.

21 марта, к 6 час. 30 мин. утра, у главных проходных ворот завода было выстроено 60 конных стражников. Как только рабочие прошли на территорию, стражники вместе с полицейскими окружили главную контору и электростанцию. Один отряд остался в центре завода. Чувствуя, что прибытие войск может помешать началу забастовки, большевики решили ее перенести на несколько дней. За это время рабочие привыкли к солдатам и снова чувствовали себя спокойно.

Утром 23 марта, угрюмо пройдя сквозь строй казаков, рабочие приступили к работе. Казалось, что все идет по-старому. Однако решено было после обеденного перерыва к работе не приступать. Забастовку начал плужный цех. Когда раздался гудок, возвестивший о конце обеда, там к работе не приступили. Посланные большевиками рабочие быстро обошли завод. Один за другим прекратили работу механический, гранатный, мостовой, котельный, вагонный цехи. Уже через час после начала забастовки в плужном цехе большевики организовали митинг, на котором утвердили требования к администрации завода, выработанные большевистским комитетом.

В этих требованиях, предъявленных администрации 24 марта 1916 года, говорилось:

«Мы, рабочие Брянского завода, ввиду тяжелых переживаемых экономических условий, требуем следующего:

1. Увеличить заработную плату от 10 до 70 процентов в зависимости от заработков. Такую прибавку мы считаем справедливой и неизбежной вследствие вздорожания жизненных припасов.

2. Независимо от этой прибавки мы требуем предоставить всем рабочим, работающим на заводе, право получать продукты из продовольственных магазинов.

3. Требуем увеличения количества бань, качественного улучшения их, т. к. количество наличных бань не может удовлетворить 50 тысяч населения поселка, вследствие чего не могут удовлетворить простой чистоте.

4. На основании закона, существующего с 1903 года, мы требуем введения

«института старост», который может предотвратить могущие возникнуть недоразумения между рабочими и администрацией завода.

5. Так как все вышеизложенные требования вызваны самой жизнью и твердым желанием всех рабочих, а не отдельных личностей, требуем, чтобы ни один из рабочих не подвергался каким бы то ни было репрессиям со стороны администрации. На все вышеизложенные требования мы просим объявить положительный результат, не требуя никаких уполномоченных от рабочих для дальнейших переговоров. За неполучением объявления в полном удовлетворении наших требований мы, рабочие, оставляем за собой свободу действия».

Обсуждение требований проходило и в других цехах. И везде рабочие единогласно их принимали. На следующий день прекратили работу еще несколько цехов. По сообщению жандармов, 24 марта бастовало 15 цехов, в которых работало более 7 тысяч человек. За прошедшую ночь в подпольной типографий эти требования были отпечатаны и расклеены.

В ответ на требования рабочих директор завода утром, 24 марта, объявил, что он создаст институт старост при условии, если рабочие в 12 часов дня приступят к работе. Однако директор тут же сделал оговорку — выборы старост состоятся только через месяц. В этом же объявлении рабочих предупреждали, что в случае продолжения забастовки будут отданы распоряжения военным властям о наведении порядка.

Согласиться с требованиями администрации - значило сорвать забастовку. В механической мастерской стачечный комитет созвал общее собрание, на которое пришел и директор завода. Единогласным было мнение рабочих - забастовку не прекращать, требований администрации не принимать.

На завод прибыл уполномоченный главнокомандующего Орловской губернии, который взял переговоры с рабочими на себя. Срочно было отменено предложение о выборе старост, взамен его рабочим предложили выбрать по одному представителю от цеха для переговоров с администрацией. В число уполномоченных пробрались лица, стремившиеся прекратить забастовку. Большевики разъясняли рабочим, что переговоры с администрацией ни к чему не приведут. Так оно и получилось. Администрация соглашалась повысить зарплату рабочим от 5 до 20%, «в зависимости от старательности и умения каждого рабочего». Ясно было, что никакого повышения зарплаты никто не получит, но уполномоченные на эти условия согласились.

По-иному расценили их рабочие. В ответ на нежелание администрации принять их требования они решили объявить всеобщую забастовку. Эти дни показали, что все рабочие завода стоят на стороне большевиков. 26 марта завод стал 16-тысячная армия рабочих к работе не приступила.

Администрация завода, чувствуя, что своими силами заставить рабочих приступить к работе она не сможет, снова вызвала орловского вице-губернатора и обратилась за помощью к уполномоченному председателю Особого совещания генералу Чердынцеву. Утром 29 марта в Бежице была расклеена следующая телеграмма:

«Бежица, директору Буховцеву. Сообщите рабочим военнообязанным постановление Совета Министров от 7 февраля настоящего года, что такие рабочие, в случае отказа от работ, подлежат призыву в войска наравне с призванными своими сверстниками... Кроме того, все подлежащие призыву рабочие не могут пользоваться отсрочкой от призыва на случай перехода на службу в другие предприятия, работающие на оборону. Все призывные рабочие подлежат отправлению в запасные батальоны в округа, расположенные вне района забастовки. Брянский воинский начальник будет уведомлен о порядке призыва командующим войсками № 9222. Генерал Чердынцев».

Получив такую телеграмму, бежицкие власти срочно вызвали из Брянска две роты солдат, расклеили объявления о призыве военнообязанных забастовщиков, распустили несколько школ, устроив в них призывные пункты. Одновременно с этим дирекция завода согласилась на частичное удовлетворение требования рабочих, в том числе на то, что:

1. Повышение поденной платы и увеличение расценок не будет носить временного характера.

2. Зарплата увеличивается от 5 до 20%. Действительным определением и назначением новых расценок займутся вновь избранные старосты совместно с соответствующими начальниками цехов согласно «Положению о старостах», утвержденному главнокомандующим Орловской губернии 29 сего месяца. Прибавки будут подлежать уплате, начиная с получки за вторую половину марта.

3. Выборы избирательной комиссии по делу о старостах назначаются на пятницу 1 апреля.

4. Независимо от повышения расценок будет производиться отпуск продуктов из продовольственного магазина.

5. Заводоуправление не будет принимать репрессивных мер за забастовку.

Угрозы и незначительные уступки привели к прекращению забастовки 30 марта. Большевики прекрасно понимали, что все обещания администрации останутся на бумаге. На заседании стачечного комитета было принято постановление, которое считало возобновление работ не ликвидацией забастовки, а лишь временной передышкой. Дирекция внимательно следила за настроением рабочих, она видела, с какой усмешкой читали они соглашение уполномоченных с администрацией.

Некоторое время работа на заводе продолжалась нормально. Но вот наступил срок зарплаты. 20 апреля, получая квитанции за 2-ю половину марта, рабочие увидели, что их снова обманули. Из 16 тысяч человек только 1 500 получили ничтожную прибавку. Такое же положение случилось и с выборами старост. Дирекция завода выпустила «Положение о старостах», которое сводило на нет весь институт старост. В «Положении» говорилось, что кандидатами в старосты должны быть избраны рабочие, работающие на заводе не менее трех лет (ст. 4), причем «из числа избранных по каждому цеху или мастерской кандидатов Управление Брянского завода должно утвердить одного из них старостой данного цеха или мастерской». Этим самым администрация оставляла за собой право

назначать старостами угодных ей лиц.

Большевики проводили в цехах митинги, на конкретных примерах показывали рабочим, что стоят «обещания» администрации. Митинги проходили под лозунгами: «Долой империалистическую войну», «Капиталисты — эксплуататоры рабочего класса». Назревала новая забастовка. Посетивший завод главный начальник Минского военного округа писал орловскому вице-губернатору: *«21 апреля я был в Бежице на заводе и говорил с директором завода, а предварительно с начальником губернского жандармского управления и местным жандармским офицером. Двое последних говорили, что начинается гнусное брожение, которое может привести к забастовке, и вызывается оно неисполнением заводом своего обещания увеличить заработную плату».*

Подготовку к забастовке снова взял на себя большевистский комитет. Он выработал новые требования к администрации. Решено было начать забастовку 25 апреля. В этот день с утра не приступили к работе 6 цехов, а после обеда прекратили работу еще 5. Более 3.500 рабочих забастовало. На следующий день забастовали рабочие всего завода.

В 6 часов вечера рабочий снарядного цеха Солдатов передал директору завода письменное требование рабочих цеха, в котором говорилось об увеличении зарплаты, об уплате за сверхурочные работы в полуторном размере, об отмене штрафов. Рабочие заявили также, что дирекция не имеет права налагать взыскание на них за участие в забастовке.

Дирекция завода пыталась и на этот раз обмануть рабочих. Был издан приказ о том, что выборы старост состоятся 27 апреля. Большевики прекрасно понимали, что администрация хочет провести в старосты рабочую аристократию и с ее помощью заставить рабочих приступить к работе.

Была выпущена листовка, призывающая к бойкоту таких выборов. Рабочие поддержали большевиков, и выборы были сорваны. Из опущенных в избирательные ящики 1074 записок только 124 оказались действительными, а в остальных брали под сомнение личность кандидатов. Более 5.000 рабочих собрались на митинг, состоявшийся 27 апреля в механической мастерской. Единодушным было заявление всех собравшихся:

«За удовлетворение наших требований будем биться до конца. Избирать старост не будем до изменения пунктов устава, с которыми не согласны».

Не на шутку испугалась администрация завода. Срочно был вызван из Севастополя председатель правления Акционерного общества. Из Брянска прибыла еще рота солдат. Соповещение акционеров и дирекции завода вынесло постановление, в котором говорилось: «Если завтра, в среду 4 мая, рабочие не приступят к работам надлежащим порядком до обеда, то после обеда неработающие рабочие будут считаться уже рассчитанными и в завод впускаться не будут».

6 мая воинский начальник объявил о призыве и приказал военнообязанным 10 мая явиться в воинское присутствие. Но и такие меры не могли поколебать

стойкость рабочих. Большевики организовали митинг в механической мастерской. Уже в 7 часов утра собралось более 10 тысяч рабочих. На этот раз экономические требования отошли на второй план. Выступающие рабочие заявляли: *«Не надо нам империалистической войны», «Война нужна одним капиталистам для нашей жизни»*. *«Нас не страшит отправка на фронт, — заявил один из рабочих, — мы и там останемся верны традициям нашего рабочего класса»*.

Прибывший на завод генерал-майор решил арестовать руководителей забастовки. В ночь на 8 мая полиция арестовала и отправила в брянскую тюрьму 8 человек, «задержанных за вредное влияние на рабочих Брянского завода, способствовавшее забастовочному движению на этом заводе, изготовляющем предметы государственной обороны». Более 1.500 наиболее революционно настроенных рабочих было призвано в армию, около 300 человек уволено без права поступления в другое место. Но и это не заставило рабочих прекратить забастовку. 12 мая был издан новый приказ о немедленном выходе на работу всех военнообязанных. Однако и после этого к работе никто не приступил.

В один из дней, проезжая по городу, Чердынцев увидел группу рабочих, сидевших в тени берез. Надеясь на свои ораторские способности, он начал уговаривать их приступить к работе. Но постепенно генеральское бахвальство взяло верх и Чердынцев закричал: *«Вы что ж дожидаетесь, когда мы вас на этих березках вешать станем?»* Возмущенные рабочие быстро окружили генерала. И если бы не тут же появившаяся стража, висеть бы самому Чердынцеву на березе.

Администрация завода распустила по городу слухи, что на завод пришли новые рабочие. И действительно, с территории завода раздавались какие-то глухие звуки. «Как же проникли штрейкбрехеры на территорию завода?» — недоумевали рабочие патрули. И вот один из рабочих проник в гвоздильный цех. Странная картина предстала перед его глазами. Все станки стояли, работала только одна гвоздильная машина, производящая большой шум. Находившиеся в цехе пожарники и солдаты изо всех сил били кувалдами по железным листам и болванкам. Видя, что рабочие не собираются приступить к работе, директор завода издал приказ о лишении всех забастовщиков хлебных карточек и выселении их из квартиры.

Тяжелые экономические условия вынудили рабочих приступить к работе. Первыми 20 мая вышли многосемейные, за ними медленно приступали к работе и остальные. Поступление на работу шло настолько медленно, что еще 17 июня работало только 10.493 человека.

Забастовки 1916 года показали сплоченность рабочего класса Бежицы, они явились одним из этапов революционной борьбы пролетариата Брянщины против царского самодержавия.

/ Школьников, Л. К 40-летию забастовки на Брянском машиностроительном заводе / Л. Школьников // Брянский краевед: сборник статей. - 1957. - № 1. - С. 23-30./

ОТ ОКТЯБРЯ - К ПЯТИЛЕТКАМ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВСНХ О НАЦИОНАЛИЗАЦИИ ЗАВОДА

17 февраля 1918 г.

Акционерное общество Брянского завода оказалось не способным вести свои предприятия и расплачиваться с рабочими и служащими. При дальнейшем оставлении предприятий в руках общества они обречены на неизбежную остановку, что не может быть допущено по государственным соображениям, а поэтому акционерное общество Брянского завода со всеми принадлежащими ему предприятиями объявляется государственной собственностью.

Временным комиссаром над правлением общества в Петрограде назначается товарищ Исидор Эммануилович Гуковский.

Впредь до назначения временного заводоуправления Бежицкому Совету Рабочих Депутатов временно предоставляются все права заводоуправления.

Временным комиссаром над Брянским заводом в Бежице назначается Андрей Тимофеевич Ульянов, конструктор того же завода.

Организация постоянного управления заводом предоставляется Московскому областному экономическому комитету.

Временные комиссары над Александровским заводом в Екатеринославе, над Рутченко-Чулковскими копиями назначаются Харьковским Южным Советом Народного Хозяйства.

Административный и технический персоналы всех предприятий общества обязаны оставаться на своих местах и продолжать выполнение своих обязанностей под руководством Временных Комиссаров.

Все учреждения, имеющие дела и расчеты с обществом Брянского завода, обязаны продолжать их с упомянутыми Временными Комиссарами, которые имеют право подписывать все документы, в том числе и денежные.

*За Президиум ВСНХ ЛОМОВ
и СМИРНОВ Управляющий делами*

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 105./

* * *

...17 февраля 1918 года самый крупный в крае Брянский завод с его 17 тысячами рабочих был национализирован. Национализация позволила начать его государственное финансирование. Правление акционерного общества, находившееся в Петрограде, еще в 1917 году отказалось от своих обязательств по

отношению к заводу. В правление предприятия были введены представители как технического персонала, так и рабочих. Директором национализированного завода был назначен А.З. Рожков, работавший здесь с 1898 года и хорошо известный как крупнейший специалист металлургического производства. На очереди стояла проблема пуска завода. В феврале 1918 года бывший меньшевик конструктор П. Беззаботнов, а также большевик А.Н. Медведев были посланы в Петроград, где им удалось добиться получения субсидий для завода в счет выполнения артиллерийских заказов.

Острой оставалась проблема дисциплины. В мае 1918 года на заводе были разработаны знаменитые "Брянские правила". Они утверждали принцип единоначалия на производстве и обязывали рабочих исполнять распоряжения начальства. Устанавливалось строгое начало и окончание работ, а митинги и собрания в рабочее время запрещались. За нарушение трудового распорядка вводились наказания — вплоть до увольнения. В условиях продолжавшейся анархии на производстве эти правила были первым ростком нового отношения к хозяйствованию.

...*"Брянские правила"* стали образцом для рабочих многих других заводов.

Завод в трудных условиях нехватки топлива и сырья 9 мая 1918 года возобновил работу. На нем начали изготавливать и ремонтировать паровозы и вагоны, выпускать снаряды, гвозди, проволоку и т.п.

/ История Брянского края. XX век / под ред. В.В. Крашенинникова. -
Клинцы: Изд-во Клинцов. гор.типография, 2003. – С. 113-114./

ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ВНУТРЕННЕГО РАСПОРЯДКА БРЯНСКОГО ЗАВОДА

9 мая 1918 г.

1. В заводе всякое распоряжение, относящееся к порядку и ходу работ, имеют силу в том случае, если оно исходит от директора завода и в цехах— от начальника цеха. Всякие распоряжения, идущие помимо лиц, ответственных за производство, т. е. директора завода и начальников цехов и отделов, исполнению не подлежат.
2. Работа в цехе и в главной конторе рабочих и служащих должна строго согласовываться с назначением времени на заводе.
3. Наблюдение и ответственность за исполнение работ лежит на заведующих.
4. В случае нерадения и действий со стороны рабочих или служащих, нарушающих работу или понижающих ее продуктивность, начальники цехов или отделов немедленно обращаются с одной стороны к директору завода, с другой — к представителю фабрично-заводского комитета для принятия соответствующих мер,
5. Лица, зарегистрированные в противодействии правильному и продуктивному течению работы, подвергаются наказанию, степень которого определяется совместно с заводоуправлением и заводским комитетом, при повторных случаях

наказание может быть усилено вплоть до расчета.

6. Никакие митинги и собрания в заводе не допускаются, возможны лишь в самых крайних случаях по особому на каждый раз объявлению за подписью заводского комитета и директора завода.

7. Рабочим и служащим, находящимся в заводе, оплата проводится только за работу. Лица, не выполняющие работы, платы не получают.

8. В случае временного отсутствия работы по недостатку каких-либо материалов, работа производится по указанию заведующих отделами или цехами (согласно объявлению по заводу за № 41 от 14 апреля с. г. за подписью фабрично-заводского комитета, директора завода и комиссара завода).

9. Всякие вопросы о размере оплаты труда проводятся только через профессиональные союзы по соглашению с заводоуправлением. Непосредственное обращение к заводоуправлению и директору завода, начальникам цехов или отделов, помимо профессиональных организаций, не допускается.

10. В случае конфликтов между работающими в цехах, каждая сторона должна, с одной стороны, заявить о случившемся начальнику цеха или директору, с другой стороны — цеховым уполномоченным своих профессиональных организаций, не вступая в личные объяснения и пререкания.

11. Проход на завод на работу допускается в установленное для этого время и через назначенные для сего ворота, по установленным пропускам, подписанным заводоуправлением, пропуска же, выданные помимо заводоуправления, считаются недействительными,

12. Проход в завод рабочих и служащих контролируется дворовым отделом, сторожам которого все должны предъявлять проходные билеты,

13. Вся сторожевая служба на заводе находится под общим надзором заведующего дворовым отделом.

14. Настоящие правила действительны до опубликования и введения в жизнь завода постоянных правил внутреннего распорядка.

*Фабрично-заводской комитет
Директор завода А. РОЖКОВ*

*/ Октябрь на Брянщине: сборник документов и воспоминаний.- Брянск:
«Брянский рабочий», 1957. - С. 118-119./*

ХОЗЯЕВА

СЛАВНАЯ ИСТОРИЯ БРЯНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАНА С ИМЕНЕМ ВЛАДИМИРА ИЛЬИЧА ЛЕНИНА. МНОГО ЛЕТ НАЗАД ИЛЬИЧ РАЗГЛЯДЕЛ В ПРАВИЛАХ ВНУТРЕННЕГО РАСПОРЯДКА, СОЗДАННЫХ БРЯНСКИМИ РАБОЧИМИ, ШТРИХИ НОВОГО, СОВЕТСКОГО ОТНОШЕНИЯ К ТРУДУ...

Когда у Ивана Васильевича выдается свободная минута, он любит понаблюдать, как работает молодежь. А за бригадой Сергея Корнюшина — особенно.

Станки у ребят новенькие, «мудрые», как называет он их про себя. Заправил стальной или латунный прут - и получай готовые детали. Работают ребята обстоятельно, без суеты, все у них по порядку, к месту. Любо посмотреть. Вот стеллаж себе для заготовок соорудили тут же, на рабочем месте. Металл разложен по маркам, размеру. А раньше-то ведь бегали за ним на заготовительный участок. На тележке за смену сколько перевозишь этих «железяк»! И устанешь, и время потеряешь. Теперь все под руками и порядка больше на участке.

— Хозяева, — довольно отмечает ветеран.

Шестьдесят лет трудится Иван Васильевич Гуцев на Брянском ордена Трудового Красного Знамени и ордена Ленина машиностроительном заводе. Уже можно бы и отдохнуть (сейчас он работает крановщиком монорельса в автоматноревольверном цехе), но Гуцев не соглашается с этим.

— Мне еще только семьдесят три, — говорит, — на здоровье не жалуясь. Да и как же мне без завода, вся моя жизнь в нем.

И это так. До революции работал здесь его отец, а дед еще у Губонина первые рельсы катал. А в далеком 1916 пришел на завод он, двенадцати летний мальчишка. Тревожное, предгрозовое было время. А потом налетел ураганом семнадцатый год. Хоть и мал был Иван, и трудно было понять, какие великие свершения происходят в стране, одно он понял раз и навсегда: ему идти за большевиками. И помог в этом его дядя Сергей Васильевич, рабочий завода, первым объяснивший пареньку, что такое забастовка и чего добиваются рабочие. Пройдет несколько лет, и он, Иван Гуцев, станет одним из первых комсомольцев в рабочем поселке Крыловка и с Николаем Костиковым организует первую в поселке ячейку Союза молодежи.

Ломалась, рушилась на глазах старая жизнь. В начале 18 года радостная весть пронеслась по рабочей Бежице: 17 февраля постановлением ВСНХ завод был национализирован. Отныне он принадлежал не каким-то там Губониным, а тем, кто своим потом и кровью полил каждую пядь заводской земли, кто построил и вдохнул в него жизнь, — рабочим, таким вот Иванам, как Гуцев. Сергей Васильевич, похлопывая племяша по плечу, говорил:

— Теперь, Ивашка, мы с тобой хозяева. Эх, какую жизнь мы построим!

Но жилось пока еще невероятно трудно. Молодую Республику Советов во что бы то ни стало хотели разорвать, растоптать бесчисленные ее враги. Страна, отрезанная от источников топлива, сырья, продовольствия, не могла обеспечить необходимым завод.

Брянский завод необходимо закрыть — настаивал Троцкий. Рабочие понимали, что допустить этого нельзя.

- Вот тогда поехали в Москву к Ленину П. Беззаботнов и П. Акимов, вспоминает Иван Васильевич Гуцев. — Я хоть и мал был, но хорошо помню, как ждали рабочие, что скажет Владимир Ильич. Дядя мой Сергей Васильевич все говорил:

- Ленин решит по справедливости, как рабочему лучше. Он завсегда думает о нашей пользе.

Владимир Ильич действительно принял живейшее участие в судьбе завода. Выслушав рабочих делегатов, он поинтересовался, что реально имеется для пуска

завода, есть ли топливо, металл, в чем нуждаются. Беззаботнов рассказал, что лесное хозяйство ежедневно поставляет около 30 вагонов дров, что из Сызрани получен маршрут нефти, что на заводе имеются большие запасы металла, а недостает только продовольствия. В Бежице а это время люди пухли от голода.

Владимир Ильич одобрил решение рабочего правления о пуске завода. Смету утвердили. По предложению Ленина заводу под аванс было выделено 20325 тысяч рублей, а товарищу Цюрупе было поручено позаботиться о снабжении завода продовольствием.

Одобренные вниманием и заботой Ленина, взялись рабочие за налаживание производства, за его перестройку, с тем, чтобы как можно быстрее выдать так нужные стране паровозы, подъемные краны, плуги и снаряды...

Здесь, на заводе, строились не только паровозы, здесь складывались новые производственные отношения. Рабочие сами решали, как укрепить дисциплину, как сделать свой труд производительнее. Именно в это время и появились на свет знаменитые «Брянские правила», ставшие прообразом и основой правил внутреннего трудового распорядка, действующих ныне на всех предприятиях страны.

Есть точная дата их официального рождения — 9 мая 1918 года. Но вынашивались они не один месяц. Разработка их началась еще в 1917 году.

Этот документ, создателями которого были сами рабочие, высоко оценил В. И. Ленин.

Обращаясь к конференции представителей национализируемых крупнейших металлических заводов страны, проходившей в мае восемнадцатого года в Москве, он писал: «Желательно... чтобы конференция... одобрила или, посредством революции, узаконила внутренний распорядок по типу Брянских правил в интересах создания строгой трудовой дисциплины».

В четырнадцать пунктах «Правил» по-рабочему сурово и немногословно было вписано все, от чего зависели не только выполнение заказов республики, но и защита завоеваний революции. «Правила» закрепляли единоначалие в управлении производством, строгий учет производительности труда, бережливость и экономию сырья, ответственность рабочих за брак, за нарушение трудовой дисциплины.

— Появление «Правил» диктовало само время, — вспоминает Иван Васильевич. — Нашей стране тогда приходилось бороться не только с интервенцией. Внутренний враг был не менее опасен. Саботажи, попытки меньшевиков подорвать Советскую власть на местах, откровенное вредительство... Этому нужно было дать твердый отпор.

«Брянские правила» явились не просто местным документом, действенным для определенного отрезка времени. Они оказались необходимыми на протяжении всей истории Советского государства. Они послужили началом разработки важнейших норм трудового права.

На заводе немало памятников. Этот пользуется особым уважением. Взметнулась мраморная стела с барельефом Ленина, а рядом на плите высечены все четырнадцать пунктов «Брянских правил». Этот памятник машиностроители соорудили в год пятидесятилетия исторического документа. Документа, громко заявившего о том, что рабочие не только почувствовали себя хозяевами, но и дей-

ствительно стали ими. И год от года оно, это чувство хозяина, крепло, мужало и вот уже стало неотъемлемой чертой характера советского рабочего.

Здесь, у мемориала, проходят митинги, здесь машиностроители принимают в свою семью юное пополнение. Здесь молодые рабочие дают клятву верности рабочим идеалам, традициям. И держат слово, высоко несут эстафету дедов и отцов...

Т. Немешаева

/ Брянский комсомолец. – 1976. - 19 сентября (№ 111). – С. 2./

МЕМОРИАЛ «БРЯНСКИЕ ПРАВИЛА»

...Четырнадцать пунктов «Временных правил внутреннего распорядка» Брянского завода были приняты в мае 1918 года, в сложное для страны время разрухи. Гражданской войны, национализации предприятия. Правила охватывали все стороны заводской жизни, учитывали все сложности и противоречия того времени. Прежде чем они были задействованы, на заводе создали комиссию по их выработке. Проект размножили, раздали для обсуждения по цехам и с учетом замечаний приняли.

Почин брянских рабочих нашел много последователей. Мемориал «Брянские правила» — напоминание о славной странице истории одного из крупнейших предприятий Брянщины — БМЗ. Здесь проходило посвящение в рабочий класс. Памятник сооружен в 1968 году по проекту заводского конструктора А.Л. Соболева.

/ Соколов, Я.Д. Брянск – город древний: историко-краеведческие очерки / Я.Д. Соколов. – Брянск: ЗАО «Издательство «Читай-город», 2006. - С. 304-305./



Памятник «Брянским правилам»

БРЯНСКИЙ ЗАВОД И ЕГО РАБОТА

ноябрь 1918 г.

...Брянский завод работал уже и до войны на военное дело — снаряды и т. п. Во время войны военная часть сильно развилась (пушечное дело, военно-

инженерное имущество и т. д.), ставши на заводе главной, захватывая себе все лучшее: людей, станки, помещение, материалы и т. д.

Экстренная демобилизация завода в декабре 1917 г. заставила закрыть больше половины мастерских. В работавших мастерских производительность значительно упала, чему способствовали: отсутствие продовольствия, отсутствие денег, отсутствие топлива и т. п.

В начале февраля завод закрылся. Пуск его снова в ход осложнился, помимо выше указанных причин, отрезанностью от него Екатеринославского завода, питавшего его металлом и полуфабрикатами.

Труднейшая задача оживить и вновь пустить завод полным ходом разрешена была, однако местными рабочими организациями.

Прежде всего им удалось отстоять свой завод от спешной эвакуации под боязнь напора немцев. Затем началась трудная и невиданная работа по приведению завода в порядок и налаживанию его производства.

Руководствоваться пришлось основной мыслью: чего сами для себя не сделают, то никто другой не сделает. Работали, дисциплинируя сами себя, создавая новую трудовую дисциплину. Прогулы исчезли совершенно, ибо выход на работу — свыше 90%, а невыход объясняется необходимыми отлучками, главнейшие — за продовольствием. Черновой работы никто не боялся — на разгрузку вагонов, когда это было нужно, шли квалифицированные рабочие и мастера.

Главная основа хозяйства заводов — создание новых ценностей, увеличение количества материальных благ, которые можно предоставить в распоряжение населения и оправдать тем существование завода. Эта основа видна во всей работе Брянского завода.

Путем национализации заводу был обеспечен приток денежных средств и придана правильная организация управления (собравшегося впервые 27 марта).

Прежде всего пришлось наметить программу работ мирного времени и притом так, чтобы удовлетвориться собственным металлом и прочим сырьем без притока с юга. Надо было заново согласовать работу мастерских, организовать графики работы и сборки деталей механизмов, программы подачи частей, карточную систему кладовых и т. д.

Ввиду отсутствия притока угля и нефти пришлось вдобавок вести переоборудование топков и печей с привычных видов топлива на дрова, доставка которых весной была обеспечена. При этом пришлось разрешить ряд технических вопросов. Для доставления же дров заводскому комитету пришлось прибегать к совершенно экстренным мероприятиям.

За счет использования безработных была произведена «чистка» завода — полный фактический учет инвентаря (не производившийся, кажется, с самого основания завода), проверка склада, инвентарная опись.

Еще до окончания всех этих организационных работ завод был пущен в ход (9 мая) и с тех пор идет, постепенно увеличивая свою производительность, сдерживаемый в этом отношении только двумя элементами: продовольствием и топливом. При всяком прибытии первого производительность рабочих сразу усиливается.

Взяв завод в свои руки, рабочие создали научно-санитарное бюро (пригласив

для этого врачей-специалистов) для улучшения гигиенических условий как завода, так и поселка.

...До войны на заводе было 11,5 тыс. рабочих, во время войны оно доходило до 18 тыс., сейчас около 7 тыс. (работу сдерживает все тот же недостаток топлива). Необходимость поднять производительность труда проникла в сознание всех трудящихся на заводе.

Расценочная комиссия, образовавшаяся год тому назад из представителей союза рабочих и заводоуправления, выработала нормы производительности. Нормы эти строги, выше, как это констатировало ЦК металлистов, чем на каком бы то ни было другом заводе. Параллельно этому введен строгий учет работы с точной регистрацией сделанного ежедневно и по двухнедельным периодам, программа фактически исполняется в 100 процентов.

Научная система организации работ, тейлоризация работы в лучшем техническом смысле ведется усиленно; частью по недостатку разных приборов (линейки, измерения скоростей резания) она еще не закончена, но за последний год уже очень сильно подвинута вперед.

Совет старост Февральской революции, перешедший в текущем году в заводской комитет с представителями союзов среднего и старшего технического персонала и служащих, а также контрольный орган, перешедший в техническую комиссию работают параллельно по объединению всех работников завода: первый в отношении административно-рабочем, а вторая - в отношении техническом; главная цель последней - устранение всех тормозов в работе, откуда бы они ни исходили.

Производительность завода по вагонам равна производительности 1913 года. По программе завод должен выпустить 4—5 новых паровозов в месяц (выпускает) и 60 паровозов большого ремонта в год. Ныне под ремонт приспособлен целый ряд помещений, а главное — продуман и подготовлен план ремонта с нормализацией размеров деталей по категориям износа, допуски, план работ и т. д.

В случае подачи на завод однотипных паровозов выпуск из капитального ремонта может достигнуть через полгода одного паровоза ежедневно.

По отношению к сельскохозяйственным машинам на заводе выработана серия плугов-самоходов для разных почвенных условий и разного числа лошадей. Устраняя всю тяжесть труда пахаря, сводя ее к управлению лошадью, новые типы просты и даже благодаря замене значительной части железа деревом — дешевы. Производительность плугов пока до 3000 шт. в месяц, но потом возрастет.



Бежица, Брянский завод — гвоздильная мастерская.

Производительность лобогреек с 150 штук в месяц легко может быть доведена до 400—500 шт.; задержка лишь за мелкосортным железом. Завод специализируется пока на этих двух родах сельскохозяйственных орудий, доделывая по тысяче в месяц борон.

Далее, завод расширяет производство цельнотянутых стальных труб до 135 т в месяц, т. е. почти учетверяет его.

Идет гвоздильное производство, производство железнодорожных стрелок, подъемных кранов (специальность завода) и т. д.

Завод работает по двухмесячной программе, разбитой по недельным программам мастерских. За исполнением последних следит весь заводской персонал, и она исчисляется в среднем в 100%.

При очень неблагоприятных условиях в отношении топлива и продовольствия брянскими работниками сделано очень много, положено в организацию много здоровых современных идей; при устранении указанных условий завод, разумеется, пойдет еще лучше.

Насколько он оздоровлен и насколько организация его сильна, лучше всего показывает быстрое возобновление вновь постановки и механической обработки снарядов большого калибра, как только армия этого потребовала.

/ Народное хозяйство.- 1918. - № 11(ноябрь). - С. 53-55./

К СЛУЖАЩИМ ЗАВОДА От Заводского Комитета ОБЪЯВЛЕНИЕ

1919 г.

Вследствие реорганизации Заводского Комитета, согласно постановления Районного Отделения В.С.Р.М., настоящим доводим до сведения служащих Завода что Завод разделен на 3 участка:

I УЧАСТОК.

Статистический отдел, Карточный отдел, Учетный стол, Бухгалтерии Ирод. Маг., Паровозное. Обще-Техническ., Крановое, Котловое, Станковое, Артиллерийское, Железн. Конструкц. бюро, Стол Заказов, Центральный магазин, Счетоводство. Бухгалтерии №№ 1 и 2, Экспедиция, Отдел Металла и Топлева. Канцелярии: Главного Инженера Завода, Инспектора. Склад Готовых изделий, Библиотека, Центральное Распред.. Бюро, Расчетный стол, Литография, Светопись, Фотографическая, Юридический отд., Касса Завода, Купонный отдел, Общезаводская Расценочн. Комиссия. Механическая лаборатория, Строительный отдел, Квартирный отдел, Служителя: Староста: А. Ф. Брызгалов: (Секция Служащих).

II УЧАСТОК.

Копровой отдел, Угольный склад, Молотовая, Мартеновская. Химическая лаборат., прокатная, Железный склад, Кузница, Болтовая, Бандажная, Чугунно-литейная,

Плужная, Жнеечная, Сельскохозяйственное бюро и склад, Электрическая. Староста: Н.И. Чубуков. (К-ра Жнеечного цеха).

III УЧАСТОК.

Механическая, Стрелочная, Машиноборная, Паровозоборная, Пилозубная. Вагонная, Гвоздильная, Дровяная, Медницкая, Железнодорожная, Модельная, Болтов, склад, Кирпичная, Паспортный отдел, Дворовый отдел, Бюро Труда, Ликвидационный отд., Проходная контора. Конный двор. Хутор, Котельная, Центральная кладовая, Заводский Комитет, Снарядная, Обратный цех, Разборно-рамный.

СТАРОСТА Н. Г. КОТОВ.
(ВАГОНО—ЧЕРТЕЖНАЯ.)

Заводский Комитет.

6 Августа 1919 г

/ Фонд Музея ЗАО «УК «БМЗ»/



ИЗ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ ОБ ИЗГОТОВЛЕНИИ НА БРЯНСКОМ ЗАВОДЕ ЭЛЕКТРОПЛУГОВ

18 февраля 1921 г.

...СЛУШАЛИ:

5. Об изготовлении электропługов на Брянском заводе (Муралов, Горбунов).

ПОСТАНОВИЛИ:

5а) Предложить Промвоенсовету ограничиться на Брянском заводе ремонтом бронепоездов, прекратив постройку новых. Освободившуюся рабочую силу, технические средства и топливо использовать для пуска в ход плужного цеха, который полностью приготовить к исполнению заказов Главсельмаша и, в частности, Чрезвычайной комиссии «Электропług»;...

в) сроки изготовления электропługов определить следующим образом: к 1 мая должны быть изготовлены 5 восьми-корпусных балансированных плугов. К 15 мая — 15 восьмикорпусных балансированных плугов;

г) обязать правление Брянского завода и Главсельмаш, если выяснится невозможность выполнения заказов к данному сроку, немедленно известить по телеграфу Президиум ВСНХ и Совет Труда и Оборны.

*Председатель Совета Труда и Оборны
В. УЛЬЯНОВ (ЛЕНИН)*

/ Исторический архив. - 1956. - № 4. - С. 20./

БРЯНСКИЙ ПАРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД И ПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОПЛУГИ

Создание первых электропługов неразрывно связано с именем В. И. Ленина. В первые же годы советской власти Владимир Ильич неоднократно указывал, что повышение производительности сельскохозяйственного труда и его облегчение, расширение посевных площадей невозможно без самой широкой механизации и электрификации сельского хозяйства.

В одной из бесед с Г. М. Кржижановским по поводу плана ГОЭЛРО В. И. Ленин в феврале 1920 года говорил, что этот план должен отразить вопросы освещения электричеством деревни, применение его при пахоте.

Электропługи впервые начали изготавливаться на предприятиях Петрограда. Для размещения заказов и подготовки использования электропługов была создана чрезвычайная комиссия по изготовлению электропахотных орудий «Электропług».

18 февраля 1921 года Совет Труда и Оборны (СТО) заслушал вопрос об изготовлении электропługов на «Брянском заводе (ныне паровозостроительном).



Брянский завод в годы гражданской войны и иностранной военной интервенции был почти полностью переключен на выполнение оборонных заказов. Совет Труда и Оборона счел необходимым прекратить на заводе постройку новых бронепоездов, а освободившуюся рабочую силу, технические средства и топливо использовать для пуска плужного цеха, который должен был выполнять заказы Главного управления сельскохозяйственного машиностроения (Главсельмаша) и чрезвычайной комиссии «Электроплуг». Постановлением СТО Брянскому заводу был передан заказ на изготовление 20 балансирных плугов. В постановлении говорилось: «Обязать Главсельмаш следить за действительным исполнением программы с точки зрения возможности получения готовых к «работе плугов в сельскохозяйственной кампании 1921 года. Президиуму ВСНХ поручить представлять ежедневно в СТО краткие сведения о работе». Постановление было подписано председателем СТО В. И. Лениным. В марте 1921 года Брянскому заводу были переданы первые чертежи электроплуга и завод немедленно приступил к выполнению заказа.

В докладе представителя «Главсельмаша» в Совнарком от 25 апреля 1921 года отмечался большой интерес, наблюдавшийся среди рабочих и технического персонала завода к работе по изготовлению электроплугов. Завод к тому же имел многолетний богатый опыт производства сельскохозяйственных машин и орудий.

«Таким образом, — говорилось в докладе, — подтверждается правильность утвержденного Совнаркомом решения о передаче заказа на балансирные плуги Брянскому заводу, так как можно с уверенностью сказать, что ни один завод не смог бы выполнить так быстро ту работу по этому заказу, которая уже произведена Брянским заводом».

26 мая 1921 года Брянский завод послал в Совнарком сведения о ходе работ над электроплугами. К этому времени были исполнены все модели, на 50 процентов сделаны шаблоны для кузнечных поковок, выполнены необходимые опоки для отливок стоек, корпусов и др. Самоотверженно трудились рабочие над выполнением заказа. В сведениях отмечалось, что эта работа по нормам

требовала более полутора человека, а сделали ее 68 человек. Они выполняли нормы более чем на 200 процентов.

И вот в июне 1924 года первый электропług был готов. Он имел 16 лемехов, по 8 на каждой стороне, и вспахивал за один раз ширину поля в 88 дюймов, т. е. более 3 аршин. Скорость движения плуга около 1,5—2 аршин в минуту позволяла вспахивать десятину менее чем за час. Электропług имел углубитель, при помощи которого можно было вести вспашку на глубину 14 дюймов, а также дерноснигатель, дававший возможность распахивать целину и залежи. Пług управлялся одним рабочим посредством руля автомобильного типа.

Предварительные испытания на полную глубину плуг выдержал удовлетворительно. Испытания проводились под Петроградом 23 сентября 1921 года. Затем этот агрегат электроплуга был доставлен на поле Бутырского хутора под Москвой и испытан 22 октября 1921 года.

На эти испытания прибыли В. И. Ленин, М. И. Калинин, Н. К. Крупская, М. И. Ульянова, представители партийных и общественных организаций, печати. В. И. Ленин целый день провел на поле. Он с большим вниманием наблюдал за работой электроплуга. Владимир Ильич отметил дефекты конструкции, сделал инструкторам ряд замечаний.

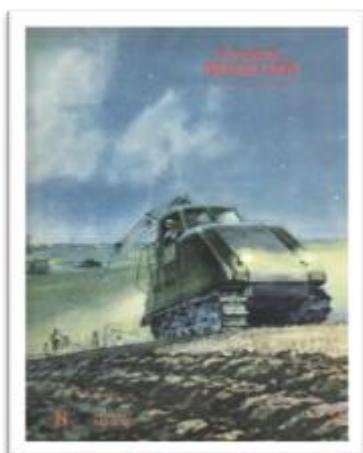
Высоко оценив труд рабочих Брянского завода, В. И. Ленин писал 10 ноября 1921 года управляющему делами Совнаркома Н. И. Горбунову: *«Рабочие и служащие Брянского завода изготовили 7 электроплугов. До 1-го I. 1922 изготовят 20. Трудности при этом были невероятно велики.*

Поэтому необходимо особо вознаградить до 70 человек рабочих и служащих. Это удостоверяет директор Брянского завода тов. Желтов.

Прошу поставить вопрос завтра в СТО, обсудив вместе с тов. Желтовым виды вознаграждения (орден Трудового знамени; денежное и натуральное)»(Ленинский сборник, т. XXIII, стр. 112).

И. Фишман.

/ Брянский рабочий. – 1956. - № 211 (21 октября). - С. 2./



В. И. ЛЕНИН — ВДОХНОВИТЕЛЬ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОПАХОТЫ

... В октябре 1920 года В. И. ЛЕНИН вызвал в Кремль заместителя председателя Государственной комиссии по электрификации России профессора Бориса Ивановича Угрюмова и Владимир Ильич Ленин поставил вопрос о необходимости работы по созданию плугов, приводимых в движение электричеством...

Для руководства выполнением заказов на оборудование электропахоты было учреждено постоянное междуведомственное совещание и две тройки чрезвычайных

уполномоченных: одна в Москве, другая в Петрограде. После создания совещания и чрезвычайных троек работа по конструированию оборудования для электропахоты пошла полным ходом. Электрические лебедки были спроектированы инженером В. В. Кочуковым при ближайшем участии профессора Л. М. Михайлова. Петроградская чрезвычайная комиссия «Электроплуг» утвердила этот проект. Мощный восьмилемешный балансирный плуг для электропахоты был сконструирован по поручению Московской чрезвычайной тройки группой инженеров Главсельмаша. Рабочие чертежи, несмотря на отсутствие в России опыта в строительстве балансирных плугов, были разработаны всего лишь за два с половиной месяца. Построить же плуг строители обязывались за три месяца. Характерно, что в Германии конструирование и строительство балансирного плуга занимало два с половиной года.

Строительство плуга было поручено Брянскому государственному заводу, электролебедок — петроградским заводам.

В период создания электроплуга Владимир Ильич ЛЕНИН постоянно интересовался ходом работы, оказывал горячую поддержку и помощь его строителям.

К концу лета 1921 года новая установка для электропахоты была готова. 23 сентября 1921 года под Петроградом на Шушерской ферме новый электроплуг был испытан.

После опытной вспашки на Шушерской ферме под Петроградом электроплуг был доставлен в Москву на Бутырский хутор, где уже были электрифицированы три поля.

На одном из этих полей и была произведена показательная пахота...

Накануне испытаний, 21 октября 1921 года, газета «Правда» писала:

«Электрическая вспашка. 22 октября в 2 часа дня на Бутырском хуторе будет произведена демонстрация вспашки опытного поля первым в России электрическим плугом, сооруженным на русских заводах. Для доставки приглашённых лиц на место в 1 час дня 22 октября отойдут от Арбатской, Театральной и Варварской площадей по специальному вагону трамвая».

Наступило 22 октября 1921 года. Был серый осенний день. На широком поле у линии Савеловской железной дороги, предназначенном под испытание электроплуга, собрались представители партийных и рабочих организаций, инженеры, журналисты. По бокам поля виднелись столбы полевой линии электропередачи. По обеим сторонам поля стояли две крытые повозки, в которых находились электролебедки. Посредине поля стоял плуг, к которому от лебедок протянулись серебристые нити тросов. Все собравшиеся на поле с нетерпением ждали приезда Ильича.



Восьмилемешный балансирный плуг для электропахоты, изготовленный по специальному заданию правительства Брянским государственным заводом. Испытания этого плуга 22 октября 1921 года проходили в присутствии В. И. ЛЕНИНА.

«Ну, товарищи, важная у нас машина, коли сам Ильич приедет посмотреть», — сказал один из рабочих, налаживавший электролебедку. «Еще бы не важная! Десяток таких машин смогут прокормить целый уезд», — ответил ему другой.

Приехал председатель ВЦИК М.И. Калинин, поздоровался и, осматривая электропług, начал задавать инженерам-строителям вопросы.

В это время среди тысячной толпы зрителей, разбросанных по всему полю, точно пробежала электрическая искра, — приехал Ильич.

Выйдя из автомобиля, Владимир Ильич быстро подошёл к электроплугу и поздоровался с присутствующими. Начался митинг. Первым выступил представитель от рабочих Бутырского хутора. «Приветствуя нашего вождя на земле, политой нашим потом, — сказал он, — мы вместе с ним в этот день выражаем горячее желание, чтобы сеть проволок, несущих рабочему и крестьянину освобождение от каторжного труда, от нищеты и голода, покрыла всю рабоче-крестьянскую Россию, чтобы стальным несокрушимым канатом был скреплен союз рабочего и крестьянина и чтобы ярким электрическим светом был озарен путь нашему брату — крестьянину — в ряды коммунистической рабочей партии и к коммунизму».

Затем произнес речь профессор Б. И. Угримов, рассказавший о создании электропахоты, как о событии, открывающем новую Эру в сельском хозяйстве.

Митинг окончился. Раздался сигнал, толпа, окружавшая электропług, расступилась. Кто-то, стоящий около электролебедки, взмахнул белым флагом, и мощная шестисаженная машина поплыла по зеленому полю, отваливая в левую сторону ровные волны пластов земли. Каждый пласт был шириною в 6 вершков. Общий захват всех 8 корпусов равнялся сажени. Вспахивая землю на глубину в 4—6 вершков, пług двигался быстрее хорошей лошади. Управлял им человек, сидевший на самом плуге. Дойдя до конца поля, пług остановился и мягко опрокинулся рамой на землю. Электролебедка, стоявшая на противоположной стороне загона, получила сигнал, натянулся другой трос, и пług плавно пошёл в обратную сторону. После каждого пробега плуга повозки с электролебедками передвигались для захвата следующей полосы.

Во время испытания В.И. Ленин шел по борозде за электроплугом, внимательно рассматривая, как ложится пласт, проверяя глубину вспашки.

После окончания вспашки В.И. Ленин осмотрел электропług и электролебедку. Он интересовался каждой деталью установки для электропахоты...

Газета «Правда» на следующий день после испытаний поместила подробное описание этого события. *«...Вчерашняя демонстрация первого русского электроплуга на Бутырском хуторе воочию убедила многочисленных зрителей этой демонстрации в громадном практическом значении для сельского хозяйства этого нового завоевания нашей техники»*, - с гордостью писала газета.

Изготовленные Брянским заводом 50 комплектов электроплугов были разосланы для работы во многие места Советской России. Они в тот период сыграли громадную роль в борьбе с безлошадьем и голодом.

/ В.И. Ленин – вдохновитель создания электропахоты // Техника – молодежи.- 1949.- № 8.- С. 3-5./

**ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ О
СОСРЕДОТОЧЕНИИ НА БРЯНСКОМ ЗАВОДЕ РАБОТ
ПО РЕМОНТУ БРОНЕПОЕЗДОВ**

21 октября 1921 г.

«В целях поднятия боеспособности действующих бронепоездов в Республике и постановки дела бронеремонта на должную высоту, Совет Труда и Оборны

ПОСТАНОВИЛ:

1. Брянский завод считать базой по ремонту бронепоездов с обязательным выполнением в счет производственной программы бронепоезда на 1921 и 1922 гг. ежемесячного выпуска бронепоездов тяжелого ремонта — 2, среднего — 2, текущего — 2, всего 6 и 2 паровоза — 1 тяжелого и 1 текущего, для чего освободить Брянский завод от всех других работ, за исключением необходимого ремонта завода, изготовления огнеупорного кирпича «ДИНАСА» и дымогарных труб и всех тех работ, которые не будут отражаться на бронеремонте, в первую очередь сельскохозяйственные орудия.

2. Возложить на комиссию из представителей ВВСП, Архистроя и заводоуправления составление в месячный срок программы работ по восстановлению трех корпусов завода и обязательным проведением выработанной программы через ЦКОПС...» (НГЛОР СССР, ф. 130, оп. 5, д. 447, л. 19 – копия).

*Председатель Совета Труда и Оборны
В. УЛЬЯНОВ (ЛЕНИН)*

*Секретарь Совета Труда и Оборны
Л. ФОТИЕВА*

/ Брянску – 1000 лет: сборник документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С.147-148./

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЗАСЕДАНИЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ПРАВЛЕНИЯ ГОМЗЫ
ОБ ИЗГОТОВЛЕНИИ НА ЗАВОДЕ
ПАРОВОЗОВ СЕРИИ «Э» И «СУ»**

18 августа 1924 г.

...а) Разрешить Брянскому заводу на 1924/25 г. изготовить от 5 до 8 шт. паровозов серии «Э» и, 12 шт. паровозов серии «СУ».

а¹) Штамповку, а также ввиду незначительности заказов на модели и отливку крупных частей произвести на Сормовском заводе, поручив последнему вести

указанные работы наравне с таковыми же работами для собственного производства.

а²) разрешить Брянскому заводу приступить к изготовлению 3-х паровозов серии «Э»...(ГАБО, ф. 650. оп. 1, д. 872, лл. 84 об. Зав. копия).

*Председатель Центрального правления ГОМЗы
ТОЛОКОНЦЕВ
Секретарь НЕФЕДОВ*

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 136-137./

ИЗ ОТЧЕТА БЕЖИЦКОГО УИСПОЛКОМА

1925 г.

Промышленность.



...Если в 1923-24 г. завод «ПРОФИНТЕРН» имел нагрузку всего лишь примерно, четверть довоенной, то в 1924-25 хозяйственном году - он увеличил свою нагрузку вдвое, т. е. до половины довоенной. В начавшийся с 1-го окт.. новый хозяйственно-операционный 1925-26-й год по производственной программе доведет нагрузку завода до 90 проц. довоенного. Стоимость выпускаемой заводом продукции на этот год определена почти в 25 миллионов рублей.

...С развертыванием промышленности росло и число рабочих. Для примера приведем цифры опять-таки по заводу „Профинтерн“: в июне месяце 1925 г. было рабочих 8.800 человек и

служащих 1379 чел., а в сентябре месяце было рабочих 11.212 чел. и служащих 1667 чел.

Где же причины столь быстрого роста промышленности? ...Основным рычагом послужила проведенная кампания поднятия производительности труда рабочего.

Вот несколько цифр, указывающих на то, поистине, большое напряжение сил, которое отдает рабочий производству. Если в августе месяце 1924 года выпуск на одного рабочего составлял, примерно 55 проц. т. е. несколько больше от половины довоенного, то в августе 25 г.мы имеем выпуск на одного рабочего, равный довоенному.

Сопоставляя данные производительности труда рабочего и его заработной платы за август м-ц 1924 г. по отношению 1913 г, мы получим превышение проц. заработной платы, по сравнению с производительностью труда, (завод „

Профинтерн”).

Это говорит достаточно убедительно об убыточности производительности того времени.

Сопоставляя эти же цифры за август месяц 1925 года, мы увидим, что в процентном отношении производительность труда значительно превышает зарплату, тем самым создавая условия для дальнейшего развертывания промышленности. В соответствии с общим ростом промышленности, со все возрастающей производительностью труда, улучшалось и положение рабочего, т. е. увеличивалась заработная плата.

В августе 1924 года средняя зарплата рабочего была 39 р., а в августе 1925 года она достигла 44 руб. 50 коп. (завод „Профинтерн”). Вместе с поднятием зарплаты и улучшением экономического положения рабочих в отчетном году была проделана большая работа по расширению жилищной площади рабочих и улучшению условий жизни. Заводом „Профинтерн” было выстроено 12 одноэтажных домов в 2 квартиры каждый и 5 двухэтажных каменных по 4 квартиры каждый на общую сумму до 300.000 руб.

/ Материалы к отчету Бежицкого Уисполкома с 1-го Октября 1924 года по 1-е Октября 1925 года / УИСПОЛКОМ г. Бежицы Брянской губ. – Бежица: Тип. Бежицкого УИСПОЛКОМА, 1925. – С. 16-17. /

О ВЫПУСКЕ ЗАВОДОМ ПЕРВОГО МОЩНОГО ПАРОВОЗА СЕРИИ «СУ»

18 сентября 1925 г.

6 сентября рабочие «Профинтерна» выпустили один из самых мощных пассажирских паровозов серии «СУ» новой конструкции, впервые построенной на заводе «Профинтерн».

При первом же пробном испытании, состоявшемся 11 сентября, новый паровоз показал свою доброкачественность, что было зафиксировано старейшими специалистами-паровозниками, присутствовавшими при испытании. Рабочие паровозники и их командиры-специалисты хорошо осознали всю колоссальную важность лозунга: «Борьба за качество» и выполнили с честью возложенную на них задачу.

В ближайшем будущем перед ними станет еще более ответственная и трудная задача. «Профинтерн» будет выпускать десятки и сотни таких же доброкачественных паровозов в которых так нуждается наш развивающийся транспорт.

С успешным выпуском нового паровоза «СУ» положение с паровозостроением на «Профинтерне» разрешается в сторону, благоприятную для всех работников завода. Паровозостроение на нашем заводе не только не прекратится, но будет с каждым годом развиваться, доводя выпуск до 240 паровозов в год.

Приветствуем победу профинтерновцев на производственном фронте.

/ Брянский рабочий.- 1925.- 18 сент. (№ 213).— С. 1./

ИЗ ОТЧЕТА О РАБОТЕ ЗАВОДА «КРАСНЫЙ ПРОФИНТЕРН» ЗА 1926-1927 ГОДЫ



Оценка общих условий работы завода.

В 1926/27 хозяйственном году завод находился в несколько лучших условиях работы, чем в 1925/26 г., но все же с самого начала операционного года и в четвертом квартале 25/26 г., при подготовке к выпуску первого, квартала отчетного года, производство натолкнулось на ряд препятствий, благодаря которым выполнение программы было проведено с очень большим напряжением.

Главнейшими причинами, тормозившими выполнение намеченного календарного выпуска были: 1) несвоевременное и некомплектное получение прокатного металла; 2) изношенность оборудования; 3) изношенность заводского транспорта; 4) переоборудование Вагонно-колесной; 5) недостаточный объем сушил при Вагонном цехе и 6) недостаток некоторых квалифицированных профессий рабочих.

В снабжении происходили задержки по всем группам производства.

По паровозостроению были задержки из-за штампованных листов, которые несвоевременно доставлял Сормовский завод; из-за отсутствия медных топок для паровозов серии «Э» и за недостатком бандажей.

По вагоностроению ощущался недостаток прокатного металла для большегрузных вагонов, особенно сильно в I-м и II-м кварталах, что отрицательно сказалось на выпуске данной продукции в отмеченном периоде.

Для 18-ти метровых вагонов была задержка в швеллерах, что тоже повлияло на выпуск их во II-м и III-м кварталах; для этих вагонов происходила еще задержка и из-за листов красной меди и оцинкованного железа, кроме этого часто были задержки и из-за тормозных частей.

По общему машиностроению с большим опозданием поступал прокатный металл для поворотных кругов.

По сельскохозяйственному машиностроению неоднократно происходила задержка в получении панцирной стали, доставляемой Приокским Горным Округом, что тоже мешало планомерной работе.

Второй тормоз производства—изношенность оборудования, доходящая в общем по заводу до 50%, также как и несвоевременное и некомплектное снабжение, неблагоприятно влияла на выпуск.

Только в 1925/26 г заводское оборудование, с 1914 г. не возобновлявшееся и капитально не ремонтировавшееся, начало постепенно пополняться импортным. В 1926/27 г почти полностью поступило оборудование для вновь строящегося Цеха Большегрузных Вагонов, что даст возможность сконцентрировать производство этих вагонов в одном определенном месте и применить новые методы, результатом чего будет повышение производительности и снижение себестоимости продукции.

Кроме Цеха Большегрузных Вагонов поступили станки и для многих других цехов, но в очень незначительном количестве и они не могут сгладить тех больших

пробелов в изношенности и устарелости заводского оборудования, какие имеются налицо, т.к. составляют только 3,05% по отношению к общему количеству имеющегося оборудования.

Своими силами, для пополнения подъемных средств, завод в 1926/27 г. сделал три путевых крана.

По пятому пункту, тормозившему производство — недостаточному объему сушил для пиленого материала по вагоностроению...

Шестая причина, отрицательно влиявшая на производство, это недостаток некоторых квалифицированных профессий рабочих. В течение всего операционного отчетного года постоянно и особенно сильно чувствовался недостаток в строгальщиках, фрезеровщиках, долбежниках и клепальщиках, что тоже в некоторой части тормозило развитие производства.

Кроме того, к числу тормозов производства следует отнести еще недостаточную четкость и ясность в планировании производства, как в общезаводском масштабе, так и в отдельных цехах, в результате чего происходило накопление полуфабрикатов, некомплектное производство их, накопление незаконченных изделий и отчасти ненормальное снабжение завода материалами.

Последним тормозом нужно признать недостаточную жесткость и правильность норм, которые установлены несколько лет тому назад и в связи с изменением условий производства—сейчас устарели; отсутствие этого регулятора для правильного руководства предприятием, сказалось в неравномерности заработка рабочих и наборе излишней рабочей силы, в результате чего отдельные группы рабочих, в стремлении повысить свою зарплату, переходили из цеха в цех, чем отчасти можно объяснить наблюдающуюся в заводе большую текучесть рабсилы.

Все перечисленные причины, тормозившие работу завода, свидетельствуют о том с какими трудностями приходилось сталкиваться Заводуправлению и вообще работающим при выполнении программы. Эти затруднения создали особенно напряженную обстановку производства в III-м и IV-м кварталах отчетного года, когда поступил запоздавший материал и надо было наверстывать пробелы в программе, которые ранее не были выполнены не по вине завода.

Обрисовав главнейшие тормозы, мешавшие планомерному и точному исполнению намеченной программы, следует отметить что несмотря на указанные затруднения, завод все же программу в ценностном отношении выполнил полностью.

1. Программа завода и ее выполнение.

Программа завода на 1926/27 г в окончательном виде была утверждена в 26.244.905 р., что увеличивало нагрузку завода по сравнению с программой в 1925/26 г. на 21,02%. Выполнение программы выразилось в 26 245 382 руб , что составляет 100% задания и больше чем в 1925/26 г на 58,37%.

По довоенным ценам выпуск готовой продукции по внешним заказам 1926/27 г. составляет 17.980 702 р. или 127,09% от выпуска 1913 года.

1926/27 операционный год по сравнению с 1925/1926 годом более обеспечен твердыми заказами Н.К.П.С. на новые паровозы и вагоны, характеризуется значительно большим однообразием номенклатуры в программе, чем

предшествующий год и служит к специализации завода.

Основными видами продукции завода является вагоностроение и паровозостроение. Первое в исполнении программы дает 41,88 %, а второе 28,58%.

По группам производства задание и исполнение программы в сравнении с 1925/26 г. представляется в таком виде:

Производительность завод в черв. р. по группам производ.

	Задано	100 от об- щев сумм в задаче	Испол- нено	100 от об- щев сумм в исполнении	100 от об- щев сумм в задаче	100 от об- щев сумм в исполнении
Паровозострени	7.348.798	28,60	7.501.597	28,58	102,08	211,42
Вагоностроение	11.664.453	41,45	10.992.459	41,88	94,24	261,15
Машиностроение	1.467.872	5,59	1.447.612	5,52	98,62	72,05
С-Х. машиностр.	4.126.273	15,72	4.430.173	16,88	107,36	98,26
Разные изделия	1.637.507	6,24	1.873.541	7,14	114,41	81,55
Итого	26.244.905	100,00	26.245.382	100,0	100,00	158,37

2. Количественное задание и выполнение программы.

Росту ценностного выпуска соответствует также и количественный рост его, идущий гиганскими шагами вперед и характеризующийся такими цифрами по видам производства:

Количественное задание и исполнение программы за 1926/27 г.

	Задано	Исполнено	% выполнения	В 25/26 г. по плану
Паровозов С У.	16	16	100,00	20
Э.	51	51	100,0	20
Ваг. большет.	900	804	89,33	81
Пас. ваг. 14 мет.	56	56	100,00	49
" " 18 "	60	65	108,33	—
Молоты „Беше“	84	74	88,09	49
Ковочные прес.	6	6	100,0	3
Поворотные кр.	2	3	150,07	—
Плауги „Граж.“	135000	140362	103,97	85442
" Б 1 1/2 "	20000	20523	102,61	45500
" разн. марок	19351	16177	83,60	25339
Жатки „Гайка“	5851	5878	100,46	3676
Сеялки	2550	2495	97,84	3084
Борон „Зигзаг“	16312	13364	81,93	64529

В 1925/1926 г. паровозов было выпущено 40, большегрузных вагонов 81 и пассажирских вагонов 49, Сопоставляя эти цифры с выпуском отчетного года находим, что паровозостроение в 1926/27 году увеличилось по сравнению с 1925/26 г. на 67,50%; вагоностроение повысилось по большегрузным вагонам на 892,59% и по пассажирским на 146,94%.

Эти данные говорят о колоссальной работе, которую нужно было проделать заводу, чтобы получить такие результаты. В особенности они показательны, если принять во внимание, еще работы, одновременно произведенные для расширения и переоборудования завода.

Отрицательно на еще большее развитие производства влиял переход с одной серии паровозов на другую и производство большегрузных вагонов с одновременной постройкой для них мастерских. Все же эти тормозы были успешно заводом преодолены и он добился указанных достижений...

Выпуск горячих цехов (по техническим работам)

В связи с расширением в отчетном году производственной программой, выработка горячих цехов также значительно увеличилась по сравнению с 1925/26г. Особенно заметно поднялась производительность по Меднолитейному, Мартеновскому, Молотовому с Тигельным и Чугунно-литейному цехам

Нижеприводимые показатели характеризуют выработку всех горячих цехов и повышение ее в сравнении с 1925/26 годом.

Выпуск в тоннах горячих цехов (по технич. рапортам).

Ц Е Х А.	В 1925/26 г.	В 1926/27 г.	Уд. выпуска 26/27 г. от 25/26г.
Мартеновский: болванка .	20734,4	23577,3	113,71
Фаянсовый литье .	5720,3	9177,0	160,44
Чугунно-литейный .	5986,4	8036,4	134,69
Медно-литейный .	261,5	440,3	168,37
Кузн. Болтов. Ребор .	7613,1	10212,5	134,14
Молотовый с Тигельным .	4423,9	6962,3	157,38
Прокатный .	13257,8	15480,9	116,39
Трубы .	927,1	1115,0	120,27

ОБОРУДОВАНИЕ ЗАВОДА.

1. Состояние оборудования.

В начале отчета, при оценке общих условий работы завода, несколькими штрихами было обрисовано состояние заводского оборудования. К сказанному следует добавить, что все оно, за исключением импортных станков, приобретено и установлено до 1914 г. Позднее поступало лишь оборудование для военных производств, прибывавшее на завод вплоть до 1917 года.

Несмотря на усиленную работу, вызывавшуюся военным временем, капитальный ремонт оборудования не производился до 1924 года и оборудование значительно пострадало. Этому способствовало еще и состояние зданий, которые также не ремонтировались и были с испорченными и протекавшими крышами разбитыми стеклами и не отапливались.

В результате отмеченных причин, большинства мастерских пришло в очень плохое состояние, которое постепенно улучшается капитальными ремонтами. Ремонты эти, однако, не могут вернуть станкам прежнюю точность и техническая пригодность оборудования завода может быть оценена цифрой, приближающейся к 50%.

Оборудование исправными станками пополняется в некоторой части, ввозом станков из-за границы.

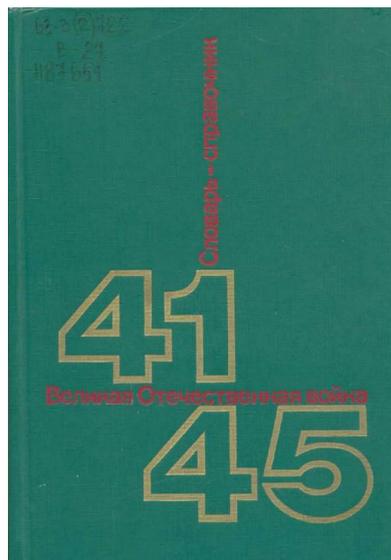
2. Импортное оборудование.

Ввоз станков из-за границы начался в 1925/26 г-в котором было израсходовано 12.120 р. 83 к. и получено два шлифовальных станка. В 1926/19:27 году положение значительно улучшается. За этот период получено уже 266 станков и машин. Расход на них с установкой составляет—565.900 р. 39 к.

Главным образом получено оборудование для Цеха Большегрузных Вагонов - 164 станка, для Механического-30 станков, Вагонно-колесной-12 и Паровозосборного и инструментального цехов-по 6 станков и 54-для других цехов.

/ "Красный Профинтерн", завод(ст. Орджоникидзеград). Отчет о работе Брянского механического и машиностроительного завода "Красный Профинтерн" за 1926-1927 операционный год. - Бежица: Тип.3-да "Красный Профинтерн", 1927. —С. 1-6, 41-43, 48-49./

ЗАВОД В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)



ЗАВОД «КРАСНЫЙ ПРОФИНТЕРН» (г. Бежица, Брянская область, ныне г. Брянск). До войны выпускал паровозы. В июле — октябре 1941 оборудование завода эвакуировано в Красноярск: отправлено 7550 вагонов, 15 тыс. рабочих. В первые месяцы завод (директор Г. Д. Гогиберидзе) выпускал 50-мм ротные минометы, затем мостовые краны грузоподъемностью до 75 т. В конце 1942 завод освоил производство головок для реактивных снарядов («катюши»). В 1943—45 выпущено 40 паровозов СО (Серго Орджоникидзе), что явилось большим вкладом в развитие ж.-д. транспорта страны. Во второй половине 1943 часть оборудования была возвращена в Бежицу. В Красноярске остался мощный завод «Сибтяжмаш» —

крупная база машиностроения по выпуску мощных магистральных паровозов, металлургических кранов и других машин для промышленности. За время войны в Красноярске построено и введено в эксплуатацию 15 цехов общей площадью 72 тыс. м.

/ Завод «Красный Профинтерн»: [БМЗ в годы Великой Отечественной войны] // Великая Отечественная война, 1941-1945: словарь-справочник / [Н.Г. Андроников и др.]; под общ. ред. М.М. Кирьяна. - 2-е изд., доп. - М. : Политиздат, 1988. - С. 187./

ИЗ ВОСПОМИНАНИЯ НАЧАЛЬНИКА ПЕРВОГО ЭШЕЛОНА Г.Д. ГОГИБЕРИДЗЕ ОБ ЭВАКУАЦИИ ЗАВОДА «КРАСНЫЙ ПРОФИНТЕРН» И ОРГАНИЗАЦИИ ЕГО РАБОТЫ В ГОРОДЕ КРАСНОЯРСКЕ

20 марта 1963 г.

..За трое суток был сформирован эшелон в составе 34 вагонов, к тому же вагоны и паровоз были собственного производства. 6 июля на седьмых проходных завода, в сторону бывшей конторы завода, несмотря на поздний час, собрались тысячи рабочих, жителей города, чтобы проводить первый эшелон в эвакуацию.

В этом эшелоне были и люди в количестве 334 чел. Первый эшелон прибыл в гор. Красноярск 5 августа 1941 г., и только здесь нам стало известно, что завод перебазируется на совершенно пустую площадку...

В тяжелых климатических условиях Сибири, без подъемных средств коллективу приходилось работать по разгрузке материальных ценностей завода. И только самоотверженная и безграничная любовь к Родине, своему заводу позволили полностью сохранить в большом количестве оборудование,

лаборатории, дорогостоящие материалы...

Всего на площадку прибыло в порядке 6—5 тыс. вагоноединиц и около 15 000 людей.

Одновременно, по прибытии коллектива на новое место, было организовано и производство оборонной продукции. В бывшей конюшне совхоза «Удачный», начали выпуск ротных 50-мм минометов, а на левом берегу Енисея, при ремесленном училище, рабочими, инженерно-техническими работниками было организовано производство гранат. В октябре месяце 1941 г. указанная продукция выпускалась уже в большом количестве...

В результате огромного героического труда коллектив краснопрофинтерновцев за короткое время построил цехи, и в 1943 г. в Сибири выпустил первый паровоз...

Об успешной эвакуации завода «Красный Профинтерн» было отмечено в отчете тов. Шверника Н. М. на имя Государственного Комитета Обороны, где говорилось о высоком патриотизме коллектива «Красного Профинтерна», который организованно, полностью вывез оборудование, материальные ценности и тем самым внес свою лепту в оборону нашей страны.

Г. ГОГИБЕРИДЗЕ

/ Из воспоминания начальника первого эшелона Г.Д. Гогиберидзе об эвакуации завода «Красный Профинтерн» и организации его работы в городе Красноярске [20 марта 1963 г.] // Брянску - 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. -Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. - С. 198./

**ИЗ СТАТЬИ ДИРЕКТОРА ЗАВОДА В ГАЗЕТЕ
«КРАСНОЯРСКИЙ РАБОЧИЙ»
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ЭВАКУИРОВАННОГО
В СИБИРЬ ЗАВОДА**

20 февраля 1945 г.

...В 1941 году немецким фашистам удалось временно занять город Бежицу, где находился гигант тяжелого машиностроения завод «Красный Профинтерн». В условиях обстрела и бомбежек профинтерновцы демонтировали оборудование и полностью эвакуировали его в Сибирь.

Строительство и одновременно восстановление производства на новом месте началось зимой 1941—42 года, на пустынном правом берегу Енисея. В ноябре 1941 года в конюшне пригородного совхоза и литейной ремесленного училища было установлено оборудование и начался выпуск вооружения и боеприпасов для фронта. Кадровики токари Ананьев, Сериков, Снопков, слесари Дронников, Петров, Малороссиянцев, формовщики Лагерев, Страздин возглавляли трудовой энтузиазм коллектива.

Посетивший строительную площадку завода Народный комиссар тяжелого машиностроения Н.С. Казаков разрешил первоочередные вопросы восстановления производства. Было решено скоростными методами построить шесть цехов — механический с 120 станками, механосборочный, литейный с 3 вагранками,

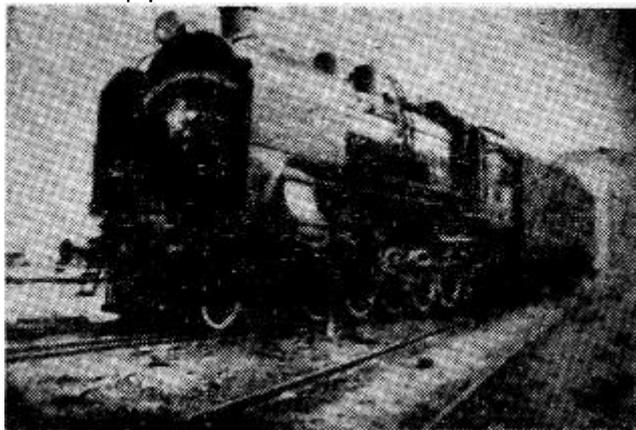
кузнечно-штамповальный с 15 прессами и 3 молотами, временную электростанцию мощностью 3,000 киловатт и другие. К маю 1942 года эти цехи уже были введены в эксплуатацию. Таким образом, был создан небольшой завод с замкнутым циклом производства.

В новых цехах, кроме выпуска продукции для фронта, было освоено производство оборудования для цветной металлургии. Исключительную роль в этом сыграли начальники цехов Кузнецов, Соломко, Лобов, инженер Дульнев, мастер Клячин, слесарь Мудров., 30 мая 1942 г. было принято постановление о строительстве первой очереди Красноярского паровозостроительного завода «Красный Профинтерн».

Выполняя это решение, коллективы строительного треста № 26 и завода построили и ввели в строй сталелитейный цех площадью свыше 10 тысяч квадратных метров с мартеновской печью мощностью 30 тонн и полутонной электропечью, кузнечно-прессовый цех площадью 7.500 квадратных метров с большим количеством молотов и прессов, котельный цех площадью 8.900 квадратных метров со штамповочным прессом в 750 тонн, паровозомеханосборочный цех с первоклассным оборудованием. Новые цехи оснащены мостовыми кранами грузоподъемностью от 5 до 100 тонн.

Сверх задания ГКО построены первый в Красноярском крае прокатный цех со среднесортным станом производительностью 36 тысяч тонн проката в год, а также паросиловой, модельный, два деревообделочных цеха и цех ширпотреба. Общая площадь составила 72 тысячи квадратных метров.

Правительство поручило нашему заводу освоить выпуск тяжелых разливочных кранов для черной металлургии. В короткий срок было освоено и это производство. За четыре месяца 1942 года мы дали 7 разливочных кранов грузоподъемностью 125 тонн каждый, в 1943 году — 12 кранов, в 1944 году — 23 крана. Одновременно завод изготовлял краны и для своих цехов. Быстрое наращивание краностроения в 1944 году достигнуто в результате освоения заводом кранов сварной конструкции. В этом большие заслуги главного конструктора завода тов. Семашко, его заместителя тов. Хилькевич, начальника котельного цеха тов. Шершнева, старших мастеров тт. Ивкина и Котикова, слесарей-сборщиков тт. Гайко, Ромашина, Артюшина; электросварщиков Паршикова, Минаева, Белоцерковского и Новикова.



Первый паровоз «СО», выпущенный заводом во время эвакуации в гор. Красноярске. 1943 г.

С 1943 года профинтерновцы начали производство мощных магистральных паровозов серии «СО» (Серго Орджоникидзе). Специальный пробег первого паровоза по маршруту Красноярск — Москва показал его высокое качество. Лучшими паровозостроителями на заводе заслуженно считаются начальники цехов тт. Потапов, Грабовецкий, Богданов и Маревский, заместитель начальника цеха тов. Колошин, мастера Бронников, Алексеев, Маврицин, Васильев и другие...

*Директор завода «Красный Профинтерн»
Я. ЧУМИЧЕВ*

*/ Красноярский рабочий.- 1945.- 20 февр. (№ 35).-;
Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод:
сборник документов и материалов по истории завода / Брянский
машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив
Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн.
изд-ва, 1969.- С. 247-249./*

ИЗ ПРИКАЗА НКТМ О ПРЕМИРОВАНИИ ЗАВОДА, ВЫПОЛНИВШЕГО ПЛАН ЯНВАРЯ МЕСЯЦА 1943 г.

12 февраля 1943 г.

Вступая в новый 1943 хозяйственный год, предприятия Наркомтяжмаша еще шире развернули социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение государственного плана января месяца.

Большинство заводов Наркомтяжмаша выполнило взятые на себя обязательства и дало стране и фронту дополнительную продукцию.

Лучших показателей в выполнении январского плана добились заводы: ...«Красный Профинтерн» — 127,5%.

...ВЦСПС и Наркомтяжмаш решили: оставить заводу «Красный Профинтерн» переходящее Красное знамя ВЦСПС и Наркомтяжмаша (директор тов. Чумичев, парторг ЦК ВКП(б) тов. Юдин, предзавкома тов. Коршунова и выдать заводу первую премию в размере 140 тыс. руб. на премирование отличившихся в соревновании рабочих, инженерно-технических работников и служащих и 60 тыс. руб. на улучшение и расширение подсобного хозяйства и детских учреждений...

На основе подведенных ВЦСПС и Наркомтяжмашем итогов социалистического соревнования за январь месяц приказываю:

В пределах сумм, присужденных заводам-победителям в социалистическом соревновании, премировать:

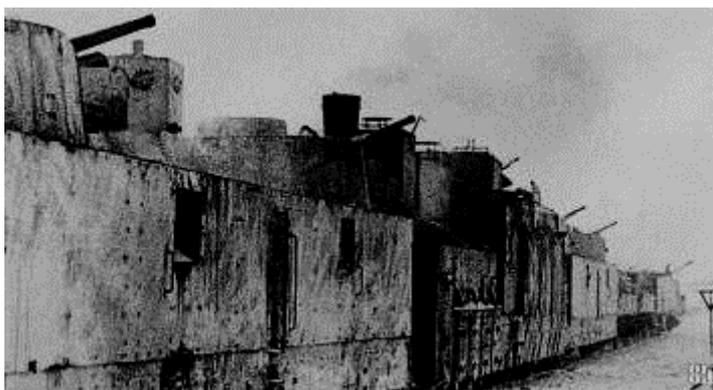
...По заводу «Красный Профинтерн» — директора завода тов. Чумичева, главного инженера тов. Раздобаркина — полуторным окладом каждого, заместителя директора тов. Летунова — месячным окладом...

Выражаю уверенность, что коллективы заводов тяжелого машиностроения с честью выполнят взятые на себя социалистические обязательства к 25-й годовщине героической Красной Армии и своим самоотверженным трудом

обеспечат перевыполнение государственного плана февраля месяца.

Народный комиссар тяжелого
машиностроения Союза ССР
Н. КАЗАКОВ

/ ЦГАНХ СССР, ф. 8243, оп. 1/ д. 1137, лл. 115—116 об. Подлинник; Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С.242-243./



Особый бронепоезд № 2 "За Родину"

ГЕРОИЧЕСКОМУ ЭКИПАЖУ БРОНЕПОЕЗДА

На трехгранном бетонном, с мраморной крошкой постаменте высотой четыре с половиной метра высится орудийная башня бронепоезда. Макет башни выполнен из листовой стали. *"Работникам завода, героически сражавшимся с врагом в годы Великой Отечественной войны в составе бронепоезда № 2 "За Родину", построенного брянскими машиностроителями". "Никто не забыт и ничто не забыто", "За нашу Советскую Родину",* - гласят надписи на боковых гранях постамента. Перед ним бетонная плита с рельефным изображением лавровой ветки. Памятник на бетонном основании пять на четыре метра. Он воздвигнут по проекту архитектора В. Теребуховского в 1966 году.

Первой датой в летописи бронепоезда № 2 "За Родину" можно считать 29 августа сорок первого года. В этот день в машиноборочном цехе завода "Красный Профинтерн", ныне ОАО БМЗ, было оглашено постановление правительства о строительстве, наименовании и порядке укомплектования бронепоезда личным составом. И тут же началась запись добровольцев. В команду бронепоезда одним из первых попросились Павел Герасичкин, братья Николай и Сергей Петрунины, Сергей Никифоров, Сергей Аваков, Андрей Толкачев. Записалось вдвое больше, чем требовалось. Сооружение бронепоезда велось день и ночь.

Когда враг стал приближаться к Брянску, материальная часть бронепоезда, вооружение, броня были срочно отправлены в Луганск. С двумя эшелонами прибыли специалисты и экипаж. В начале сентября стальная крепость на колесах

была готова. Бронепоезд состоял из бронированного паровоза, бронеплощадок с 76-миллиметровыми орудиями, пушками, бортовыми пулеметами "максим" в шаровых установках, бронированных платформ противовоздушной обороны с крупнокалиберными и спаренными пулеметами, бронеемобилей, двух железнодорожных дрезин, двух мотоциклов с колясками и другой техники. Первое боевое крещение бронепоезд получил 25 октября на Украине в районе Дебальцево. Потом были бои под Ровеньками, на участке железной дороги Новочеркасск - Шахтная. Внезапные налеты, мощный огонь наводил ужас на фашистов. Враги охотились за бронепоездом. Они выводили из строя пути. Вели обстрел из тяжелой артиллерии. Бомбили с самолетов. Экипаж с честью выходил из самых трудных положений.

В феврале 1942 года о героических подвигах бронепоезда было рассказано в киноочерке, вошедшем в "Боевой киносборник" № 19. Однако 15 июня сорок второго года произошло непоправимое. На бронепоезд фашисты бросили сразу несколько десятков бомбардировщиков. Один за другим они пикировали и сбрасывали бомбы. Сбиты три вражеских машины. Гитлеровские стервятники продолжают наседать. Тяжелая бомба попала в тендер, паровоз вышел из строя. Потеряна маневренность. Тут же взорвалась тяжелая площадка и площадка противовоздушной обороны. Загорелись контрольные платформы. На них стали рваться запасные комплекты снарядов. Окутанный дымом и огнем экипаж бронепоезда продолжал героически сражаться. На искореженный и обожженный бронепоезд, который уже не мог двигаться, вести огонь, самолеты врага продолжали делать налеты, бомбили и обстреливали его из пулеметов.

"За родной Донбасс в борьбе с германским фашизмом погибли лучшие бойцы-добровольцы особого бронепоезда "За Родину!" - гласит одна из надписей на памятнике, установленном также на станции Голубовка, что в Донбассе. Памятник героическому брянскому экипажу бронепоезда напоминает мне о других событиях. В годы Гражданской войны на Брянском заводе ремонтировали и делали новые бронепоезда.

Делали

их и позже. На Брянск 1 была создана их база.

В годы Великой Отечественной войны дивизион из трех бронепоездов в составе 21-й армии совершал боевые действия в Белоруссии, а затем на Украине.



/ Соколов, Я.Д. Брянск – город древний: историко-краеведческие очерки / Я.Д. Соколов. – Брянск: ЗАО «Издательство «Читай-город», 2006. - С. 287-288./

**ИЗ ПРИКАЗА ДИРЕКТОРА ЗАВОДА
«КРАСНЫЙ ПРОФИНТЕРН» ОБ ОРГАНИЗАЦИИ
РАБОТ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПРЕДПРИЯТИЯ**

20 сентября 1943 г.

Для организации работ по восстановлению завода после немецкой оккупации

ПРИКАЗЫВАЮ:

§ 1. Устанавливаю следующий порядок работ:

а) начало работ всех рабочих, ИТР и служащих завода : 7 час. до 12 час. и с 13 до 19 час. московского времени;

б) общий выходной день является воскресенье;

в) учет выхода на работу рабочих, ИТР и служащих производится путем табельного учета по бригадам и отделам путем вешания и снятия табельных рабочих номеров. В том случае, если рабочий з[аво]да не повесит свой рабочий номер на табельную доску и не отметится в таблице бригадира, такой работник считается прогульщиком и подлежит преданию суда по Закону. Вешание и снятие табельных рабочих номеров установить с 23.9 [19] 43 г. ...

§ 3. Для организации очистки объектов, подлежащих срочному восстановлению от остатков разрушения, и организации восстановления зданий и сооружений организовать отдел восстановления з[аво]да, И. о. начальника восстановительного отдела назначить тов. Свиридова...

*И. о. директора завода
АРЕФИН*

// Брянску - 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева.

- Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. - С. 217-218.



«Красный Профинтерн». 1943 год.

О ВОЗРОЖДЕНИИ ЗАВОДА

14 ноября 1943 г.

...Когда Бежица была освобождена. Красной Армией от немецких-оккупантов, на завод пришли советские люди. Вернулись кадровые рабочие, в том числе знатные сталевары К. Я. Локтюхов, Г. С. Кучевинов и другие. Они проработали на заводе по 40—45 лет и, несмотря на преклонный возраст, одними из первых пришли на завод, и заявили, что у них найдутся силы, чтобы потрудиться на восстановлении родного предприятия.

Начался созидательный труд. Для первоначальных восстановительных работ потребовалась электроэнергия. Коллектив энергетиков и механиков во главе с инженерами Романчиковым и Тупициным отыскали разбитые немцами двигатель и генератор. В течение 15 дней они были восстановлены. Завод и часть города, получили необходимое количество электроэнергии.

Коллектив металлургов под руководством кадровых мастеров Локтюхова, Миронова, Маличкова и других приступили к восстановлению мартеновского цеха и чугунолитейной вагранки. Не было огнеупорного кирпича и глины. Их изыскали в достаточном количестве среди развалин огнеупорного цеха. Не на чем было отжечь и помолоть огнеупорную глину, мастер тов. Локтюхов предложил прокипятить сырую глину и потом уже использовать ее на кладке мартеновской печи. Проведенный опыт оправдал себя.

Мартеновцы дали слово восстановить печи к 20 ноября. Им можно верить. Чугунолитейщики уже поставили вагранку на сушку и в день XXVI годовщины Великого Октября дали первую пробную плавку. С пуском металлургического цеха возникли трудности. Установленный и действующий двигатель не удовлетворял всех потребностей в электроэнергии. И из этого затруднения выход был найден. Под руководством инженера Романчикова бригады Владимирова и Орлова восстановили 2 паровых котла, отремонтировали ранее заброшенную паровую машину. Недостающие, к ней детали были сняты и приспособлены со старого паровоза. Таким образом, сейчас не только завод, но и город с избытком обеспечены электроэнергией. Большая работа проделана по восстановлению зданий цехов. Отремонтированы крыши, застеклены окна, доделаны двери и т. д. Все необходимые материалы изыскивались на месте. Мастер Герасимов в свое время спрятал от немцев 800 листов кровельного железа. Теперь он их передал заводу. Рабочий Гавричкин передал 300 листов стекла. Другие рабочие принесли много инструмента.

Наряду с восстановительными работами завод начал изготавливать предметы широкого потребления.

С каждым днем на заводе чувствуется все больше и больше оживления.

Впереди предстоит большая, трудная работа. Но советские люди сумеют преодолеть трудности. Сейчас среди рабочих и инженерно-технических работников завода с новой силой разворачивается социалистическое соревнование. Пройдет еще немного времени, и гигант нашей промышленности «Красный Профинтерн» вздохнет полной грудью.

*А. АРЕФИН,
И. о. директора завода «Красный Профинтерн»*

/ Орловская правда.- 1943.- № 256.- 14 ноября.;

// Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 257-258/

«Красный Профинтерн», год 43-й

После изгнания немцев из Брянска завод лежал в развалинах. 244 миллиона рублей - таков итог ущерба, нанесенного войной паровозостроительному. Кругом рвань металлических конструкций, груды разбитого и измельченного кирпича, остатки разваленных зданий цехов. Не было уверенности, что удастся восстановить на этом месте завод. Некоторые говорили: «Может, начать строительство в чистом поле?» На стихийно возникшем митинге приняли все же решение восстановить предприятие там, где оно стояло.

Бежичане и брянцы принялись разбирать завалы, взяв в руки ломы, лопаты, кувалды. На первых порах никто не заявлял о своей профессии: слесари, токари, сталевары, формовщики, мастера, инженеры - все делали одну работу, расчистку территории.

Из приказа директора завода 20 сентября 1943 года: «Начало работ всех рабочих. ИТР и служащих завода с 7 до 12 часов и с 13 до 19 часов... В том случае, если рабочий завода не повесит свой рабочий номер на табельную доску и не отметится в таблице бригадира, такой работник считается прогульщиком и подлежит преданию суду по Закону...» Строгий приказ!

Но что поделаешь, ведь война продолжалась. Ей нужна была военная продукция. Ввиду этого категорически запрещалась повременная оплата труда работающих – все работы переводились только на сдельную оплату, за небольшим лишь исключением для тех, которые не поддавались нормированию.

В течение пятнадцати дней коллективы энергетиков и механиков под руководством инженеров Романчикова и Тупицына для возрождающейся электростанции отыскали и восстановили разбитые двигатель и генератор. Завод и часть города получили необходимое количество электроэнергии. 23 октября 1943 года над Бежицей разнесся новый басовитый заводской гудок, возвестивший о

возрождении завода. Параллельно велись работы по установке механического и сталелитейного оборудования, а в начале ноября пустили чугунолитейную вагранку.

15 декабря Государственный Комитет Оборона вынес решение об ускорении восстановления предприятия. В этот же день первую плавку дала и мартеновская печь. Газета «Бежицкий рабочий» сообщила о шефстве над Бежицей казахской Чимкентской области.

Один за другим оживали цехи локомотивостроения, краностроения, кузнечно- прессовый, кислородный, модельный. Люди не только ждали скорой победы над врагом, но и старались своим трудом приблизить эту победу. Через год - в сентябре 1944 года - завод уже занял третье место в соревновании между предприятиями Наркомтяжмаша. По заданию последнего изготовили опытный мостовоз узкой колеи "М-1". Скорость он развивал пока малую - 33 километра в час, так как питали его два автомобильных двигателя. Это был первый послевоенный заказ железнодорожников.

Помимо заводских дел машиностроители оказывали помощь в восстановлении гражданских объектов Бежицы и Брянска: Дома Советов, здания областного комитета партии и других. В приветственном письме от 17 сентября 1944 года личному составу бежицких частей (так были названы военные подразделения, освобождавшие город Бежицу) бежичане писали: «В городе открыты и работают кинотеатр и Дом техники. Восстановлена городская радиосеть, работают лечебные учреждения и школы... Первого октября начнутся занятия в машиностроительном институте и техникуме, в фельдшерской школе... Сделаем город Бежицу более прекрасным, чем он был до немецкой оккупации... А вы сильнее громите врага».

Железный флагман Брянщины, имевший за плечами 70-летний возраст, вновь обрел свою былую мощь и силу.

В. Григорьев.

/ Брянская газета. – 1993. - № 28. – С. 4./

ВЕХИ ТРУДА И ПОБЕД

ЗАВОД „КРАСНЫЙ ПРОФИНТЕРН“ ЗА ГОДЫ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

В. И. Ковш



Завод „Красный Профинтерн“ за годы первой пятилетки достиг весьма значительных успехов; увеличен выпуск продукции, усилилось овладение техникой производства. Завод является одним из наиболее крупных предприятий транспортного машиностроения нашей страны; в частности, самым крупным вагоностроительным заводом. Завод дает 25 проц. выпускаемых советских грузовых вагонов и около, 15-20 проц. выпуска товарных паровозов. Эти

две цифры с достаточной ясностью свидетельствуют об удельном весе завода в транспортном машиностроении и значении его для страны.

В течение первых лет пятилетки завод переживал своего рода «переходный период» в отношении своей специализации и только лишь в последние годы (1931-32 г.) сумел полностью добиться определенности своего лица.

В первые годы пятилетки, как и в предыдущее время, завод сосредотачивал у себя самые различные виды машиностроительной продукции, порой не имеющие между собой ничего общего. Завод занимался производством подвижного состава для транспорта (паровозы, пассажирские вагоны, 2-осные товарные вагоны, цистерны и т. д.) производством сельскохозяйственного инвентаря (плуги, жатки), локомотивов, холодильного оборудования, оборудования для нефтепромышленности (грязевые насосы, замки), станкостроением, краностроением и т. д. и т. п.

Универсализм производства и отсутствие достаточно четкой специализации достались заводу в наследство от капитализма. Он (универсализм) поддерживался



вредительскими элементами, работавшими в свое время на заводе и в тресте, в состав которого входил завод (ГОМЗ-ы). Делались попытки полностью ликвидировать на заводе транспортное машиностроение (в первую очередь паровозостроение). Но эта попытка классового врага нанести удар нашему социалистическому транспорту, сорвать его реконструкцию, лишив его такого мощного завода — поставщика, каким является завод «Красный Профинтерн», была своевременно разоблачена и пресечена органами

пролетарской диктатуры.

Развернутая, под руководством партии, борьба за план, за разделение труда между предприятиями, за специализацию заводов за правильное использование производственных возможностей каждого предприятия, нашла свое отражение и на «Красном Профинтерне» Завод вопреки всем попыткам вредительских элементов, сумел добиться к концу первой пятилетки значительных успехов в деле производственной специализации являясь сейчас преимущественно паровозо-вагоностроительным заводом — гигантом транспортного машиностроения. Паровозо и вагоностроение к 1932 году составляют уже около 90 проц. всего выпуска завода.

Таким образом, производственное лицо завода в течение первой пятилетки значительно изменилось.

Выпуск завода по годам пятилетки возростал следующим образом: 1929 — 52,5 млн. руб. , 1930— 75,1 млн. руб., 1931 — 88,5 млн. руб., 1932 — 160,0 млн. руб..

Таким образом, завод за четыре года увеличил выпуск продукции в четыре с лишним раза — выпуск 1932 года должен составить 472 проц. выпуска 1926/27 года.

В течение первого пятилетия завод дал социалистическому транспорту страны: 580 паровозов, 17100 4-осных большегрузных вагонов (изотермические цистерны, хоппера, большегрузные), 700 молотов «Беше», 8000 тонн мостовых кранов.

Ход выполнения первой пятилетки виден из следующих цифр:

Выпуск продукции по годам (в тыс. рублей в ценах 1926/27г.)

	1928;	1929;	Особ.кв.	1930;	1931;	1932.
По пятилетке	46.610	58.466	—	70.000	88.845	112985
Фактически	44.636	74.826	19.870	88.521	160.000	—
% выполнен.	97, 9	127,4	—	126,4	180,1	—

Всего за пятилетие завод должен был выпустить за время с 1/X 1928 г. по 1/X 1933 г. продукции на сумму 377,0 млн. рублей: будет выпущено с 1/X—1928 г. по 1/X 1933 г., т. е. за срок 9 месяцев меньший,—387,8 млн. рублей т. е. 102,8 проц. против плана.

Таким образом, завод перекрыл проектировки пятилетнего плана не только по уровню годового выпуска, давая в 1932 г. продукции на 41 проц. больше чем то было намечено пятилеткой на 1933 г., но и по объему выпуска, давая за четыре года продукции больше, чем было намечено по плану дать за 5 лет.

Завод достиг за истекшие годы значительно более высоких темпов роста, нежели то было предусмотрено по пятилетке. Темп роста производства завода 1927/28 год принят за 100 проц. 1

	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
По пятилетке	100,0	137,7	173,	206,7	262,5	333,3
Фактически	100,0	131,9	221,1	261,6	472.3	—

Завод развивался почти вдвое (1,8 раза) и быстрее, чем то было запроектировано в плане.

Успехи, достигнутые заводом в увеличении объема производства тем более значительны, что, как указывалось выше, ему приходилось на ходу перестраиваться. В соответствии с требованиями, которые предъявлялись заводу со стороны народного хозяйства и, в первую очередь, транспорта, — он переходил к новым видам продукции, осваивал производство новых и новых типов. Так в 1929 году завод начал выпуск изотермических вагонов, 1930 году завод свернул производство крытых большегрузных вагонов и перешел к строительству 4-осных цистерн, а в 1932 году завод освоил производство нового типа вагонов — саморазгружающихся вагонов (хопперов).

В организации и налаживании производства перечисленных типов вагонов «Красный Профинтерн» был пионером, т. е. одним из первых, или единственным заводом выпускающим эту продукцию. Надо отметить, что с почетной и трудной задачей освоения новых производств завод справляется довольно успешно, достигая в первые же годы выпуска новой продукции весьма значительных размеров их производства. Так, например, приступая впервые к выпуску цистерн, завод уже в первый год их производства (1931) дает стране 1327 штук; осваивая производство хопперов в 1932 году, завод сразу берет размах на выпуск 1000 хопперов.

Приведенные данные, как нельзя лучше, говорят о весьма значительных успехах достигнутых заводом в борьбе за выполнение пятилетки в четыре года. Они свидетельствуют о том, что лозунг, выдвинутый партией и подхваченный всем рабочим классом и всеми трудящимися нашей страны о выполнении пятилетки в четыре года, нашел на заводе «Красный Профинтерн», как и во всем народном хозяйстве советской страны, свое практическое осуществление.

Каким образом завод достиг успехов в первой пятилетке? Улучшением организации производства, овладением техникой производства, лучшей загрузкой и использованием оборудования; ростом производительности и интенсивности труда на основе внедрения новых социалистических форм труда; размаха ударничества и соцсоревнования, хозрасчетного движения, ростом творческой активности рабочего класса борьбой за практическое претворение во всей работе завода шести исторических условий тов. Сталина. Все это достигнуто под правильным умелым руководством партийной организации Бежицы и завода, большевистски осуществляющей генеральную линию партии.

В области организации производства завод овладел поточно-массовым способом производства в отношении таких видов продукции, как цистерны изотермические вагоны, хоппера. На основе специализации производства сосредоточения на немногочисленных типах серий, завод смог перейти к массовому изготовлению стандартных, общих для всех производимых типов вагонов и паровозов (тендеров) частей, — например: тележки, упряж, буфера и т. д.

Отмечая успехи овладения новой техникой производства необходимо особенно подчеркнуть внедрение в производство электросварки и полное ее освоение. Еще в 1931 году завод основательно освоил производство сварных баков для цистерн, в 1932 году цистерна ставится полностью сварной — сварная

тележка, сварная рама, сварной бак. В 1932 году осуществляется переход на сварные рамы изотермических вагонов и хопперов, также подготовлен переход на сварный кузов хоппера, т. е. переход к полному сварному хопперу.

В паровозостроении, сварка тоже завоевала себе прочное место; и осуществлен переход на сварной тендер, организовано производство сварных будок, площадок; в широких размерах сварка применяется в производстве котлов и в ближайшее время завод приступает к опытам по выпуску целиком сварных паровозных котлов. В области машиностроения заканчиваются подготовительные работы к выпуску сварных мостовых кранов.

Таким образом, благодаря успехам применяемой электросварки в 1931 г. и, особенно, в 1932 году, завод с 1933 года имеет возможность перейти полностью на сварные вагоны-цистерны, изотермические вагоны, хоппера, сварной паровоз, сварные краны. Это несомненно является весьма крупной победой в борьбе за новую социалистическую технику.

На основе улучшения организации производства, внедрения новых методов производства, новой техники, завод добился лучшего использования своего основного фонда.

Так например, —выпуск продукции на один рубль основного - фонда завода составил (в рублях и копейках):

1927/28	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
1-02	1-50	2-08	2-32	3-55

Замена средней двухсменной 8-ми часовой работы—трехсменной 7-ми часовой, благодаря более полному использованию оборудования, увеличила количество выпущенной продукции на один рубль стоимости оборудования.

Выпущено продукции на один рубль оборудования (в рублях и коп.)

1927/28	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
2-00	2-97	4-40	4-96	6-73

Широко развернувшееся на заводе соцсоревнование и ударничество вызвавшие лучшую организацию самого производства, повысившие овладение новой техникой дали значительный рост производительности труда. Так, например, расход времени в человеко-часах на единицу продукции понизился следующим образом: На паровоз с 28.359 в 1928 году до 17.350 в 1932 году т. е. на 32 проц.; На изотермические вагоны 3.915 в 1928 году до 2.095 в 1932 году т. е. на 47 проц.; На хоппер — с 1.421 в начале 1932 года до 1.311 во 2-м квартале 1932 года т. е. на 8 проц.

Выработка на 1 рабочего в год повысилась с 3.434 рублей в 1927/28 году до 8.266 рублей в 1932 году. Таким образом производительность труда составила 241 проц. против 1927/28 г.

В силу такого роста производительности труда, рост выпуска продукции

значительно обогнал прирост рабочей силы; — выпуск продукции против 1927/28 года составляет 474 проц., количество рабочих 196 проц.



Новейшее достижение техники «Кр. Профинтерна» 60-ти тонный саморазгружающийся вагон — хоппер. Таких силачей, начатых строительством в текущем 1932 г. будет построена тысяча штук

Отмеченный выше рост выпуска продукции, рост производительности труда сопровождался неуклонным ростом благосостояния рабочего, ростом его культурного уровня. Увечилась обеспеченность рабочих жилой площадью. Вложения в жилстроительство только из средств завода составило 24 млн. рублей не считая городского и кооперативного строительства. Зарплата выросла на 58 проц., рабочий день в 1930 году сокращен до 7 часов. Улучшилось культурное обслуживание.

Это еще раз подтверждает тот факт, что в отличие от капиталистических стран, где развитие промышленности приводит лишь к обогащению капиталистов и к обнищанию и разорению рабочего класса, в нашей стране на основе роста промышленности, на основе роста всего народного хозяйства происходит неуклонный подъем благосостояния рабочего класса, подъем его культурного уровня.

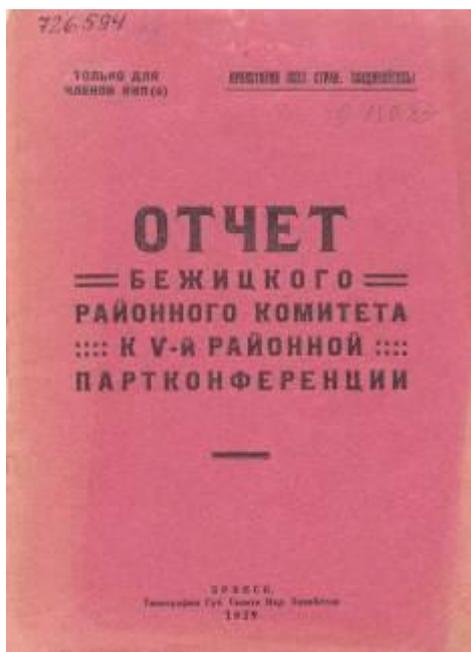
Успехи велики. Однако успокаиваться мы не можем. На основе уже достигнутых успехов, рабочие «Красного Профинтерна», под руководством партийной организации, должны еще с большей энергией повести борьбу за полное выполнение программы, борьбу за генеральную линию партии.

Завод «Красный Профинтерн», как и вся страна, стоит на пороге второй пятилетки...

/ Ковш, В.И. Завод «Красный Профинтерн» за годы первой пятилетки / В.И. Ковш // Пути побед пролетариев Бежицы / В. Макаров [и др.]- Смоленск, Бежица: Бежицкое ред.- изд. отделение Запгиза при заводе «Красный Профинтерн», 1932. – С. 27-34./

ИЗ ОТЧЕТА БЕЖИЦКОГО РАЙОННОГО КОМИТЕТА К V-й РАЙОННОЙ ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ

1929 г.



Социалистическое соревнование.

Переходя к вопросу о выполнении производственной программы, нужно отметить вопрос о социалистическом соревновании. Несмотря на то, что ни в одном цеху социалистическое соревнование еще не охватило всех рабочих целиком, во многих цехах оно охватило лишь отдельные группы рабочих, социалистическое соревнование и неослабное внимание рабочих к вопросам производства, вот что обеспечило тот результат в выполнении производственной программы и снижении себестоимости, который мы имеем...

Увеличение выработки.

В электрическом цеху ударная бригада слесарей по ремонту довела выработку до 142% по сравнению с прошлым месяцем. Бригада намотчиков довела, выработку до 143%. Бригада проводников до 120%. Бригада слесарей по ремонту котлов стала устанавливать на экономайзере вместо 4-х—18-ть батарей. Все эти бригады не дают сейчас ни одного прогула, опоздания, выговора.

В цехе большегрузных вагонов бригада слесарей под руководством кандидата партии тов. Кулакова, работающая на сборке и холодной клепке дверей: 1) снизила месячную выработку дверей на 44 рубля 04 копейки; 2) вместо 10 дверей начала выпускать 12—13; 3) сам Кулаков внес рационализаторское предложение об устранении одной клепки, давшее большую экономию в общем выпуске.

Бригада Куприна, раньше до вступления в соревнование состояла из 4-х человек, и вырабатывала 192 заклепки, теперь состоит из 3-х человек и вырабатывает 203.

В прессовом отделе раньше работало 12 человек, вырабатывало на 9 вагонов, теперь работает 6 человек и вырабатывают детали на те же 9 вагонов, заработная плата работающих увеличилась с 80 — 90 руб. до 120 — 140 рублей.

Интересный опыт в этой области дала бригада Свиридова и Лужецкого, того же Ц. Б. В. Раньше 2 нагревальщика в каждой бригаде едва успевали в один прием вытаскивать из горна 4—5 заклепок, а теперь один нагревальщик успевает засыпать и выбросить в один прием до 120 заклепок. В результате только этой операции оказалась большая экономия, 360 рублей на 200 вагонов только по этой операции. Заработок увеличился нагревальщиков с 35—40 до 70—80 рублей. В связи с этим же бригада обрешетников выпускает не 6, а 8 вагонов.

Изменение форм работы и методов управления.

Социалистическое соревнование выявляет не только возможное увеличение выпуска продукции, улучшение ее качества, уменьшение брака, более бережного отношения к инструменту, материалу, но выявляет по инициативе рабочих новые формы организации труда, дающие большую интенсивность и экономический эффект. В Ц. Б. В. в сборке кузовов работало 6 бригад, собирая в день 7—8 кузовов, увеличить производительность труда выше этой цифры, посредством работы каждой бригады в отдельности нельзя было, тогда бригады по предложению одного из старых рабочих производственников объединились. Теперь бригада вырабатывает до 10 кузовов, с перспективой на то, что выработку можно еще увеличить. Заработок до объединения бригад был 120—130 рублей, теперь стал 140 рублей.

В электрическом цеху в выполнении одного из пунктов социалистического соревнования централизовано управление 20-тыс. паровыми кранами, что дает экономию в 4.000 рублей.

Предложения рабочих (изобретательство, целевые комиссии, производственные совещания).

Рука об руку с этим идет дело изобретательства, рост предложений рабочих по вопросам производства. По Ц. Б. В. где идет огромный процесс рационализации,—это новостроющийся цех, имеем колоссальный рост предложений по изобретательству. *"Чуть не каждый рабочий, вникающий в производство, вносит предложение"*.

Растет количество предложений со стороны рабочих по всему заводу, являясь гораздо более глубокими по содержанию и охвату вопросов, как проявление общего роста культурно-технической грамотности рабочих, гораздо более эффективные по своему экономическому результату.

Если 1928 году по всему заводу было внесено 358 предложений, давших экономию 41.194 рубля, то только за 4 месяца истекшего года было внесено 420 предложений, только часть из которых дает эффект превышающий эту сумму.

Одновременно растет количество предложений рабочих по линии производственных совещаний. Проведенный смотр производственных совещаний дал 2.460 предложений рабочих по улучшению производства, помимо предложений по улучшению постановки самих производственных совещаний.

Чего мы достигли?

Широкое участие рабочих определило тот результат, который мы имеем. За истекшие 8 месяцев текущего хозяйственного года мы выполнили

производственную программу на 100,8%. Снизили себестоимость на 6,6%, без учета снижения себестоимости по производственным материалам, поставляемыми другими заводами. Если прибавить сумму снижений по этим материалам, выражающееся ориентировочно в 0,8%, то получим снижение себестоимости в 7,4%. Подняли производительность труда на 31,6%.

По материалам „ГОМЗЫ“ этот результат работы завода за первое полугодие формулирован следующим образом: „В динамике удельного веса заводов является характерный факт завоевание заводом „Красный Профинтерн“ первого места, ранее занимавшегося Сормовским заводом. Увеличилась также заработная плата рабочего, средняя заработная плата выросла с 79 руб. 15 коп. в месяц в 1927-28 году до 89 руб. 09 коп. в текущем году, т.е. увеличилась на 12,6%.

Одновременно ведется большая работа по улучшению культурно-бытового обслуживания; постройка новых домов, фабрики-кухни, хлебозавода, поликлиники, кино, на сумму 5.000.000 рублей. Особого внимания требуют к себе вопросы работы кооперации улучшение снабжения рабочих.

Основные моменты пятилетки.

В общей реконструкции всей промышленности Советского Союза должен найти определенное место и наш завод... Ту наметку пятилетки, которая имеется со стороны ГОМЗЫ по реконструкции нашего завода, на основе планов Гипромеца, ни в коем случае нельзя считать окончательной. Сам план изменялся не однократно, многие моменты плана даны без достаточного обоснования, являясь вообще предположительными. Основным предложением последнего варианта является превращение нашего завода из паровозо-вагонного по основным видам своего производства в вагоно-машиностроительный, со следующими моментами производственной программы, полная ликвидация паровозостроения и сельскохозяйственного машиностроения в течение 1929-30-31 года.

Наибольшее развитие получает вагоностроение, которое возрастет с 25.681.000 рублей программы 1928-29 г. до 63.240.000 р. в 1933 году. Предполагается развитие следующих видов машиностроения на заводе: станкостроение, которое достигнет 10 мил. руб. к 1933 году, химические машины — 3 мил. руб., краностроение возрастет с 925.800 руб. до 4.742.000 руб., лакомобили мощностью в 20-22 тыс. лошадиных сил на сумму 4 440.000 руб., давая к концу пятилетия общую сумму по машиностроению—33.000.000 руб., вместо 2.458.000 руб. текущего года. Вот один из вариантов реконструкции завода.

/ Социалистическое соревнование и снижение себестоимости [на заводе «Красный Профинтерн»] // Отчет Бежицкого районного комитета к V-й районной партконференции. – Брянск: Тип. Губ. Совета нар.хозяйства, 1929. – С. 30-49./

ИЗ ОТЧЕТА БЕЖИЦКОГО ГОРСОВЕТА ЗА 1929-1930 г.

1930 г.



Промышленность.

„Завод Красный Профинтерн“.

Состав работающих в 1928/29 г.—12.089 чел.

” ” 1929/30 г.—18.469 ”

Выполнение промфинплана:

1928-29 год		1929-30 год	
Задано	Выполнено	Задано	Выполнено
44300000	44 мл. 99,6%	83800000	74750000-89,1%
Снижение себестоимости .		в 1928/29 г.— 7,5%	
” ”		в 1929/30 г.—10,5%	
Производит. труда на 1 раб.		в 1928/29 г. 397 р. 33 к.	
” ” ” 1 ”		в 1929/30 г. 502 р. 00 к.	

Рост заработной платы:

Средний зароб. одного раб.	в 1928/29 г.	94 р. 07 к.
” ” ” ”	в 1929/30 г.	100 р. 07 к.
Самовольные прогулы	в 1928/29 г.	0,8%
” ” ” ”	в 1929/30 г.	0,6%
Простои	в 1928/29 г.	33992 ч. в мц
” ” ” ”	в 1929/30 г.	38313 ” ”
Убыток от брака	в 1928/29 г.	1.916 тыс.
” ” ” ”	в 1929/30 г.	2.420 ”

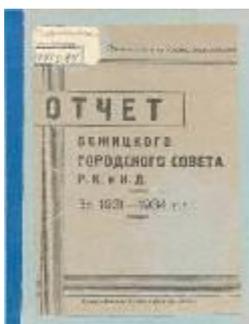
Из сопоставления этих цифр, мы видим, что несмотря на рост рабочего класса, повышение выпуска продукции за последние 2 квартала, производственная программа систематически не выполняется.

Основной причиной невыполнения производственной программы объясняется главным образом слабой работой всех организаций, ослаблением массовой работой, особенно в летний период, слабостью руководства Заводоуправления и недостаточностью охвата ударничеством и соцсоревнованием (всего на 1/IX-30 г. 6700 ударн.).

Слабо используются внутризаводские ресурсы и плохим планированием на заводе создающие постоянные перебои и неувязки.

Перед рабочими завода и всеми организациями, особенно в период проведения отчетно-перевыборной кампании, должны быть вскрыты все недостатки по заводу, мешающие выполнению производственной программы и на основе превращения нашего завода в ударный завод, вовлечением 100% рабочих в соцсоревнование ударничество, выполнить программу особого квартала и подготовиться к третьему решающему году "Пятилетки".

/ Промышленность. «Завод Красный Профинтерн» // Отчет Бежицкого Горсовета за 1929 – 30 год. – Бежица: Издатель Бежицкий Горсовет, 1930. – С. 6-7./



ИЗ ОТЧЕТА БЕЖИЦКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА Р.К. и К.Д. ЗА 1931-1934 гг.

XI. Госпромывшленность

К началу отчетного периода—в 1930 г.—в городе было единственное действующее промышленное предприятие—завод «Красный Профинтерн»...

I. Валовая продукция государственной промышленности
(в ценах 1926-27 года, в тыс. руб.)

Наименование предприятий	1930 г.	1933 г.	1934 год.			
			План		Выполн. за 9 мес.	
			На год	На 9 мес.	Сумма	%
Завод «Кр. Профинт.» . . .	75142,0	107506,2	155000,0	123222,3	93170,6	75,6
Силикатный завод № 2 . . .	—	361,4	540,8	386,6	342,2	88,5

2. Продукция в натуральном выражении

Наименование изделий	1930 г.	1933 г.	1934 год.			
			План		Вып. за 9 мес.	
			На год	На 9 м.	Кол-во	%
Завод «Красн. профинтерн»						
Паровозы	123	150	200	150	120	80,0
Вагоны изотермич	310	1217	2200	1800	1121	62,3
Цистерны	—	1761	3200	2500	1756	70,2
Хоппера	—	810	450	750	635	84,7
Пневмат. молота	152	207	240	180	170	94,5
Краны мостов. тн.	962,1	1063,0	2200	1674,0	1209,8	72,3
Силикатный завод № 2						
Кирпич силикатный т. шт.	—	9311,0	12156	10174,0	9005,0	88,5

Приведенные данные свидетельствуют, что за отчетный период по всем основным изделиям имеется значительный рост. Освоен ряд новых изделий, как хоппера и 50-тонные цистерны, колеса «Гриффина» (цельнолитые), — эти изделия начали производиться на нашем заводе впервые в СССР.



Цельно-литое колесо «Гриффина»

/ Бежицкий городской Совет Р.К. и К.Д. Отчет Бежицкого городского Совета Р. К. и К. Д. за 1931-1934гг. – [Брянск], [1934]. – С. 67-74./

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПЛЕНУМА БЕЖИЦКОГО
ГОРКОМА ВКП(б) О ВЫПОЛНЕНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО ЗАДАНИЯ
ПО ВАГОНОСТРОЕНИЮ***

28 февраля—1 марта 1935 г.

...Заслушав доклад начальников цехов ЦБВ — Ковш, вагоноколесного—Зевакова, вагонного—Адамова, молотового— Сухова и директора завода тов. Штейн о выполнении решений Запобкома и горкома ВКП(б) о работе завода, пленум горкома отмечает, что решения обкома и горкома до сих пор выполняются неудовлетворительно. Указания газеты «Правда» о выполнении программы вагоностроения не нашли еще полного практического отражения в работе завода.

В результате этого программа завода за январь и февраль не выполнена. В январе и феврале завод недодал стране 408 вагонов и 6 паровозов.

Пленум горкома считает, что программой работы партийных, хозяйственных, профсоюзных организаций и всего коллектива завода является передовая газеты «Правда»—«Программа вагоностроения - закон», решения Запобкома и горкома ВКП(б) о работе завода. Только упорная борьба за полное осуществление указаний «Правды», обкома и горкома может обеспечить успешное выполнение программы вагоностроения и выведет завод в ряды передовых предприятий нашей страны.

Пленум горкома предлагает бюро горкома установить тщательный контроль за выполнением этих решений.

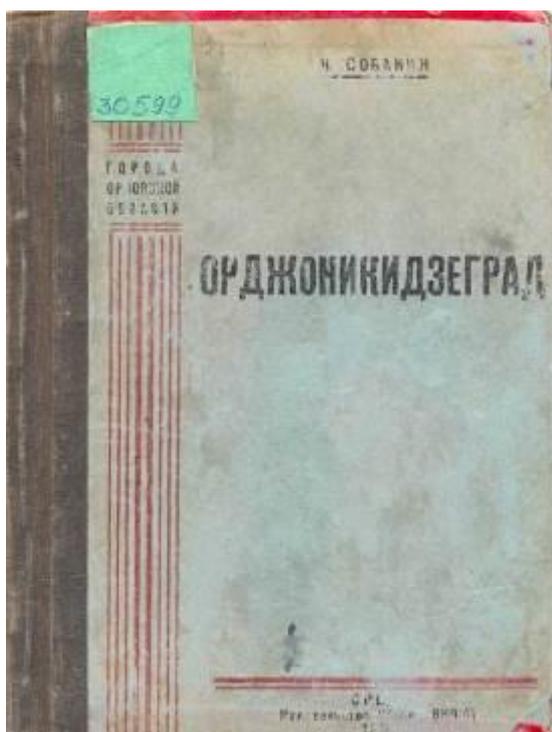
Пленум обязывает все парторганизации решительно бороться с малейшим проявлением мелкобуржуазной расхлябанности, с проявлением элементов саботажа. Немедленно привлекать к суровой ответственности всех тех, кто пытается тормозить выполнение правительственного заказа для транспорта.

*Секретарь горкома ВКП(б)
МАКАРОВ*

* Из протокола заседания пленума Бежицкого горкома ВКП(б) от 28 февраля — 1 марта 1935 г.

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 185./

Завод «Красный Профинтерн»



...С первых же дней революции рабочие Бежицы принялись налаживать свой завод. Но помешало нападение белогвардейских полчищ...

Началась гражданская война. Тысячи рабочих Бежицы ушли на фронт грудью защищать советскую власть от вооруженных до зубов белогвардейских армий. Сколько героических страниц вписали в историю рабочие Бежицы в это время!

В грозный кулак сжалась Бежица в дни, когда деникинские банды стояли у порога Брянска. Лучших своих сынов послал рабочий город в отряды и батальоны особого назначения, туда, где решалась судьба революции.

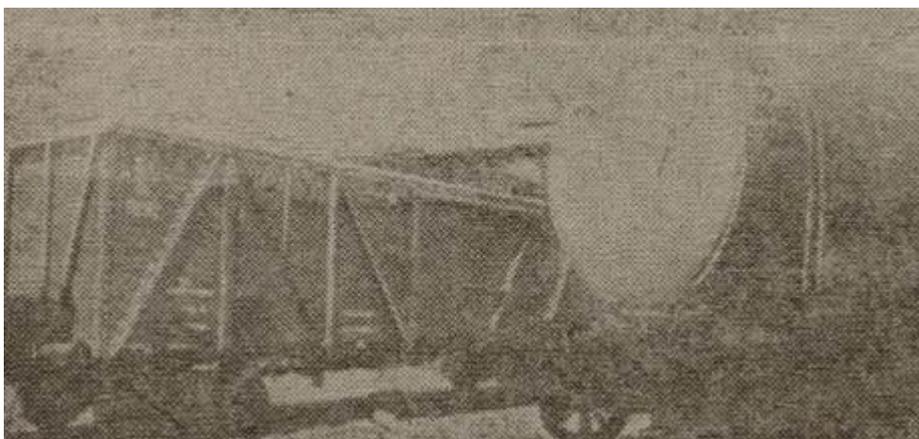
Но вот гражданская война окончилась. Враг был разгромлен. Рабочие вернулись с фронтов обратно в свой родной город. Вместе со всей страной Бежица залечивала раны, нанесенные империалистической и гражданской войнами. Сотни рабочих энтузиастов скоблили, чистили, ремонтировали станки, чтобы быстрее пустить их в ход. По две смены подряд, не считаясь со временем, с большим воодушевлением трудились рабочие. И завод был пущен на полную мощность.

...В восстановительный период завод сделал немало для укрепления сельского хозяйства изготовив стране огромное количество разных сельскохозяйственных машин. После реконструкции и постройки новых цехов «Красный Профинтерн» целиком стал предприятием транспортного машиностроения.

Из года в год растет количество рабочих на заводе. Если до революции здесь работало всего лишь 10 тысяч человек, то сейчас на «Красном Профинтерне» насчитывается более 25 тысяч рабочих, среди них около 7 тысяч женщин. Большинство из них перевыполняет нормы в полтора—два раза. Имена таких стахановок, как Климова Ксения, Эманова Анна, Пехтерева Зина и многие другие, известны всему заводу.

«Красный Профинтерн», являющийся одним из гигантов транспортного машиностроения Советского Союза, за годы сталинских пятилеток в корне изменил свое лицо. Построены новые вагоностроительные цехи, вагономалярная. Установлено новое импортное оборудование в таких цехах, как вагоноколесный, кузнечный, механо-сборочный. Проведена большая реконструкция завода. На заводских путях, общая протяженность которых составляет 50 километров, ходят маневровые паровозы и мостовые краны.

Завод продолжал бурно расти.



*Цистерны и большегрузные вагоны, изготавливаемые на заводе
«Красный Профинтерн»*

Основной вид продукции завода - это паровозы и вагоны. За 10 лет из цехов «Красного Профинтерна» вышло более 1.600 локомотивов различных серий, начиная от небольшого маломощного паровоза серии «ОВ» и кончая мощными усовершенствованными типами машин «Э» (модернизированный), «ЭУ» (усиленный), «ЭМ» (мощный) и «ЭР» (реконструированный).

В мае 1936 года завод получил от правительства новый заказ: приступить к выпуску мощных товарных паровозов серии «СО» («Серго Орджоникидзе»), оборудованных тендерами-конденсаторами. Такие паровозы начали производиться в стране впервые. Локомотивы, выпущенные заводом, везут теперь тяжеловесные поезда по стальным путям нашей необъятной страны.

Паровозы «СО», как указывал товарищ Каганович, должны совершить полную революцию в паровозном хозяйстве. И это действительно так. Они покрывают 1000 километров пути без набора воды, расходуя ее в 20 раз! меньше, чем обычные паровозы, набирающие воду через каждые 60—70 километров.



*Паровоз серии СО («Серго Орджоникидзе»). Год постройки паровоза — 1934.
Изготовитель — Брянский завод*

Конденсаторный локомотив очень экономичен. Отработанный пар, поступающий

обратно в тендер-конденсатор, превращается в чистую воду и снова идет в паровозный котел. Это дает большую экономию топлива. Пробегая сотни километров без остановок для пополнения запасов угля и воды, сокращая время следования составов, такой паровоз быстрее продвигает грузы.

Один из паровозов этой серии, построенный заводом «Красный Профинтерн», совершил под водительством машиниста-орденоносца тов. Макарова в начале 1937 года беспрецедентный в истории пробег с тяжеловесным эстафетным составом по маршруту Москва—Владивосток—Москва. Общая протяженность маршрута была около 30 тысяч километров. Машина не имела ни одной аварии и поломки. Этот красивый блестящий паровоз «СО» 17-635, в строительстве которого участвовал весь коллектив завода, гордо пронес на себе через весь Советский Союз дорогие образы Ленина и Сталина, выгравированные в пятиконечной звезде, и боевой лозунг большевистской партии: «Вперед, к новым «обедам»...

/ Собакин, Н. Завод «Красный Профинтерн» / Н. Собакин, С. Хайкин
// Орджоникидзеград. - Орел: Изд-во Обкома ВКП (б), 1938. - С. 9-15./

Невиданный пробег

В госархиве Брянской области недавно найдены документы о небывалом в истории железнодорожного транспорта испытании паровоза серии «СО», первые образцы которой были изготовлены на заводе «Красный Профинтерн».

Летом 1936 года машинистов-орденоносцев депо Сковородино Амурской ж. д. Валентина Макарова и Бориса Межецкого неожиданно вызвали в Наркомат путей сообщения. Расспросив машинистов о работе, о семьях, нарком неожиданно предложил им сделать продолжительный рейс на паровозе «СО» («Серго Орджоникидзе») с тендером-конденсатором. В нескольких словах он пояснил, какое значение будет иметь успех такого рейса для паровозостроительной промышленности. Получив согласие машинистов, нарком тут же указал маршрут: Москва — Владивосток — Москва. И 19 сентября машинисты выехали в Орджоникидзеград (Бежицу).

Чтобы читателям была понятна суть разговора у наркома, следует напомнить, что в 1936 году профинтерновцами было выпущено 25 паровозов серии «СО». Они были на уровне лучших мировых образцов. Но чтобы сделать паровоз более экономичным, был создан тендер-конденсатор, где отработанный пар вновь превращался в воду. Такая машина особенно была нужна для тех районов страны, где не хватало воды. Многие считали, что локомотив сможет проходить без набора воды лишь около тысячи километров. Следовало доказать, что эту цифру можно почти удвоить.

На заводе в присутствии машинистов слесарями по сборке Н. З. Шитиковым, Л. С. Костиковым, Т. И. Галиничевым, С. Л. Герасимовым, бригадирами И. Д. Прудниковым, А. П. Ложецким, маляром Г. С. Балько и мастером паровозосборного цеха С. К. Козловым был собран паровоз «СО» 17—635, на котором и предстояло отправиться в длительный рейс. К участию в пробеге были привлечены машинисты

В. Макаров, Б. Межецкий, почетный железнодорожник П. Маракулин (депо Сквородино Амурской ж. д.), машинист И. Коновалов (депо Люблино), бригада смазчиков во главе с Матюниным. Начальником поезда назначили А. Малиновского, парторгом — Л. Гольденберга.

Осенью того же года был сформирован состав весом 1200 тонн. И 9 декабря ночью бригада вышла в рейс. Так начался пробег, равного которому не было в истории мирового железнодорожного транспорта.

Бригаде машинистов пришлось действовать в самые суровые зимние месяцы, в метель, бураны, при снежных заносах, сильном ветре, морозах до 54°. Рабочий пульс того маршрута хорошо ощущается в дневниковых записях парторга поезда:

«12 декабря. Сегодня провел первое собрание партийной группы. Среди участников пробега семь коммунистов. Детально обсудили задачи пробега и партийно-политической работы во время рейса. Решили выпускать стенгазету, назвав ее «Наркомовский маршрут». В 12 часов прибыли на станцию Кунгур. Участок от Кузино до Кунгура самый тяжелый. На протяжении 100 километров тянется сплошной подъем. Едем хорошо...

28 декабря. Сегодня поезд пришел в Хабаровск. На перроне нас встречала тысячная толпа.

29 декабря. Последний перегон Ворошилов-Уссурийский — Владивосток. У всех какое-то напряженное состояние. Наконец появляются огни Владивостока. Поезд останавливается. Толпа народа окружает паровоз. Открывается митинг. На этот раз выступают Макаров и Межецкий. Они подводят итог первой половины пробега и говорят о том, что и обратный рейс в Москву будет также успешно завершен.

6 января. Сегодня получили телеграмму зам. народного комиссара путей сообщения тов. Левченко, разрешающую выезд в Москву. У всех радостное настроение. Старт - завтра.

8 января. Возле Бикина неожиданно отказала турбина воздушных вентиляторов — важнейший агрегат паровоза с тендером-конденсатором. Осмотрев турбину, обнаружили в ней металлическую пластинку. Наше счастье, что пластинка не поломала лопатки ротора. Каждого этот случай заставил о многом подумать. Как могла попасть пластинка в ротор?

9 января. Прибыли в Хабаровск.

24 января. Два дня назад получили указание НКПС о продолжении рейса. Сегодня выехали из Хабаровска.

11 февраля. Ночью проехали Киров. Паровоз по-прежнему в прекрасном состоянии - хоть открывай ему семафор до Батуми!»

Путь от Москвы до Владивостока был пройден за 240 ходовых часов— 21 тыс. километров! На следующий день после окончания пробега в Москву были вызваны директор и главный инженер **завода «Красный Профинтерн»** тт. Штейн и Шрейдер, инженеры-паровозостроители Бровко и Щукин. С. Орджоникидзе с радостью говорил, что машинисты Макаров и Межецкий наголову разбили оппортунистические настроения в отношении паровоза с тендером-конденсатором,

которые имели место у отдельных работников НКПС, что успешным рейсом оказалась решенная техническая проблема освоения «СО».

Как только стало известно об успешном рейсе «СО», во всех отделах механического и паровозосборного цехов Орджоникидзевградского завода прошли собрания.

В «Орджоникидзевградском рабочем» было опубликовано открытое письмо депутатской группы. «Мы, депутаты цехов паровозостроения, — говорилось в нем, — счастливы, что, шефствуя над паровозом «Серго Орджоникидзе» № 17—635, также вложили в него частицу своего труда».

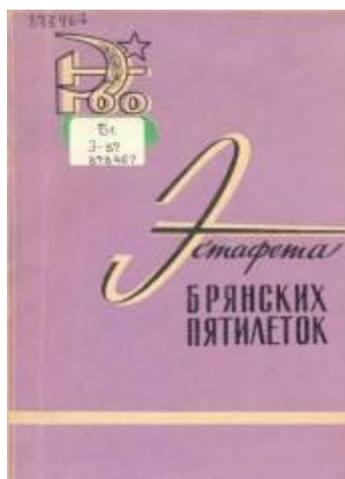
Таким образом, в успешном рейсе паровоза «СО», как в фокусе, отразились усилия многих людей по успешному выполнению планов паровозостроения. Подытоживая их, XVIII съезд партии указал, что «конденсационные паровозы в ближайшие годы должны занять ведущее место в грузовом парке паровозов».

С. Кизимова

/ Кизимова, С. Невиданный пробег: Страницы истории / С. Кизимова
// Брянский рабочий.- 1982. - 14 сентября.- С.2. /



*Паровоз-памятник SO18-3100
у локомотивного депо. Вологда*



ТРЕТЬЯ ПЯТИЛЕТКА (1938—1942 ГОДЫ)

В годы третьей пятилетки на предприятиях Брянщины активно внедрялись технические новшества. Например, в фасонном цехе завода «Красный Профинтерн» под руководством инженера т. Мавриченко освоили сифонно-станочный безопочный способ отливки стальных и чугунных деталей. Это позволило резко увеличить производительность металлургических цехов и снимать с квадратного метра формовочной площади до 70—100 тонн вместо 12—13 тонн.

Стахановцы сталелитейного цеха Н. И. Бобриков, Д. Е. Акимускин, М. А.

Егоров, М. И. Мирошников, П. Н. Тишин, Н. Я. Донцов и мастер Н. И. Левхан были удостоены 5 февраля 1941 года премии народного комиссара тяжелого машиностроения СССР.

Краснопрофинтерновцы впервые освоили также выплавку и прокатку малоуглеродистого железа марки «КП», которое использовалось в качестве заменителя цветных металлов для ряда изделий (прокладочные кольца, малопроводные трубки и т. д.).

Много технических новинок было применено и на производстве цистерн. Специально изготовленное оборудование, станды, приспособления позволили собирать цистерны на конвейере. Это повысило производительность труда вдвое.

На «Красном Профинтерне» впервые в мировом паровозостроении стали делать цельносварные котлы, отказавшись от заклепочных работ. Здесь внедрили автоматическую сварку и контроль качества с помощью рентгеновского аппарата. О размахе этих работ свидетельствует тот факт, что в 1940 году в цехах трудилось около тысячи сварщиков.

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып. "Блокнота агитатора"
(Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. – С. 14-15./

ПРИКАЗ ПО ЗАВОДУ О ПЕРЕХОДЕ ЕГО В ВЕДЕНИЕ НАРКОМАТА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

1 ноября 1945 г.

По решению правительства Брянский машиностроительный завод передан в ведение вновь созданного Наркомата транспортного машиностроения.

Приказываю:

Брянский машиностроительный завод впредь именовать Брянский паровозостроительный завод Главного управления паровозостроения Народного Комиссариата транспортного машиностроения СССР. (ГАБО, ф. 650, оп. 3, д. 63, л. 449.Подлинник).

Директор завода П. АБРОСКИН

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 272./

ЧЕТВЕРТАЯ ПЯТИЛЕТКА (1946—1950 ГОДЫ)

Огромный размах приобрели восстановительные работы на Брянском паровозостроительном заводе. В первый год четвертой пятилетки здесь были пущены две мартеновские печи, началось сооружение паровозостроительного цеха, в два раза превышающего размеры довоенного. *В конце декабря 1946 года*

из заводских ворот вышел первый паровоз «Победа», созданный брянскими рабочими. В 1947 году было изготовлено 30 мощных локомотивов, в 1948 году — свыше 60.

Наряду с этим завод выпускал изотермические вагоны, оборудование для черной металлургии, запасные части к сельхозмашинам и другую продукцию.

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып. "Блокнота агитатора" (Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. – С.25./

**РАПОРТ БПЗ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР ОБ УСПЕХАХ,
ДОСТИГНУТЫХ ЗАВОДОМ К КОНЦУ
ПЕРВОГО ГОДА ПОСЛЕВОЕННОЙ ПЯТИЛЕТКИ**

1946 г

Воодушевленные великими задачами послевоенной пятилетки, выполняя решение партии и правительства по восстановлению полностью разрушенного немецкими оккупантами Брянского паровозостроительного завода и организации производства паровозов, коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода и треста «Брянск промстрой» рады доложить Вам о наших успехах, достигнутых к концу первого года послевоенной пятилетки.

За три года восстановительных работ вложено на строительство завода 171 млн, рублей. Полностью восстановлено и построено заново 18 цехов завода общей производственной площадью 72 тысячи квадратных метров.



*Первый послевоенный паровоз перед выходом из завода на магистрали СССР.
Декабрь 1946 г.*

Построено 44 тысячи квадратных метров жилой и культурно-бытовой площади.

На заводе действуют:

сталелитейный цех № 1 с 3-мя мартеновскими печами по 26 тонн;

модельный цех,

временный паровозомеханический цех, площадью 24 тысячи квадратных метров,

инструментальный цех,

электростанция с турбиной 2750 квт.,

цех металлоконструкций и другие цехи.

Со дня освобождения от немецких оккупантов города и завода, завод дал

стране товарной продукции на 62 миллиона рублей. В металлургических цехах за этот период изготовлено:

23 тыс. тонн мартеновской стали.

8 тыс. тонн фасонного литья

8,5 тыс. тонн чугунного литья

750 тонн поковок.

План 1946 года по выпуску валовой и товарной продукции к капитальному строительству выполнен досрочно.

Восстановлено производство магистральных паровозов, завершен первый год послевоенной пятилетки выпуском **первого паровоза «Победа»**.

В наступающем 1947 году мы обязуемся завершить строительство и сдать в эксплуатацию:

новый паровозосборочный цех,

кузнечно-прессовый цех,

прокатный цех,

метизные цехи.

Заверяем, что рабочие, инженерно-технические работники, служащие Брянского паровозостроительного завода и строители треста «Брянскпромстрой» отдадут все свои силы делу быстреего окончания восстановления заводов тем, чтобы уже в 1947 году был обеспечен серийный выпуск магистральных паровозов «Победа». (ГАБО, ф, 650, оп. 6, д. 37, лл. 90—91. Отпуск).

Директор Брянского паровозостроительного завода Минтрансмаша

Л. АБРОСКИН

Главный инженер завода И. НЕЧАЙ

Управляющий трестом

«Брянскпромстрой»

С. ГИКОВ

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 281-283./

ПЕРВЫЙ ПОСЛЕВОЕННЫЙ

До конца 1946 года оставалось четыре дня. Были уже густые сумерки, когда со всего завода начали стекаться люди в паровозосборочный цех (он временно размещался в северном крыле бывшего цеха большегрузных вагонов).

- По какому поводу митинг?

- Разве не знаешь, первый паровоз собрали!

* * *

Паровозосборочный цех. В декабре коллектив завода, не считаясь со временем, стремился досрочно выполнить план первого года четвертой пятилетки. Главное — нужно было сделать первый паровоз.

И вот митинг. Под вытяжным зонтом стоял, изредка пофыркивая паром, новый паровоз серии «Л». Перед воротами как бы загородила ему путь импровизированная трибуна.

Паровоз направил яркий сноп света па помост, куда уже поднимались руководители завода и общественных организаций, рабочие: председатель завкома профсоюза Петрушин, директор завода Аброскин, главный инженер Ланцов, старший мастер сборки Сигаев, главный конструктор Аронов, начальник производства Арефин, секретарь парторганизации Анчухов, токарь Захаркин, кузнец Низовский и другие.

Директор вышел вперед, ближе к краю помоста, и оказался в самом центре луча прожектора.

Он говорил о громадном уроне, нанесенном гитлеровцами нашей стране, городу и заводу.

— Товарищи, сегодня мы закончили выполнение плана первого года первой послевоенной пятилетки по всем показателям. Сегодня мы обкатали наш первый паровоз. Это, можно сказать, второе рождение нашего родного завода!

Павел Иванович махнул рукой, и сидевший в будке машинист Алексей Березин нажал на рычаг — и паровоз ответил могучим трехголосым гудком.

...С того времени прошло уже четверть века. Многие участники памятного митинга ушли на заслуженный отдых. Их сыновья и дочери стали хозяевами завода, хотя нет, не завода — целого объединения. Сын главного конструктора Петра Аронова Кирилл Петрович занимается научной организацией труда, сын заместителя начальника ОТК Даниила Гудкова Игорь Даниилович руководит цехом точного литья, сын мастера Григория Маревского Эдуард Григорьевич руководит отделом технического контроля, сын нормировщика Ивана Маревского Юрий Иванович работает главным технологом.

В. Васильев.

Объединение Брянский машиностроительный завод.

*/ Васильев, В. Первый послевоенный / В. Васильев
// Брянский комсомолец.- 1978. - 19 апр.- С. 3./*

ПЯТАЯ ПЯТИЛЕТКА (1951—1955 ГОДЫ)

В новом пятилетии трудящимся Брянщины предстояло завершить восстановление промышленности, так как некоторые ее отрасли еще не достигли довоенного уровня...

Трудящиеся области с большим воодушевлением взялись за выполнение пятого пятилетнего плана. И в первом же году достигли важного рубежа — было закончено восстановление промышленности. По сравнению с 1940 годом ее валовая продукция в 1951 году составила 103 процента.

Сложную задачу пришлось решать в те годы коллективу *Брянского паровозостроительного завода*. С пятидесят первого года он прекратил выпуск

паровозов. Предстояло освоить производство паровых турбин, энергопоездов, изотермических вагонов и другой продукции. Это потребовало перестройки производственного процесса, ввода дополнительных площадей, установления современного уникального оборудования, организации новой технологии. В связи с этим возникла необходимость в переквалификации многих рабочих и инженерно-технических работников.

Первая паровая турбина мощностью 12 тысяч киловатт была выпущена 25 сентября 1951 года. Так отметили машиностроители восьмую годовщину со дня освобождения области от фашистских захватчиков. Большой вклад в общий успех внесли слесарь коммунист Малороссиянцев, новаторы производства модельщики Коростелев и Черкасов, сталевар Тишин, формовщики Зименков, Лагерев и Бутримов, кузнецы Павлюков и Мышечкин, турбинисты Балахно и Кулашко, токарь Харламов, мастер Мезинов, конструкторы Княжкин, Бурмистров и Шаповалов, технологи Колоскин, Шустов, Клименко и многие другие.

Новой производственной победой коллектива явилось создание первого энергопоезда. В апреле 1954 года он вышел из ворот завода и был направлен к месту своего назначения. До конца года машиностроители выпустили еще три энергопоезда, в 1955 году — 10, в 1956 — 13 и в 1957 — 17.

Успешно было выполнено и такое важное задание, как проектирование и выпуск первого в СССР рефрижератора с машинным охлаждением. Совершенствовался энергопоезд. Усилиями конструкторов, переработавших узлы турбины, удалось уменьшить ее вес на 750 кг.

На многих предприятиях Брянщины развернулось движение за непрерывный рост производства и использование внутренних резервов. Одиннадцать годовых норм за четыре года пятилетки выполнил строгальщик паровозостроительного завода Д. И. Химченко. Он сконструировал многоместное приспособление, которое позволило обрабатывать не одну, как было раньше, подкладку турбины, а сразу десять.

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып. "Блокнота агитатора" (Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. — С. 30-31./

ПОТОМУ ЧТО ОНА БЫЛА ПЕРВОЙ...

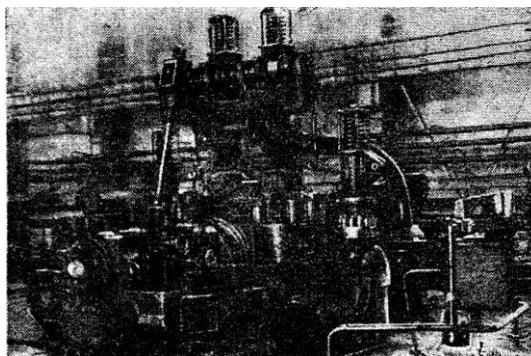
В 1951 году Брянский паровозостроительный завод получил важное правительственное задание выпускать паровые турбины. С 1951 по 1959 год коллектив изготовил столько турбин, что их общая мощность значительно превысила общую мощность электростанции, намеченных планом ГОЭЛРО.

Сейчас бежицкие машиностроители успешно справляются с еще более сложными заданиями.

«Этот день войдет в историю нашего завода как день новой победы и вклада нашего коллектива в общее дело строительства коммунизма».

Из выступления директора брянского паровозостроительного завода на митинге, посвященном выпуску первой турбины.
27 августа 1931 года.

Всякое начало трудно, и всякое начало памятно. Может быть, именно своей трудностью. 1931 год. На Брянском паровозостроительном прекращался выпуск паровозов, и организовывалось производство паровых турбин.



Металлургам нужно было научиться выплавлять новые марки стали и чугуна, рабочим механоперерабатывающих цехов — освоить оборудование более высокого класса точности. Множество вопросов стояло перед конструкторами и технологами. А времени на организацию серийного выпуска турбин отводилось не так уж много — около года. Машиностроители решили ужесточить и этот срок.

На заводе развернулось движение за выпуск первой турбины к годовщине освобождения Брянщины.

С особым подъемом трудились бывшие фронтовики. Каждый из них считал делом своей чести внести личный вклад в создание турбины.

Впрочем, предоставим слово участникам событий.

А. П. БАТРАКОВ, главный технолог по дизелестроению объединения БМЗ, бывший технолог цеха.

— Для начала скажу: конструкция паровоза отличается от конструкции паровой турбины по сложности примерно так же, как прялка отличается от часов. Нам нужно было, по сути, начинать с нуля, нужно было учиться. Вначале поехали в Ленинград на знаменитый Кировский завод. Перенимали опыт, технологию, присматривались. Вторая командировка была на один из свердловских заводов. Кстати, «свердловская» и «ленинградская» технологии резко отличались друг от друга. Мы взяли все лучшее от той и другой. Помню, много было возни с подшипниками. На испытания турбины приехал опытный специалист из Ленинграда. Когда ее запустили, он взял монету, поставил ребром на кожух. Турбина работает, а монета не падает. Значит, вибрации нет! Тогда он повернулся к нам и говорит:

— Ничего не скажешь, чистая работа...

В. Ф. ЧЕРКАСОВ, модельщик модельного цеха.

Первое время после войны трудно было с материалом. Откапывали доски из-под снега. Из них и делали формы. Это для паровозов. Другое дело с турбинами. Правда, к тому времени снабжение материалами улучшилось, но все равно поначалу туго приходилось. Была одна такая маленькая деталь — диафрагма. Первую форму для нее делили двенадцать дней. А потом понадобилось сделать вторую. Стали искать по цеху добровольцев, кто может побыстрее. Я сказал: можно сделать за четыре дня. Дали мне двух помощников, пришлось, ко-

нечно, и после работы оставаться. Справились. Потом мы на митинг ходили по случаю выпуска первой турбины. Радостно было, что и наш труд в нее вложен...

С. М. БРАНДЕС, пенсионер, бывший начальник меднолитейного отдела Брянского паровозостроительного завода.

— Долгое время мы выплавляли у себя на участке оловянистые бронзы. Они вполне удовлетворяли запросам паровозостроителей. Когда завод начал строить турбины, потребовались бронзы высокооловянистые, с улучшенными механическими свойствами. Пробовали разные флюсы, меняли температуру плавления... Не помню, кому первому пришла в голову идея применить в качестве флюса бой стекла. Попробовали. Дело пошло на лад. Бронза меньше окислялась во время плавки, стала прочнее. Претензий от турбиностроителей к нашей работе больше не было.

Первая турбина производства Брянского завода была установлена на одном из заводов Ульяновска...

* * *

В цехах и отделах завода работало немало людей фронтовой закалки. Они и здесь не щадили себя, словно торопясь наверстать то, что отняли у них военные годы.

Воевали, кстати, и строители первой турбины А. П. Батраков и С. М. Брандес. Первый — в железнодорожных частях, вначале кочегаром, потом помощником машиниста. Мечтал Батраков доехать до Берлина. Не пришлось. Зато удалось С. М. Брандесу, командиру орудия тяжелого танка. Во время боев за Берлин Сергея Мироновича ранило. Во второй раз. О былом напоминают ветерану орден Красной Звезды да шрамы...

А вот В. Ф. Черкасов не всевал. Впрочем, что значит, не воевал? Всю войну Василий Федорович, не разгибаясь, простоял у верстака. Здесь был его фронт, его передовая. Сегодня рядом с Василием Федоровичем работает его сын Сергей, годназад закончивший службу в армии, Черкасову не приходилось краснеть за сына. Из части приходили одни благодарности...

Отец и сын. Продолжается рабочая эстафета. Пройдут годы, будут и у Сергея памятные даты в его трудовой биографии. Такое не забывается. Ветераны помнят до мельчайших подробностей, как рождалась первая турбина. А ведь потом строили их десятками.

Сегодня в объединении Брянский машиностроительный завод уже не выпускают турбины, строят мощные судовые дизели. К 60-летию Советской власти здесь планируется построить первый дизель новой марки «ДБ-21». В этой машине, между прочим, более сорока тысяч деталей.

И, как знать, может быть, форму для отливки какой-то из них сделает модельщик Сергей Черкасов...

В. Кирюшин

/ Кирюшин, В. Потому что она была первой.../ В. Кирюшин
// Брянский комсомолец. - 1977. - 8 мая (№ 53). – С. 2./

ИЗ ПРИКАЗА МИНИСТРА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ ЗАВОДА В СВЯЗИ С ПРЕКРАЩЕНИЕМ ВЫПУСКА ПАРОВОЗОВ

19 октября 1956 г

В соответствии с решениями правительства о прекращении выпуска паровозов и развитием на паровозостроительных заводах тепловозостроения, переименовать:

...3. Брянский паровозостроительный завод в Брянский машиностроительный завод.

Сохранить за рабочими, инженерно-техническими работниками и служащими на указанных заводах льготы и преимущества за выслугу лет, объявленные приказами Министерства, изданными в соответствии с постановлениями и распоряжениями Совета Министров СССР о льготах и преимуществах за выслугу лет» (*Архив БМЗ, канцелярия, д. 1161, л. 368. Зав. копия.*)

*Министр транспортного машиностроения
С. СТЕПАНОВ*

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облисполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 322./

ШЕСТАЯ ПЯТИЛЕТКА (1956—1960 ГОДЫ)

Главная задача шестой пятилетки состояла в том, чтобы на базе преимущественного развития тяжелой индустрии, непрерывного технического прогресса и повышения производительности труда обеспечить дальнейший мощный рост всех отраслей народного хозяйства, осуществить крутой подъем сельскохозяйственного производства и на этой основе добиться значительного повышения материального благосостояния и культурного уровня советского народа.

Развернулась настойчивая борьба за осуществление планов шестой пятилетки. На промышленных предприятиях многое делалось для внедрения и освоения новой техники и передовой технологии, для модернизации действующего оборудования, механизации трудоемких работ.

...Наряду со строительством новых расширялись существующие предприятия. На Брянском машиностроительном заводе (так стал называться с 19 октября 1956 г. Брянский паровозостроительный завод) вступили в строй тепловозный и экспериментальный цехи.

В конце 1958 года, накануне XXI съезда КПСС, в стране развернулось движение за коммунистический труд, начатое рабочими депо Москва-Сортировочная. Первыми на Брянщине в это движение вступили рабочие БМЗ...

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып. "Блокнота агитатора" (Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. – С. 33-34./

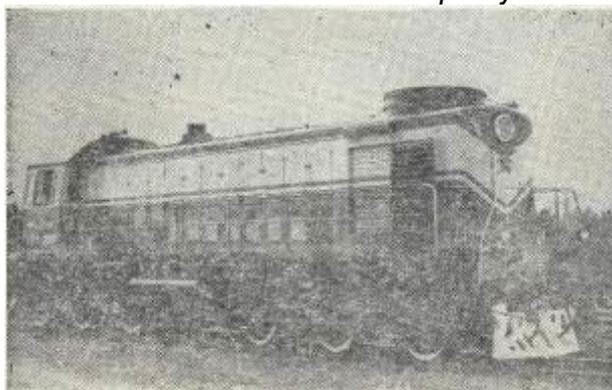
**ПОЗДРАВИТЕЛЬНАЯ ТЕЛЕГРАММА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ КОЛЛЕКТИВУ
ЗАВОДА В СВЯЗИ С ВЫПУСКОМ
ПЕРВОГО МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА**

18 июля 1958 г.

«Министерство путей сообщения поздравляет коллектив рабочих, инженеров и служащих Брянского машиностроительного завода с постройкой первого маневрового тепловоза.

Министерство желает заводу успеха в освоении и выполнении плана производства новых локомотивов и надеется, что коллектив завода приложит все усилия для скорейшего оснащения железнодорожного транспорта совершенными маневровыми тепловозами» (Архив БМЗ, дирекция, д. 250, л. 152, Зав. копия).

Зам. министра путей сообщения В. ГАРНЫХ



Первый тепловоз ТЭМ-1, выпущенный в 1958 г.

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 324./

**СЕДЬМАЯ ПЯТИЛЕТКА
(1961—1965 ГОДЫ)**

Характерной чертой седьмой пятилетки явились дальнейший рост и укрепление социалистической экономики на базе научно-технического прогресса, неуклонный рост благосостояния и культуры народа.

Машиностроители области в эти годы освоили выпуск ряда сложных машин и изделий. Особенно большую работу пришлось проделать коллективу БМЗ, где осваивалось производство судовых дизелей и запасных частей к ним. По инициативе парткома и дирекции завода в 1960, 1962 и 1964 годах здесь были проведены *Всесоюзные научно-технические конференции по производству и условиям эксплуатации малооборотных судовых дизелей большой мощности*. В работе конференции участвовали представители научно-исследовательских учреждений, технических вузов и торгового флота, руководители и специалисты завода. На предприятии была создана широкая сеть курсов и школ по подготовке кадров дизелестроителей. В заводском университете технического прогресса

создали факультет дизелестроения.

Огромные усилия машиностроителей увенчались успехом.

...19 сентября 1961 года, были завершены заводские испытания первого брянского дизеля.

Дизелестроители настойчиво и целеустремленно продолжали работать и в последующие годы. В результате появляется дизель мощностью 9000 лошадиных сил, а в ноябре 1965 года были завершены заводские испытания дизеля мощностью 13500 лошадиных сил.

Много творчества и самоотверженного труда вложили в освоение судовых дизелей конструкторы В. И. Скорняков, П. С. Чечетова, Л. И. Надельнев, технологи М. В. Сергеичев, А. П. Батраков, токари Р. А. Кротов, С. А. Лосев, И. Корнева, расточники П. П. Панкратов, Н. Мартынов, руководители дизельного производства М. И. Зайцев, И. Г. Шиян, Л. В. Попов, Л. М. Филюков.

Как известно, на БМЗ впервые в СССР в вагоностроении была применена четырехроликовая машина контактной сварки. На сварке узлов дизеля внедрение механизации обеспечило рост производительности труда в три раза. К 1963 году опыт автоматической сварки на БМЗ переняли многие предприятия области...

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып. "Блокнота агитатора"
(Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. - С. 37-38./

...В 1961 году намного возрос объем работ, связанных с механизацией производственных процессов, а в ряде цехов взялись за решение проблемы комплексной механизации.

...Был поднят вопрос о создании цеха средств механизации, пополнилась конструкторская группа технического отдела, занимавшаяся проектированием средств механизации и нестандартного оборудования. Во всех цехах оживилась деятельность комиссий партийного контроля за внедрением новой техники, активизировали свою работу цеховые бюро новой техники. Бюро цеха энергопоездов, руководимое М. Дульневым, организовало централизованную доставку кислорода, а потом оборудовало рабочие места

газозаборными установками с использованием природного газа. В результате производительность труда резчиков повысилась на 20 процентов. Бюро механизировало нарезку отверстий. А их только на кузове вагона-котла было более тысячи. Механизировали подъем вагонов. Совместно с бригадой механизации бюро пополнило крановое хозяйство цеха.

Третий год семилетки был богаче техническими новинками, чем два предыдущих. В октябре, из ворот завода вышел новый маневровый тепловоз ТГМ-10. По своим эксплуатационным характеристикам он не отличался от тепловоза ТЭМ-2. Но на нем взамен электрической передачи, требовавшей 3,5 тонны меди,

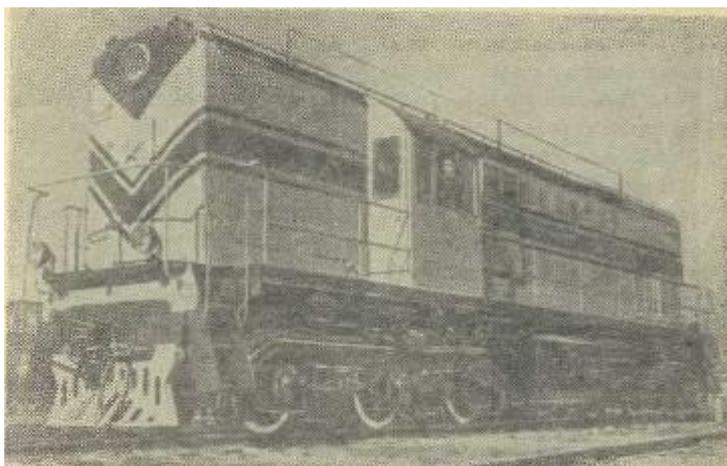


была установлена новейшая гидравлическая передача, сулившая большую экономию в производстве.

Почти одновременно, 3 октября, был поставлен на испытание первый отечественный газотурбинный энергопоезд. Эта электростанция на колесах имела немало преимуществ перед ранее выпускавшимися. В поезде стало на четыре вагона меньше, втрое сократился обслуживающий персонал. Станция могла успешно работать в безводных районах, так как воды ей требовалось очень мало.

Но самое значительное за последние годы событие в жизни коллектива завода произошло в сентябре. Вот что сообщал о нем «Брянский рабочий» 20 сентября 1961 года.

«Огромный корпус дизельно-сборочного цеха Брянского машиностроительного завода заполнили вчера тысячи рабочих и служащих. На стыке двух смен состоялся многолюдный митинг, посвященный окончанию испытаний первого мощного судового дизеля.



Тепловоз ТГМ-10.

На трибуне секретарь парткома завода В. И. Носов. — За послевоенные годы, — говорит он, — коллектив нашего завода освоил немало первоклассных машин. Но ни одна из них по своим размерам и мощности не может сравниться с этим дизелем. Дизель — сердце корабля. Приятно сознавать, что наш славный коллектив будет давать жизнь десяткам морских судов. Выпуск первого, судового двигателя — это большая победа не только дизелистов, но и славных строителей, которые возвели новый корпус цеха, победа всего коллектива завода. В эту победу большой вклад внесли слесари тт. Чернышов, Ларионов, Карачун, токарь тов. Лосев, сверловщик тов. Мартынов, начальник бюро тов. Скорняков, инженер-конструктор тов. Чечетова, начальник стенда тов. Колесников и многие другие дизелестроители.

Слово предоставляется бригадиру слесарей дизельно-сборочного цеха Н. В. Ларионову.

— Наш большой труд увенчался успехом. Первый мощный судовый двигатель готов. Это наш трудовой подарок Родине, XXII съезду родной партии. Мы приложим все силы и знания, чтобы с честью выполнить задание партии и правительства по обеспечению советского морского торгового

флота мощными дизелями.

На митинге выступили также бригадир кровельщиков строительного управления С. Каракешишьян, секретарь комсомольской организации дизельно-механического цеха В. Аделин, директор завода В. В. Юшков.

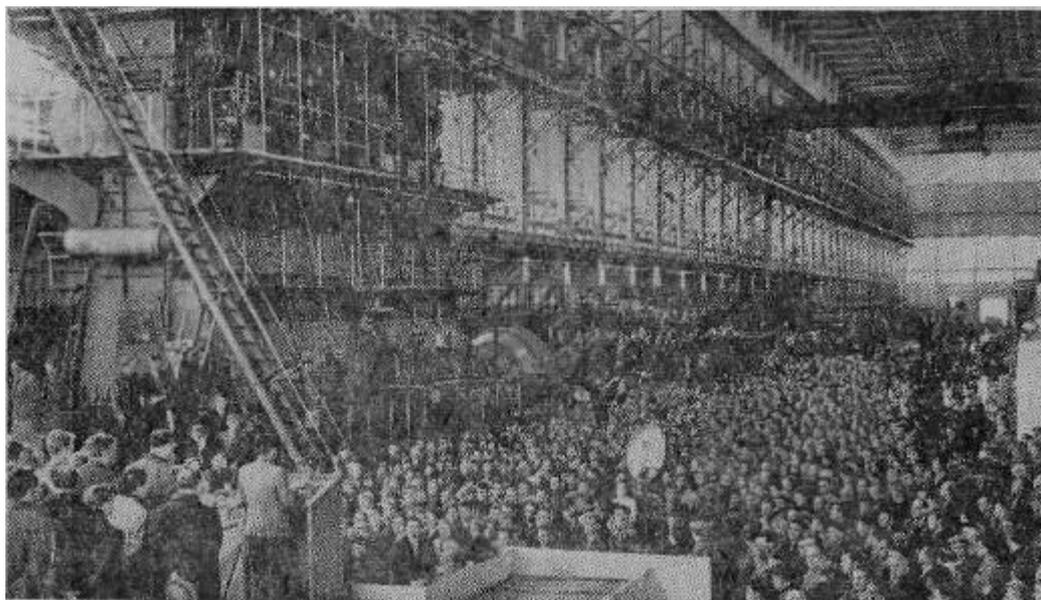
Брянских машиностроителей сердечно приветствовали начальник технического управления Министерства морского флота В.Х. Дубчак, представитель Брянского института транспортного машиностроения доктор технических наук А. А. Камаев, председатель совнархоза К. К. Яковлев, первый секретарь Брянского обкома КПСС М. К. Крахмалев.

Участники общезаводского митинга приняли социалистическое обязательство — ко дню открытия XXII съезда КПСС начать испытание второго дизеля и собрать третий; закончить монтаж сборочных стендов, обеспечить изготовление деталей и узлов для дизелей только отличного качества».

Так в сентябре 1961 года на заводе появилось новое производство.

/ Волохов, В.П. Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод: (очерк революционных и трудовых традиций коллектива) / В.П. Волохов. - Тула :Приок. кн. изд-во, 1966. – С.164-166./

ПЕРВЫЙ ДИЗЕЛЬ СДАН



Митинг по поводу выпуска первого дизеля

/ Первый дизель сдан // Брянский рабочий. – 1961. - 20 сентября. – С. 2./

СПРАВКА О ВЫПОЛНЕНИИ ЗАВОДОМ СЕМИЛЕТНЕГО ПЛАНА...

31 мая 1966 г.

1. Текущие годовые планы за 1959—1965 годы по валовой продукции коллективом рабочих, инженерно-технических работников и служащих Брянского машиностроительного завода выполнены на 101,7%.

Объем производства валовой продукции вырос в 1965 г. против 1958 г. на 203 процента, в том числе за счет роста производительности труда на 72,3%, или 38,6 млн. руб., за счет увеличения численности промпersonала на 27,7%, или 14,8 млн. рублей.

Среднегодовой темп роста валовой продукции за семилетку составил 10,7%.

2. Планом новой техники за семилетку было освоено 19 новых образцов машин, в том числе:

В 1959 году освоен тепловоз ТЭМ-1 с электропередачей мощностью 1000 л. с, экономический эффект относительно паровозной тяги составил 30,0 тыс. руб. на один тепловоз.

В 1962 г. освоены дизели:

1) 9ДКРН 50/110 мощностью 5000 л.с. с экономическим эффектом 27,0 тыс. руб. на один дизель;

2) 5ДКРН 50/110 мощностью 2900 л.с. с экономическим эффектом 22,6 тыс. руб. на один дизель.

В 1963 году изготовлены 2 опытных образца рефрижераторной секции с машинным охлаждением с электрическим отоплением. Экономический эффект составил 10,3 тыс. руб. на одну секцию.

В 1965 году изготовлено 30 тепловозов ТЭМ-4 с электрической передачей мощностью 1000 л.с. в экспортном тропическом исполнении.

За годы семилетки освоены также дизельные электростанции, картофелеуборочные комбайны, заказы химии, изделия из пластмасс.

Коренным образом изменилась специализация завода, Если в начале семилетки завод в основном специализировался на энергомашиностроении и вагоностроении, а тепловозостроение только осваивалось, то в 1965- году завод специализировался на производстве мощных судовых дизелей, тепловозов маневровых и рефрижераторных секций.

3. Основные промышленно - производственные фонды увеличились за годы семилетки на 44,9%,

На заводе вступил в строй новый дизельный корпус, во многих цехах проведена большая реконструкция.

4. Численность промышленно- производственного персонала к 1965 г. выросла на 28,9%, из них рабочих на 21,7%, инженерно-технических работников на 82,2%.

В 1958 г, численность рабочих составляла 81,6% к общей численности промышленно - производственного персонала, ИТР — 12,9%.

В 1965 году численность рабочих составляла 77,0 к общей численности промышленно - производственного персонала, ИТР — 18,2%.

5. Производительность труда работающих выросла на 58%, средняя зарплата на 17%,

6. Уровень рентабельности завода за годы семилетки:

Рента- бельность к сред- ним остаткам основных и оборотных средств	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.
	5,9%	9,8%	3,1%	4,9%	7,8%	11,5%	10,1%	6,5%
Рентабель- ность к реали- зуемой продук- ции	7,9%	11,9%	3,7%	6,0%	9,5%	13,3%	11,8%	7,9%

Снижение рентабельности в 1964—1965 г.г. против 1963 г объясняется снижением цен на рефрижераторные секции, дизели, комбайны и др. продукцию на сумму 14983 тыс. руб..

За семилетие получена экономия от снижения себестоимости на 1414 тыс. руб.

7. Период с 1958 г. по 1965 г. характеризуется ростом качественных показателей медицинского обслуживания рабочих и служащих 3-да.

В 1958 г. стационар медсанчасти имел 125 коек, в 1965 г. — 175 коек, В течение семилетия расширена площадь стационара за счет его реконструкции, что дало возможность резко улучшить условия содержания и лечения больных, а главное, созданы современные подсобно диагностические кабинеты, что оказывает большое влияние на исход лечения.

За семилетку при заводской поликлинике открыты новые кабинеты: инфекционный, эндокринологический, урологический, профтологическая служба; при стационаре — кабинеты функциональной диагностики, лечебной гимнастики и массажа.

В цехах функционируют пять здравпунктов; травматический, зубоучебный, рентгеновский кабинеты, 4 комнаты гигиены женщины. Имеются две диетические столовые.

С 1958 по 1965 гг. аттестовано 16 врачей, пятерым из них присвоена высшая категория. В 1962 году врач А. И. Шилько получила ученую степень кандидата медицинских наук. Начальнику санчасти завода К. С. Величко присвоено звание заслуженного врача РСФСР.

В новой пятилетке намечены работы по реконструкции поликлиники и дальнейшему расширению специализированной помощи больным.

На заводе созданы все условия для проведения культурно-массовой, воспитательной и спортивной работы. При Дворце культуры имеются: театральные залы на 1100 мест, лекционный на 250 мест, читальный, танцевальный залы; комнаты для кружковой работы. В 21 творческом коллективе, в том числе народном ансамбле песни и пляски, народном драматическом театре, насчитывается более 1000 участников художественной самодеятельности. По итогам Всесоюзного соревнования Дворцу культуры брянских машиностроителей присуждена вторая премия.

В истекшей семилетке при Дворце культуры создан **народный музей**. В 4-х его залах размещены экспонаты, отражающие 93-летнюю историю завода.

В объединенной библиотеке завода насчитывается около 130 тысяч книг. За семилетку книжный фонд возрос на 40 тыс. томов. Кроме того, имеется 42 библиотеки-передвижки. До 1958 года их было 17. Работают 4 кинопередвижки.

За семилетку построен и оборудован новейшей аппаратурой планетарий, реконструирован заводской парк, на базе спортобщества «Труд» создан спортклуб «Десна». Имеются: спортзал, водно-лыжная станция, туристский клуб. Недавно введен в строй легкоатлетический манеж размером 96×24 м. По величине — это второй манеж в РСФСР.

Спортом занимаются более 10000 рабочих и служащих завода.

В 1966—1967 годах намечено реконструировать стадион на 17000 мест, парк культуры, построить специальные помещения для народного музея и детской библиотеки.

8. Рост технического уровня рабочих, ИТР и служащих за семилетие характеризуют следующие данные:

Обучение кадров в заводской сети

1) подготовлено по различным профессиям новых кадров (из учеников) — 4479 человек;

2) обучено рабочих по повышению квалификации — 21072 чел., в т. ч. по видам обучения:

а) в школах по изучению передовых методов труда — 3919 чел.,

б) на курсах целевого назначения — 7789 чел.,

в) на производственно-технических курсах — 9482 чел.; 3) обучено на различных курсах по повышению квалификации ИТР и служащих — 1625 человек.

Обучение кадров в учебных заведениях страны

Всего закончили за семилетие

1. Вечерние отделения институтов 285 чел.

2. Заочные институты 58 чел.,

3. Вечерние отделения техникумов 557 »

4. Заочные техникумы 133 »

5. Заочную аспирантуру 1 »

6. Институты за счет средств завода 8 »

7. Школу рабочей молодежи 1060 »

8. Курсы повышения квалификации ИТР при институтах и техникумах 303 »

9. Рост жилой площади за годы семилетки составил:

38,7 тыс. м²

10. За семилетку (1959—1965 годы) по механизации, автоматизации производственных процессов и передовой технологии внедрено 273 мероприятия.

В том числе:

Внедрено 2 комплексно-механизированных участка, 3 автоматизированные поточные линии, введено 905 единиц нового технологического оборудования и модернизировано 375 единиц действующего. Внедрено 6 станков с программным управлением и 21 радиоизотопный прибор для контроля технологических процес-

/ Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел брянского Облсполкома, Госархив Брянской области; сост. В.А. Климук [и др.]. – Брянск: Брянское отд-ние Приок. кн. изд-ва, 1969.- С. 368-376./

ВОСЬМАЯ ПЯТИЛЕТКА (1966—1970 ГОДЫ)

Характерной особенностью новой пятилетки для коллективов промышленных предприятий явился переход на новые условия планирования и экономического стимулирования производства.

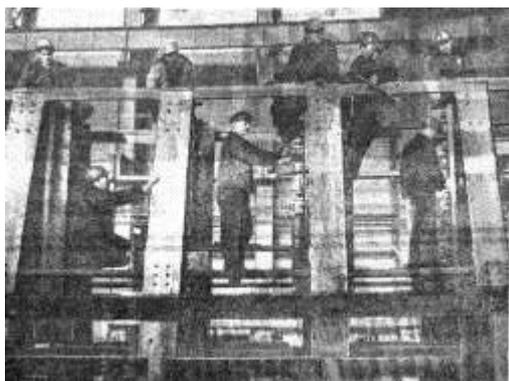
В годы восьмой пятилетки на многих предприятиях Брянщины шло освоение новых образцов изделий, производство оснащалось современными средствами механизации и автоматизации, модернизировалось имевшееся оборудование, внедрялись прогрессивные технологические процессы. Технический прогресс обеспечивался также реконструкцией предприятий и промышленным строительством. Осуществление экономической реформы позволяло вовремя финансировать мероприятия.

Много усилий, инициативы, энергии потребовало *создание дизеля отечественной конструкции ДБ-10 на Брянском машиностроительном заводе*. Здесь применили автоматизированную систему управления производством. Коллектив дизелестроителей в честь 50-летия Великого Октября и 100-летия со дня рождения В. И. Ленина включился в соревнование за лучшую подготовку выпуска новых дизелей. Ход соревнования постоянно освещался в стенных и многотиражных газетах, заводским радио, средствами наглядной агитации. Бригада слесарей В. М. Максимкина, сборочный участок коммунистического труда старшего мастера А. И. Кривошеева, в том числе бригада Героя Социалистического Труда П. П. Козина, первыми завоевали звания имени 50-летия Великого Октября.

Творчески, новаторски подошли к решению сложных технических задач те, кто конструировал отечественный дизель и руководил его изготовлением: конструкторы лауреат Государственной премии Н. В. Горбунов и И. Г. Шиян, главный технолог М. В. Сергеичев и главный специалист по сварке З. Л. Климовицкий. Лучших результатов среди коллективов дизелестроителей добились бригады слесарей-сборщиков П. П. Козина и В.А. Тяпичева, бригада токарей П. П. Панкратова.

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып.
"Блокнота агитатора" (Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. –С. 41-43./

ЗДРАВСТВУЙ, ДИЗЕЛЬ-БОГАТЫРЬ!



На снимке: сборщик «ДБ 15» за работой.

21000 лошадиных сил! Дизель со столь могучими данными будет собран на Брянском машиностроительном заводе в ознаменование XXIV съезда партии. Такого богатыря здесь еще не строили.

30 ноября. Этот день у машиностроителей, занятых изготовлением нового дизеля, был и обычным и необычным. Обычным — потому, что никакого выдающегося события в этот день не

произошло. И в то же время строителям «ДБ-15» — так называется кратко новый богатырь — каждый день преподносит если не сюрприз, то головоломку.

— Дизель потребовал к себе своеобразного подхода, вызванного огромными габаритами его деталей, — говорит заместитель главного инженера завода по дизелестроению Л. А. Кочуков. — Старыми остались лишь принципы.

Размеры деталей у нового дизеля действительно внушительные. Диаметр поршня, например, 84 сантиметра, вес коленчатого вала — 166 тонн. Перед литейщиками стала задача изготовить 17-тонные отливки кривошипа. Пришлось делать специальный ковш, приспособив два мостовых крана (один не мог поднять) и т. д. В термические печи не могли загрузить эти отливки. Обработать первые из них помогли термисты завода ирригационных машин...

Сегодня самые металлоемкие детали и узлы, по сути дела, готовы или «на подходе». Все внимание отдано коленчатому валу. Две его секции уже сданы сборщикам. Сданы без единого отступления по механической обработке. Сейчас в дизельно-механическом цехе № 2 на гигантском токарно-комбинированном станке обрабатывается третья, последняя, секция вала. Вес медленно вращающейся махины — 98 тонн.

Ответственное задание выполняет бригада коммунистического труда Н. Е. Дашунина. «Ответственное» сказано не для красного словца. Ведь на изготовление коленвала уходит девять месяцев труда сотен людей. В «трубу» же может вылететь этот труд в одно мгновение. Потому и склоняются беспрестанно к рамовой шейке вала токари Илья Мосин и Валентин Кондрашкин, то и дело измеряя ее диаметр.

Надо спешить. Но скорость вращения вала больше двух-трех оборотов в минуту увеличивать опасно. Поэтому в цехе ищут резервы на всевозможных подготовительных операциях, до минимума сократили простои станка. Сейчас он работает круглосуточно, без выходных. Обработать решили резцом в 360 миллиметров — на всю ширину шейки.

В понедельник обработка всех семи рамовых шеек вала была закончена. Вал на этом же станке переставили, и бригада начала работу над мотылевыми шейками. Сэкономлено немало времени. Раньше ведь вал перемещали для этой цели на другой агрегат.

В дизельно-испытательном цехе сердце нового дизеля ждут и готовят ему встречу. Сюда уже доставлены кормовая секция и упорный вал. Бригада слесарей-сборщиков Б. В. Цыкунова начала их стыковку и центровку. Вот обе секции коленвала соединяют, к стенду подъезжают всевозможные механизмы, приспособления. Секции необходимо развернуть, подогнать друг к другу, выверить плотность и точность соединения (то есть отцентровать) и уж потом намертво схватить призонными болтами. Цыкунов с бригадой то колдует около стенда, то куда-то исчезает. Чертежи сменяются блокнотами с записями и расчетами, измерительными приборами.

— Работа не совсем обычная, — поясняет заместитель начальника цеха Г. И. Драчев. — Стенд не приспособлен к подобным габаритам. Вначале предполагалось сделать эту операцию на фундаментной раме дизеля. Прикинули — много времени займет. Вот и решили: центровать на стенде.

Чуть дальше, в конце пролета цеха, приблизительно на высоту трехэтажного дома уже вырос остов нового дизеля. Здесь бригада слесарей-сборщиков, как их в цехе называют — стоечников В. Д. Прокудина ставит и подгоняет стойки. Иван Фирсенков и Виктор Коновалов в самом верху остова, словно врачи, выстукивают его ребра. Только не костяшками пальцев, а здоровенными молотами. Стук-стук — и тут же между направляющими крейцкопфа (часть кривошипно-шатунного механизма) вставляют штихмас. Стук-стук... И опять за измерительный прибор. И лишь после тщательной выверки размеров, а затем по натянутой сверху донизу струне, закрепляют направляющие болтами.

На этой громадине сборщики В. Д. Прокудина добиваются точности подгонки и центровки до сотых миллиметра.

— Даже фундаментная рама дизеля должна быть установлена с допуском, не превышающим 0,05 миллиметра, — говорит Иван Фирсенков. — Приходится учитывать не только свойство грунта под фундаментом, но и температуру воздуха, качество металла и т. д.

На раме через равные расстояния установлены гидроуровни. Сборщики то и дело заглядывают в них. Всякое может быть: вдруг рама потеряет горизонтальность от сотрясения или фундамент просядет. Но от зоркого глаза слесарей, их чутких приборов не ускользает и самое незначительное отклонение от нормы.

И на сборке картера нашли солидный резерв. При обычной технологии пригонку рамовых вкладышей (куда ложатся шейки коленчатого вала) делали лишь после снятия с фундамента уже пригнанных стоек. На этот раз решено выполнять обе операции — пригонку вкладышей и картера — одновременно. Выигрыш получен немалый — десять суток.

В этот же день сборщики доложили: центровка направляющих крейцкопфа закончена. Значит, еще один этап, предусмотренный графиком сборки предсезонного дизеля-богатыря, позади.

Н. Попинако.

Фото Н. Симоненко.

*/ Попинако, Н. Здравствуй, дизель-богатырь! / Н. Попинако
// Брянский рабочий. - 1970. - 4 декабря (№ 283). - С. 2./*

О ПЯТИЛЕТКЕ — ЦИФРАМИ И ФАКТАМИ

28 января 1971 г.

Хорошо закончился 1970 г. и в целом *восьмая пятилетка* для многотысячного коллектива Брянского ордена Трудового Красного Знамени машиностроительного завода. В связи с 50-летием Октября ему было вручено Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС, а также Памятное знамя обкома КПСС, облисполкома и облсовпрофа. В связи со 100-летием со дня рождения В. И. Ленина вручена Ленинская юбилейная грамота.

/ О пятилетке - цифрами и фактами
// Брянский рабочий.- 1971. - 28 января (№ 23). – С. 1./

ДЕВЯТАЯ ПЯТИЛЕТКА (1971—1975 ГОДЫ)

Уже в первые месяцы 1971 года на промышленных предприятиях развернулось социалистическое соревнование за взятие новых рубежей...

Какие же задачи выдвинула девятая пятилетка перед нашими ведущими промышленными предприятиями и как эти задачи были осуществлены на практике?

Коллективу Брянского машиностроительного завода предстояло увеличить производство дизелей по мощности в 1,3 раза, рефрижераторных вагонов — в 2,1 раза.

За годы девятой пятилетки объем выпуска товаров культурно-бытового назначения увеличен в 6,5 раза. Это достигнуто не только за счет быстрого роста отраслей промышленности, производящих товары народного потребления, но и за счет наращивания выпуска этих товаров на машиностроительных предприятиях: на БМЗ ... и других.

За успешное выполнение заданий девятой пятилетки и социалистических обязательств, значительное повышение эффективности производства и улучшение качества выпускаемой продукции Президиум Верховного Совета СССР Указом от 16 февраля 1976 года наградил Брянский комбинат асбестоцементных изделий орденом Трудового Красного Знамени.

Вторую награду — орден Ленина — получил в 1973 году Брянский, машиностроительный завод. Он удостоен ордена за высокие производственные показатели и в связи со своим 100-летним юбилеем.

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып.
"Блокнота агитатора" (Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. –С. 47-49./

БМЗ - 100 ЛЕТ

Указ

Президиума Верховного Совета СССР



О награждении Брянского машиностроительного завода Орденом Ленина

За достигнутые высокие производственные показатели в связи со столетием со дня основания наградить Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод Министерства тяжёлого, энергетического и транспортного машиностроения орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР

Н. ПОДГОРНЫЙ.

*Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР*

М. ГЕОРГАДЗЕ.

г. Москва, Кремль, 19 июля 1973 года.

/ О награждении Брянского машиностроительного завода орденом Ленина: указ Президиума Верховного Совета СССР

/ Брянский комсомолец. - 1973. - 20 июля. - С. 1./

В ЧЕСТЬ ЮБИЛЕЯ

- Президиум Верховного Совета РСФСР наградил грамотами 117 тружеников завода.

- 100 машиностроителей отмечены грамотами обкома КПСС и облисполкома.

- Коллегия министерства и президиум ЦК профсоюза рабочих машиностроения по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за 2-й квартал этого года присудили коллективу БМЗ первое место и переходящее Красное знамя.

- В пятый раз подряд звание «Лучший рабочий министерства по профессии» присвоено молодому коммунисту фрезеровщику тепловозного цеха № 2 Сергею Царькову.



/ В честь юбилея // Брянский комсомолец. – 1973. – 20 июля. – С.1./

Заводу-юбиляру

Поступью четкой, решительной
В ногу с эпохой идет
Брянский
машиностроительный,
Русский рабочий завод!
Сделал за век он немало:
Выдюжил три войны,
Выплавил реки металла.
Вдвое длиннее Десны,
Не был трудяга в обозе
И не болтался в хвосте:
Брянские люкс- паровозы
Раньше хвалили везде...
Улицей катят зеленой
Ныне во всей красе
Брянские «хладовагоны»
С маркою «БМЗ».
Славу завода возвысили
Внуки седых партизан:
С брянскою маркою дизели
Штурмом берут океан!..
Поступью смелой, решительной
К новым, успехам идет
Брянский машиностроительный
Орденосный завод!

/ Быков, П. Заводу-юбиляру / П. Быков
// Брянский комсомолец. – 1973. – 20 июля. – С.1./

НАГРАДЫ КОМСОМОЛА

Много наград и поздравлений получит сегодня комсомолия машиностроительного. Брянский обком ВЛКСМ вручит организации завода памятное Красное знамя и Почетную грамоту.

Награды ЦК ВЛКСМ получают лучшие комсомольские активисты. За успехи в социалистическом соревновании, работу по коммунистическому воспитанию молодежи и в связи со 100-летием БМЗ награждены Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ Г. Нефедкин, В. Казаков, А. Моргунова, а также Члены комсомольско-молодежной бригады электромонтажников электромонтажного участка цеха

рефрижераторных вагонов. Значок ЦК ВЛКСМ «За активную работу в комсомоле» получают Н. Ушкова, Н. Коломеев, В. Францев, В. Андросов.

22 молодым машиностроителям вручат значки ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства», 19 — Почетные грамоты обкома комсомола.

/ Награды комсомола // Брянский комсомолец. — 1973. — 20 июля. — С.1./

ПЕРЕКЛИЧКА

*В. Костин,
внештатн. корр. «Брянского комсомольца».*



В 1927 году губернская газета «Путь молодежи» объявила о начале смотра, цель которого - проверить и улучшить дела производства на заводе «Красный Профинтерн», поднять вопрос учебы и технической грамотности среди молодежи.

«Мы начинаем первые. Это новая форма работы, отчитаться за нее мы должны перед всем союзом».

Начало смотра... Первые короткие заметки... Жалобы, предложения. Что заботило комсомольцев «Красного Профинтерна», сегодняшнего Брянского машиностроительного? «Не хватает лопат». Один рабочий предложил экономить на резке металла. «Миллиметры вырастают в метры». «111 человек записалось в вечернюю школу, из них почти половина посещает занятия неаккуратно, велик отсев молодежи из школы».

Газета ставит задачу «учиться, повышать производство» и наглядно, на цифрах показывает, как за последние два года почти на одну треть вырос заработок рабочего. Подчеркивает газета значение повышения производительности труда. Короткие информации из цехов, сообщения о нарушителях трудовой, дисциплины...

Фотокопию этой газеты читали в комитете комсомола. «У нас сейчас молодежь намного лучше относится к учебе»...

Читали в секторе по трудовой дисциплине отдела кадров.

— Сколько прогульщиков было на заводе! Сегодня меньше. — И, подумав, посчитав, добавили: — Раза в четыре-пять.

Тогда, в 1927-м, на страницы газеты выносилась проблема: «Многие молодые рабочие не умеют читать чертежи». Сколько изменилось с тех пор! И, пожалуй, нет уже ни одного молодого рабочего, который бы не смог разобраться в чертеже, но на повестке дня сегодняшнего стоят те же задачи: производительность труда, учеба, культура молодежи. Заботы те же, но, конечно, в ином качестве...

Если раньше заводские парни били тревогу: нет лопат, то сегодня «Комсомольский прожектор» поднимает более серьезные, глубокие вопросы, связанные с производством.

Четыре тысячи молодых рабочих было в 1927 году на заводе. Сегодня на ВМЗ только комсомольцев четыре тысячи. И в каждом цехе, отделе чувствуется продолжение того великого смотра, похода, начатого молодежью завода почти полвека назад.



«В этом году комсомольцы цеха рефрижераторных вагонов подали 38 рационализаторских предложений, эффект реализации — 1200 рублей».

«Продолжается рейд «Минута час бережет». Проведено 126 рейдов.

«Прожектористы» взяли под свой контроль строительство цеха эмалированной посуды, выполнение заказов для сельского хозяйства, подготовку изделий на государственный Знак качества. Заказы для села выполняются на заводе всегда досрочно, а Знака качества удостоились все основные виды заводской продукции: тепловоз, рефрижераторная секция, дизель ДБ-6. Редко какое предприятие страны имеет такие показатели по качеству продукции! Ведь, в дизеле, например, 80 тысяч деталей, некоторые из них весят десятки тонн, а собран он должен быть так тщательно, что отклонение от размера составляет сотые доли миллиметра. Говорит это прежде всего о высокой культуре труда машиностроителей и, конечно, молодежи.

Иным стало и сознание молодых. Токарь Владимир Анисимов — один из молодых дизелестроителей. Неоднократно был лучшим не только на заводе, но и в министерстве. Он сдельщик, казалось бы, главное для него — высокий заработок, так сказать, персональная слава. Нет! Он создает бригаду токарей-сдельщиков. Дело это новое на заводе. У Владимира Анисимова оно получилось. Отсоздания бригады выиграло производство, каждый из членов бригады выполняет только определенные операции, сократилось время наладки, перенастройки.

В прошедшую пятницу у Дворца культуры чествовал победителей социалистического соревнования - комсомольско-молодежную бригаду формовщиков Надежды Грудиной. Среди свидетелей этого торжества был и начальник сталъцеха Борис Маркович Бабич.

— Теперь создали еще три комсомольско-молодежные бригады. Полны решимости посоревноваться.

Прилежные — так характеризовали мастера юных рабочих в газете «Путь молод ржи» более 40 лет назад. Сегодня одной прилежности мало. И не случайно начальник цеха так доволен, что в цехе столько молодых. Парни и девчата ВМЗ тянутся к знаниям, как и те, кто выпестовал завод. В прошедшем учебном году 1849 человек занимались в вечерних школах, техникумах, институтах.

Помолодел передовик на заводе. Если в добрые старые времена мы представляли передовиком человека-ветерана, убежденного сединами, то сегодня среди победителей большинство молодых. Токарь Владимир Анисимов, фрезеровщик Сергей Царьков, токарь Олег Чучин. Таких, как они, на заводе сотни.

«Мы проверяем производство», — писали в 1927 году.

«Мы прочно освоили и держим в своих руках многие вопросы производства», — пишут сегодня. Стал кроватный цех. Комбинат-поставщик задерживает металл. У дирекции завода просьба: выручай, комсомол! Побывали ребята в Магнитогорске, выступили перед комсомольцами, обратились к общественности: «Не подведите нас накануне юбилея». Металл пошел на завод.

На заводе 46 штабов «Комсомольского прожектора», 21 пост.

— Мы ежедневно контролируем начало и конец рабочей смены, — говорит начальник штаба «КП» 3-го дизельно-механического цеха фрезеровщик Борис Шепетков. — Опоздавших на работу критикуем через листки «КП». Но уже несколько дней нет опоздавших. А раньше ежедневно опаздывали 5-6 человек.

Трудное было время, когда молодые профинтерновцы начинали смотр. И острое похода было направлено на то, чтобы привить молодежи хозяйское отношение к производству. «Молодые рабочие еще недостаточно участвуют в производственных совещаниях» — подмечала газета.

— Мы ежемесячно проводим рейды по эксплуатации и загрузке оборудования, — говорит начальник штаба «КП» цеха рефрижераторных вагонов Людмила Макарова. — Проверяем расход электроэнергии, воздуха, пара. Нерадивым достается...

Молодежь сегодняшнего завода — настоящий заботливый хозяин. Проводили рейды по всему заводу одновременно в цехах и столовых. Сделали анализ — поразились. За месяц целый тепловоз потеряли. По рекомендации «прожектористов» несколько столовых изменили режим и порядок работы. По инициативе «прожектористов» БМЗ в городе был проведен рейд на транспорте.

Первой в губернии молодежь завода начала смотр производства. Это слово — «первые» — можно отнести ко многим событиям богатой истории завода.

Так, первыми в области флаг борьбы за коммунистический труд подняли слесари комсомольско-молодёжной бригады Анатолия Карачуна.

А вот один из последних примеров.

В автоматно-револьверном цехе на рабочем собрании выступила комсомолка Надежда Трубина. Сказала, что в третьем, решающем году пятилетки будет работать еще лучше. Прочитала новые социалистические обязательства. Конкретно указала, где, на какой детали добьется повышения производительности, за счет чего.

И почин комсомолки подхватил весь цех. Теперь все работают здесь по личному плану.

Если бы итоги смотра оценивать «как в школе», то за продолжение хороших традиций комсомольцам автоматно-револьверного можно поставить пятерку. Это благодаря им цех девять месяцев подряд держал переходящее Красное знамя. А ведь на заводе десятки цехов!

Высшую оценку можно поставить всей комсомолки машиностроителей, достойным наследникам трудовой славы отцов и дедов.

/ Костин, В. Перекличка / В. Костин // Брянский комсомолец.
— 1973. — 20 июля. — С.1-2./

В честь столетия БМЗ

Монумент-стела состоит из пяти композиций. Они отражают вековой путь развития предприятия. О наиболее важных событиях свидетельствуют надписи: «Губонин в Бежице. 1905-1917 гг.», «Вся власть Советам!» «1918 г. Брянские правила», «22.X — 1921 г. Бутырский хутор. Ленинский заказ», «Красный Профинтерн», «1929-1933-1937 гг. Пятилетку в четыре года», «Кадры решают все», «1941-1943 гг. Слава павшим героям», «1961-1970 гг. Слава рабочему классу». Этот памятник был воздвигнут на центральной аллее. Его открытие состоялось 19 июля 1973 года — в год столетия основания производственного объединения «Брянский машиностроительный завод». «Слава рабочему классу» — так называли этот мемориал. Автор проекта — заводской художник Е. Мирошенков.

/ Соколов, Я.Д. Брянск – город древний: историко-краеведческие очерки / Я.Д. Соколов. –Брянск:ЗАО «Издательство «Читай-город», 2006. - С. 304./

ДЕСЯТАЯ ПЯТИЛЕТКА (1976—1980 ГОДЫ)

...Дальнейшее значительное развитие в десятой пятилетке должно получить машиностроение — основа технического перевооружения всех отраслей народного хозяйства.

Объединение Брянский машиностроительный завод увеличит производство судовых дизелей, рефрижераторных вагонов. Выпуск продукции со Знаком качества возрастет здесь за пятилетие в 1,7 раза.

/ Эстафета брянских пятилеток: спец. вып.
"Блокнота агитатора" (Брянск). - Брянск, 1977. - №15-18. –С. 54./

МЕДАЛИ ВДНХ — МАШИНОСТРОИТЕЛЯМ

30 апреля 1976 г.

Несколько месяцев в павильоне «Машиностроение» на ВДНХ СССР демонстрировался кривошип судового малооборотного дизеля, отлитого на Брянском машиностроительном заводе методом электрошлаковой переплавки (ЭШП). Такой метод отливки кривошипа был применен впервые в мировой практике.

Главный комитет ВДНХ СССР наградил коллектив завода за внедрение метода ЭШП при изготовлении коленчатых валов судовых дизелей золотой и двумя бронзовыми медалями.

/ Брянский рабочий.- 1976. – 30 апреля (№ 103).- С. 1./

* * *

В ОДИННАДЦАТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ (1981-1985 гг.) намечалось создать девять видов усовершенствованных машин, в том числе маневровый тепловоз, два типа дизель-электростанций, два типа дизелей. Надо было довести выпуск тепловозов до 500 штук в год.литьё 316 до 32 тысяч тонн.

...Намечалось осуществить реконструкцию и расширение завода. Строителям

Главбрянскпромстроя предстояло освоить на заводе более 60 млн, руб. строительно-монтажных работ, в основном на строительстве завода тепловозных дизелей. Но для этого у него не было соответствующих строительных мощностей.

Чтобы пустить завод тепловозных дизелей надо было построить корпус площадью 85 тыс. м², административно-бытовой и лабораторно-бытовой корпуса. А чтобы их запустить в эксплуатацию - осуществить реконструкцию ТЭЦ с установкой трёх дополнительных котлов, других объектов энергообеспечения, водопровода, канализации, очистных сооружений, построить новый термообрубной цех, цех точного литья и т.д., а также общежитие на 1 800 мест, тыс. м² жилья, три детских сада и техническое училище, с помощью чего обеспечить приток необходимых кадров...

В хлопотах началась пятилетка, противоречиво, как и другие закончился 1981 год. Небольшой рост производства намечался на 1982 год, но и его добиться было сложно...

Завод переживал серьёзные трудности, связанные с неудовлетворительным материальным обеспечением, нехваткой людских ресурсов, отвлечением сил на выполнение дополнительных заданий министерства и местных организаций. ***В целях повышения эффективности управления производствами завод преобразовали в производственное объединение (ПО БМЗ).***

Завод справился с заданием по выпуску дизелей, вагонов, дизель-электростанций, изделий машиностроения, запасных частей. Было изготовлено более тысячи тонн сложного прокатного оборудования. Выполнили и увеличенный в течение года план выпуска товаров народного потребления, прирост которого превысил 13 %.

В 1982 году ввели три новых цеха, продолжали готовить производство тепловозных дизелей. На второй срок была переаттестована на "Знак качества" дизель-электростанция ПЭ6 и впервые аттестованы новые типы судовых дизелей ДБ21 мощностью 21 600 л. с. и ДБ22 мощностью 16 800 л.с. Завершилась работа по внедрению комплексной системы управления качеством продукции и эффективного использования ресурсов. Был изготовлен опытный образец дизель-электростанции ПЭ8, проведены испытания вагона типа «сэндвич», разработана техническая документация на судовой дизель ДБ27 мощностью 5 400 л. с. В эксплуатацию были сданы бытовые помещения фасоносталелитейного цеха площадью 6 700 м², углекислотная и кислородная станции, первая очередь цеха товаров народного потребления.

/ История производства, люди и технический прогресс / ОАО "Брянский машиностроительный завод"; [Ю.Т. Трифанков и др.]. - Брянск : Изд-во БГТУ, 1998. - С. 236-238./

РОЖДАЕТСЯ ЗАВОД

На счете производственного объединения БМЗ немало трудовых побед, которыми коллектив по праву гордится. Однако задача, поставленная перед

машиностроителями немногим более полутора лет назад, по своим масштабам и сложности выделяется из ряда других — в кратчайшие сроки построить и пустить завод тепловозных дизелей.

Партком объединения встал перед вопросом: каким должно быть место коммунистов, выборных партийных органов в этом деле? В чем тут сложность проблемы? Во-первых, масштабы стройки, участие в ней огромного количества субподрядчиков, проектантов, поставщиков, во-вторых, жесткие сроки освоения новой продукции — необходимо параллельно со строительством корпусов вести установку оборудования, сразу осваивать производство деталей, изготавливать их (без изменения основной программы!) в других цехах объединения. В-третьих, формирование нового коллектива, подготовка кадров.

Весь этот комплекс проблем и обусловил выбор способов партийного влияния. Самое серьезное внимание обращено на координацию усилий всех участников строительства. Связь с партийными комитетами заинтересованных организаций, выработка общей линии парткомов производств позволили существенно снизить количество недоразумений, несогласованности, разногласий, которые неизбежны в такого рода деле.

Был также составлен договор о творческом содружестве и организации комплексного соревнования в рамках «рабочей эстафеты». Его подписали представители генподрядной организации треста-площадки № 1 Главбрянскпромстроя, субподрядных и специализированных организаций, автотранспортников, поставщиков, заказчика, проектных организаций, предприятий торговли и общественного питания. Обретает силу и влияние совет бригадиров, объединяющий строителей, монтажников, эксплуатационников.

Одной из самых сложных и ответственных задач для партийной организации БМЗ является формирование коллектива нового завода. Дело в том, что ни в одном из производств избытка рабочих, специалистов нет. А тут нужны не просто исполнители, а люди самоотверженные, инициативные, с развитым чувством ответственности за порученное дело. Потому что, с одной стороны на новом заводе повышенные нагрузки (это ведь не отлаженное производство, здесь каждый день приходится решать подчас неожиданные задачи и одновременно учиться, овладевать новыми навыками), а с другой — именно сейчас идет закладка традиций, формирование взаимоотношений, того, что мы называем характером коллектива, и очень важно, чтобы было положено хорошее начало.

Как можно оценить ситуацию на сегодняшний день? Работа, безусловно, проделана основательная. Коллективы производств, парткомы, шефствующие над новым заводом, направили туда большое количество рабочих, специалистов. Сформированы цехи, службы. Сейчас на заводе тепловозных дизелей работают около тысячи человек. Но, рассматривая на одном из последних заседаний парткома объединения ход строительства и освоения мощностей, мы пришли к выводу, что многое здесь еще упускается.

Например, не вызывает сомнения ориентация на молодые кадры. Новое производство дает возможности для роста, нужна и энергия, присущая молодым. Но неоспоримо и другое: в условиях становления производства, причем такого сложного, каким является изготовление тепловозных дизелей, необходим опыт,

нужны навыки. Особенно это касается руководителей, главных специалистов. А вот с такими людьми на действующих производствах как раз расставаться и не хотят. Такой барьер местничества придется преодолевать. И в этом направлении партком стал действовать решительнее.

Другая сторона проблемы — создание условий. Повышенные нагрузки, которые испытывают работающие на новом заводе, должны в какой-то степени компенсироваться оплатой труда, льготами в получении квартир, определении детей в дошкольные учреждения и т. д. Но до недавнего времени соблюдалось формальное равенство, что не могло не сказаться на темпах комплектования цехов нового производства.

А к чему может это привести, говорит хотя бы обстановка в инструментально-штамповом цехе нового завода. От успехов этого цеха зависит очень многое. Дело в том, что в ходе подготовки к выпуску тепловозных дизелей надо изготовить многие сотни наименований оснастки и инструмента, и значительная доля этой работы падает на новый цех. Комплектование же его коллектива явно затянулось. Основные причины: та же позиция руководителей производств, препятствующих переводу высококвалифицированных рабочих, и несовершенство оплаты труда.

Сейчас положение несколько изменилось к лучшему — повысилась зарплата, принимаются меры по улучшению условий труда и быта работающих, перед руководством объединения, профсоюзным комитетом поставили вопрос о дополнительном выделении квартир, мест в дошкольных учреждениях для детей дизелестроителей. Но говорить о том, что проблема снята, оснований пока нет. Еще не хватает людей, что не дает возможности полностью пустить в работу станки, оборудование, достаточно высокими темпами вести подготовку производства.

Но сваливать все на недостаток людей было бы неправильно. По мнению специалистов, которые участвовали в подготовке вопроса на последнее заседание бюро парткома, не все возможности улучшения работы используют и руководители нового завода. Им пока что не удается вырваться из текучки, чтобы всерьез взяться за перспективные вопросы. В работе со специалистами, руководителями цехов, участков нет еще должной, системы.

Понятно, всего этого в условиях строящегося предприятия, что называется, на ходу добиться очень нелегко. Но ясно и другое — без такой системы в работе толку не будет. Тепловозный дизель — продукция не рядовая. Для того чтобы получился полноценный двигатель, необходим не просто набор станков, оборудования и приспособлений, необходим достаточно высокий уровень технической культуры. И ее основы надо закладывать уже сейчас.

Для этого, естественно, нужно использовать возможности и своего объединения, и опыт других предприятий. Пока же уровень и темпы подготовки кадров, повышения квалификации нас не удовлетворяют. Взять хотя бы командировки: рабочие, специалисты, руководители завода тепловозных дизелей немало времени проводят на родственных предприятиях — в основном для того,

чтобы добыть, ускорить отправку комплектующих, решить другие снабженческие вопросы.

А между тем есть острая нужда в том, чтобы к моменту серийного выпуска двигателя (да и на стадии отладки технологического процесса тоже) в коллективе было как можно больше людей, имеющих четкое представление об особенностях производства, тонкостях технологии, владеющих навыками работы на новом оборудовании, новых линиях, умеющих организовывать производство. Перед руководителями завода и поставлена такая задача.

Весьма важной частью забот партийного комитета является и формирование, так сказать, «общественной инфраструктуры». Ведь новый завод — это не только новое производство, но и новые общественные организации: партбюро (пока партбюро, но недалек момент, когда там будет и партком), профсоюзный, комсомольский комитеты, группы и посты народного контроля и т. д. Очевидно, что эффективность их работы должна волновать нас не меньше, чем эффективность производства. Мы хотим, чтобы во главе общественных организаций, выборных органов оказались наиболее достойные люди. Не менее важно и умение работать. Поэтому стараемся побольше внимания уделить учебе актива, организуем стажировки, семинары, помогаем советом.

Одним словом, партийная организация, весь коллектив производственного объединения БМЗ прилагают усилия к тому, чтобы выполнить поручение правительства — в кратчайший срок построить и пустить новый завод, дать стране нужные ей дизели.

В. Зенченко,
секретарь парткома объединения БМЗ.

/ Брянский рабочий. – 1984.–23 августа (№ 195). – С. 2./

ПЕРВЕНЕЦ

В историю дважды орденосного объединения БМЗ вписана еще одна незабываемая страница — в первый весенний день здесь был произведен пробный запуск первого тепловозного дизель-генератора 10-Д100.

Этого события ждали не только в объединении. Тысячи магистральных локомотивов в стране нуждаются в срочной «операции по пересадке сердца». А последних не хватает — не в состоянии обеспечить заводы-изготовители. На XXVI съезде партии было решено: должны помочь брянские машиностроители. Молодой завод тепловозных дизелей стал Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Он еще строится, а его первенец уже стоит на испытательном стенде экспериментально-сборочного цеха, который пока разместился под высокими сводами дизельно-испытательного корпуса.

Волнуются слесари из бригады Л. Н. Борисова — это им выпала честь вести монтажные работы. Сосредоточены парни сменного мастера В. В. Крюкова. Еще бы! На них ложится ответственность предстоящих испытаний — надо определить

«состояние здоровья» многосильного новорожденного. Волнение испытывают и те, кто принимал самое непосредственное участие в подготовительных операциях. Всех не назвать, вот лишь некоторые: слесарь КИП О. Г. Филатов, сменный мастер А. Г. Корзиков, инженер-технолог Ю. В. Остроцкий, старший инженер-электрик В. А. Лукьянов, начальник испытательного стенда И. Н. Тарусов... Работа проделана огромная: обновлен стенд, созданы новые управление дизелем, водяная и масляная системы, электрооборудование, изготовлены необходимые оснастка, детали, узлы...

...Все готово к испытаниям. Право первым нажать кнопку на пульте предоставляется гостю объединения — дважды Герою Социалистического Труда, министру тяжелого и транспортного машиностроения СССР С. А. Афанасьеву. Пуск! И вот тишину цеха разрывает мощный рокот брянского первенца. Объятия, улыбки, поздравления друг друга с успехом...

Беседую с главным конструктором по тепловозным дизелям В. Н. Волковым. Несмотря на радостное событие, лицо его по-деловому спокойно.

— Работы велись долго, трудно — как-никак совершенно новое изделие, — рассказывает он. — Поэтому сейчас главная задача — научиться работать быстро и качественно, чтобы справиться с государственным планом. Предстоит решить целый ряд проблем. Это и дооснащение производства всем необходимым, и усовершенствование технологических процессов, которые пока еще очень трудоемкие...

Об этом же говорил на торжественном собрании представителей трудовых коллективов объединения по случаю присуждения ему переходящего Красного



знамени ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ С. А. Афанасьев. Родина ждет брянский дизель, подчеркнул министр, поэтому освоить серийное его производство необходимо в кратчайшие сроки.

Думается, машиностроителям, чьими умелыми руками

изготавливаются известные всему миру дизели судовые, тепловозы, рефрижераторные секции, по плечу эта задача.

В. Барабанов

На снимке: министр тяжелого и транспортного машиностроения СССР С. А. Афанасьев беседует с рабочими. Фото Н. Симоненко

/ Брянский рабочий.- 1984. - 4 марта (№ 55).- С.1./

В БУЙНОМ МОРЕ ПЕРЕМЕН

Перестройка, начатая в 1985 году, была встречена в коллективе с одобрением. Особенно необходимость реформ понимало руководство

объединения. Наступило время откровенного разговора, критического анализа. Все это проявилось на хозяйственном активе в июле 1986 года.

Генеральный директор объединения А. Н. Чебриков высказал свою позицию: *«Правильным и хорошо знакомым понятиям постепенно возвращается их нормальная, истинная суть. Работа становится работой, план — планом, совесть — совестью, ответственность — ответственностью»*. Докладчик высказался за приоритет экономических методов управления. Отметил, что плановая система привела к кризису в развитии научно-технического прогресса. Общегосударственные интересы слишком далеко разошлись с интересами трудовых коллективов. И не случайно в целом по стране на поверку оказалось, что только 21 процент изделий соответствует мировому уровню.

Имея большие достижения в создании новой техники, обладая огромным потенциалом инженерной мысли, высокого профессионализма рабочих, объединение, тем не менее не могло реализовать свои возможности в полной мере.

С 1 января 1988 года объединение перешло на самофинансирование и хозрасчет. Этому предшествовала большая подготовительная работа. Много делалось для развития автоматизированных систем управления цехами в условиях хозрасчета. Вводились новые правила оплаты труда, новые тарифные ставки. Полным ходом шел перевод бригад на хозрасчет.

Прообразом будущего явилась организация хозрасчета в бригадах с помощью ЭВМ в цехе рефрижераторных вагонов.

Прошла широкая разъяснительная работа. Людям объясняли: главное — прибыль, а прибыль зависит от выполнения госзаказа. Снизим себестоимость — получим дополнительную прибыль.

В то же время в объединении четко представляют, что логика реформ может и должна привести от структурной, экономической перестройки — к акционированию предприятия.

Ближе всех к рынку в объединении стояло и пока стоит производство дизелестроения. Все началось с покупки лицензии на производство двигателей в Дании. По сути, это решение не унизило нашего национального достоинства.

Использование лицензий блестяще показало выгоду сотрудничества. Партнеры не дают возможности отстать, помогают найти покупателей.

Стоило в 1986 году высчитать, что заказы на мировом рынке на дизели типа 60МС составили цифру 344, как их охватила легкая паника. Вопросом жизни и смерти стала задача догнать.

Мировой рынок — явление жестокое: там покупают лишь более экономичное, новое.

Вот в такой гонке участвуют дизелестроители. В 1966 году первый двигатель продали в Финляндию. А теперь уже и не берутся сосчитать, под какими флагами плавают суда с двигателями БМЗ. Это флаги Греции, США, Германии, Египта и многих других стран.

1992 год стал суровым экзаменом на выживаемость коллектива объединения. Были порваны связи кооперации. Потребовалось величайшее искусство доставать, и уметь продавать свою продукцию. Возросла роль

бартерных сделок.

1993 год машиностроители встретили событием исторического для них значения: объединение «Брянский машиностроительный завод» преобразовано в акционерное общество открытого типа.

В трудный период обвала цен коллектив доказал свою жизнеспособность. Люди ощущали социальную защиту, постоянно корректировалась зарплата, предоставлялись дотации, организовывалась торговля продуктами на заводе. В отличие от других заводов объединение не отказалось от содержания детских садов, баз отдыха, культурных учреждений.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

С 1985 по 1989 год в объединении обновлено, освоено производство 10 образцов новой техники, соответствующих мировому уровню.

1989 год был урожайным на обновление для дизелестроителей. Они освоили дизели ДБ35, ДБ38, ДБ42. Последний из них — первенец из серии машин двенадцатого поколения «супердлинноходовых».

Тепловозостроители поставили на производство экономичные, с лучшими тяговыми показателями машины ТЭМ15, ТЭМ17.

* * *

В 1990 году производство товаров народного потребления перешло на вторую модель хозрасчета. Было дано право самим распределять остаточный доход среди работающих.

* * *

С 1990 года на вагонах для контроля, управления начала применяться микропроцессорная техника.

* * *

В 1991 году создан первый отечественный образец рельсошлифовального комплекса. Начат выпуск новой серии супердлинноходовых дизелей ДБ44, ДБ46.

* * *

1992 год. Созданы тепловозы серии ТЭМ16, ТЭМ18. Получило дальнейшее развитие вагоностроение, выпущены двухкамерные вагоны-холодильники и рефрижераторные контейнеры.

* * *

1993 год. Освоено производство вагонов-контейнеров для перевозки зерна, выпущен электровагон-весы для доменного производства.

/ Костин, В.Е. В буйном море перемен / В.Е. Костин // Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод"; В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск», 1993. - С.51-54./

* * *

В годы перестройки ОАО БМЗ работало в условиях острого дефицита денежных, материальных ресурсов и энергоносителей.

В поиске выхода из создавшейся сложной ситуации Советом директоров в 1996 году было принято решение о реорганизации структуры акционерного общества с разделением функций и ответственности подразделений. *В 1998 году закончена структурная перестройка и создано 15 дочерних обществ.*

За последние два года коллективу ОАО удалось стабилизировать обстановку: прекращено падение производства, сохранены квалифицированные кадры и основные фонды, пересмотрена экономическая политика в области формирования цен, себестоимости, стимулирования труда и т.д.

В настоящее время ОАО БМЗ выпускает более 40 наименований продукции, в том числе освоённой впервые в 1998 году: маневровый газотепловоз, новая модификация судового дизеля, специальная платформа для перевозки крупнотоннажных контейнеров, вскрышной экскаватор, модульная блочная мобильная газовая котельная.

Чтобы продолжить движение вперед, необходимо выстоять в борьбе за рынок, выпускать конкурентоспособную продукцию высокого качества и в короткие сроки.

Для достижения и поддержания уровня высокого качества выпускаемой конкурентоспособной продукции на заводе проведена большая работа. В 1998 году внедрена система качества, соответствующая требованиям международного стандарта ИСО 9001 в двух системах сертификации: Госстандарта РФ и Российского Морского Регистра Судоходства с получением сертификатов соответствия. Достигнутые результаты дают основание говорить о создании фундамента, на котором можно строить здания новой корпоративной культуры - культуры качества. Дальнейшее развитие системного подхода к качеству определяют переход от достаточно локальной системы качества на базе МС ИСО серии 9000 к системе всеобщего управления качеством предприятия.

Разработаны целевые программы развития дочерних обществ и ОАО БМЗ в целом до 2000 года: "Кадры", "Качество", "Энергосбережение", "Техническое развитие". Последняя включает разделы - маркетинговые исследования, связь, автоматизированная система управления, комплексная автоматизация конструкторских и технологических работ, охрана окружающей среды и др. Намечено провести модернизацию стале- и чугуно-литейных комплексов, которая позволит повысить технический уровень металлургического производства и расширить производство изделий, отвечающих требованиям внешнего рынка.

/ Капустин, А.Я. Брянский машиностроительный завод: вчера, сегодня, завтра / А.Я. Капустин // Сборник научно-технических работ / БМЗ; БГТУ. – Брянск: Изд-во БГТУ, 1999. – С. 8-9./

**Генеральный директор ЗАО УК БМЗ
Александр Василенко:
стабильность и уверенность в завтрашнем дне**

Захарова Е.



В 2009 году Брянский машиностроительный завод столкнулся с большими трудностями в получении заказов, из-за чего были приняты непопулярные меры по сокращению персонала на производстве, но БМЗ всегда оставался стабильно работающим предприятием. В настоящее время на предприятии трудится более 6 800 человек. В 2012 году с приходом нового генерального директора начаты масштабные работы по обновлению оборудования завода, внедрению производственной системы «Трансмашхолдинга», созданию более комфортных условий труда для персонала. Приятным завершением года стало получение заводом диплома лауреата конкурса «100 лучших товаров России - 2012».

Его удостоилась новая продукция БМЗ - полувагон.

- Александр Альбертович, недавно миновало сто дней со времени Вашего вступления в должность генерального директора Брянского машиностроительного завода, удачный ли по основным экономическим показателям оказался для завода нынешний год?

- Полагаю, да. Даже в кризисные годы, когда большинство предприятий буквально лихорадило, на заводе не было задержек с выплатой заработной платы. Затем начался бурный рост производства. В 2011 году пришлось солидно наращивать мощности по выпуску вагонов, набирать кадры, чтобы выполнить заказы на изготовление полувагонов.

Объём товарной продукции за десять месяцев текущего года составил более 12 миллиардов рублей. Изготовлено более 3,5 тысячи вагонов различных модификаций, 88 тепловозов. Отчислено налогов в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды более миллиарда рублей.

Предприятие по-прежнему остаётся градообразующим. Мы активно обновляем основные мощности, обучаем персонал работе на уникальных станках, осваиваем новые виды продукции. Словом, живём и развиваемся.

- Чем сейчас живёт завод?

- Сегодня мы решаем несколько задач. Пытаемся оптимизировать все потоки. Очень важно сократить затраты на изготовление грузовых вагонов. Веяния современного рынка таковы, что мы должны соблюсти баланс между ценой и окупаемостью, поэтому будем изыскивать внутренние резервы, чтобы снизить себестоимость нашей продукции. Этим и начинаем всерьёз заниматься.

Многие знают, что ещё несколько лет назад БМЗ выпускал судовые дизели. Сегодня спроса на них нет, и он не предвидится, поэтому на базе дизельного производства мы организуем механообрабатывающее. Это позволит, во-первых,

использовать имеющиеся там станки. В следующем году докупим новое механообрабатывающее оборудование и установим именно в дизельном корпусе, чтобы собрать воедино всю мехобработку которая разбросана пока по множеству цехов.

Наша инвестпрограмма касается всех направлений. Немножко подтянем металлургию. Займёмся созданием потока сборки вагонов и полувагонов, ну и, конечно, большая часть программы «завязана» на маневровые и магистральные тепловозы, удельный вес которых в общем объёме производства составит в будущем году более 50 процентов. Будем приобретать новые обрабатывающие центры, лазеры, гибочное оборудование, машины термической резки металла, листопрямильные, для снятия заусенцев, — весь комплекс оборудования, чтобы оснастить вновь создаваемое централизованное производство на предприятии.

- Вы упомянули о переоборудовании завода, а в одном из интервью говорили, что поставлена задача сделать его современным.

- Купить оборудование — не самая главная задача. Надо специалистов подготовить к работе на нём, обучить, организовать нормальные рабочие места, которые будут соответствовать требованиям по охране труда и технике безопасности. Приобретение оборудования включает в себя выполнение и такой задачи.

Не буду уверять, что на заводе сегодня только высокотехнологичное оборудование. Замечу лишь, что японцы считают вполне жизнеспособными станки в возрасте 40-50 лет. Но это к слову. А вообще на БМЗ идёт мощное техническое перевооружение. И приобретаем мы в основном оборудование с программным управлением, лазерные и плазменные установки для резки металла. Чтобы рабочие, или операторы, как сейчас принято называть станочников, могли обслуживать такое оборудование, учим желающих освоить нужные производству специальности в собственном классе интерактивного обучения.

В отделах главного конструктора и главного технолога переводим всех на работу на компьютерах. Покупаем специальные программы, проводим обучение, и все конструирование будет осуществляться на современной технике с помощью программ как для двухмерного, так и для трёхмерного проектирования. Для этого потребуются, естественно, время и средства, но работа уже началась, и техники уже достаточное количество приобрели, и программ, и обучение начинаем в текущем году проводить.

- А как на заводе с социальным обеспечением?

- Мы вообще многое делаем для создания хороших условий труда. Корпуса цехов закрываем сэндвич-панелями, ремонтируем кровли, делаем наливные полы, устанавливаем дополнительное освещение, чтобы рабочие места, особенно вновь создаваемые, отвечали мировым стандартам.

На заводе действуют социальные льготы, гарантии, компенсации и выплаты, направленные на стимулирование добросовестного труда. Социальный пакет обширен. Назову лишь некоторые позиции. Для работников, занятых на работах с вредными условиями труда, организовано бесплатное питание в столовых завода.

Обеспечение спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, профилактические медицинские осмотры завод также берёт на себя. Проживающим в таких населённых пунктах, как Нетьинка, Белые Берега, Выгоничи,

Фокино, Стяжное, Козелкино выплачиваются компенсации за проездные билеты на пригородный железнодорожный транспорт. После окончания второй смены организована бесплатная доставка работающих по ряду маршрутов. Лучшие по профессии, отличники качества награждаются денежными премиями. Рабочих, специалистов и служащих премируем и за непрерывную, безупречную трудовую деятельность на предприятии. 1 сентября женщины, имеющие детей школьного возраста до четвёртого года обучения, освобождаются от работы с сохранением заработной платы. Всем детям в возрасте до 14 лет вручаются бесплатные новогодние подарки.

- Александр Альбертович, понятно, что Вы хотели бы привлечь на предприятие высококвалифицированные кадры и молодёжь. Но молодым людям хочется интересной, творческой работы. И техника привлекает, не старая, а современная. И зарплата умелым кадрам требуется адекватная их мастерству. На что могут рассчитывать горожане, желающие влиться в коллектив БМЗ?

- Зарплата молодых специалистов может быть от 18,5 до 20 тысяч рублей с перспективой роста и со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Нужны фрезеровщики, токари на универсальное оборудование. Есть потребность в высококвалифицированных специалистах-станочниках. И уровень зарплаты там приличный, хотя она и зависит от объёмов.

А объёмы сегодня растут, поэтому зарплата - от 35 до 45 тысяч.

- Каковы ближайшие перспективы и планы 2013 года?

- Уже подтверждено цифрами, что рост по выпуску товарной продукции в 2013 году будет.

Количество выпускаемых вагонов сохранится на уровне 2012 года - 4500 штук: 3500 хопперов и тысяча полувагонов. Задача 2013 года - оптимизация производства, то есть намечаем из трёх корпусов, в которых мы сегодня производим продукцию вагоностроения, перебазироваться в два корпуса.

В следующем году мы должны на предприятии создать заготовительное производство, которое сегодня расположено в четырёх корпусах. Это будет единое централизованное современное заготовительное производство с совершенно новым оборудованием.

Что касается тепловозов, то по магистральным у нас рост ровно в три раза. Предстоит изготовить 15 машин.

По маневровым тепловозам тоже планируется рост. В этом году мы сделали чуть больше 100 тепловозов. На следующий год план - 170. Отсюда и потребность в сварщиках, сборщиках, операторах на механообработку.

Я уверен, что горожан, которые выберут работу на Брянском машиностроительном, ожидают стабильность, занятость, хорошие заработки и интересные перспективы.

Пользуясь случаем, поскольку ваш номер выходит в декабре, хотел бы поздравить всех жителей Брянска с наступающим Новым годом и Рождеством! Мы с оптимизмом смотрим в грядущий год и возлагаем на него большие надежды. Желаю всем крепкого здоровья, счастья, благополучия и уверенности в завтрашнем дне!

БМЗ – лучший налогоплательщик 2012 года



Церемония награждения состоялась 1 апреля в овальном зале администрации области.

Брянский машиностроительный завод (ЗАО «УК «БМЗ», входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») стал одним из 9 предприятий Брянской области, награждённых почётными дипломами «Лучший налогоплательщик 2012 года», внесших самый большой вклад в пополнении доходов областного бюджета.

Церемония награждения состоялась 1 апреля в овальном зале администрации области. Диплом генеральному директору БМЗ Александру Василенко вручал губернатор Николай Денин. В торжественном мероприятии также принимали участие заместители губернатора, депутаты законодательного собрания области, представители органов исполнительной власти.

При подведении итогов работы по определению предприятий – претендентов на звание «Лучший налогоплательщик» использовались следующие показатели финансово-экономической деятельности налогоплательщика: своевременная и полная уплата налогов, сборов и других обязательных платежей в бюджеты всех уровней и государственные внебюджетные фонды; увеличение объемов платежей в по сравнению с прошедшим годом; отсутствие неурегулированной задолженности по налогам и сборам; отсутствие нарушений налогового законодательства по итогам последней налоговой проверки, решение по которой вынесено в отчетном году; средний уровень заработной платы по итогам отчетного года не ниже среднеотраслевого уровня заработной платы в Брянской области на одного работника.

В 2012 году в бюджеты всех уровней БМЗ перечислил налогов на общую сумму 1 миллиард 200 миллионов рублей. Рост объёмов промышленного производства в сравнении с 2011 годом составил 119%. Средняя зарплата на предприятии составляет более 22 тысяч рублей. Генеральный директор БМЗ Александр Василенко отметил, что в прошлом году коллектив предприятия успешно справился с бизнес-планом, изготовив продукции более чем на 16 миллиардов рублей, в том числе 4500 вагонов различного назначения, более ста тепловозов. В этом году предприятие не собирается останавливаться на

достигнутом. Только выпуск тепловозов планируется увеличить вдвое. Идёт работа над опытным образцом газопоршневого тепловоза. На подходе гибридный и двухдизельный локомотивы. На заводе стали выпускать зоны и узлы к эскалаторам.

Н. Денин поздравил руководителей предприятий, представителей бизнеса с почетными наградами и выразил уверенность в том, что их примеру последуют и другие.

/ БМЗ – лучший налогоплательщик 2012 года [Электронный ресурс]
//Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013. - 3 апр. - Режим
доступа: [http://bryansk.kp.ru/daily/26056/2966970./](http://bryansk.kp.ru/daily/26056/2966970/)



НА РЕЛЬСАХ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

В конце девятнадцатого — начале двадцатого столетия Брянский завод стал одним из ведущих машиностроительных предприятий России. Он внес значительный вклад в технический прогресс в области металлургии и литейного производства. Здесь впервые наладили выпуск специальных инструментальных сталей в мартеновских печах вместо тягильной плавки. Был также разработан оригинальный технологический процесс изготовления многослойной стали, патент на который купили многие зарубежные страны...

/ Соколов, Я.Д. Брянск – город древний: [историко-краеведческие очерки]
/ Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С. 579./

ПАТЕНТ № 429 558 АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА БРЯНСКОГО ЗАВОДА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ СПОСОБА ОТЛИВКИ МНОГОСЛОЙНОЙ СТАЛИ

27 июля 1911 г.

«На основании закона от 5 июля 1844 г., дополненного законами от 31 мая 1856 г. и 7 апреля 1902 г., и статьей 58 финансового закона от 26 декабря 1908 г., на основании протокола, составленного 9 мая 1911 г. в 3 час. 55 мин. в национальном ведомстве промышленных предприятий.

Постановление:

Ст. 1. Выдан акционерному обществу Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода, представителем которого является гр-н Арманго-младший, 23, Страсбургский бульвар в Париже, патент на изобретение способа отливки многослойной стали сроком³⁵ на 15 лет, начиная со дня составления вышеуказанного протокола.

Ст. 2. Настоящее постановление, утверждающее патент на изобретение, выдано в соответствии со статьей 11 закона от 5 июля 1844 г., дополненного законами от 31 мая 1856 г. и 7 апреля 1902 г., гласящий о том, что «патенты, спрос на которые был регулярным, будут выданы без предварительного испытания на риск и страх заявителей, и без гарантии как на действительность, новизну и достоинство изобретения, так и на верность и точность описания.

Копия настоящего постановления, к которому прилагается один напечатанный экземпляр описания и чертеж, будет выдана заявителю на данное изобретение» (ГАБО ф. 220, отг. 3, д. 121-а, л. 6.Копия).

За министра директор национального ведомства
промышленных предприятий г-н БРЕТОН

/ Брянску – 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д.
Брежнева. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 59./

* * *

Метод отливки изделий из многослойной стали был разработан в 1910 году инженером А.З. Рожковым. Это позволяло значительно повысить качество многих видов продукции.

С американской стороны возник конфликт по приоритету в открытии способа. Заводских инженеров обвинили в использовании их достижений.

Однако, Рожков сумел доказать превосходство своего метода и недостатки американского способа. 28 апреля 1912 года конфликт был разрешен в пользу Брянского завода.

Позднее, данный метод отливки был запатентован заводом в США, Великобритании, Германии, Франции, Бельгии, Швеции, Италии, Японии, Испании, Канаде, Венгрии и ряде других стран.

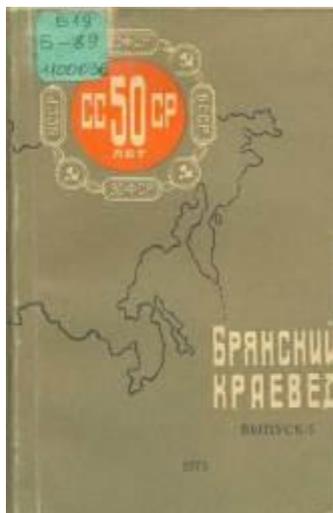


/ Трифанков, Ю.Т. Промышленность Брянского края: от истоков до наших дней / Ю. Т. Трифанков, Е. Н. Рафиенко; Брян. ин-т повышения квалификации работников образования. - Брянск : [Б. и.], 2008. - Ч. 1: Промышленность Брянщины от зарождения до начала XX века: учебно-методическое пособие. -2008. – С. 39./

ИЗ ИСТОРИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА НА БРЯНСКОМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ

*С. Ф. ЕРМАКОВ,
инженер*

*А. В. ПАМФИЛОВ,
кандидат технических наук*

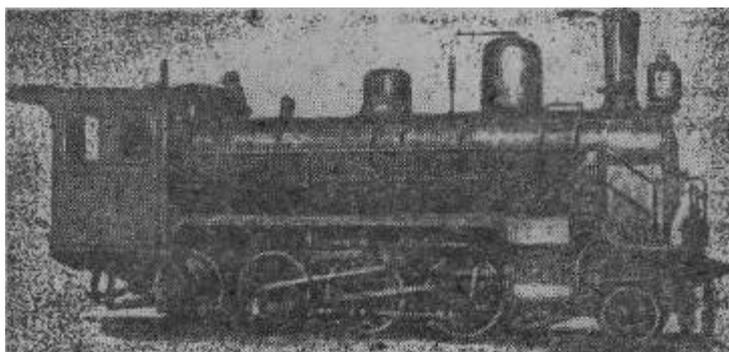


20 июля 1873 года в Бежице возникли постройки «Акционерного общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода для добывания металлов и минералов, для выделки чугуна и стали и приготовления из них изделий на продажу»...

Прошло немного времени со дня организации — и на заводе уже работало свыше 5000 человек. Это их трудами завод занял второе место в Российской империи по производству металла. Он выплавлял до 50 000 тонн в год, или почти треть всей производившейся в государстве стали. Широкий спрос на рельсы, паровозы, вагоны, цистерны, сортовой прокат, проволоку, гвозди, сельскохозяйственные машины, а позднее и на снаряды для военного ведомства позволили еще более расширить крупнейший в стране завод.

Дешевая и качественная продукция легко завоевывала рынок. Предприятие начало выполнять уникальные заказы. Так были изготовлены металлические конструкции 336-метрового моста через Днепр и 1590-метрового моста через Аму-Дарью, фермы для Киевского вокзала, элеваторы и пароходы, станины крепостных орудийных лафетов, землечерпалки и шаланды. На заводе отливались огромные шестерни, которые весили свыше 25 тонн. Акционеры пробивали себе дорогу и на рынки Запада. Так, например, был изготовлен 100-тонный кран для Гамбургского порта. В 1883 году завод впервые в стране освоил производство цистерн для перевозки нефтепродуктов из Баку. Это был ответственный заказ, так как рассчитывать на гидроудары перевозимых по железным дорогам нефтепродуктов в то время не умели. Инженеры завода отлично справились с этой сложной технической задачей. Брянские цистерны доставляли керосин и мазут за тысячи километров от места их производства.

В 1888 году тоже впервые в стране были изготовлены для подвижного железнодорожного состава литые стальные колеса. Это было крупное достижение, позволившее в дальнейшем удешевить и сделать более надежной выпускаемую продукцию. В 1890 году завод стал специализироваться на выпуске паровозов и вагонов. В это время акционерное общество пригласило на предприятие ряд крупных специалистов, которые вели разработки новых конструкций локомотивов, вагонов, цистерн. И вскоре железные дороги страны получили новинку—восьмиколесные паровозы серии «Ч» с шестисотым тендером и большегрузные цистерны. Высокое качество продукции Брянского завода обеспечивало ее широкий сбыт.



Товарный паровоз серии «Ч» выпуска 1898 г.

В 1902 году завод выпускал в месяц до 22 паровозов - и около 300 вагонов и цистерн, небольшой поезд ежедневно выходил с территории завода. Шли годы. Совершенствовалось качество, рос объем промышленной продукции.

...В конструкторском бюро шла напряженная работа.

Так, по проекту русского конструктора Нольгейна на заводе разрабатываются, а затем и строятся новые мощные паровозы с шестью движущимися осями и сочлененной рамой. Сила тяги их в 1,5 раза превышала возможности самых мощных, существовавших в то время локомотивов. Эти паровозы на Всемирной выставке в Париже обратили на себя внимание. А Брянский завод был отмечен за большое достижение в области локомотивостроения...

В 1908 году под руководством инженера Денисова был построен более совершенный паровоз серии «Б». Этот пассажирский паровоз мог развивать

скорость до 120 километров в час. Он явился моделью, на базе которой проектировались и изготовлялись последующие конструкции локомотивов. Новое и передовое было всегда свойственно коллективу завода. В его конструкторском бюро были созданы прогрессивные конструкции локомотивов, тем самым внесен большой вклад в отечественное паровозостроение.

С 1910 года Брянский завод приступил к разработке и выпуску новых конструкций сельскохозяйственной техники. Плуги, бороны, сеялки, жатки и другие сельскохозяйственные машины уходили на бескрайние поля Российской империи...

Продукция сельскохозяйственного машиностроения, изготавливаемая Брянским заводом, в то время считалась лучшей в России.

На сельскохозяйственных выставках она неоднократно отмечалась медалями и дипломами. Так, в 1911—1913 годах сельскохозяйственные машины Брянского завода были отмечены 5 большими и 49 малыми золотыми, 5 большими и 4 малыми серебряными медалями.

Новинками сельскохозяйственной техники были дисковые бороны, усовершенствованные сеялки, плуги, в которых были применены многослойные стальные лемехи. Патенты на право производства такой многослойной стали приобрели крупные фирмы США, Англии, Франции, Италии и Бельгии. Освоение производства качественных сталей в металлургических цехах завода позволило организовать выпуск режущего инструмента, ранее ввозившегося из-за границы. На заводе проектировались и создавались под руководством инженера Горохова модели металлообрабатывающих станков, имевших принципиально новую схему. Они предназначались для обработки колесных пар железнодорожного состава. Новые станки позволяли значительно поднять производительность труда, а их оригинальность была отмечена на Всемирной Парижской выставке высшей наградой.

Великая Октябрьская социалистическая революция захватила и Брянский завод. В феврале 1918 года он был национализирован и перешел в руки рабочих.

Большим событием для коллектива завода было задание Совета Труда и Оборона изготовить большую партию плугов и в том числе ***совершенно новую сельскохозяйственную машину—электроплуг***. Идея электрификации страны породила этот смелый эксперимент. Ответственный заказ был поручен брянцам, и 22 октября 1921 года В. И. Ленин присутствовал на Бутырском поле под Москвой при испытании первого электроплуга.

С этого времени завод сделал резкий поворот к производству мирной продукции и уже в 1926 году разработал и построил первые в стране четырехосные 50-тонные товарные вагоны и саморазгружающиеся хопперы.

Цех большегрузных вагонов, построенный на заводе, был самым крупным в стране. В нем был установлен новый технологический процесс производства вагонов. Поточное производство значительно повысило выпуск нужной стране продукции. Инициатором такой перестройки производства был инженер завода, а ныне профессор Брянского института транспортного машиностроения Мирон Тарасович Мержанов. Под его руководством в 1938 году было освоено поточное производство сварных цистерн. Следует отметить, что уже с 1930 года Завод

начал переход от клепаных к сварным конструкциям, в том числе цистерн и паровозов.

Гигант советского машиностроения брянский завод «Красный Профинтерн» перед Великой Отечественной войной был одним из крупнейших в стране, там работало около 30 тысяч человек. Его знаменитые паровозы серии «СО» могли пройти свыше 1700 километров без набора воды — явление беспрецедентное в истории паровозостроения. Завод давал стране 28% паровозов, 1100% — большегрузных цистерн, 38% — изотермических вагонов, 26% — большегрузных вагонов. Освоив в 1940 году производство низкоуглеродистой кипящей стали марки «КП», металлурги завода насчитывали уже 27 марок сталей и чугунов, выплавленных в мартенах и вагранках завода.

..Послевоенный путь завода—это освоение новой продукции и новой технологии, увеличение мощности и могущества нашей Родины.

В 1947 году по стальным магистралям страны пошли первые паровозы серии «Л» (Победа) мощностью 2200 л. с, изготовленные на восстановленном Брянском заводе. Пошли на стройки электрические мостовые краны.

В 1951 году завод дал стране первые паровые турбины, а в 1954 году — подвижные электростанции — энергопоезда мощностью в 4 тысячи киловатт, каждая из которых могла полностью обеспечить электроэнергией небольшой промышленный город с населением в 50 тыс. человек. Впервые в стране в 1958 году было освоено производство специальных вагонов, так называемых трансферкар, грузоподъемностью в 65 тонн. Выпущенные заводом паровые турбины превысили своей мощностью электростанции, намеченные к постройке планом ГОЭЛРО. Изготовленные 130 электропоездов имели электростанции общей мощностью в 520 тысяч киловатт.

В 1954 году завод освоил выпуск дефицитного изоляционного материала мипоры, который ранее ввозился из-за границы.

...В 1957 году был пущен новый цех по производству зерновых сеялок. Конвейерные линии и новейшая технология позволили, довести выпуск этих машин до 2500 штук в месяц, а через год завод приступил к выпуску тепловозов. Этими новыми локомотивами по решению XX съезда КПСС надлежало на всех основных магистралях страны заменить устаревшие паровозы.

В середине 1960 года на заводе был собран новый тепловоз марки ТЭМ-2, которому в дальнейшем был присвоен Государственный знак качества. *На заводе впервые в мировой практике разработана система устройства для управления тепловозом одним лицом.* Сущность ее в том, что она обеспечивает возможность управления локомотивом как с левой, так и с правой стороны (в зависимости от условий видимости). В сочетании с высокой надежностью тепловоза она дает возможность управлять тепловозом одному машинисту вместо



машиниста и помощника. Изготовленная партия тепловозов получила высокую оценку. Внедрение этих устройств в серийное производство дало высокий экономический эффект, примерно пять тысяч рублей экономии на один тепловоз в год.

В 1969 году тепловозостроители изготовили два опытных образца маневрового тепловоза ТЭМ-5. Он имеет ряд новшеств, основной целью которых является повышение тяговых качеств, сокращение расхода металлопроката, новые электрические схемы и другие преимущества, по сравнению с тепловозом ТЭМ-2.

Где только ни ходили по стальным магистралям Брянские рефрижераторы со скоропортящимся грузом! Это совершенные изотермические вагоны, производство которых было начато заводом в 1962 году. Соединенные в пятивагонную секцию, они по своим качествам превосходят аналогичные зарубежные. Они оборудованы холодильными установками, пультами управления и наблюдения за тепловым режимом каждого грузового вагона. Эти секции большое достижение технической мысли. Подлинного мастерства инженеры и рабочие завода достигли при освоении производства мощных судовых дизелей. Большая программа судостроения, намеченная страной, потребовала интенсивного производства судовых двигателей. В 1961 году Брянский машиностроительный завод первым в стране освоил производство тихоходных многотысячесиловых дизелей. Брянский дизель — отличная судовая машина. Он очень хорошо зарекомендовал себя в работе. Десятки крупных океанских теплоходов, снабженных двигателями БМЗ, бороздят моря и океаны планеты.

Завод принимал активное участие в Выставке достижений народного хозяйства СССР. Там демонстрировались тепловозы, рефрижераторные секции, различные приборы и приспособления. Многие участники ВДНХ получили свидетельства, награждены серебряными и бронзовыми медалями Выставки, а пятивагонная рефрижераторная секция на Международной выставке удостоена Диплома I степени, в 1972 г. — Знака качества.

Ярким примером дальнейшего технического прогресса могут служить результаты широкой механизации производственных процессов в прокатном цехе. Процесс проката металла качественно изменился. Исчезли тяжелые профессии, появились совершенно новые. В цехе механизирована линия резки и пакетирования проката...

Технический прогресс позволил заводу в восьмой пятилетке сэкономить 13 млн. кВт часов энергии, более четырех тысяч тонн металла, 24 тыс. тонн условного топлива. Экономическая эффективность всего этого — более двенадцати миллионов рублей. Замечательны достижения коллектива рационализаторов и изобретателей завода в прошлой пятилетке. Внедрено 5388 предложений и 52 изобретения, давших экономию свыше пяти миллионов рублей. Здесь осваиваются новые, совершенные, высокопроизводительные технологические процессы, изготавливается высококачественная продукция. И чтобы так было и впредь, идет ежедневная учеба, осваиваются высоты науки и техники. Тысячи рабочих, инженеров и техников после работы идут в аудитории. Широко раскрывает перед ними двери Лауреат Всесоюзного смотра — Брянский университет технического прогресса при совете НТО БМЗ. Университет работает

на общественных началах. Преподаватели его — крупные специалисты завода и ученые местного института транспортного машиностроения. В университете 18 факультетов, на которых обучаются 1320 инженеров и техников завода. Более тысячи членов научно-технического общества машиностроительной промышленности, работников завода, участвуют в работах по внедрению новейших достижений советской и мировой техники в производство. Тысячи рационализаторов и изобретателей, в большинстве рабочих, напряженно трудятся над усовершенствованием производственного процесса и оснастки.

На знамени Брянского машиностроительного завода сверкает орден Трудового Красного Знамени. Это высокая правительственная награда — за труд всех поколений рабочих прославленного завода.

/ Ермаков, С.Ф. Из истории технического прогресса на Брянском машиностроительном заводе / С.Ф. Ермаков, А.В. Памфилов // Брянский краевед: сборник статей.- 1973.- Вып. 5. – С. 48-59./



ИЗ ОТЧЕТА О РАБОТЕ ЗАВОДА «КРАСНЫЙ ПРОФИНТЕРН» ЗА 1926-1927 ГОДЫ

V. Рационализация производства и экономические достижения.

1. РАБОТА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КОМИССИЙ И СОВЕЩАНИЙ

В деле рационализации производства и экономических достижений все большую и большую, с каждым днем увеличивающуюся роль играют Производственные комиссии и совещания, почему в данном разделе отчета в первую очередь следует осветить вопрос в чем состояла и как протекала работа производственных комиссий и совещаний.

В 26/27 году заседаний общезаводских комиссий было 15, цеховых производственных совещаний 195. Внесено предложений 990, из них принято 976 или 98,58%, проведено в жизнь 634, или 64,96% от числа принятых, отклонено 14, или 1,41% от числа внесенных предложений. Анализ цифрового материала работы цеховых совещаний 26 27 г. и сравнение его с предыдущим годом выявляет повышение активности трудящихся и более вдумчивое, серьезное отношение к вносимым предложениям...

Заметно возросло участие в работе совещаний и технического персонала... Участие женщин в работе цеховых совещаний слабое, но все же больше, чем в 25/26 году, молодежи—хотя тоже недостаточное, но за последнее время в ряде цехов заметно оживилось...

2. РАБОЧЕЕ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВО.

Отмечавшиеся повышение активности трудящихся и серьезный подход к вносимым предложениям подтверждаются также и при анализе материала о рабо-

чем изобретательстве. В отчетном году всего работающими внесено предложений на 57,14% больше, чем в 25/26 г. В отдельности же рабочими внесено больше на 81,25%, административно-техническим персоналом и служащими—на 42,31%.

Отклонено предложений меньше чем в 25/26 г. на 59,32%, принято же и проведено в жизнь на 192% больше, чем в предыдущем году, причем предложений рабочих больше чем предложений технического персонала на 30,52%.

Выявлено экономии от предложений рабочих за 26 27 г. 4943 р. 50 к., уплачено рабочим за их предложения 790 р.

Таблично предложения по рационализации характеризуется следующим образом:

Предложение по Рационализации.

Периоды.	Всего внесено предложений.	Из них внесено		Принято и проведено в жизнь			Отклонено.	На обследовано.
		Рабочих	Технич. персонал и служ.	Всего.	Внесено рабоч.	Внесено тех пер и служ.		
1926/27	132	58	74	73	34	39	24	35
1925/26	84	32	52	25	11	14	59	—
% к 25/26 г.	157,14	181,25	142,31	292,0	309,09	278,57	40,68	—

3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ.

Из главнейших работ по рационализации процессов паровозостроения, имевших результатом повышение качества паровозов и снижение их стоимости, следует отметить: устройство электрической печи для нагрева бандажей—вместо нефтяной, переделку 2-х велосипедных кранов с ручного привода на электрический, устройство 98 кондукторов и 102 шаблонов, для точности работ и сокращения разметки, устройство электрической печи для плавки свинца, переделку болванов, дающую возможность собирать на них более длинные рамы паровозов, чем рамы серии «Э»; приспособление для установки параллелей, обсерливание котла переносным сверлильным станком «КОЛЛЕТА», замену ручной опиловки дышл шлифовкой переносными, шлифовальными станками, замену ручной вальцовки труб водоподогревателя—пневматической, урезку труб водоподогревателя приводной круглой пилой вместо ножовки, переход от обрубки кромок ухватного и лобового листов на фрезеровку, приспособление гидравлического пресса для клепки деталей котла, ранее клепавшихся вручную, колку дыр диам. 60 м/м. в местах скрепления вместо сверления, клепку шурового отверстия с винтовой поддержкой и вращающейся скобой и сверление дыр для анкерных болтов через направляющий кондуктор.

Усиленное внимание обращалось также и на повышение качества вагонов. В улучшении особенно нуждались клепальные и столярные работы. С целью улучшения первых—ручная клепка постепенно была заменена на 80%—пневматической; для вторых была расширена и переоборудована сушка, вследствие чего лес на вагоны ставился достаточно выдержанный, с установленным процентом влажности. Помимо этого переоборудование сушики уменьшило время сушки дерева на 25% и снизило брак с 15% до 1%.

На улучшение качества вагонов повлияла также замена сборки кузова целыми боковыми и лобовыми стенами и крышей вместо сборки из отдельных

деталей; грунтовка древесного материала машинным способом вместо ручного; пневматическая клепка и сверление рамы на кондукторах, что вместе взятое дало также еще и значительный экономический эффект...

В дальнейшем намечаются следующие крупные усовершенствования: применение литых стальных рам тележек, применение электрической сварки деталей кузова, заменяющей сборку деталей перед клепкой и обшивка кузова отдельными щитами, что даст еще большее снижение себестоимости вагонов а также повысит их качество.

Из *рационализаторских работ*, сказавшихся на удешевлении себестоимости и улучшении качества продукции с. х. отдела отметим: изменение деталей с целью упрощения их изготовления; упрощение способов механической обработки; переход с горячей обработки на холодную, переход от ручной на машинную работу; полный переход на работы по кондукторам с целью, помимо улучшения качества изделий, еще и уменьшения брака и отходов.

Мероприятия по улучшению качества и удешевлению продукции общего машиностроения: передача обработки деталей в Машиносборный цех, применение кондукторов, шаблонов и калибров, стандартизация деталей крановых и подъемных механизмов, по железным конструкциям широкое применение болванов и других приспособлений для принудительной сборки по заказам массового характера и переход с ручной клепки на пневматическую.

4. РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИЕ РАБОТЫ ОБЩЕЗАВОДСКОГО ХАРАКТЕРА.

1. Паросиловое хозяйство.

...Рационализаторская работа в области паросилового хозяйства началась в 1925 26 году. В первую очередь было произведено кольцевание паропровода, что дало возможность резервировать каждую кочегарку и как следствие, кочегарки, имеющие новые котлы с высоким коэффициентом полезного действия, постепенно были нагружены до полной их предельной нагрузки, кочегарки же старые были или выключены или же при перегрузке новых кочегарок, что случалось весьма редко, периодически работали.

Такая работа дала возможность сэкономить в топливе:

- а) на выработке электроэнергии в течение года 19186 р.
- б) экономия топлива на выработ. пара д/молотов— 111703 р
- в) экономия топлива на отопление цехов— 107.791 р.

Параллельно с этой работой проводились работы по упорядочению силовой сети завода: ненагруженные трансформаторы были выключены, остальные трансформаторы шли под предельной нагрузкой, что дало экономию в 43.000 рублей.

Компрессорное хозяйство завода также было рационализировано. Разбросанные по цехам компрессоры, работавшие с переменной нагрузкой, не могли дать того эффекта, который дают машины, работающие под предельной нагрузкой, и тогда, когда в одних цехах ощущался избыток воздуха, в других его не доставало. В силу этого обстоятельства все компрессорное хозяйство было сконцентрировано на двух станциях, весь же воздухопровод завода включен в общее кольцо и, таким образом, компрессоры получили максимум нагрузки, благодаря чему часть из них совершенно остановлена и тем самым получилась

экономия в расходовании электрической энергии. Эта работа в результате своем дала сокращение расходов на обслуживающий персонал на 390 руб. в месяц, выключение лишних компрессоров—2000 руб. в месяц, сокращение расхода смазочных, обтирочных материалов и ремней—ПО р., что в год составляет экономии по компрессорному хозяйству—30.000 р. Всего же по силовому хозяйству завода, включая и компрессорную, экономия выразилась—28! .680--^ 30.000 руб.=311,680 руб.

Работы по рационализации силового хозяйства продолжают. Закончена установка двух котлов „Стерлинга“, которые позволяют совершенно исключить из работы неэкономичные, с низким коэффициентом полезного действия старые котлы, что даст годовую экономию в сумме не менее 80.000 рублей.

2. Стандартизация и нормализация.

По стандартизации и нормализации проделаны большие работы, относящиеся к сокращению сортамента, потребляемых материалов, сокращение размеров болтовых изделий и инструментов, что в значительной мере привело в порядок, как само производство, так и возможно даст сокращение расхода рабочей силы. В настоящий момент эта работа в рублях не может быть выражена.

3 Заводский жел. дор. транспорт.

Рационализация внутризаводского транспорта идет по пути к сокращению используемого количества паровозов, и в настоящее время, несмотря на выполнение производственной программы, требующей передвижения грузов около 100.000 тонн, а также принимая во внимание небывалый на заводе, объем строительных работ, завод сумел загасить (сократить) несколько действующих паровозов, доведя его с 12 до 8-ми, что дает экономию, считая стоимость работы одного паровоза в сутки 168р.,—168X4X230=154.360 р

4. Мероприятия по горячим производствам

По чугунному цеху.

Переход на работу в 2 смены; постройка средствами цеха медноплавильной печи типа проф. ЭГИЗА (с нефтяным отоплением через капельники, без дутья); постройка печи сист. ЗЕЛЕНСКОГО (по типу проф.ЭНСЛЕН'а); переустройство боровов для исходящих газов и контроль за их состоянием; контроль процесса томления самопишущим пиrometerом; применение пневматических молотков для обрубки крупного литья; применение полупостоянных форм (шамот и глина) для отливок по сухому; применение способа заливки форм без опок (в деревян. опоках); выделение в отдельное помещение пескоструйного аппарата и объединение работ конторы цеха и Р. Б для уточнения учета производства и изжития параллельности работ по учету.

Все эти мероприятия должны дать уменьшение брака, уточнение производства, снижение себестоимости продукции, улучшение условий труда, уплотнение рабочего дня и увеличение пропускной способности цеха.

По Мартеновскому цеху.

Переконструирование сводов больших печей—увеличит стойкость сводов печей; перевод на пневматические молота в обрубную—сократит рабочую силу; уплотнение бригад до 4—5 человек—сократит количество литейщиков, увеличит заливку стопками мелкого литья, что повысит пропускную способность цеха,

сократит расход скрапа и литников; обрезка прибылей кислородом—уменьшит расход по амортизации и ремонту обрезных станков и позволит увеличить рабочую площадь

По Кузнечному цеху.

Переделка нефтепроводов во всех трех цехах для исключения возможности застывания нефти в зимнее время, что даст гарантию в абсолютном изжитии простоев по этому случаю; установка в Болтовом цехе двух заклепочных автоматов, которые дадут увеличение производительности цеха вдвое.

По Термической мастерской.

Для гальвонометров сделано особое помещение, предохраняющее их от загрязнения; переделка существующей муфельной печи—даст экономию топлива, равномерность нагрева, сокращения рабочей силы и легкость ухода; отрезка прибылей кислородом—даст экономию в накладных расходах и сократит время нахождения деталей в цеху; вырезка паровозных рам, замена станковой работы — дает значительную экономию в расходе сумм и сокращении времени.

По Прокатному цеху.

Установка второй пилы по линии Прокатной, что сократило 18 человек по 5-му разряду, и дало экономии 12.000 рублей...

6. Перспективы рационализации.

Перспективы дальнейшей рационализации в целях снижения себестоимости и улучшения качества продукции сводятся к производственно—плановым и организационно-учетным мероприятиям, обнимающим: работы по усовершенствованию теплосиловых аппаратов, и установок; работы по рационализации аппаратов, орудий производства обработки и переобработки, операций на них и в них производящихся, приспособлений и инструментов, а также и качества продукции; работы по нормализации и стандартизации; работы по рационализации методов и постановки процессов производства, а также способов планирования таковых и работы по усовершенствованию организации технического, бухгалтерского учета, снабжения и складского дела...

/ "Красный Профинтерн", завод (ст. Орджоникидзеград). Отчет о работе Брянского механического и машиностроительного завода "Красный Профинтерн" за 1926-1927 операционный год. - Бежица: Тип.з-да "Красный Профинтерн", 1927. – С. 59-69./

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ЗАВОДА ЗАПОБКОМУ ОБ УЛУЧШЕНИИ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКОЙ И РАЦИОНАЛИЗАТОРСКОЙ РАБОТЫ НА ЗАВОДЕ

2 октября 1936 г

Рационализаторская и изобретательская работа на заводе «Красный Профинтерн» получила довольно широкое применение в производстве и является одним из основных рычагов в деле развития стахановского движения, экономии металла и удешевления себестоимости выпускаемой продукции.

Благодаря ряду принятых организационных мероприятий со стороны дирекции завода, направленных на улучшение изобретательской работы, последняя твердо стала на ноги и получила довольно законное право в нашем производстве.

Не лишним следует указать, что ошибки технологического процесса, допущенные бюро по подготовке производства, а также не вполне удачно разработанный техпроцесс, очень быстро исправляются изобретательским рабочим коллективом, путем подачи предложений.

Если мы проанализируем ход движения рабочих предложений по отдельным этапам, то получим следующую картину:

Для упорядочения постановки рабочего изобретательства дирекцией завода «Красный Профинтерн» проведены следующие мероприятия:

№ п. п.	1936 г.	Поступило	Введено	Отложено	Оставлено	Годовая экономия	Отчисление в фонд	Выдана сумма премий	Примечание
1.	Январь . . .	374	78	228	899	42044-55	21021-72	5763-65	Оста- ток на 1/1 36 г. 829 пред- ложе- ний
2.	Февраль . . .	311	55	260	895	71744-35	32984-99	9086-05	
3.	Март	238	65	195	873	39869-04	19934-48	6174-91	
4.	Апрель . . .	290	87	178	898	57698-97	28849-44	7372-57	
5.	Май	278	80	519	577	128756-68	45513-00	7829-01	
6.	Июнь	264	93	251	573	69760-04	34542-03	8328-80	
7.	Июль	259	73	226	533	35292-24	17646-09	5202-16	
8.	Август	273	75	224	507	33849-24	—	6053-17	
9.	Сентябрь . . .	352	76	229	554	189692-49	—	10242-31	
Всего за 9 месяцев		2632	602	2306	554	633125-23	—	70684-31	

1. При помощниках главного инженера завода по отраслям созданы советы из представителей стахановцев и ИТР для обсуждения и утверждения темников и дачи заключения приемлемости предложений, значение которых выходит за пределы цеха. В обязанность совета входит также проверка отклоненных предложений, планирование и направление рационализаторской и изобретательской работы в цехах данной отрасли, а также техническая консультация изобретателям.
2. Непосредственное руководство рабочим изобретательством в цехе возложено на помощника начальника по подготовке производства. Ответственность же в целом по цеху за рабочее изобретательство возлагается на начальника цеха.
3. Назначение и снятие с должности ответ исполнителя по рабочему изобретательству допускаются только с разрешения помощника главного инженера отрасли.
4. Все заказы по рабочим предложениям включаются в основную программу цеха, и выполнение их также обязательно, как и основной программы цеха.
5. БРИЗ перестроил свою работу, взяв в основу оперативное руководство цехами, контроль состояния рабочего изобретательства, делопроизводство, инструктаж и консультация цеховых ответ исполнителей по рабочим предложениям.
6. Переработана инструкция по приему, учету, внедрению и контролю рабочих предложений с таким расчетом, чтобы до минимума сократить срок внедрения рабочих предложений.

7. Цеховые ответ исполнители по рабочим предложениям укомплектованы из наиболее квалифицированных ИТР, главным образом из числа техников и инженеров, достаточно указать, что среди цеховых ответ исполнителей имеются 6 инженеров и 17 техников.

Укреплено руководство БРИЗом. Во главе поставлен инженер-специалист.

*Главный инженер завода
А. ШРЕЙДЕР*

/ Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода [введ. инж. В. А. Климука и канд. ист. наук И. Фишмана]; Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел Брян. облисполкома, Госархив Брянской области. - Брянск, 1969. - С. 190-192./

Из приказа НКТМ о внедрении на заводах Наркомата нового способа отливки стальных и чугунных деталей, освоенного на заводе «Красный Профинтерн»

12 ноября 1940 г.

Коллектив работников фасоннолитейного цеха металлургического завода-комбината «Красный Профинтерн» под руководством ведущего инженера производственно-распорядительного отдела НКТМ тов. Мавриченко освоил и практически внедрил сифонно-стопочный безопочный способ отливки стальных и чугунных деталей.

Внедривший этот опыт коллектив работников сталелитейного и чугунолитейного цехов комбината «Красный Профинтерн» обратился к литейщикам машиностроительных заводов Союза ССР с призывом внедрять этот способ во всех литейных цехах машиностроительных заводов, как способ передовой, который поможет литейным цехам разделить узкое место с использованием формовочных площадей и обеспечить выполнение и перевыполнение программы литейных цехов.

Широкое внедрение этого способа в практике работы литейных цехов позволило резко увеличить производительность этих цехов, съем с квадратного метра формовочной площади увеличился до 70—100 тонн вместо 12—13 тонн. Примером этому служит работа 1 пролета фасоннолитейного цеха комбината «Красный Профинтерн», целиком перешедшего на этот метод отливки деталей и увеличившего свою производительность в 3 раза.

Поддерживая и одобряя этот почин литейщиков комбината «Красный Профинтерн» для внедрения этого метода на заводах Наркомтяжмаша, приказываю:

1. Директорам заводов: Кировского — тов. Зальцману, Ново-Краматорского — тов. Задорожному, Луганского — тов. Веллеру, Коломенского — тов. Рубинчику, УЗТМ — тов. Музрукову, «Станколит» — тов. Рябцеву, им. 25 Октября — тов. Ульянову — командировать к 18.XI. 1940 г. на комбинат «Красный Профинтерн» по одному

технологу и мастеру с каждого из вышеперечисленных заводов для практического ознакомления со способом сифонно-стопочной безопасной отливки стальных и чугунных деталей и внедрения его на своих заводах.

...8. Отмечая проявленную инициативу и настойчивость в проведении новейшего способа технологии в литейных цехах комбината «Красный Профинтерн» со стороны ведущего инженера производственно-распорядительного отдела НКТМ тов. Мавриченко, объявляю благодарность и премирую тов. Мавриченко персональной премией в размере 5000 рублей.

9. За оказание организационной и практической помощи тов. Мавриченко в деле проведения этого метода работы на комбинате «Красный Профинтерн», премировать:

1) денежной премией технологов и мастеров комбината «Красный Профинтерн»:

тов. Гаврикова в сумме 1000 рублей

тов. Мастерова в сумме 750 рублей

тов. Савинова в сумме 750 рублей

тов. Приступлюк в сумме 750 рублей

тов. Строилова в сумме 750 рублей

тов. Лесикова, бывшего ведущего инженера производственно-распорядительного отдела НКТМ в сумме 750 рублей,

2. Начальника формовочного отдела тов. Потапова, начальника сталелитейного цеха тов. Сафронова, зам. начальника сталелитейного цеха тов. Булах, начальника модельного цеха тов. Кожина, начальника чугунолитейного цеха тов. Покровского премировать месячным окладом каждого,

3. Парторга сталелитейного цеха тов. Байкова за энергичную помощь и мобилизацию масс на дело внедрения нового способа производства деталей награждаю значком «Отличник социалистического соревнования НКТМ» и премирую суммой в 1000 рублей.

4. Зам. начальника производственно-распорядительного отдела НКТМ тов. Давтяна М. О. — месячным окладом,

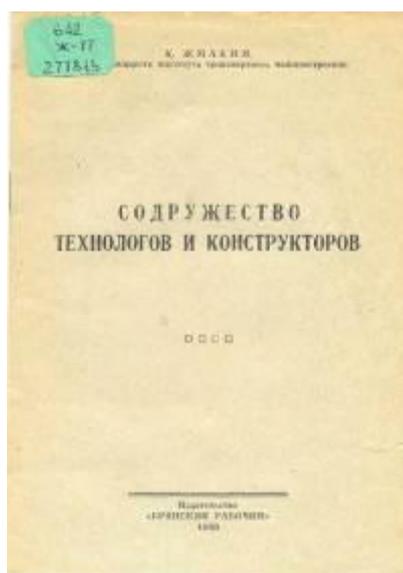
...10. Разрешить израсходовать директору комбината «Красный Профинтерн» тов. Бебенину 10.000 руб. на премирование лучших стахановцев-формовщиков, мастеров, начальников участков, проявивших инициативу и настойчивость в деле внедрения нового способа отливки стальных и чугунных деталей.

... Выражаю уверенность, что коллективы литейных цехов заводов Наркомтяжмаша подхватят почин литейщиков комбината «Красный Профинтерн» и широким разворотом социалистического соревнования достигнут высокой производительности, повысят качество выпускаемой продукции и пере выполнят государственное задание.

*Народный Комиссар тяжелого машиностроения Союза ССР
А. ЕФРЕМОВ*

/ Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / [введ. инж. В. А. Климука и канд. ист. наук И. Фишмана]; Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел Брян. облсполкома, Госархив Брянской области. - Брянск, 1969. - С. 205-207. /

СОДРУЖЕСТВО ТЕХНОЛОГОВ И КОНСТРУКТОРОВ



...Одним из важных факторов, способствующих осуществлению задачи дальнейшего технического прогресса в промышленности, в том числе и совершенствованию имеющегося оборудования, является совместная творческая работа технологов и конструкторов,

В этой брошюре рассказывается об опыте такого содружества на Брянском паровозостроительном заводе.

Коллектив технологов и конструкторов поставил перед собой задачу — модернизировать изотермический вагон так, чтобы при повышении качества сделать его более дешевым, увеличить производство вагонов на тех же площадях и оборудовании и с меньшим количеством рабочих.

Мысль о том, чтобы сделать конструкцию изотермического вагона более технологичной, возникла у технологов еще в 1952—53 годах, но дальше разговоров и пожеланий дело не двигалось. Объяснялось это тем, что конструкторы работали в отрыве от технологов, они проектировали конструкции вагонов, передавали готовые чертежи в кальках к технологам на согласование уже в таком виде, что всякое изменение в детали или узле, предлагаемое технологом, требовало бы коренной переделки конструкции, на что конструкторы не соглашались.

На этой почве между конструкторами и технологами постоянно происходили узковедомственные деляческие споры и трения, оканчивающиеся обычно выпуском чертежей в таком виде, как это хотелось, конструкторам, тем более, что установленные сроки выпуска чертежей обычно не выдерживались и времени для их переделки не оставалось.

При первоначальном конструировании изотермического вагона конструкторы не предусматривали технологичности изготовления вагонов, а технологи своевременно не предъявляли конструкторам необходимых требований. Впоследствии, сколько ни пытались технологи улучшить, усовершенствовать технологию вагонов, но без изменения конструкции этого не удавалось сделать.

Конкретные предложения по изменению конструкции вагона возникли после поездки в 1954 году заместителя начальника отдела главного технолога (ОГТ) тов. А. М. Гумбина в порядке обмена опытом на ряд судостроительных заводов, где конструкция судов, как известно, разбита на ряд секций, каждая из которых собирается в кондукторах и уже после все секции соединяются в общий агрегат.

Этот принцип и был положен в основу осуществления технологичности конструкции вагонов.

...Творческое содружество технологов и конструкторов БПЗ по усовершенствованию конструкции и технологии изготовления изотермического вагона дает значительный экономический эффект: снижается трудоемкость изготовления вагона в целом на 10—12 процентов; сокращается производственный

цикл сборки вагона на 20 процентов; повышается производительность труда на сборке узлов и вагона в целом на 8—10 процентов; количество производственных рабочих на сборке сокращается на 15 процентов.

В настоящее время этот опыт совместного творчества технологов, конструкторов и других работников вагоностроения стал постоянным, неотъемлемым правилом в работе. Сейчас, например, они вместе работают над новыми конструкциями цельнометаллического изотермического вагона (В-38) и рефрижераторного трехсекционного вагона.

Конструкторы еще при проектировании в черновиках совместно с технологами прорабатывают все детали и узлы и добиваются наиболее эффективных результатов по технологичности и применению последних достижений науки и техники как отечественной, так и зарубежной.

Положительный опыт совместной работы технологов и конструкторов распространен и на все другие цехи завода.

Коллектив технологов и конструкторов завода, воодушевленный успешным решением ряда задач по внедрению новой конструкции и технологии, не успокаивается на достигнутом, а еще энергичнее ищет новые пути и возможности для выявления неисчерпаемых внутренних резервов по повышению производительности труда и усилению темпов технического прогресса - в промышленности.

* * *

Описанный опыт показывает, какую огромную роль играет творческое содружество технологов, конструкторов и других работников цехов в вопросах коренного совершенствования конструкции и технологии выпускаемой продукции.

Такое содружество может быть осуществлено на любом предприятии, конечно, применительно к существующим конкретным условиям. Технологи и конструкторы предприятий должны неустанно улучшать конструкции машин, оборудования, смелее внедрять высокопроизводительные методы и способы достижения науки и практики, имеющиеся как внутри нашей страны, так и за рубежом.

/ Жмакин, К. Содружество технологов и конструкторов / К. Жмакин. - Брянск, 1956. - С. 3-14./



ТЫСЯЧИ ЭНТУЗИАСТОВ

Если говорить языком цифр, то рост рядов рационализаторов на Брянском машиностроительном заводе выглядит так. В 1958 году число рационализаторов достигло 1658 человек против 830 в 1951 году. От 1061 рационализаторского предложения, внедренного в прошлом году, завод сэкономил 7 миллионов 25 тысяч рублей. В течение пяти месяцев этого года на заводе в рационализации приняли участие 887 человек, которые подали почти полторы тысячи предложений. Уже внедрено 398 предложений. В рационализаторский фонд семилетки поступило более трех миллионов рублей.

Рационализаторские миллионы — не просто арифметические цифры. За каждой из этих цифр стоит живой человек — неутомимый труженик, искатель. Сбереженные им средства — это трудовые рубли, добытые ценою большого умственного и физического напряжения, это бессонные ночи, надежды и разочарования, удачи и горечь поражений.

У слесаря-новатора В. В. Акимова, о котором речь пойдет впереди, богатая трудовая история. На его счету тысячи сэкономленных рублей. Но каким трудом добыты эти тысячи? В свою рационализаторскую копилку он откладывает не только «круглые» суммы, но и «мелочь». У него есть, например, предложения с экономическим эффектом всего в 12 рублей! Мелочь? Нет, это не мелочь, если смотреть с принципиальных позиций новатора. Акимов не успокаивался, искал и эту «мелочь» с таким же упрямством, как и те предложения, которые потянули на 20 и больше тысяч рублей экономии. Только за один прошлый год он внедрил десять предложений. Акимов творец, потому-то его касаются в равной степени и мелочи.

Или другой пример. На том же заводе трудится замечательный *мастер-рационализатор И. И. Ферапонтов*. У него за спиной свыше 40 лет производственного стажа. Каково ему, заслуженному и уважаемому всеми рабочими человеку, терпеть конфузы и неудачи со своими рационализаторскими предложениями! Между тем в этом году он «потерпел поражение». Два его предложения не приняли. Но ведь каждому понятно, что эти предложения — не праздное занятие, а напряженный труд человека. Дорого же, видно, новатору обходятся ошибки и просчеты!

Ширятся ряды рационализаторов и изобретателей. Тысячи энтузиастов своим поистине героическим трудом сберегают все больше и больше средств, которые будут использованы на строительство жилищ, удовлетворение материальных и культурных запросов советских людей.

/ Зимодро, С. Новаторы / С. Зимодро.- Брянск: Изд-во: «Брянский рабочий», 1959.-С. 5-6./

БЕСПОКОЙНЫЕ НАТУРЫ

...Иван Иванович Ферапонтов работает старшим мастером вагонного цеха — возглавляет большой участок по изготовлению различных типов вагонов. Несмотря на большую загруженность основным производством, он находит время для творческой работы по рационализации.

— Вечерочками, иногда и воскресенье прихватишь, — говорит рационализатор,—тут уж считаться не приходится. Иной раз такое в голове засядет, что и сна лишишься, пока не разгадаешь.

Рационализация есть прямое проявление сознательного отношения советского человека к труду: он не может проходить мимо устаревшего, которое сдерживает, тормозит рост производства. Не может он смотреть равнодушно на нерациональное расходование материалов и государственных средств, на брак

продукции и т. д.

Приведем рассказ самого Ивана Ивановича о его рационализаторских предложениях.

— Я припоминаю такой случай, — рассказывает он, — обшивали у нас нижнюю сторону крышки погрузочного люка изотермического вагона целым листом. Получалось много отходов. А железо оцинкованное, дорогое.

Отходы обходились заводу в десятки тысяч рублей. Присмотрелся я к этому и говорю как-то ребятам: «Негоже, мол, разбрасываться тысячами». «А что мы можем сделать, — отвечают. — Это же предусмотрено технологией».

— Технология — технологией, а посмотришь на дорогие отходы — душа ноет. Много довелось передумать, перепробовать. В конце- концов я пришел к выводу, что надо обшивать крышки не цельными листами, а разрезанными па две части. Подал предложение. Отклонили. Пришлось доказывать на практике. Одним словом, дело пошло, и завод сэкономил без малого сто тысяч рублей в год! А хитрого-то, на первый взгляд, ничего нет...

Несложным оказалось и такое предложение, как изготовление детали «звездочка» для сеялок. Ферапонтов посоветовал для этой цели использовать отходы железа. Сэкономлено более 30 тысяч рублей в год...

...Многие другие предложения старшего мастера также несложны, но важны с точки зрения экономического эффекта. Значительность их возрастает еще и потому, что они решают технические проблемы смело, оригинально и просто. Уже тот факт, что большинство нововведений Ферапонтова внедрено без капитальных затрат, говорит сам за себя.

* * *

В этом же цехе, на участке внецикловой сборки вагонов трудится другой активный рационализатор — старший мастер Лукьянов Алексей Алексеевич. На завод он пришел после окончания машиностроительного техникума в 1948 году.

В этом году Лукьянов уже внедрил 4 предложения. Новатор изменил конструкцию угольных ящиков, перевел два типа деталей с токарных операций на штамповку, предложил изменить конструкцию напольных решеток В-41.

Особую ценность представляет его новшество, благодаря которому отпал ряд операций. На потолочных балках В-41 производилась оборка угольников и болтов с последующей сваркой, после чего на болты ставились фильтрующие устройства. На все это тратилось много времени. Лукьянов значительно упростил процесс, полностью отменив сборку узла вместе со сваркой. Отверстия в фильтрующем устройстве он предложил штамповать на прессе.

Рационализатор усовершенствовал сборку узла В-48. В результате намного сократились расходы металла, повысилось (качество изготовления деталей и оборки узла. Отпала необходимость в применении газорезки. Трудоемкость по всем операциям значительно снизилась...

/ Зимодро, С. Новаторы / С. Зимодро.- Брянск: Издательство: «Брянский рабочий», 1959.- С. 10-12./

ТЕРНИСТЫЕ ПУТИ

Громадный, поистине неоценимый вклад в технический прогресс своего предприятия вносят люди высшей квалификации—инженерно-технические работники. Вместе со всем коллективом они ведут настойчивую борьбу за внедрение в производство передовых методов труда, достижений отечественной и зарубежной науки и техники.

У инженеров А. И. Петрунина, И. С. Майорова, Б. И. Исаева, В. А. Тихого, В. Ф. Трояновского и многих других на лицевом счету десятки изобретений, технических усовершенствований и рационализаторских предложений.

Одним из значительных и довольно простых по своему замыслу является предложение Исаева, Тихого и Трояновского, внедренное в этом году. На котлованах энергопоезда применялась съемная металлическая обшивка. Это делалось с целью предохранения арматуры вагонов в пути. Когда энергопоезд сдавали в эксплуатацию, обшивку снимали. Использовать ее где-нибудь снова не было возможности. Она ржавела, приходила в негодность. Между тем на изготовление обшивки затрачивались большие средства.

Инженеры-рационализаторы предложили не применять металлическую обшивку и закрывать только некоторую часть вагона. Это позволило уменьшить вес энергопоезда, сократить расходы металла. Экономический эффект — почти 250 тыс. руб.

Большой интерес представляют технические усовершенствования и рационализаторские предложения талантливого специалиста — молодого инженера Трофимова Сергея Васильевича...

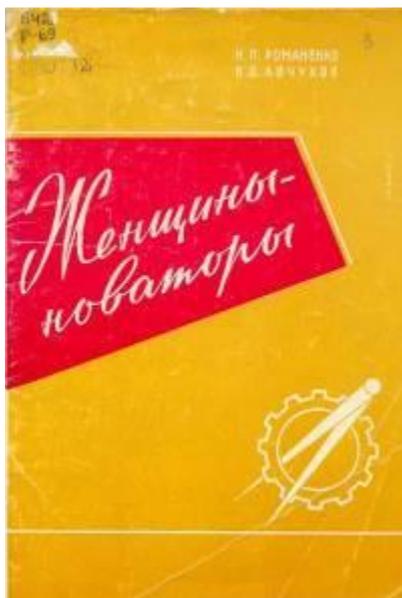
В 1954 году Трофимов вместе с Муллером В. А. предложил изменить схему аварийного освещения энергопоезда. Понадобилось три года, чтобы внедрить замысел в производство. Три года мариновалась хорошая, трезвая мысль, помогающая заводу сэкономить 289 тысяч рублей в один год!

А вот другое техническое усовершенствование Трофимова с немного меньшим — двухлетним стажем. Новатор разработал новую схему управления электродвигателями вагона-котла. Прежняя схема была очень сложной, в ней имелась излишняя дорогостоящая аппаратура. Причем в процессе эксплуатации энергопоезда она часто выходила из строя. Устройство новой схемы значительно проще, она безотказна в работе. Кроме того, экономическая выгода от внедрения ее — свыше 40 тысяч рублей...

По инициативе Сергея Васильевича в 1958 году изменена и значительно улучшена схема раскладки кабельных связей аварийного освещения энергопоезда. В старой схеме кабельные связи были кольцевыми. Рационализатор изменил схему питания, за счет чего удалось применить кабель с меньшим сечением — до 2,5 мм² вместо 25 мм². И тут большая экономическая выгода — 70 тысяч рублей. Даже такое краткое описание предложений Трофимова позволяет судить о большой значимости его рационализаторской работы...

/ Зимодро, С. Новаторы / С. Зимодро.- Брянск: Издательство: «Брянский рабочий», 1959.-С. 14-16.

ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС



...Высокой производительности труда можно достигнуть только на основе технического прогресса — всемерного развития науки и техники, широкого внедрения механизации и автоматизации в производство и повышения культурно-технического уровня трудящихся.

...Рабочие, инженеры и техники Брянского машиностроительного завода в 1960 и 1961 годах добились значительных успехов в деле внедрения новой техники, технологии и модернизации оборудования.

За 2 года внедрено в производство 1240 ценных приспособлений, 830 штампов, 2346 предметов специального инструмента. Ряд деталей переведен с ручной формовки на машинную. Непрерывно растет количество деталей, переведенных с механической обработки на точное литье. Внедрена групповая технология гибки ряда деталей энергопоезда на штампах. Автоматическая резка почти полностью переведена на использование природного газа. Переведено на групповой метод обработки 850 деталей, установлен ряд станков-автоматов и полуавтоматов, пять специализированных станков, на 41 станке приспособлены быстродействующие зажимы. Введено семь поточных линий обработки и сборки узлов. Кроме того, введено в эксплуатацию 370 единиц нового технологического оборудования.

Во всей этой работе по техническому совершенствованию производства видная роль принадлежит женщинам машиностроительного завода. Желание сделать больше на благо любимой Родины стало неотъемлемой чертой их труда. Внедрить в производство больше совершенных конструкций, разработать высокопроизводительную оснастку, новые приспособления, штампы, осуществить мероприятия по механизации и автоматизации производственных процессов — эти задачи ставят перед собой женщины — конструкторы и технологи завода.

Когдаходишь в просторные залы инженерного корпуса, в которых разместились конструкторские и технологические бюро завода, поражает количество работающих здесь женщин. На заводе свыше 300 женщин-конструкторов и технологов. Их творческий труд служит успешному решению задач технического совершенствования производства.

В специальном конструкторско-технологическом бюро завода трудится 57 женщин. С большим подъемом женщины-конструкторы участвовали в создании нового, более совершенного маневрового тепловоза «ТЭМ-2», который получил высокую оценку на испытаниях.

Здесь же разработан новый тип вагона-котла энергопоезда производительностью 12 тонн пара в час. Он пущен в серийное производство. С созданием этого котла энергопоезд, выпускаемый заводом, стал легче на 100 тонн,

его себестоимость снижена на 33 тысячи рублей. В этом немалая заслуга женщин-конструкторов.

Коллектив конструкторов успешно закончил работу по созданию нового образца маневрового тепловоза «ТГМ-10», который в отличие от ранее созданных локомотивов оборудован гидравлической передачей. Это новшество не только позволило создать более совершенную конструкцию, но и снижает расход остродефицитной меди 3500 килограммов на каждый тепловоз.

Среди коллектива конструкторов СКТБ всеобщим уважением пользуется Дия Андреевна Батулова. Человек волевой, настойчивый, Дия Андреевна никогда не останавливается на достигнутом. Ей свойственно постоянное стремление к поиску нового. Чтобы стать инженером высокой квалификации, она окончила аспирантуру при машиностроительном институте и сейчас успешно работает над диссертацией.

Самые сложные расчеты, связанные с проектированием новых машин: тепловозов, вагонов энергопоезда, проводятся под руководством тов. Батуровой в возглавляемом ею расчетно-экспериментальном секторе...

...Среди коллектива технологов завода трудятся 124 женщины. В их активе — тысячи новых технологических процессов, остроумных приспособлений, штампов и другой оснастки.

Заводские технологи стремятся сделать достоянием тружеников завода прогрессивные методы труда, применяющиеся на других предприятиях Союза.

Когда стало известно о больших преимуществах так называемого метода групповой обработки деталей, несколько технологов было откомандировано на передовой завод в Ленинград, где такая обработка деталей применялась в широких размерах. В числе поехавших на завод была Изольда Игоревна Струкова.

Вернувшись оттуда, Струкова всю свою энергию направила на то, чтобы тепловозное бюро отдела главного технолога, в котором она работает, новому методу обработки деталей уделило самое серьезное внимание. Струкова стала энтузиастом метода групповой обработки деталей. Сама разрабатывала технологию, не считаясь со временем, стояла у станков, давала указания, показывала, учила станочников, сменных мастеров новому методу.

Напористость технолога, его горячее участие в деле дали результаты. Одна за другой детали тепловоза ТЭМ-1 — сначала простые, а затем все более и более сложные — начали обрабатываться новым прогрессивным способом. Вот цифры: в 1960 году по новому методу обрабатывалось 400 наименований деталей, в 1961 году будет обрабатываться 1000 наименований. Только в 1960 году новый метод принес 20 тысяч рублей экономии.



**Д. А. Батулова, начальник
расчетно-экспериментального
сектора СКТБ**

Напряженно работают технологи - инструментальщики. Ведь на них в основном возложена разработка передовой технологии изготовления различных приспособлений и штампов. Чем точнее будет изготовлен штамп или другая оснастка, тем качественнее и дешевле будет продукция производственных цехов.

Много лет плодотворно разрабатывают технологию изготовления оснастки *Антонина Васильевна Панова и Зоя Леонидовна Андриевская*. Немало государственных средств сэкономлено благодаря умело разработанной ими технологии изготовления штампов.

Большим делом в инструментальном хозяйстве явилась унификация инструментального производства. Унификация узлов и деталей — одно из важнейших мероприятий в деле технического прогресса.

За это новшество в инструментальном производстве завода взялись недавно, но сделано уже многое. Возложили унификацию на молодого технолога инструментального цеха комсомолку Зою Зыбину. И не ошиблись. Девушка с энтузиазмом принялась за работу. Вот результаты ее работы. До унификации в инструментальном производстве применялось 39 типоразмеров колонок. После унификации количество их сократилось до 8 типоразмеров. Соответственно уменьшилось количество типоразмеров втулок с 22 до 9, крепежных деталей — со 130 до 39, штамповых плит — со 120 до 48 типоразмеров. А какую это дает экономию, сколько новых приспособлений даст цех за счет проделанной работы по унификации!

/ Романенко, Н.П. Женщины-новаторы: [Брянский машиностроительный завод] / Н. П. Романенко, В. Д. Авчухов. - Брянск : Брянский рабочий, 1962. – С. 9-15./

ЖЕНЩИНЫ-РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

1960 год, второй год семилетки, для рационализаторов и изобретателей Брянского машиностроительного завода был весьма плодотворным.

Внедрено 1233 рационализаторских предложений, направленных на снижение трудоемкости, повышение качества и увеличение количества выпускаемой продукции. Эти предложения принесли заводу экономию, которая составила 10.245.000 рублей (в старых деньгах). План по рационализации, заданный совнархозом по получению экономии, был перевыполнен.

Заводские рационализаторы сэкономили государству 853 тонны черного, 24,3 тонны цветного металла, 56,5 куб. метров пиломатериала, 738.891 киловатт-час электроэнергии, 553 кубических метра изоляционного материала мипоры, 48.721 кубический метр кислорода и много других материалов.

Результатом внедрения рационализаторских предложений явилось снижение трудоемкости энергопоезда на 851 нормо-час, тепловоза — на 430, рудного трансформера — на 36, вагонов разных серий — на 304 и чугуновоза на 27 нормо-часов. Общее снижение трудозатрат по заводу составило 184.014 нормо-часов.

В рационализаторской работе в 1960 г. приняло участие 1588 рабочих, инженерно-технических работников и служащих.

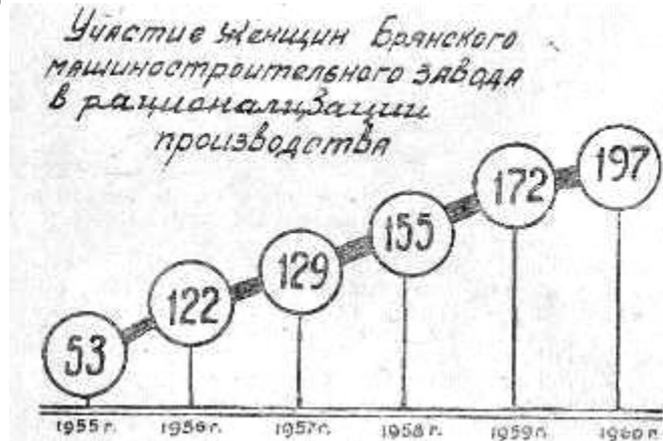
197 женщин-новаторов производства являются активными рационализаторами. От них поступило 407 ценных предложений, направленных на механизацию производства, усовершенствование технологических процессов, улучшение организации производства.

Только от внедрения 143 предложений, поданных женщинами, получен экономический эффект около 40 тысяч рублей.

Могучее социалистическое соревнование, направленное на успешное выполнение задач семилетнего плана, повседневно рождает новых новаторов производства, умножает славные дела рационализаторов и изобретателей Брянского машиностроительного завода.

Женщины рационализаторы завода на протяжении прошедших лет шли в первых рядах борцов за успешное решение задач технического прогресса на заводе.

Ежегодно увеличивается количество женщин-рационализаторов на заводе. Это видно из диаграммы:



С каждым годом растет на заводе количество рационализаторов, увеличивается число предложений, поданных ими.

Если в 1960 году в рационализации на заводе участвовало 1588 рабочих, ИТР и служащих, то в 1961 году их было уже 1693 человека, в том числе 250 женщин. По сравнению с 1960 годом в 1961 году количество поданных предложений увеличилось на 846, принятых — на 537, внедренных — на 193 предложения.

В одном из цехов завода — цехе мипоры — изготавливают белоснежный изоляционный материал — мипору — застывшую пену особого состава.

Положительное качество мипоры — легкость — вызывало большие затруднения при погрузке готовой продукции снаружи цеха в железнодорожные вагоны. Даже слабый порыв ветра вырывал из рук работниц завернутые в целлофан пакеты мипоры. Приходилось брать в руки не более одного-двух маленьких пакетов. Погрузка затягивалась.

Заведующая планово-распределительным бюро цеха мипоры Мария Ильинична Гайдукова не раз задумывалась над тем, как облегчить труд работниц при погрузке мипоры и тем самым сократить простой железнодорожных вагонов.

И вот Мария Ильинична у начальника цеха.
— Я долго думала над тем, как помочь нашим работницам на погрузке, и решила, что готовую продукцию надо грузить не с южной, а с северной стороны, где

проходит железнодорожный путь, и не вручную, а при помощи ленточного транспортера.



Мария Ильинична достает из папки листок с эскизным наброском будущего транспортера. Начальник цеха внимательно изучил набросок. Бросил взгляд на Гайдукову, затем снова на эскиз и воскликнул:
— Одобряю, молодец, Мария Ильинична.

Будем делать ваш транспортер!

Бригада рационализаторов цеха в составе Гайдуковой, механика цеха Рожкова, слесарей Прудникова, Сычева, токаря Васикова, мастера Тянина и бригадира слесарей Сокольницкого взялась собственными силами, без помощи конструкторов, разработать конструкцию транспортера. Не беда, что на заводе не оказалось необходимой транспортерной ленты. Умельцы решили заменить ее цепным транспортером. Все делали своими руками. И вот изготовление транспортера закончено. Сколько было радости для всех, особенно для работниц по погрузке, для Гайдуковой, по замыслу которой он построен. С пуском транспортера погрузка мипорой одного железнодорожного вагона вместо двух часов занимает теперь 30— 50 минут. Причем вместо ранее занятых на погрузке 8 человек теперь работают только четыре. До 30 кубометров мипоры в час позволяет теперь грузить это замечательное приспособление...



**Т.В. Выросткова,
контрольный мастер цеха мипоры**

Тут же, в цехе мипоры, трудится другой замечательный рационализатор Татьяна Васильевна Выросткова — контрольный мастер цеха. Человек большой энергии, она постоянно ищет пути увеличения производительности труда, вечно экспериментирует, предлагает новое. Только одно предложение Выростковой в пять раз сократило трудоемкость изготовления детали из мипоры для изотермического вагона.

На упаковку мипоры идет целлофан и различные пленки. Однажды поступила большая партия нового вида пленки. Все попытки склеивать ее обычно применяемыми для этого веществами — клеем 88, ацетоном, лаком ПХВ-52 — оказались тщетными. Но не выбрасывать же остродефицитную пленку!

— Все равно найдем способ склеивания этой злосчастной пленки, — уверенно заявили Т. В. Выросткова и контролер ОТК Е. С. Рожкова. И нашли. Пленка отлично склеивалась с помощью... горячего утюга.

Активным рационализатором слывет на заводе конструктор кузнечно-прессового цеха Зоя Константиновна Онищенко. Ее предложения способствовали значительному совершенствованию технологии поковок, дали большую экономию трудовых и денежных затрат...

Активным рационализатором зарекомендовала себя инженер отдела главного энергетика завода Аида Константиновна Фроликова.

Ее рационализаторское предложение об использовании отработанного пара от кузнечно-прессового цеха для отопления звеньевых отдела рессорно-метизного цеха дает заводу 4 тысячи рублей годовой экономии...

В тепловозном цехе завода руководство рационализаторской работой поручено молодому инженеру Надежде Владимировне Мусатовой. В цех она пришла, когда только что начинался серийный выпуск маневровых тепловозов. Как и в любом новом производстве, технологические вопросы нуждались в большой доработке, и для цеховых рационализаторов возникло широкое поле деятельности. Нужно было только организовать их работу, направить поиски рационализаторов на решение первостепенных задач...

Только в 1960 году рационализаторы тепловозного цеха дали государству экономии в сумме 1.386.946 рублей, значительно превысив задание. Число рационализаторов в цехе за год увеличилось втрое. Здесь немалая заслуга комсомолки Мусатовой...

В ряде других цехов завода руководители рационализаторской работы — также женщины.

В теплосиловом цехе почетные обязанности ответственного уполномоченного по БРИЗу в течение шести лет исполняла инженер-теплотехник Тамара Ивановна Андреева. — Успехи наших рационализаторов налицо, — заявляет Тамара Ивановна. План 1960 года по рационализации выполнен цехом на 162,5 процента. Дали экономии заводу за год 22597 рублей.

Десятки ценных рационализаторских предложений поданы рядовыми труженицами завода. Только одно чувство руководило ими — сделать все возможное для того, чтобы продукция стоила дешевле, чтобы облегчить труд своих товарищей по работе.

Бригада раскройщиц цеха мипоры в составе Обыденниковой, Антоновой, Шишкиной, Новиковой и Сорокиной предложили как будто бы не очень мудреную вещь: изменить шаблон для раскроя деталей из мипоры. Когда предложение работниц приняли в БРИЗе и подсчитали экономический эффект, он оказался немалым—1600 рублей.

Другая группа работниц предложила изменить раскрой блоков мипоры для изотермического вагона. Новшество принесло заводу 10 тысяч рублей экономии.

Наладчица чугунолитейного цеха *Антонина Кузьминична Фетисова* — неутомимый рационализатор. Вдумчиво подходит к исполнению своего долга. На ее счету не одно ценное предложение. Соревнуясь за звание ударника коммунистического труда, она многократно пересмотрела резервы производства,

предложила перевести ручную формовку стержня для траков гусеницы на машинную. Завод получил экономию 11.000 рублей в год.

Старшая кладовщица инструментально-штампового цеха *Анна Алексеевна Ведерникова* предложила восстанавливать перешлифовкой сработанные поверхности металлорежущего инструмента. С реализацией этого предложения сотни зенкеров, разверток после небольших сравнительно затрат начали свою вторую жизнь.

Мы рассказали лишь о некоторых делах заводских рационализаторов-женщин. Их скромный труд, творческие поиски способствуют техническому прогрессу производства.

/ Романенко, Н.П. Женщины-новаторы: [Брянский машиностроительный завод] / Н. П. Романенко, В. Д. Авчухов. - Брянск : Брянский рабочий, 1962. – С. 28-38./

РАЗВИТИЕ ТОЧНОГО ЛИТЬЯ НА БРЯНСКОМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ



Решающая роль в оснащении промышленности, транспорта, сельского хозяйства новой техникой принадлежит машиностроению. Неустанное развитие технического прогресса во многом зависит от технического уровня самого машиностроения, в частности, его основной заготовительной базы — литейного производства...

Для повышения производительности труда и снижения себестоимости деталей машин, приборов, станков, а также для сокращения потерь металла и разгрузки станочного механо-обрабатывающего парка необходимо повысить точность и чистоту поверхности заготовок, максимально уменьшить припуски на механическую обработку, а в отдельных случаях совсем отменить их. Для разрешения этой задачи с успехом может быть использован такой метод получения заготовок повышенной точности, как точное литье по выплавляемым моделям.

Многочисленные преимущества прогрессивной технологии точного литья по выплавляемым моделям подтверждает опыт Брянского машиностроительного завода.

Сущность этого метода заключается в следующем. Модель детали изготавливается путем запрессовки или свободной заливки в прессформу легкоплавкого модельного состава (из стеарина и парафина). Изготовленная легкоплавкая модель припаивается к литниковой системе и покрывается специальной силикатной обмазкой, которая при высыхании образует крепкий огнеупорный покров. После сушки из облицованной модели выплавляется

модельный состав; 'получившуюся огнеупорную оболочку заформовывают в опоку, устанавливают в прокалочную печь, где по определенному режиму производится прокалка форм. При прокаливании силикатное покрытие модели превращается в прочную керамическую оболочку, а место, занятое ранее моделью, образует полость литейной формы, представляющую негатив выплавленной модели. После заливки расплавленного металла в нагретую до 700—900° С форму получается отливка с чистой и гладкой, поверхностью, точно отображающая все контуры и размеры выплавленной модели.

Отливки выбиваются из форм, очищаются, отделяются от литниковой системы, проходят термообработку, гидropескочистку и передаются на контроль...

/ Гудков, И. Развитие точного литья на Брянском машиностроительном заводе: [обмен производственным опытом] / И. Гудков. – Брянск, 1961. - С.2-3./

Совершенствование технологических процессов на Брянском машиностроительном заводе

Совершенствование технологических процессов, механизация и автоматизация производственных процессов значительно повысили уровень технической оснащенности предприятия, улучшили качество и надежность выпускаемой продукции.

С 1963 по 1967 г. внедрено в производство 7793 компоновки универсально-сборных приспособлений (УСП) с экономическим эффектом 542,8 тыс.руб.

С 1964 по 1967 г. внедрение прогрессивного инструмента из синтетических алмазов дало экономию 178,4 тыс. руб.

За период с 1965 по 1967 г. снижение трудоемкости и повышение производительности способствовали увеличению выпуска валовой продукции на одного работающего на 15,1%.

Поточная линия окраски и сушки пружин

Поточная линия предназначена для окраски и последующей естественной сушки и складирования на погружочно-разгрузочной конвейерной линии. Она состоит из следующих элементов: 1 - с приемной 2 и откидной 3 станинами и конвейера для окраски 4. Проводная станция состоит из электродвигателя типа А081-В, доработанного типа РМ-300 и специального индукционного переключателя. Конвейер управляется с двух электродвигателей концевых станций, расположенных на вертикальных опорах и регулирует пружины.

Имеется линия "Пресс" предназначена для окраски пружин, предназначенных для изготовления пружинного устройства 5. При запуске конвейера конвейерный механизм в движение в себя погружается в ванну 4, выходящую из ванны. При выходе пружины из ванны конвейерный механизм с нее и по конвейеру 3 отводится в ванну.

После погружения конвейера в ванну ванна из ванны отжимается и освобождается от пружин.

Углы сбрасывателя устанавливаются по всей длине конвейера, что позволяет равномерно сбрасывать их дно.

Технические данные

Скорость конвейера, м/мин	1
Вяз конвейера, кг	13000
Инструменты:	
ТА	А081-В
ИВ	2,5
Число оборотов вала в минуту	450

Экономический эффект от внедрения конвейерной линии составляет свыше 5 тыс.руб. в год.

Чертеж № 112-804/с

/ Совершенствование технологических процессов на Брянском машиностроительном заводе: [альбом]. - М., 1969. - С.1-2./

ОБЩЕСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА БРЯНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА



...Народный университет как форма пропаганды научно-технических знаний и повышения деловой квалификации инженерно-технических работников и рабочих появился не случайно. Его рождение было вызвано требованием времени, новыми задачами, которые должен был решать заводской коллектив. Брянские машиностроители должны были добиться дальнейшего совершенствования освоенных ранее изделий — тепловозов и вагонов, а также дать стране новые виды очень сложной продукции, такие, как судовые дизели. Это обязывало партийную и общественные организации, хозяйственное руководство завода проявить особую заботу о повышении уровня научно-технических знаний и квалификации работников.

Встала необходимость искать новые формы и методы повышения технических знаний коллектива и прежде всего инженерно-технических работников. Одной из таких новых форм и стал общественный университет технического прогресса.

Было решено, что задача, университета технического прогресса должна состоять в том, чтобы расширять технические знания инженерно-технических работников (особенно конструкторов) и передовых рабочих из числа рационализаторов и новаторов производства и активизировать их деятельность по техническому перевооружению предприятия, повышению производительности труда и улучшению технико-экономических показателей.

Учитывая, что заводу в ближайшие годы предстояло освоить производство ряда новых изделий, в университете для первого набора было решено создать следующие факультеты:

конструкторский — для инженерно-технических работников, работающих в конструкторских бюро;

технологический — для инженерно-технических работников, связанных с разработкой технологических процессов, изготовлением инструмента и приспособлений, мастеров производственных цехов и отделов, работников технологических служб.

В первый год свыше 300 инженерно-технических работников, рабочих и служащих изъявили желание учиться в университете...

На каждом факультете занятия идут по утвержденным советом университета программам, которые, однако, не остаются неизменными, а в ходе учебного года дополняются и корректируются. Так, например, в течение первого года работы университета лекции читались общего характера, такие, как «Расчет деталей на динамическую нагрузку», «Пластмассы в машиностроении» и т. д. Слушатели разных специальностей посещали один и тот же факультет. Так, конструкторы всех специальностей: вагоностроения, тепловозостроения занимались на конструкторском факультете. Совершенно естественно, что такой пестрый по составу слушателей факультет не мог удовлетворить запросы каждого специалиста.

Учитывая это, мы пересмотрели учебные планы и программы, а также изменили порядок комплектования и на факультетах стали создавать группы по специальностям (дизелестроения, вагоностроения, механизации и автоматизации производства, металлургического производства и т.д.). Каждая группа стала заниматься изучением достижений науки и техники по своей специальности.

Программа занятий по факультетам составлена с таким расчетом, чтобы дать возможность каждому слушателю получить определенный систематизированный объем знаний. А это требует от каждого регулярно посещать занятия.

Почти четырехлетний опыт работы университета показывает, что слушатели проявляют живой интерес к этой форме технической учебы. На наш взгляд, это объясняется прежде всего тем, что к работе в университете привлечены наиболее квалифицированные преподаватели института транспортного машиностроения, руководящие инженерно-технические работники, а также тем, что учебная программа каждого факультета рассчитана не только на ознакомление слушателей с важнейшими достижениями и направлениями развития науки и техники, но и на оказание им практической помощи в работе по специальности.

Преподавательскую работу в нашем народном университете ведут доктора технических наук, профессор Никольский Л.П., профессор Шевченко Н.А., доценты кандидаты технических наук Памфилов А.В., Голуб А.М., Кантор М.М. (ныне профессор), Чечетов П.М., Валеха А.С., Медведев Д.Д., Ольшевский Е.А., Шевченко Г.Д., Лесков Г.И., Беньковский М.А., Фомичев Ф.К., Виссонов С.В., Жмакин К.В., Туркин П.С., Обухов В.П., Басов К.Н., Друян М.А., Майданов, старшие преподаватели института Шилько В.И., Белов В.А., Никитин А.И., Шарапов А. С., Серпик Н.М., Муцкий В.Т., руководящие работники завода: зам. главного технолога Гумбин А.М., начальник планово-экономического отдела Долгов. И. И., начальник отдела труда и зарплаты Шахов А. В., главный бухгалтер Соколов И. Г., инженеры Богомоллов И.И., Сидоренков Н.Ф., Мелихов М.А., Борисенков А.М., Борисенков Н.М. и другие. Обладая солидными знаниями и большим опытом, эти люди сумели заинтересовать слушателей.

Интерес к занятиям вызывался и тем, что знания, получаемые слушателями по математике, физике, техническому черчению, конструированию, организации производства, техническому нормированию и другим учебным дисциплинам расширяли их технический кругозор, помогали им в практической деятельности при конструировании деталей, узлов и новых машин, производстве расчетов, разработке технической документации, составлении новых, более экономичных технологических процессов.

Университет дал сотням инженеров более глубокие знания по дизелям, тепловозам, вагонам, металлургии и технологии машиностроения, механизации производства. Слушатели университета инженеры конструкторы Макарова Л. П., Николаев. Н. И., Водорез Н. В., Косовский Ш. З., Карабан Г. А., Батунова Д. А. и другие стали творцами новой техники, активными рационализаторами. Под руководством Л. П. Макаровой, работающей в отделе главного конструктора, был разработан проект пятивагонной рефрижераторной секции, предназначенной для перевозки скоропортящихся грузов. На заседании технического совета завода доктор технических наук профессор Никольский Е.Н. подчеркнул, что при

разработке проекта рефрижераторной секции инженеры БМЗ во главе с Л.П. Макаровой использовали новейшие достижения науки и техники в создании холодильных установок. Знания, полученные в университете, нашли применение непосредственно на производстве.

В университете учатся не только инженеры, но и рабочие, желающие овладеть инженерными знаниями, такие, как наладчик тепловозного цеха В.Г. Левый, слесарь-разметчик А.М. Логвинов, фрезеровщик дизельно-механического цеха В.П. Ромашев и многие другие. Фрезеровщик В.П. Ромашев сконструировал и сам изготовил специальную фрезу для обработки ответственных деталей дизелей. А ведь конструированием фрез, тем более специальных, занимаются обычно опытные инженеры. Если раньше Алексея Михайловича Логвинова - слесаря фасонносталелитейного цеха знали только как неумолимого рационализатора, то теперь к слову рационализатор прибавилось еще и слово изобретатель. Он создал оригинальную конструкцию бункера для хранения и выдачи свежих формовочных смесей. Новатор не останавливается на достигнутом. Он ищет новые пути повышения производительности труда. Заслуживают внимания, например, такие его работы, как реконструкция корпуса подшипника верхнего барабана элеватора и смесеприготовительных бегунов. При работе в условиях большой запыленности в корпусах подшипников любой конструкции, существующей на заводах, сравнительно быстро наступает износ мест, имеющих зазоры, на которые и влияет пыль. Пыль добирается до шарикоподшипника, и последний выходит из строя. Введенная по предложению Логвинова в элемент корпуса подшипника асбестографитная сальниковая набивка позволяет работать шарикоподшипнику долгое время. Теперь долговечность этих узлов увеличилась.

На вопрос, помогла ли в вашей творческой работе учеба в университете технического прогресса, тов. Логвинов ответил утвердительно.

Университет технического прогресса способствовал значительному расширению рядов рационализаторов и изобретателей.

Он явился также средством связи науки с производством, института - с заводом, формой помощи инженерам-конструкторам, технологам, рабочим со стороны ученых.

/ Авчухов, В.Д. Университет, завод, прогресс : [Брянский машиностроительный завод] / В. Д. Авчухов, В. П. Лапин. - Брянск; [Тула: Приок. кн. изд.], 1964. - С. 4-10./



Еще в 1970 году завод и вуз заключили договор о научно-техническом сотрудничестве, по которому обязались совместными усилиями рабочих, инженерно-технических и научных работников значительно повысить технико-экономические показатели судовых дизелей, рефрижераторных секций, маневровых тепловозов, добиваться конструктивного совершенствования этих изделий, улучшить их качество, а также

техническое обслуживание машин. Был разработан конкретный план совместной деятельности.

В девятой пятилетке институтом для завода выполнено 77 хоздоговорных научно-исследовательских работ на сумму 694 тысячи рублей. Кроме того, 56 тем выполнено безвозмездно. Экономическая эффективность от внедрения в производство разработок ученых составила 3 рубля на каждый рубль затрат. Например, исследования тепловой и механической напряженности различных конструкций крышек, цилиндров и поршней судовых дизелей на моделях, проведенные под руководством доцента В.В. Крюкова, дали эффект в 50 тысяч рублей.

Под руководством доцента И.Г. Гоголева проведена большая работа по созданию и исследованию турбинной ступени компрессора для отечественного дизеля повышенной форсировки. В результате значительно повышена экономичность двигателей. Только по дизелям «7 ДКРН» экономический эффект от этого превысил 100 тысяч рублей.

Тесные связи сложились у конструкторов вагоностроения и сотрудников кафедр института по вагоностроению и деталям машин, которыми руководят профессора Е.Н. Никольский и Л.Н. Никольский. Коллективы этих кафедр выполнили много научно-исследовательских работ, направленных на повышение надежности машин. Эффект от них исчисляется сотнями тысяч рублей.

Можно привести очень много примеров творческого содружества в работе, направленной на развитие научно-технического прогресса. Оно помогло коллективу завода успешно решить ряд вопросов, связанных с подготовкой изделий к аттестации на государственный Знак качества, повысить их надежность, усовершенствовать технологические процессы, механизировать целый ряд трудоемких операций.

Значительную помощь получает и институт от завода. Идет процесс взаимного обогащения. Так, например, в целях обеспечения более тесной связи учебного процесса с производством в качестве руководителей курсовым дипломным проектированием студентов в институт ежегодно приглашаются высококвалифицированные инженеры завода. Руководители и ведущие специалисты БМЗ работают в составе государственных экзаменационных комиссий, участвуют в научно-технических вузовских конференциях. Предприятие оказывает ощутимую помощь в укреплении материально-технической базы института.

Содружество двух коллективов осуществляется и по другим не менее важным направлениям. Это выступление научных работников БИТМа с лекциями в заводском университете технического прогресса, в цехах и отделах, встречи студентов с ветеранами труда и передовиками производства, совместное проведение спортивных мероприятий, вечеров отдыха и т. д.

Большую работу в плане научно-технического сотрудничества намечено провести в десятой пятилетке. Коллективом завода с помощью преподавателей института продолжают работы по созданию автоматизированной системы управления технологическими процессами (АСУ-ТП). Сейчас они ведутся по таким основным направлениям, как внедрение машин плазменной резки металла (с программным управлением, типа «Кристалл»), станков с числовым программным управлением, разработка управляющих программ автоматизированным способом...

Хотя опыт внедрения АСУ-ТП на БМЗ еще не велик, тем не менее он уже подтвердил высокую экономическую эффективность этой системы, ее особую роль в организации производства вообще.

Внедрение автоматизированной системы разработки управляющих программ и оборудования с числовым программным управлением в дизельном и вагонном производстве позволило улучшить качество изготовления деталей. Кромка реза на машине «Кристалл» соответствует третьему классу чистоты. Появилась, таким образом, возможность отказаться от механической обработки, от дорогостоящих копиров (стоимость каждого - 100 - 150 рублей), почти в пять раз уменьшить трудоемкость изготавливаемых деталей, на 4 - 5 процентов сократить внутрисменные потери рабочего времени и получить значительную экономию металла за счет внедрения рациональных карт раскроя.

За последние три года в информационно - вычислительном центре завода разработано автоматизированным способом и выдано в производство около 300 управляющих программ на карты раскроя и более 100 управляющих программ — для токарно-фрезерных станков с числовым программным управлением (ЧПУ). Это позволило на участке станков с ЧПУ внедрить обработку 140 наименований деталей, а две трети листового проката по дизельному производству и одну треть — по вагонному перевести на резку с помощью машин «Кристалл». Годовой экономический эффект от внедрения этих разработок в дизельном производстве составил 140 тысяч рублей, в вагонном — около 40 тысяч рублей.

Широкое и эффективное применение станков с ЧПУ немислимо без автоматизации программирования и применения ЭВМ, поскольку оно во многом зависит от длительности, стоимости и качества подготовки управляющих программ. Вот почему при информационно-вычислительном центре отдела АСУ БМЗ создана группа программирования, руководит которой старший инженер-программист Н. Н. Лысиков.

Специалисты АСУ успешно справились с обязательствами в честь XXV съезда КПСС. За год разработано и внедрено около 200 управляющих программ для машин плазменной резки металла. Это помогло снизить трудоемкость производства судовых дизелей и рефрижераторных секций примерно на 5 тысяч нормо-часов.

Другим направлением автоматизации на базе систем программного управления стало создание многооперационных станков с автоматической сменой инструмента, на которых ведется обработка различных поверхностей, отверстий и других элементов с одного установа.

Многое делается коллективами завода и института для того, чтобы в десятой пятилетке на БМЗ была создана комплексная автоматизированная система управления, в которой оперативное производственное планирование будет увязано с технико-экономическим планированием, материально-техническим снабжением и бухгалтерским учетом, а также с автоматизированной системой управления технологическими процессами.

Недавно обсужден план творческого содружества наших коллективов в 10-й пятилетке. Партийные комитеты БИТМа и БМЗ составили договор о творческом

содружестве. Нет сомнения в том, что его выполнение будет способствовать дальнейшему развитию связи науки с производством.

П. Засов, А. Пшец.

/ Брянский рабочий.- 1976. - 27 февраля (№ 49).- С.2./

СОЮЗ ЗАВОДА И ВУЗА

В.Т. Буглаев

В Бежицком районе г. Брянска недалеко друг от друга расположены ОАО "Брянский машиностроительный завод" (прежние названия: Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод, "Красный Профинтерн", Брянский паровозостроительный, а затем машиностроительный завод) и Брянский государственный технический университет. Близкое соседство и сходный технический профиль завода и вуза содействовали становлению и развитию тесных научно-производственных связей со дня основания в 1929 году Ордженикидзеградского (Бежицкого) машиностроительного института, впоследствии Брянского института транспортного машиностроения (БИТМ), ныне Брянского государственного технического университета.

Вуз готовил инженерные кадры для завода, содействовал повышению квалификации заводских специалистов и улучшению их теоретической подготовки, выполнял по заказам завода научные исследования, завод же предоставлял места для студенческих практик, рекомендовал темы курсовых и дипломных проектов и способствовал приобретению практических навыков преподавателями и студентами вуза. Содружество развивалось не только в научно-технической сфере. Когда в сентябре 1930 г. на заводе создалась угроза невыполнения плана второго года пятилетки из-за нехватки рабочей силы, на общем собрании студентов и преподавателей вуза было принято решение считать себя мобилизованными до конца года на ликвидацию прорыва. Завод план выполнил. Первые дипломные проекты, выполненные в 1933/34 учебном году, были результатами обобщения опыта работы завода.

Одной из первых кафедр вуза, организовавшей научно-исследовательскую работу для завода была, кафедра "Станки, инструменты и механическая обработка металлов". В 1935 г. под руководством заведующего этой кафедрой М.Э. Иткина была выполнена научно-исследовательская работа на тему "Внедрение победита в цехах завода". На основании данной работы в Киевском индустриальном институте М.Э. Иткину была присвоена ученая степень кандидата технических наук без защиты диссертации.

В те годы впервые в СССР на Брянском заводе был внедрен поточный метод производства большегрузных вагонов и цистерн. В этой связи на кафедре "Металловедение и технология металлов" под руководством Г.И. Погодина-Алексеева в 1936/37 учебном году были выполнены научные исследования по механическим свойствам вагонных осей из углеродистых сталей. По результатам данных исследований Г.И. Погодин-Алексеев защитил кандидатскую диссертацию "Выбор металлов и сплавов для важнейших деталей

вагонов". В 1939 году преподавателем этой же кафедры И. И. Подберезским в Московском институте стали была защищена кандидатская диссертация на тему "Проблемы отливок сталей для вагоностроения с регламентированным размером зерна".

В 1938/39 учебном году кафедрой "Теория вагоностроения" под руководством М.А. Короткевича была проделана большая работа по исследованию технологических процессов сборки вагонов с участием аспирантов А.М. Тимашева, П.Н. Афанасьева, Л.Н. Никольского и других.

В 1936 г. началась подготовка инженеров сварочной специальности. Организация соответствующей кафедры и учебного процесса была поручена Г.Д. Шевченко, а в 1938-1941 годах завод уже был одним из ведущих предприятий страны в области применения электросварки.

Творческое содружество вуза и завода с началом Великой Отечественной войны прервалось на несколько лет. Вуз был эвакуирован в Нижний Тагил, а завод - в Красноярск.

В начале 1944 г. началась работа по реэвакуации вуза. Индустриальная Бежица поднималась из руин. Задымили заводские трубы. Заводу было поручено организовать выпуск вагонов-ледников, паровозов, паровых турбин, энергопоездов, цистерн. Вот здесь и возродились былые дружественные связи. Огромный опыт М.Т. Мержанова и Е.Д. Гриневского оказался полезным для освоения производства вагонов-ледников. Исследования, связанные с производством паровых турбин, возглавил лауреат Государственной премии, профессор И.И. Кириллов.

Серьезным было задание по проектированию и организации серийного производства энергопоездов - тепловых (паровых) электростанций на колесах. Прибывает такой поезд в самую отдаленную точку Севера и через некоторое время дает живительный электрический ток алмазным и золотым приискам, леспромхозам, населенным пунктам. Одни только названия вагонов говорили о сложности конструкций энергопоездов: вагон-турбинный, вагон-паровой котел, вагон-градирня... Возглавлял все работы по созданию энергопоездов главный конструктор завода П.И. Аронов.

В шестидесятые годы завод перешел на выпуск рефрижераторных секций. Постоянными консультантами вагоностроителей завода были профессора Л.Н. Никольский и Б.Н. Никольский.

В 1946 г. заводу было поручено освоить выпуск паровозов серии "Л" ("Победа") мощностью 2200 л.с. Кафедра "Паровозостроение" вуза, возглавляемая профессором В. А. Ульяницким, оказала большую помощь заводу в организации производства паровозов серии "Л", которые по своим технико-экономическим показателям в то время были лучшими не только в нашей стране, но и за рубежом. В 1958 году кафедра "Паровозостроение" была переименована в кафедру "Локомотивостроение". Новая кафедра, возглавляемая профессором А. А. Камаевым, приняла участие в конструировании первого маневрового тепловоза ТЭМ1, производство которых началось на Брянском заводе. А. А. Камаевым впервые в мировой практике был разработан метод физического моделирования на железнодорожном транспорте. Кафедра явилась также одним из инициаторов создания на Брянском машиностроительном заводе отдела по системе

автоматизированного проектирования железнодорожного подвижного состава.

В 1948 году состоялся первый послевоенный выпуск инженеров-сварщиков. В совместных научных исследованиях большую настойчивость и активность проявили работники бюро сварки завода З.Л. Климовицкий, В.В. Быстров, Л.И. Благодатский. В начале 50-х годов под руководством Г.В. Недзвецкого исследован рациональный способ контактной стыковой сварки труб пароперегревателя паровозов. Аспирант кафедры, а впоследствии профессор, заведующий отделом электроннолучевой сварки Института электросварки имени академика Е.О. Патона, Г.И. Лесков обследовал состояние канализации тока в цехе цистерностроения и дал рекомендации по устранению имеющихся недостатков в эксплуатации сварочных сетей. Старший преподаватель кафедры сварки И.Б. Футер разработал конструкцию пистолета для автоматической приварки под флюсом шпилек большого диаметра к каркасу изотермического вагона взамен ручной дуговой сварки.

Успешное освоение производства судовых дизелей, безусловно, стало возможным благодаря научно-техническому сотрудничеству завода и вуза. Совместно были проведены научно-исследовательские работы по совершенствованию технологии производства отливок, повышению качества и снижению брака отливки "щека коленвала". Совместные исследования послужили основой для развития теории образования ситовой пористости в отливках...

Организованная в 1973 году кафедра ДВС совместно с заводом проводила научно-исследовательские работы по освоению выпуска судовых дизелей и созданию дизеля отечественной конструкции ДБ 10. Впоследствии в связи с организацией производства на заводе тепловозных двигателей кафедра ДВС принимала активное участие совместно со специалистами завода в решении ряда технических задач.

Важным шагом по пути развития литейного производства на заводе следует считать внедрение электрошлакового переплава для изготовления литых кривошипов судового дизеля. Большая заслуга в этом принадлежит выпускнику БИТМа, начальнику лаборатории электрошлакового переплава С.С. Анциферову. В повышении качества малых отливок принимали активное участие и ученые литейной кафедры.

Примеров плодотворного сотрудничества вуза и завода можно привести много. Следует в этой связи отметить разработку и внедрение на заводе под руководством профессора Б.Г. Кеглина, творчески продолжившего исследования своего учителя профессора Л.Н. Никольского, поглощающего аппарата ПМК-110-А для 5-вагонных рефрижераторных секций. Конструкция аппарата позволила снизить повреждаемость оборудования секции и перевозимых грузов при соударении вагонов на горках. Работы по совершенствованию поглощающего аппарата продолжаются и в настоящее время.

На протяжении ряда последних лет между вузом и заводом успешно развилась и совершенствовалась такая форма научных исследований, как договора о творческом сотрудничестве. Такие договора носили комплексный характер и предусматривали решение вопросов, связанных с улучшением подготовки

специалистов, укреплением связи рабочих и студентов, профсоюзных организаций, оказанием помощи заводу в ускорении темпов научно-технического прогресса. Самой большой частью таких договоров являлся план научно-исследовательских работ, в соответствии с которым, например, в восьмидесятые годы выполнялось 6 хоздоговорных тем и 57 тем по сотрудничеству. Заключение таких договоров и анализ их выполнения производились на совместных заседаниях научно-технических советов. По результатам анализа вырабатывались мероприятия по успешному осуществлению совместных исследований. Большой вклад в становление связей творческого научно-технического сотрудничества внесли профессор Э.В. Рыжов, А.В. Памфилов, В.Т. Буглаев, А.Г. Суслов, В.И. Аверченков, проректор университета по научной работе, доцент В.П. Лугин и многие другие.

В наше непростое время завод активно сотрудничает с университетом. По-прежнему цеха и отделы предприятия являются основными местами специальных и преддипломных практик студентов многих выпускающих кафедр, заводские специалисты традиционно приглашаются в качестве председателей и членов государственных аттестационных комиссий на защиты дипломных проектов. Университет же остается базой для подготовки специалистов по профилирующим направлениям деятельности предприятия. В последнее время рядом кафедр начата переподготовка специалистов, жизненно необходимых предприятию...

Несмотря на тяжелые финансовые проблемы, завод продолжает оказывать университету посильную помощь, давая материалы и оборудование, необходимые для обеспечения учебного и научного процессов, а также предоставляя собственную научно-производственную базу ученым аспирантам. В условиях отсутствия у предприятия возможности проведения полномасштабных исследований одной из взаимовыгодных форм поддержания научных отношений по-прежнему остаются договоры о творческом содружестве подразделений предприятия с ведущими кафедрами университета. Будем надеяться, что трудности, переходного периода к рыночной экономике будут преодолены и взаимовыгодное научно-техническое сотрудничество вуза и завода продолжится на новой основе.

/ Буглаев, В.Т. Союз завода и вуза / В.Т. Буглаев // Сборник научно-технических работ / БМЗ; БГТУ. - Брянск: Изд-во БГТУ, 1999. – С.11-17./



Ю.А.Демидов

Е.В.Дмитриевский

**ПРИМЕНЕНИЕ САПР ДЛЯ РЕШЕНИЯ
КОНСТРУКТОРСКИХ
И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЗАДАЧ ПРИ РАЗРАБОТКЕ
ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА
МАЛОБОРОТНЫЕ ДИЗЕЛИ**

Ю.А. Демидов, Е.В.Дмитриевский

Для успешного функционирования промышленных предприятий в современных условиях абсолютно необходимы

передовые информационные технологии. Они позволяют не только решать широкий круг задач в сфере автоматизации финансово хозяйственной и управленческой деятельности, но и осуществлять комплексную автоматизацию основных технологических и производственных процессов.

В последнее десятилетие изменения в промышленности, связанные с экономическими преобразованиями, серьезно повлияли на развитие ОАО «БМЗ-Дизель». Своевременно принятые и реализованные решения в расширении номенклатуры машиностроительной продукции, направлений деятельности в наиболее экономически привлекательных секторах рынка позволили сохранить потенциал основного вида деятельности—проектирования и изготовления современных малооборотных дизельных двигателей широкой номенклатуры. Кроме того, снижение большого объема заказов в прошедшие годы позволило провести большую работу по совершенствованию автоматизации проектирования и технологии работы отдела главного конструктора (ОКД), отдела главного технолога (ОГТд).

Сформированная в результате внедрения разнообразных решений автоматизированная система проектирования (САПР), выпуска и хранения конструкторской и технической документации успешно эксплуатируется и развивается параллельно с существующей системой документооборота...

В настоящей статье предложен опыт, который, возможно, будет интересен как нашим коллегам, так и предприятиям, принимающим сейчас решения по внедрению средств автоматизации проектирования. Ведь не секрет, что наметившееся оживление в промышленности требует скорейшего повышения технологического потенциала до приемлемого по современным меркам уровня. Причем, делать это приходится в сжатые сроки и при традиционно ограниченном объеме финансовых средств...

/ Демидов,Ю.А. Применение САПР для решения конструкторских и технологических задач при разработке технической документации на малооборотные дизели / Ю.А. Демидов, Е.В. Дмитриевский // Двигателестроение.- 2001. - № 4. – С. 12./

РАЗВИТИЕ СОВРЕМЕННЫХ МЕТОДОВ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ НА ОАО «БМЗ» ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ СУДОВЫХ ДИЗЕЛЕЙ



Л.Г. Самсонова

Л.Г. Самсонова

На протяжении всей истории ОАО «БМЗ» вопросы контроля качества металла изделий и заготовок, сварных швов были и остаются постоянно в центре внимания руководства предприятия. Достаточно сказать, что первые заводские лаборатории, которые занимались испытаниями, анализами и металлографическими исследованиями, были созданы в 1880 году. В послевоенный период с 1946 по 1950 гг. с развитием производства и выпуском

разнообразной номенклатуры изделий расширялась и номенклатура выполняемых исследований, что способствовало созданию новых специализированных лабораторий—физической и рентгеновской, которые стали выполнять работы по неразрушающему контролю (НК).

С началом освоения судовых малооборотных дизелей вопросы НК приобретают особое значение. Постоянное совершенствование и развитие конструкций дизелей, а также возрастающие требования Правил Морского Регистра и Международных классификационных обществ послужили импульсом для разработки и практической реализации всех основных физических методов и средств контроля.

В производстве дизелестроения была построена рентген-камера площадью 228 м², в которую через открытый верх загружались сварные конструкции судовых дизелей для контроля качества сварных узлов и выявления внутренних дефектов.

Значительный вклад в развитие и организацию рентгенконтроля на заводе внесли Б.Л. Благодатский и И.Ф.Загорский, в разные периоды руководившие лабораторией.

Несмотря на большое значение и распространение рентген- и гаммодефектоскопии, эти методы обладают существенными недостатками: требуется специальная защита от воздействия γ -лучей, специальное помещение, наличие громоздкой и дорогостоящей аппаратуры, которая обладает сравнительно невысокой чувствительностью и достоверностью при обнаружении трещин и других малораскрытых дефектов. Поэтому в этот период получает широкое распространение и развитие ультразвуковой метод контроля (УЗК). Приобретается аппаратура отечественных производителей (УДМ-1, УДМ-3, УДМ1-М, Рельс-6, ДУК-66П), позднее и зарубежных фирм (УСИП-11, Эхограф 1054 и др.). Начинается освоение УЗК литых щек кривошипов, валов ротора, вращающихся направляющих аппаратов, рабочих колес компрессоров из алюминия АК-4 и других деталей с целью выявления внутренних дефектов. Для проведения УЗК требовалось изготовление большого количества эталонных образцов для каждого типа изделия и соответствующая подготовка заготовок. Контроль был достаточно трудоемким, но давал свои результаты. Выявленные дефекты подвергались исследованию, что помогало улучшать технологию изготовления поковок, литья.

Контроль всех деталей неразрушающими методами производился и производится по методикам, разработанным инженерами физической лаборатории ЦЗЛ ОАО «БМЗ». Так, специалистами Е.Л.Большовым и Я.Г.Фейгиным была разработана методика УЗК шпинделей выхлопных клапанов в радиальном направлении, которая позволила не только выявлять внутренние дефекты, но и определять величину зерна по всему клапану...

В настоящее время применяются современные комплекты дефектоскопических материалов...

Служба неразрушающего контроля ОАО «БМЗ» контактирует с



Рис. 4
Толщиномер 14508

отечественными и зарубежными партнерами, опираясь на их опыт, совершенствует методики контроля, учитывая постоянно возрастающие требования к качеству продукции дизелестроения, к достоверности чувствительности и в целом эффективности дефектоскопического контроля...

В течение 40 лет главным направлением деятельности службы неразрушающего контроля было и остается совершенствование и практическая реализация всех основных физических методов, средств контроля качества продукции и диагностики.

/ Самсонова, Л.Г. Развитие современных методов неразрушающего контроля на ОАО «БМЗ» при производстве судовых дизелей / Л.Г. Самсонова // Двигателестроение.- 2001. - № 4. – С.26-28./

РАЗВИТИЕ КАЧЕСТВА В СУДОВОМ ДИЗЕЛЕСТРОЕНИИ ОАО «БМЗ»



А.Н.Гусаков

А.А.Обозов

С.М.Шелков

А.Н. Гусаков, А.А. Обозов, С.М. Шелков

В сентябре 1961 г. участники общезаводского митинга, посвященного выпуску первого судового дизеля, приняли социалистические обязательства, одним из пунктов которых было: «Обеспечить изготовление деталей и узлов для дизелей

только отличного качества».

Вряд ли кто-нибудь в тот торжественный и радостный момент представлял себе, по какому сложному и тернистому пути предстоит пройти заводу, чтобы эти обязательства стали реальностью.

Стояла задача увеличить тоннаж морского флота СССР почти в два раза. Судостроительные заводы жаждали поставки дизелей. Министерство планировало объем их производства и требовало от завода изготовления двигателей.

Во главу угла было поставлено количество, качество — подразумевалось.

Первое пятилетие дизели изготавливались по схеме временного производства: на существующих площадях и оборудовании, базируясь в бывшем турбинном корпусе. Работы велись, как говорят, «на коленке» —отсутствие специализированных станков, недостаток технологической оснастки приводили к большому объему ручных пригоночных работ.

В следующем пятилетии (1966—1970) планировалось увеличить производство дизелей более чем в четыре раза. Поэтому крайне актуальной стала задача завершения строительно-монтажных работ в новом дизельном корпусе, переброска в него части оборудования из других цехов, установка нового оборудования (более 200 единиц), организация ряда специализированных участков.

К середине 1966 г. были разработаны крупные организационные мероприятия, направленные на повышение производительности труда, улучшение качества дизельных узлов и деталей, повышение культуры производства, за реализацией которых был установлен жесточайший административный и партийный контроль.

По своему техническому уровню выпускаемые судовые дизели в основном соответствовали техническому уровню мирового дизелестроения того времени.

Уровень технологии изготовления дизелей также в целом соответствовал мировому уровню. На ряде операций, таких как обработка продувочных оков, окончательная расточка втулок цилиндров, по применяемым специальным станкам уровень технологии был даже выше, чем на фирме «Бурмейстер и Вайн».

Однако шел брак из-за недостаточной оснащенности сборки узлов под сварку. Нередки были случаи нарушений технологической дисциплины и небрежностей в работе. Шеф-персонал с судостроительных заводов сообщал о случаях невозможности сборки распределительных валов без дополнительной расцентровки трубопроводов - без дополнительной подгонки и частичной переделки. Имели место случаи небрежной маркировки деталей и узлов, плохой очистки литья и многое другое.

И все-таки, к концу 60-х годов при подведении итогов первого десятилетия уже было о чем говорить: был построен и сдан в эксплуатацию уникальный по тем временам дизельный корпус, установлено 789 единиц металлообрабатывающего оборудования, создано 11 цехов, сложились конструкторский и технологический отделы. Завод освоил производство семи типов дизелей, создал отечественный дизель 6ДКРН 75/160.

Моря и океаны бороздили корабли с брянскими дизелями под флагами СССР, Великобритании, Швеции, Кувейта и других стран.

В сознании всех работающих уже закрепилось понимание ответственности работы на мировой рынок и росло стремление не уступать в качестве коллегам-профессионалам за границей.

Таким образом, в этот период был достигнут определенный уровень качества, который поддерживался за счет:

- наличия высокой индивидуальной ответственности исполнителей;
- создания самой сильной на заводе службы технического контроля;
- создания постоянного представительства инспекции Морского Регистра судоходства, которая осуществляла широкий надзор за изготовлением дизелей;
- предъявления всей экспортной продукции инспекции Внешторга;
- создания и внедрения с 1964 года Саратовской системы бездефектного изготовления продукции (БИП).

70-е годы для дизелестроителей характеризовались постоянным наращиванием производственных мощностей, увеличением количества выпускаемых дизелей, отработкой конструкторской и технологической документации, совершенствованием техпроцессов, постоянным внедрением новых типов дизелей с более высоким техническим уровнем.

Работа по повышению качества строилась на основе сбора, систематизации и анализа сведений и отзывов о монтаже дизелей на судостроительных заводах и их

работе в местах эксплуатации. Использовались карты опроса, обрабатывались ежемесячные сводки цеха внешнего монтажа, отчеты гарантийных механиков, планировались и проводились многие десятки обследований в год ответственных деталей на разных стадиях их жизненного цикла.

С фирмой «Бурмейстер и Вайн» велась постоянная переписка по поиску и разработке новых конструктивных решений и усовершенствований. Примером этому может служить разработка конструкции, отработка технологии и внедрение крейцкопфных подшипников на «сетчатой» основе.

Итогом достижений в области качества к 1974 г., наивысшей оценкой труда дизелестроителей стали слова капитана теплохода «Брянский рабочий» Кокшарова Г.А., которые он произнес на встрече с делегацией машиностроителей: «За два года теплоход прошел по всем океанам, заходил в 30 портов 15-ти зарубежных стран и ни разу нас не подвел брянский дизель». *Дизелестроители вышли на выпуск продукции мирового уровня.*

Велись работы по созданию отечественного среднеоборотного дизеля с цилиндровой мощностью 1500 — 2000 л.с. Двигатель такого класса должен был быть высокофорсированным по механической и тепловой напряженности, малогабаритен.

Специалисты завода берутся за решение задачи снижения шума дизеля, хотя в стране не было эффективных шумопоглощающих материалов, отсутствовали наработки конкретных способов борьбы с шумом.

Завод совместно с киевским Институтом электросварки им. Е.О.Патона работает над проблемой получения впервые в мире заготовок на ответственные детали судовых дизелей методом электрошлакового переплава и решает ее. Первые коленчатые валы с литыми кривошипами устанавливаются на дизели и успешно проходят испытания.

Электрошлаковый переплав становится серийным способом получения заготовок для дизельных деталей.

Начиная с дизеля 6ДКРН 74/160-2, почти все типы дизелей аттестуются Высшей категорией качества с применением государственного Знака качества. Таким образом, к концу 70-х годов можно было твердо говорить о повышении технического уровня и улучшении качества выпускаемых дизелей.

Организационной основой системы обеспечения качества стала система БИП, поддерживаемая усилиями службы технического контроля. Упор делался на массовый самоконтроль качества изготавливаемой продукции исполнителями, оперативный контроль за качеством со стороны мастеров и только затем проводился контроль ОТК.

При таком подходе на заводе ежегодно росло количество рабочих, выполняющих работу с личным клеймом и сдающих продукцию без контроля ОТК.

Так, если в 1964 г. рабочих с личным клеймом не было вообще, то к 1974 г. их стало 672 человека, в том числе в производстве дизелестроения — 280 человек.

Однако бичом производства оставалась низкая трудовая дисциплина с тенденцией ее ухудшения. Крайне высокой была текучесть кадров: за 1975 год было уволено 4500 человек и столько же было принято, т.е. сменился каждый

четвертый работник «БМЗ».

Количество дипломированных специалистов среди руководящего и мастерского состава, инженерно-технических работников постоянно росло. Проводилась аттестация руководителей и специалистов. Так, за 1971 — 1975 годы прошли аттестацию 1170 человек. Но это был «количественный» рост качества. Квалификационный уровень качества специалистов, роль производственных мастеров падали.

Жизнь требовала ориентации на мировые стандарты, а в обыденном сознании большинства работающих укоренилась ориентация на старое: «лишь бы сделать, сойдет и так».

Таким образом, поддержание производства продукции на современном техническом уровне было уже недостаточно для дальнейшего развития в области качества.

С 1975 г. началась работа по созданию и в 1979 г. была внедрена комплексная система управления качеством продукции (КС УКП), нормативной базой которой явились 69 стандартов предприятия.

В начале 80-х годов теплоходы с дизелями «БМЗ» плавали уже под флагами 24 стран мира.

На дизелестроителей международный рынок накладывал особые требования: надо было постоянно обеспечивать высокий престиж и конкурентоспособность продукции. Большое значение для имиджа дизелей марки «БМЗ» имели вопросы их надежности в эксплуатации. Дизелестроители в этой части провели огромную работу...

Конец 80-х годов ознаменовался масштабным опытом административного управления качеством — введением Государственной приемки продукции. Госприемка оставила свой положительный след в виде наведения порядка в технической документации и метрологии.

В 90-е годы вступление завода на путь самостоятельного экспорта судовых малооборотных дизелей, развал централизованного планирования и нарождающиеся рыночные отношения потребовали нового подхода к взаимоотношениям с потребителем и в первую очередь — доказательств независимыми экспертами уровня качества выпускаемых дизелей.

Основой систем управления качеством становятся международные стандарты качества ИСО серии 9000 и деятельность по сертификации продукции, производств и организационных систем.

Деятельность по сертификации продукции и услуг регламентирована соответствующим Законом РФ, который подразделяет ее на обязательную и добровольную. Обязательной сертификации подлежит продукция, номенклатура которой установлена Госстандартом России, а в последующие годы и рядом ведомств, например, Министерством путей сообщения в лице Регистра сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте.

Сертификат соответствия, выдаваемый уполномоченным органом по сертификации, подтверждает потребителю соответствие данной продукции конкретным требованиям нормативных документов.

На ОАО «БМЗ» в порядке обязательной сертификации была

сертифицирована практически вся продукция товаров народного потребления и продукция, поставляемая для использования на железнодорожном транспорте.

Особый случай представляет продукция судового малооборотного дизелестроения, к которой нет требований по обязательной сертификации. В то же время потребителями этих дизелей являются многие верфи и десятки судовладельцев в 30 странах мира.

Завод провел большую работу по привлечению международных классификационных обществ для обследования ими производства малооборотных судовых дизелей, его технических и технологических возможностей. Уже в марте 1991 г. нами был получен Сертификат соответствия Германского Ллойда (№ 57473 НН) об одобрении всех секторов производства малооборотных дизелей. В последующие годы завод получил еще около двух десятков Сертификатов соответствия от Норвежского Веритас, Английского и Германского Ллойдов по одобрению производства судовых малооборотных дизелей и его отдельных технологических переделов...

Особое значение в последнее время приобретают вопросы сохранения качества окружающей среды...

На ОАО «БМЗ» проблемой экологической сертификации судовых дизелей начали заниматься в 1998 г. Уже в июле 1999 г. при технической поддержке фирмы-лицензиара на испытательном стенде ОАО «БМЗ» прошли экологические испытания два двигателя — 6S50MC-C (6Д КРН 50/200-14 мощностью 8580 кВт при 127 об/мин) и 6S26MC (6ДКРН 26/98-12 мощностью 2070 кВт при 237 об/мин). В последующем экологические сертификационные испытания проходили все выпускаемые дизели производственной программы размерностью 26/98, 42/136 и 60/195 мощностью до 8500 кВт.

Все упомянутые дизели успешно прошли испытания, а замеренные удельные средневзвешенные выбросы окислов азота ниже (до 35%) предельно допустимых уровней выбросов, определенных Правилom 13 Дополнения VI к MARPOL 73/78. По результатам выполненных испытаний для групп двигателей и единичных образцов Главным управлением Российского Морского Регистра судоходства и Германским Ллойдом выданы соответствующие Сертификаты.

В рамках добровольной сертификации на ОАО «БМЗ» с 1996 г. начались работы по формированию и внедрению Системы качества, соответствующей международным стандартам ИСО серии 9000.

В июле 1998 г. Система качества ОАО «БМЗ» была сертифицирована на соответствие ее требованиям международного стандарта ИСО 9001:1994 и требованиями ГОСТ Р ИСО 9001-96.

В последующем, в связи с расширением сферы деятельности и проведенным дополнительным аудитом, была проведена ресертификация Системы, оформлены и выданы на имя ОАО «БМЗ» с дочерними обществами Сертификаты соответствия требованиям ИСО 9001-94 (99.024.026) и ГОСТ Р ИСО 9001-96 (РОССТУ.ИСО8.К00163) в системе сертификации Регистра судоходства и ГОСТ Р «применительно к разработке и производству главных судовых дизелей; дизель-генераторов стационарных и для транспортных средств; самоходного и несамоходного подвижного состава (включая ремонт) для железнодорожного

транспорта; заготовок металлургического передела; клемм пружинных для рельсовых скреплений; поглощающих аппаратов автосцепки; электродов сварочных».

В 2000 г. началась разработка системы экологического менеджмента, соответствующей требованиям международного стандарта ИСО 14001, которая должна поставить на системную основу многочисленные вопросы, связанные с природоохранной деятельностью и защитой окружающей среды от воздействия производства.

Вступая в пятое десятилетие своего существования, дизелестроители «БМЗ» под качеством понимают достижение удовлетворенности потребителей нашей продукции, будь то дизель, запчасть к нему или сервисное обслуживание, обеспечение надлежащего восприятия завода обществом благодаря минимизации воздействия нашей продукции на окружающую среду, а также рост благосостояния и уровня жизни всех работающих.

ОАО «БМЗ-Дизель» вправе ставить себе такие задачи, т.к. путь, пройденный за 40 лет, доказывает, что они ему по плечу.

/ Гусаков, А.Н. Развитие качества в судовом дизелестроении ОАО «БМЗ»
/ А.Н. Гусаков, А.А. Обозов, С. М. Шелков // Двигателестроение. –
2001. - № 4. – С. 6-8./

В цеха БМЗ приходят новые краны



**Мощные краны имеют просторные комфортные кабины с хорошим обзором.
Фото: пресс-служба
Брянского
машиностроительного
завода**

На Брянском машиностроительном заводе (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») активно ведется обновление не только основного, но и вспомогательного оборудования, в частности, подъемно-транспортных машин. Только в минувшем году на предприятии появилось почти десять новых современных электромостовых кранов.

Четыре из них достались металлургам и установлены на шихтовом дворе, плавильном и очистном участках. Теперь условия труда крановщиков заметно улучшились, ведь мощные 12- и 15-тонные краны имеют просторные комфортные кабины, обеспечивающие хороший обзор.

Появились на предприятии и радиоуправляемые краны. Сейчас в ряде цехов этими подъемно-транспортными машинами управляют с помощью специальных пультов рабочие основных профессий: станочники, слесари, сварщики. Например, более 20 работников механозаготовительного цеха прошли обучение и получили удостоверения на право управлять «умной» техникой.

Нелишне сказать, что завод, который испытывает дефицит крановщиков, дает возможность освоить эту профессию и в учебном классе предприятия. Здесь установили компьютерный тренировочно-обучающий комплекс ТРК-500М-СКО-М2.

Он имеет звуковое сопровождение и позволяет имитировать семь уровней, в том числе высоту, сложность зацепа, перемещение грузов, подъем, и таким образом полностью воссоздать работу крана в цехе.

/ В цеха БМЗ приходят новые краны [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 17 января. – Режим доступа:<http://bryansk.kp.ru/daily/26016.4/2938698/>.

БМЗ оснащается новой техникой

(14 Марта 2013 г)



С марта в механоготовительном цехе стали эксплуатироваться два новых вилочных фронтальных погрузчика [фото].

Генеральный директор Брянского машиностроительного завода (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») Александр Василенко ставит задачу максимально оснастить предприятие новой техникой, которая позволяет быстро и результативно решать производственные задачи. С марта в механоготовительном цехе стали эксплуатироваться два новых вилочных фронтальных погрузчика грузоподъемностью 1,8 и 5 тонн.

Новая современная техника уже показала себя не только в разгрузке автомашин. Во многих случаях эта операция в исполнении погрузчиков гораздо выгоднее и оперативнее, чем в крановом. Экономический эффект использования этих машин очевиден, гонять многотонный электромостовой кран через весь пролёт, чтобы снять с машины груз весом несколько центнеров, расходуя массу энергии, ресурс механизма, мягко говоря, не всегда рационально. Поэтому нишу транспортировки грузов весом, не превышающим две-три тонны, удачно заняли вилочные погрузчики. Они не только поднимают грузы на машину, или снимают с неё, но и свободно могут перевезти их к месту, где они будут использоваться. Следует отметить, что за последние полгода список средств малой механизации на заводе значительно расширился, вот только некоторые из них – ленточнопильные станки, переносной комплекс плазменной резки, два пятитонных дизельных погрузчика, четыре электрокара, две снегоуборочные машины, две поломоечные машины и другая техника. В ближайшее время, по словам начальника инвестиционного отдела Алексея Ходусова, этот список пополнится.

/ БМЗ оснащается новой техникой [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета.– 2013.- 14 марта. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26045.4/2959009/>.

(1 Апреля 2013 г.)

Заводские кадры держат марку

По результатам конкурса «Инженер года-2012» восемь специалистов были признаны победителями регионального тура.



Заводчанам Николаю Буренкову, Андрею Борисову, Ирине Граховской, Александру Конюху, Николаю Романенкову, Денису Тюбаеву, Сергею Кузнецову, Елене Елизаренковой вручал дипломы губернатор Николай Денин. Фото: пресс-служба БМЗ

Представительство БМЗ было самым многочисленным. Начальник бюро Ирина Граховская и инженер-технолог Елена Елизаренкова и вовсе оказались единственными женщинами.

Следуя традициям предприятия, отмечающего в нынешнем году 140-летие со дня основания, заводские кадры продолжают держать марку. Опытные инженеры Н. Буренков, А. Борисов, И. Граховская, А. Конюх и их молодые коллеги Н. Романенков, Д. Тюбаев, С. Кузнецов, Е. Елизаренкова экспериментируют, претворяют в жизнь новые проекты, предлагают новаторские решения производственных задач. В частности, Сергей Кузнецов разрабатывает и внедряет мероприятия программы энергосбережения.

При участии Александра Конюха велась разработка конструкторской документации пневматической системы первого российского магистрального грузового тепловоза 2ТЭ25АМ с дизелем компании MTU (Германия). Он также обучает специалистов локомотивных депо ОАО РЖД особенностям конструкции и изготовления пневматических систем тормоза и тепловозной автоматики маневровых и магистральных тепловозов. Николай Буренков – автор 27 рационализаторских предложений. Андрей Борисов и Николай Романенков имеют патенты на полезные модели. Творческий труд заводчан не остается незамеченным: ежегодно реестр профессиональных инженеров России пополняется именами работников БМЗ.

/ Заводские кадры держат марку [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета.– 2013.- 1 апреля. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26054.5/2965951/>

ПРОДУКЦИЯ ЗАВОДА: ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Завод выпускал продукцию с гербом России

20 июля 2013 года исполнится 140 лет одному из пионеров транспортного машиностроения России – Брянскому машиностроительному заводу. Сложившийся в крупнейшее предприятие тяжелой индустрии, завод внес существенный вклад в техническое оснащение железнодорожного и морского транспорта. Славная история завода заслуживает внимания и уважения.

А начиналось все так. Много лет тому назад в девяти верстах от Брянска, в глухом лесу на берегах рек Болвы и Десны, работали лесопильные заводы предпринимателя П.И. Губонина. Именно этому человеку, которого при жизни называли железнодорожным королем, при Советской власти – мужицким миллионером и эксплуататором трудового народа, принадлежит заслуга появления в российской промышленности знаменитого БМЗ. Разбогатев на подрядах по строительству Риго-Орловской железной дороги, Петр Ионыч и подрядчик В.Ф. Голубев организовали и добились 20 июля 1873г. утверждения устава акционерного общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. Дата утверждения устава акционерного общества вошла в историю как дата основания завода.

Территория для постройки завода и поселка отвечала интересам развивающейся российской промышленности, ведь предприятия, как правило, возникали вокруг естественных природных ресурсов. При выборе площадки для строительства были учтены массивы соснового леса со многими ценными породами деревьев, источники воды, залежи торфа в болотах, все то, что было первоначально необходимо для создания заготовительного предприятия.

Сразу же началось строительство производственных помещений. К 1874 году строительство завода было в основном закончено, началось изготовление первой партии железных рельсов и сортового железа.

С 1875 года стало обязательным для вновь строящихся дорог поставлять только стальные рельсы. Завод первым в России начал прокат стальных рельсов и стал ведущим в России по производству и переработке стали. К 1911 г. рельсами Брянского завода проложены 33 из 49 дорог России. В 1878 году здесь была отлита треть, а в 1879-м – четверть всей выплавленной в России стали.

Развиваясь вначале как металлургическое предприятие, Брянский завод к 80-м годам 19 века перешел на выпуск изделий машиностроения: уже в 1880 г. было организовано производство вагонов, цистерн, вагонов-цистерн спрос на которые вызвало развитие нефтедобычи в России.

В разные годы в перечне продукции завода были речные пароходы, шаланды, землечерпалки, доки для ремонта судов, баржи для сплава, конструкции железнодорожных мостов через Днепр и Аму-Дарью, знаменитый дебаркадер Киевского (Брянского) вокзала в Москве, спроектированный инженером Шуховым, трамваи, краны, сельскохозяйственные машины, пользовавшиеся большим спросом элеваторы. Гордостью заводчан был выпущенный в 1910 году первый отечественный электропоезд.

Уже в первое десятилетие своего существования завод вырос в крупнейшее предприятие, занимавшее своими цехами и мастерскими свыше 93 десятин земли, численность в 1882г. достигла 5 тысяч человек.

В 1882 г. продукция бежичан появилась на Всероссийской промышленной выставке в Москве. За представленные образцы бессемеровского литья завод был удостоен награды, ему предоставили право изображения на своей продукции государственного герба.

Предприятие поставляло большое количество стали на судостроительные верфи Николаева и Севастополя для строящихся кораблей Черноморского флота. На верфях было построено 8 броненосцев, 4 крейсера первого ранга. В их числе ставший историческим броненосец «Потемкин», поднявший знамя революции в 1905 году.

Интересен факт, что когда морское Министерство решало вопрос по размещению заказов на изготовление броневой стали, в споре с англичанами победили брянцы: 53 из 179 листов английской стали не прошли испытаний, а брянская, в полтора дюйма толщиной, их выдержала.

В обзоре о военном судостроении утверждалось, что «Брянский завод стоит по всей справедливости на первом плане в числе частных наших заводов,.. отличается высоким качеством выделяемой судостроительной стали, давшей при официальных пробах превосходные результаты и оказавшейся выше стали лучших английских заводских фирм».

Другими военными заказами были : переносные артиллерийские пути, повозки для интендантского обоза, затем укупорочные ящики, переносные кузницы, осадные лафеты для артиллерии, позднее - бомбы для береговых пушек, полевые шрапнели, стальные пироксилиновые палубобойные бомбы к береговым мортирам, бронебойные снаряды, фугасные для картузных и патронных пушек и др.

Паровозостроение на 50 с лишним лет определило новое лицо завода. Стремительно строились железные дороги, выросал спрос на локомотивы и подвижной состав. На заводе стала создаваться мощная по тому времени база паровозостроения. В 1894 г. заводом выпущено 85, а 1895 уже 118 паровозов. На Парижской выставке внимание посетителей привлек самый мощный локомотив: русский паровоз Н810 сочлененной конструкции. Наверное, парижанам и даже специалистам мало что говорило название предприятия – Брянский завод строил паровозы менее 10 лет. Зато они уже были хорошо известны на дорогах России.

Успех на выставке ускорил поступление новых заказов. Инженерами завода под руководством Н.Ф. Денисова создан пассажирский паровоз серии «Б», самый мощный, экономичный и быстроходный, развивавший скорость до 120 км в час.

Показателем высокого развития технической мысли явилась разработка технологии производства многослойной стали, что повысило качество многих изделий. Патенты на предложенный заводом способ изготовления такой стали были приобретены США, Бельгией, Францией, Англией, Италией, Венгрией. Талантливый инженер-технолог А.З. Рожков изобрел способ производства многослойной стали, придавший необходимую прочность сельскохозяйственным орудиям, рельсам, бандажам, крестовинам и прочим изделиям. В 1911 году

спецкомиссия признала, что многослойная сталь «представляет большой интерес в смысле улучшения свойств многих изделий для железнодорожного транспорта».

Все чаще в печати и официальных документах упоминание завода сопровождали слова «Впервые в России».

Так, в 1888 году впервые на Брянском заводе и вообще в России были отлиты стальные паровозные колеса. Применение новой технологии значительно повысило производительность труда и конкурентоспособность брянских паровозов.

Развернув новое для России производство на современном научно-техническом уровне, завод уже в 1895 г. построил цистерны грузоподъемностью 24,6 тонны, каких больше никто в России не выпускал. В 1899 году выпуск вагонов достиг своего максимума -- 2466 штук в год.

К началу первой мировой войны завод являлся одним из крупнейших предприятий России по производству паровозов, вагонов, грузоподъемных и сельскохозяйственных машин.

*Наталья Новикова,
директор музея Брянского машиностроительного завода.*

Еще одним важным центром машиностроения в Брянском уезде стал Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод...

Всего год понадобился основателям завода, чтобы наладить **выпуск первой продукции-рельсов (рисунок).**

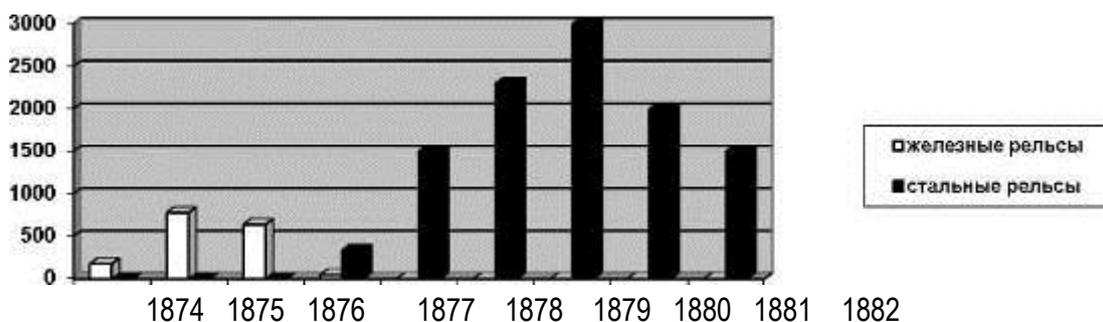


Рис. Объём производства рельсов в 1874 - 1882 гг.
(выпуск рельсов по годам, тыс. пудов [46, с. 2-3])

Основным видом изделий Брянского завода впервые 7 лет были рельсы. Благодаря полученному 25 января 1877 года правлением Брянского акционерного общества крупному казённому заказу от Департамента железных дорог при Министерстве путей сообщения на изготовление 1800 тысяч пудов стальных рельсов по средней цене 1 рубль 36 копеек за пуд началось массовое их производство на Брянском заводе [Государственный архив Брянской области (ГАБО).Ф. 220, оп.1; ф. 197, оп. 1., д. 402, л. 6].

К 1880 г. выпуск стальных рельсов достиг пика и составил 3 миллиона пудов. А через два десятилетия в шестнадцати цехах завода производилось уже несколько десятков видов самой разнообразной продукции, многие из которых не только не уступали, но и превосходили мировые образцы (табл. 2).

Таблица 2

Выпуск продукции Брянского завода в 1880 и 1884 гг.

Выпускаемая продукция	% от валового дохода	
	1880 г.	1884 г.
Рельсы	71	11
Рельсовые скрепления	10	8
Железо	4	-
Мосты	4	13
Вагоны	1	18
Разные заказы	10	23
Мостовое железо и сталь	-	18
Сортовое железо и сталь	-	7
Котельные работы	-	4
Изделия для сахарных заводов	-	1

Высокое качество выпускаемой на заводе продукции было достигнуто вследствие развития металлургического производства, основанного на древесном топливе. Немалую долю производства завода занимал каменный уголь, он составлял 10-15% всей продукции и использовался для вагранок и кузнечного дела [Отечественная история. - 1998. - № 6. - С. 37 – 42].

С 80-х годов XIX века Брянский завод занимал одно из ведущих мест в вагоностроении Российской империи. Капитал общества со временем значительно увеличился. Так, в 1889 году он составлял 3 600 000 рублей, а уже в 1899 году - 8 087 500 рублей, разделенных на 80 875 сполна оплаченных акций по 100 рублей каждая. Стоимость недвижимого имущества, по отчету за 1900 год, на 1 января 1901 года составила 17 413 563 р. 67к.

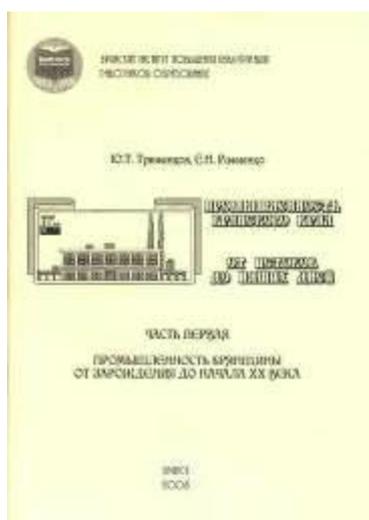
[Обзор десятилетней деятельности Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода 1873 - 1883 гг. – СПб., 1885.-С.5].

/ Развитие промышленного предпринимательства Брянского уезда и его значение в социальном развитии региона во второй половине XIX – XX в.
/ Ю.Т. Трифанков [и др.] // Вестник Брянского государственного технического университета.- 2012.-№ 4 (36).- С. 111-113./

* * *

Экономический кризис в годы первой русской революции совпал по времени с усилением политической реакции. В годы экономического кризиса каждое предприятие по-разному решало свои производственные проблемы. Вот как обстояли дела на самом крупном предприятии Брянщины - Брянском заводе.

Реконструкция Общества и перестройка всех его заводов и рудников совпала с началом революции 1905 года. При этом основной капитал Общества увеличился с 12 млн. до 41 млн. руб. путём



привлечения французских капиталистов к участию в делах Брянского Общества. Завод постепенно перешел в руки зарубежных финансовых кругов.

Кризис привел к тому, что заказы на паровозы, вагоны, рельсы и другую продукцию в 1907 году сократились на 3 млн. 623 тыс. руб., в 1908 году - ещё на 1 млн. 326 тыс. руб.

Выход из кризиса, новое оборудование, установленное на Брянском заводе к 1909 году вывело это предприятие на уровень оснащения по «последнему слову техники».

Пути стабилизации и дальнейшего развития производства в условиях отсутствия стабильности в экономической и политической ситуации заставляли руководство предприятия искать различные неординарные пути преодоления кризиса.

Брянский завод всё больше переходил на выпуск не свойственной ему продукции: сельскохозяйственных машин, мостов, насосов, турбин, приводов, баков, артиллерийских снарядов, различных труб и кузнечных поковок.

Правление Акционерного общества берёт заказы, начиная от изготовления корпусов стальных судов до канализационных систем в различных городах России. Некоторые из этих видов продукции позднее станут для завода традиционными.

Мостовые краны.

Мостовые краны завод выпускает все в больших масштабах. За 4 года он изготовил 450 кранов грузоподъемностью 7 тыс. тонн. Интересно, что были, например, изготовлены краны для Гамбургского порта в Германии грузоподъемностью до 100 тонн каждый. Котлы и скаты. Всего за 1906-1911 годы по России Обществом, объединяющим паровозостроительные заводы страны, было получено заказов на котлы и скаты на 2 млн. 720 тыс. руб. Из них Брянский завод получил заказы на 545 тыс. руб., то есть он выпустил за эти годы 20% этой продукции в стране. А с 1912 года он начал производство стационарных паровых котлов.

Чугунные трубы

Чугунные трубы завод производит самых разнообразных типов. Как говорится в договоре между «Обществом для продажи изделий Русских Металлургических заводов и Акционерным обществом рельсопрокатного, железоделательного и механического завода», в 1905 году завод производит в большом количестве чугунные трубы: «водопроводные, водоотводные, канализационные и паропроводные, как вертикальной, так и горизонтальной отливки, всех диаметров, толщины и длины, в сыром виде, асфальтированные или крашенные с раструбами или же точёными фланцами или сверлёными дырами или без оных». Трубы продавались в основном через это Общество и во многих городах России строились водопроводы, канализация и других сооружения из брянских труб.

Производство сельскохозяйственных машин

Производство сельскохозяйственных машин на Брянском заводе было освоено в начале XX века. В эти годы Правление акционерного общества Брянского завода приняло решение приспособить производство к потребностям всех отраслей сельского хозяйства и промышленности.

В 1903 году Правление постановило: «Просить директора Брянского завода

безотлагательно представить свои соображения о наиболее ходовых типах сельскохозяйственных машин и орудий в Центральном районе».

Первые образцы плугов и жаток изготовленные на заводе получили положительную оценку у посетителей и комитета Орловской выставки. Новое производство получило широкое развитие. Так, уже в 1910 году планировали выпустить сельскохозяйственных изделий на сумму в 1,5 млн. рублей.

В этом году завод выпустил более 49 тыс. сеялок, более 21 тыс. плугов, около 1000 сеялок и более 4 тыс. жаток. Их испытывали на Хуторе Брянского завода.

Испытательный полигон Брянского завода в 1911 году возглавили опытный инженер Р.В. Гортинский и его помощник - Ф.М. Александрович. На хуторе построили конюшню, мастерские, навесы для хранения машин и оборудования, а позднее контору с квартирой для заведующего и ветеринарного врача. На это завод израсходовал 15 тыс. руб.

На заводском испытательном полигоне совершенствовались сельскохозяйственные инструменты. Они отличались высоким качеством и смогли завоевать множество наград на выставках.

Выпуск сельскохозяйственных орудий на Брянском заводе к 1912 году достиг суммы 1.701.021 рубля. Завод держал свою торговую марку и постоянно совершенствовал изделия, снижал их себестоимость и цену.

На сельскохозяйственных и промышленных выставках 1914 года брянские машины и орудия земледелия получили огромный успех.

На Омской - высшие награды за лобогрейки и плуги, а за сеялки - Малая золотая медаль, на Ростовской-на-Дону, Ставропольской, Новохоперской, Томской, Усманской, Миллеровской, Тамбовской, Смоленской, Новочеркасской также удостоены золотых и серебряных медалей.

На выставке Приамурского края в Хабаровске в ознаменование 300-летия царствования дома Романовых плуги типа «Сакка» и другие изделия Брянского завода удостоены золотой медали Главного управления землеустройства и земледелия.

Всего в 1914 году брянские орудия земледелия получили более тридцати золотых и серебряных наград. Брянские сельскохозяйственные машины и орудия земледелия, заняв первое место на рынке, потеснили спрос на орудия зарубежных заводов.

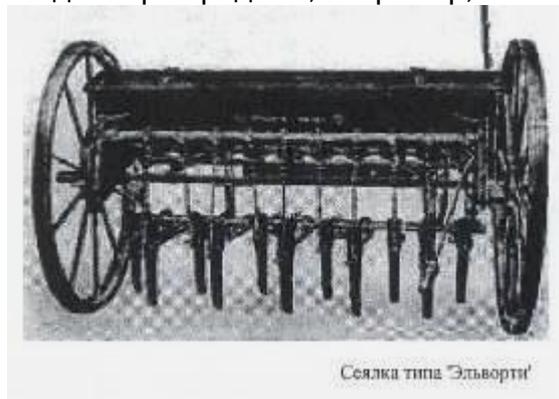
В целом, на промышленных выставках 1911-1914 годов плуги, сделанные на заводе, получили целый урожай золотых медалей - 14 больших и 49 малых. 4 больших золотых медали получили дисковые бороны, 6 малых - сеялки, 2 больших и две малых золотых медали достались лобогрейки.

Новая сельскохозяйственная техника, выпускаемая заводом и представленная на тринадцати сельскохозяйственных выставках от Ростова-на-Дону до Хабаровска, получила 13 больших золотых медалей (высшая награда), 8 малых золотых медалей, 5 больших и 2 малых серебряных медали.

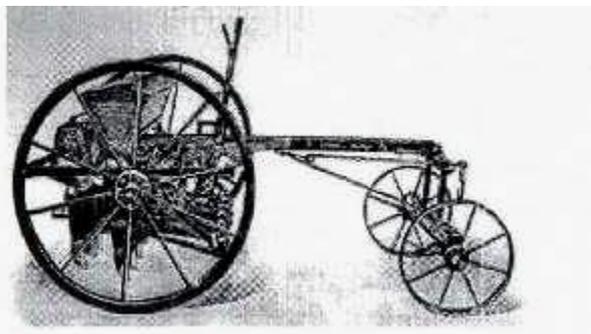
В 1906 году сельскохозяйственные мастерские начали массовое производство сельскохозяйственной техники самого современного типа по доступной цене. Выпускаемая продукция приобрела в кратчайший срок большую популярность у крестьян России, особенно после начавшейся столыпинской

земельной реформы Пик сельскохозяйственного производства пришелся на 1911-1914 годы.

Брянский завод в 1913 году выпустил 80 тыс. однолемешных плугов, 30 тыс. борон, 5 тыс. рядовых сеялок, 5 тыс. жней-лобогреек. Только плугов выпускалось 27 типов: Лингарта, Эккерта, Аксая, Флеттера, Головина, англоболгарские и другие с различными к ним приспособлениями. При оптовой покупке устанавливалась скидка. При продаже, например, не менее 50 сеялок она составляла 28%.



Сеялка типа 'Эльворт'



Согласно данным каталога № 6 на 1914 год лучшими плугами считались плуги культурно-германского типа. Они были «точной копией знаменитых плугов завода Р. Сакка».

Грядильни плугов изготовлялись из специальной стали «коробчатого профиля», стойки - «литой стали», отвалы - из «специальной трехслойной закаленной панцирной полированной стали».

Завод выпускал плуги такого типа четырех моделей с различной глубиной и шириной пахоты. Причём один плуг требовал двух или четырех лошадей.

Цена его колебалась от 28 руб. 45 коп. до 37 руб. Приобрести их могли только зажиточные крестьяне или крестьянские кооперативы, которые появились в России благодаря аграрной реформе.

/ Трифанков, Ю.Т. Промышленность Брянского края: от истоков до наших дней / Ю.Т. Трифанков, Е.Н. Рафиенко; Брян. ин-т повышения квалификации работников образования. - Брянск : [Б. и.], 2008. - Ч. 1: Промышленность Брянщины от зарождения до начала XX века: учебно-методическое пособие. - 2008. - С. 35-41./

ОПЛОТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЛОКОМОТИВСТРОЕНИЯ

Куприенко О.Г.

Начало производства паровозов в Брянске засвидетельствовали записи, сделанные в 1892 г. княгиней М.К. Тенишевой, семья которой входила в состав акционеров завода: «Была выстроена высокая платформа, возле которой стоял первенец механического отделения, громадный, красивый, с ярко начищенной медью паровоз, украшенный лентами, гирляндами цветов и флагами. У машины стоял главный машинист и два его помощника в праздничном платье... Был июнь месяц, и духота стояла невообразимая». Это был первый из двадцати четырех заказанных Юго-Западными железными дорогами паровозов типа 0—4—0 с

паровой машиной компаунд. Поскольку за основу был взят локомотив серии К, новому паровозу было присвоено обозначение К^Б (Брянский).

К производству паровозов завод шел почти 20 лет, отслеживая конъюнктуру железнодорожного строительства и совершенствуя уровень технологии. После того, как в 1867 г. через г. Бежица прошла Орлово-Витебская железная дорога, нажившиеся на поставках шпал местные обладатели капитала норовили разместить его как можно прибыльнее, используя развитие нового вида транспорта. Эта идея оформилась в «Акционерное общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода», устав которого был утвержден 20 июля старого стиля (1 августа нового стиля) 1873 г. Этот день и принято считать датой основания Брянского машиностроительного завода...

2 октября (по новому стилю) 1874 г. завод выпустил первую свою продукцию: железные рельсы и скрепления. От этой даты начинается отсчет производственной деятельности Брянского завода. В построенных наспех производственных помещениях не обеспечивалась охрана труда, так как за увечья, смерти и болезни никто не отвечал. Зимой в цехах было холодно, летом жарко, часто случались пожары. Но прибыли были высокими. Кроме них, за каждый пуд прокатанных рельсов от правительства поступала премия.

Изворотливость, подкуп чиновников, хватание любого сиюминутного, но прибыльного заказа, частая смена продукции в зависимости от конъюнктуры рынка позволяли владельцам завода держаться «на плаву» даже во время промышленных кризисов. Порожденная этим производственная многопрофильность сохранилась на предприятии до сих пор. И в нынешние времена широкий ассортимент продукции также удерживает Брянский машиностроительный от банкротства.

К 1888 г. завод перепробовал выпуск многих изделий: мостовых металлоконструкций, пароходов и барж, цистерн и платформ, огнеупорного кирпича (взамен импортного), броневой стали (вытеснив англичан), землечерпалок, артиллерийских принадлежностей, элеваторов, стрелок и стрелочных переводов. Но всегда основой был свой металл. Развитие технологии и высокое качество металла привели впервые в России к изготовлению для паровозов литых стальных колес, взамен малопроизводительного и дорогого кузнечного способа из сварочного железа. Такие колеса были более прочными и долговечными, они требовали меньше затрат на производство. Это и предопределило выпуск паровозов, цена каждого из которых с тендером и запасными частями устанавливалась в 32,5 тыс. руб. при гарантии 2 года, а по экипажу 5 лет. Таким образом, с 1892 г. Брянский завод стал локомотивостроительным. В дальнейшем в конструкцию четырехосных паровозов под руководством инженера С.И. Смирнова вносили различные новшества и изменения. Принятый к серийному производству локомотив стал именоваться «паровозом нормального типа 1893 года». Затем строились паровозы серий О^д и О^в.

С 1898 г. завод приступил к производству паровозов сочлененного типа (дуплекс) типа 0—3—0+0—3—0 серии 0 (фита). Этот самый мощный паровоз по силе тяги превосходил допускавшееся усилие для винтовой стяжки. Поэтому решено было привязывать к тендеру канатами один из грузовых вагонов с десятого

по пятнадцатый. Этот локомотив был взят за основу и другими паровозостроительными заводами. Брянская «Фита» произвела фурор на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. как выдающееся инженерное достижение. В США такие паровозы смогли строить спустя лишь три года.

Инженер Владикавказской железной дороги В.И. Лопушинский разработал эскизный проект паровоза типа 1—4—0 с двухцилиндровой паровой машиной компаунд и движущими колесами диаметром 1250 мм. В 1899 — 1904 гг. завод строил такие паровозы серии Ц. Они водили поезда с большими скоростями при меньшем расходе топлива, чем паровозы СА. Первые локомотивы серии Ц дополнительно были оборудованы паровыми тормозами. Строились такие паровозы, кроме того, в Харькове, а также за рубежом и поступали в том числе на Китайско-Восточную железную дорогу, но с более высокими бортами тендеров для загрузки бурым углем. Последний паровоз Ц-640 был исключен из инвентаря на Уссурийской железной дороге в 1957 г.

В 1899 - 1911 гг. для Московско-Виндаво-Рыбинских, Рязано-Уральской, Московско-Киево-Воронежской и Юго-Восточных железных дорог Брянский завод строил паровозы типа 1—4—0 серии Р с четырехцилиндровой паровой машиной тандем-компаунд и с внутрирамным расположением кулисы. Этот локомотив оказался слишком сложным в ремонте, а в эксплуатации пригодным лишь для равнинных участков.

По эскизному проекту инженера В.И. Лопушинского конструкторы Брянского завода выполнили рабочий проект паровоза типа 1—4—0 серии Ш. Локомотив имел цилиндры, отлитые вместе с половинами крепления рамы и опоры дымовой коробки. Это был единственный в России и редкий в мировой практике случай использования блочных цилиндров при листовой раме. Созданная на заводе технология позволила получить при скреплении цилиндров между собой массивный цилиндрический блок, который применялся в дальнейшем

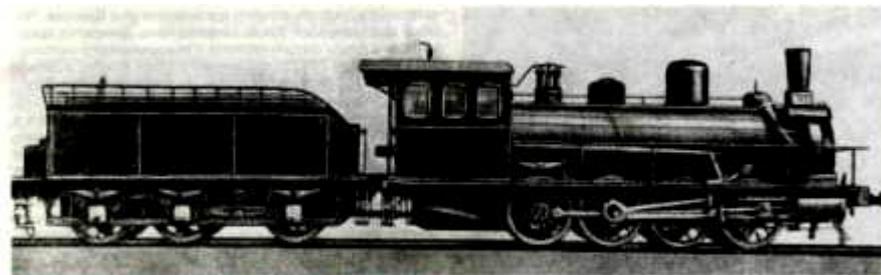


паровозостроителями при брусковых рамах. Недостатком оказалась большая нагрузка от движущих колесных пар на рельсы.

Паровозы серии Ш завод поставлял для Владикавказской железной дороги в 1901 - 1902 гг. По брянским чертежам эти локомотивы с увеличенной емкостью тендера для угля изготавливал Харьковский паровозостроительный завод для Китайско-Восточной железной дороги. Вот почему паровозы серии Ш часто называли «типа Китайско-Восточной железной дороги».

В 1899 г. Владикавказской железной дорогой был предложен эскизный проект пассажирского паровоза типа 2—3—0 в двух вариантах: с листовыми и литыми рамами. Рабочий проект этого паровоза был выполнен конструкторами Брянского завода под руководством В.И. Лопушинского в 1900 — 1901 гг. Первый паровоз, которому была присвоена серия А, построили в 1901 г. С 1912 г. он был переименован в серию Г. Максимальная скорость была повышена по мере совершенствования локомотива с 85 до 115 км/ч. Однако при выпуске с завода нагрузка от движущей оси превышала допустимую (17 тс), что ограничивало применение этого локомотива, но паровозы серии Г эксплуатировались до середины пятидесятых годов на Северном Кавказе.

По заказу Московско-Киево-Воронежской дороги в 1905 г. Брянский завод взялся за проектирование и постройку пассажирского паровоза типа 2—3—0 большей мощности, чем серии А. В 1907 г. были изготовлены 3 таких паровоза. После испытаний неудачный проект был переработан под руководством инженера



Первый паровоз, построенный в Брянске в 1902 г. (серия А)

Н.Ф. Денисова и получил название серии Б. Данная серия строилась в Брянске и Луганске. Паровозы серии Б эксплуатировались на Ташкентской,

Ашхабадской, Туркестано-Сибирской, Куйбышевской, Рязано-Уральской, Оренбургской и Пензенской дорогах. Последние паровозы этой серии были списаны в пятидесятых годах. Под руководством инженера М.В. Гололобова был разработан проект паровоза серии У. В его создании приняли также участие работники Брянского завода. Это был последний паровоз с машиной компаунд. Локомотив выпускался Путиловским заводом в 1906 — 1912 гг.

Паровоз серии Ш послужил прообразом для создания в 1906 г. на Харьковском паровозостроительном заводе паровоза серии Юх, который с 1912 г. обозначался серией Щ. Однако блочные цилиндры у него были заменены привалочными. Такие паровозы изготавливались в Брянске в 1907 — 1909 гг. (серия Юб) и в 1914 — 1916 гг. (уже под названием Щ). Последний паровоз серии Щ исключен из инвентарного парка в 1960 г.

К началу первой мировой войны паровозостроение стало на заводе одним из приоритетных производств. Еще в 1906 г. предпринимались попытки получить заказы на подвижной состав для французских, румынских, болгарских, итальянских и сербских железных дорог. Удалось договориться о поставке в Румынию 20 паровозов и в Италию 405 вагонов. Но на мировой рынок конкуренты так и не допустили брянских паровозостроителей. К этому времени главными видами продукции также были: вагоностроение, заказы военного ведомства, сельскохозяйственное и другое машиностроение.

...В 1917 - 1918 гг. завод изготавливал паровозы серии У (ижица), созданные в 1908 г. в Коломне, типа 0 4 0 с приспособлениями для снижения влияния локомотива на путь. Они эксплуатировались на участке Москва - Рязань до 1930 г.

Производство их было возобновлено в 1928 - 1930 гг. для промышленных предприятий. Начавшаяся в 1905 г. дискуссия о применении на отечественных дорогах локомотивов типа 0—5—0 завершилась постройкой в 1912 г. в Луганске паровоза серии Э для Владикавказской железной дороги. В 1916 - 1920 гг. и в 1923 — 1925 гг. их строили в Брянске. Паровозы этой серии под разными индексами выпускались на протяжении 40 лет. Переделки в узлах (пароперегревателе, водоподогревателе), сделанные в Брянске, повысили экономичность паровоза. С 1926 г. они назывались ЭУ (усиленный) и строились также в Коломне, Сормове, Луганске и Харькове. В 1931 - 1935 гг. завод изготавливал паровоз Э^м (модернизированный). На этих локомотивах применялись сварные конструкции вместо литых и клепаных.

В 1935 - 1936 гг. выпускался паровоз Э^р (реконструированный) с удлиненной топкой, что улучшило распределение нагрузок на сцепные колесные пары и исключало боксование. Это были лучшие паровозы, созданные до революции. Производство их прекратилось в 1957 г. В 1918 - 1922 гг. на заводе строились бронепоезда, а в 1920 г. ремонтировались паровозы, выведенные из строя во время мировой и гражданской войн и интервенции.

В память о посещении предприятия делегацией Интернационала профессиональных союзов (Профинтерна), который взял шефство над заводом, с 1923 г. было установлено официальное название «Государственный паровозовагоностроительный, сельскохозяйственный, гвоздильный и механический завод «Красный Профинтерн». Но все большую долю в производстве занимало изготовление паровозов и вагонов.

В 1925 - 1927 гг. завод построил 18 пассажирских паровозов типа 1—3—1 серии Су (усиленный), которые были разработаны Коломенским заводом. Однако нагрузка от задней поддерживающей оси на рельсы доходила до 19 тс при угольном и до 20 тс при нефтяном отоплении. Это было следствием отклонений от веса в деталях, изготовленных отливкой. Поэтому паровозу присвоили серию Су^т (тяжелый) и направили на те участки, где допускалась такая нагрузка.

К 1932 г. 90 % продукции завода приходилось на паровозы и подвижной состав. С 1936 по 1941 гг. выпускались паровозы типа 1—5—0 серии СО17 («Серго Орджоникидзе»), производство которых началось в Харькове. В 1939 г. Брянский паровозостроительный завод оборудовал в депо Унеча паровоз СО17-01 устройством подогрева воды в тендере отработавшим паром. Кроме того, на заводе оснастили таким устройством 2 паровоза, построенные в Харькове. Эти локомотивы обозначили СО18 и отправили в депо Москва-Сортировочная для эксплуатации на участке Москва — Рыбное. В дальнейшем они выпускались и другими заводами под серией СО^в. В 1936 — 1941 гг. завод строил паровозы СО^к (с конденсацией пара), для которых тендер-конденсатор изготавливал Коломенский завод.

За довоенные пятилетки брянские машиностроители увеличили выпуск продукции в 6 раз. В 1941 г. на заводе трудилось около 18 тыс. человек. Накануне Великой Отечественной войны здесь изготавливали 28 % всех паровозов СО, 35 % изотермических вагонов, 100 % большегрузных цистерн, выпускавшихся в СССР. Коллектив завода имел собственный поселок, больничный городок, дом культуры,

базу отдыха, спортивные сооружения, школы, дошкольные учреждения. Под эгидой завода 1 января 1930 г. открылся машиностроительный институт.

Но в налаженную производственную и бытовую жизнь ворвалась война. 3 июля поступил приказ об эвакуации, а 6 июля первый эшелон отправился в Красноярск. До оставления города 6 октября 1941 г. всего ушло 9500 вагонов с оборудованием и 35 тыс. человек. Пришлось в открытом месте начинать с нуля строительство производственных помещений, жилья, объектов жизнеобеспечения и др. Это было третье рождение предприятия - Красноярского паровозостроительного завода «Красный Профинтерн».

Уже в декабре выпустили первые минометы. Затем производились боеприпасы. В мае 1943 г. был изготовлен первый паровоз СО17-1600. Он отправился в депо Москва-Сортировочная Ленинской железной дороги. Теперь он стоит на постаменте в Красноярске. За 1943 — 1944 гг. построили 16 паровозов этой серии, из них СО17-1613 установлен в Нижнеднепровске Приднепровской железной дороги в память о том, что он довел военный эшелон до поверженного Берлина.

Попавшим во вражескую оккупацию семьям заводчан выпала нелегкая доля. Многие из них погибли. Но и захватчики понимали всю шаткость пребывания их в Брянске. Поэтому враг разрушил завод основательно, превратив предприятие в груды битого кирпича и искореженного металла.

17 сентября 1943 г. старинные города Брянск и Бежица были освобождены. Первыми на восстановление завода пришли партизаны. В октябре из Красноярска началось возвращение заводчан, где они оставили о себе память в виде завода «Сибтяжмаш». 15 декабря 1943 г. Государственный Комитет Обороны СССР принял решение об ускоренном восстановлении завода. Фактически началось четвертое рождение Брянского паровозостроительного завода (так он стал именоваться), хотя высказывались мнения о невозможности и нецелесообразности восстановления предприятия из бесформенной груды развалин. Заново строились и цехи, и жилье, подбирались кадры.

Первой послевоенной продукцией Брянского завода стал выпущенный по чертежам Коломенского завода в 1945 г. мотовоз М-1. В феврале 1946 г. начались сварочные и сборочные работы по изготовлению тендера для строившегося в Коломне паровоза ПЗ6 (Победа), более известного как Л.

Энтузиазм и творческая смекалка, преодолев трудности, воплотились в сборку собственного паровоза серии Л-1001. 26 декабря 1946 г. заводчане и жители поселка пришли на грандиозный митинг. Это был торжественный день самоутверждения заводских конструкторов и технологов, рабочих и инженеров, праздник возрожденного предприятия, возвращения его после вынужденного перерыва в локомотивостроение. Инспектор МПС Н.С. Захарин дал разрешение на обкатку. В прицепленном пассажирском вагоне разместились представители цехов, и паровоз торжественно отправился в сторону ст. Жуковка.



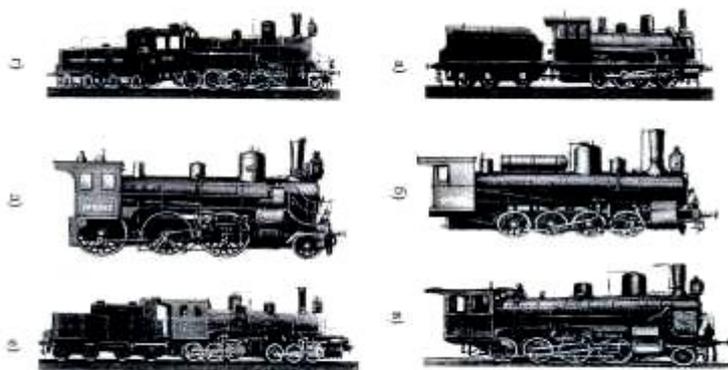
Всего в 1946 - 1950 гг. было построено 389 паровозов Л, после чего паровозостроение на заводе прекратилось. Материалы по сочлененному паровозу передали в Коломну. Таким образом, с 1892 по 1950 гг. в Брянске изготовили более 5 тыс. паровозов. Завод перешел на выпуск паровых турбин и передвижных электростанций. С 1956 г. он стал называться Брянский

машиностроительный завод. По решению директивных органов СССР о развитии прогрессивных видов тяги завод приступил к производству маневровых тепловозов, первый из которых, ТЭМ1, вышел из ворот завода 19 июля 1958 г. Затем последовали разработки и выпуск маневровых тепловозов типа ТЭМ2 мощностью 882 кВт и его модификаций, в том числе для поставки их в несколько зарубежных стран.

Почти на всех тепловозах устанавливался дизель типа Д50, после изменений в конструкции которых Пензенским дизельным заводом они стали обозначаться ПД. Пытались применить дизели типа Д70 и Д49. Но завод имел возможности сам изготавливать для себя дизели, а не получать их по кооперации. Наконец, 19 мая 1978 г. забили первую сваю нового корпуса своего дизельного производства. Между тем, заказы МПС на маневровые тепловозы падали.

С 1993 г. на железные дороги отправлено только три тепловоза ТЭМ18. Судьба газотепловоза ТЭМ18Г пока не определена. Возлагались большие надежды на проведение на заводе выездного заседания технического совета локомотивного департамента в декабре 1997 г. Но ясности о перспективе тепловозостроения не получилось. На нынешний год заказов от МПС России нет. Это чревато потерей производственных и кадровых потенциалов, а для железнодорожного транспорта — утратой завода, который более века является оплотом локомотивостроения.

/ Локомотив. – 1998. - № 6. – С.7 – 10./



а) Паровоз серии Ч¹; б) Паровоз серии О; в) Паровоз серии Ц; г) Паровоз серии Ш;
 д) Паровоз Нв; е) Паровоз Н85.

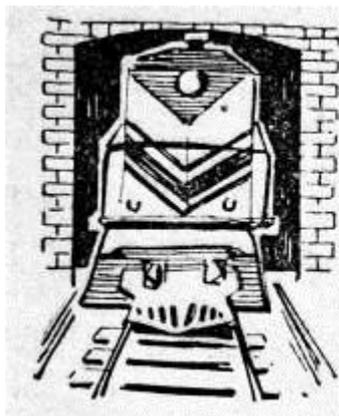
ПАРОВОЗ СЕРИИ ОД



Паровоз серии ОД № 1976 был изготовлен на Брянском заводе в 1899 году. Его вес более пятидесяти тонн. Нагрузка на ось — 13 тонн. Паровоз-труженик прошел многие годы. Пережил Великую Отечественную войну. Работал на Красноярской и Забайкальской

железных дорогах. В 1963 году был возвращен туда, где получил впервые свою жизнь. И трудился на заводских путях на маневровой работе. Локомотивы серии ОВ — четвертый тип паровозов, производство которых было освоено предприятием. Всего же Брянский завод в 1892-1950 гг. изготовил более пяти тысяч локомотивов 27 серий. В 1966 году паровоз серии ОД № 1976 был установлен на вечную стоянку на главной аллее у экспериментального тепловозного цеха производственного объединения «Брянский машиностроительный завод».

/ Соколов, Я.Д. Паровоз серии ОД / Я.Д. Соколов // Брянск – город древний: [историко-краеведческие очерки] // Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С. 307./



Назвали его «Победа»

*«Ровно двадцать пять лет назад, день в день, на заводе был выпущен первый послевоенный паровоз. Паровозы являлись основной продукцией тогдашнего «Красного Профинтерна».
О том, как происходило это знаменательное событие, как возродился Брянский машиностроительный завод — наш рассказ.*

СЕНТЯБРЬ 1943. На пепелища Брянского паровозостроительного завода, ныне машиностроительного, возвращаются кадровые рабочие. Среди тех, кто пришел первым, были и вчерашние партизаны И. Духанин, М. Зайцев, Е. Петров, В. Савельев. Нелегко возрождать разрушенное до основания предприятие. Лишь благодаря самоотверженному труду рабочих и строителей, помощи всей страны в условиях военного времени удалось добиться того, что уже 21 октября, после двух-летнего молчания, впервые прозвучал гудок. А в ноябре из чугуна первой плавки был отлит бюст В. И. Ленина и установлен в центре Бежицкого района.

С первых дней возрождения завод начал давать продукцию. Вначале он изготовлял простые металлоконструкции для оборудования предприятий черной металлургии. Потребовалось еще более трех лет упорнейшего труда, чтобы пошла основная продукция завода — паровозы.

В марте 1946 года брянским паровозостроителям было предложено начать освоение паровоза мощностью 2200 лошадиных сил. Среди бригад и отделов развернулось социалистическое соревнование. На заводе была образована выездная редакция областной газеты «Брянский рабочий». Читая ее материалы, видишь, как трудились люди, как они по двое суток работали в цехах.

Инженеры и стахановцы вложили много творческого труда в эту работу. Паровозо-механический цех, возглавляемый тов. Ланцовым, изготовил детали и узлы. Коллектив передового в то время тендерного цеха, возглавляемого тов. Борисенковым, обеспечил монтаж локомотива. Бригады слесарей сборщиков тт. Новикова, Козлова, Цуканова, мастера тт. Березин, Измайлов, конструкторы тт. Аронов, Княжкин, Гренер, Полякова, сотни и сотни энтузиастов обеспечивали успех.

И вот настал долгожданный день 31 декабря 1946 года. Огромный корпус красочно убранного паровозомеханического цеха залит электрическим светом. В центре — мощный локомотив «Победа», показавший на испытаниях мощность в 2260 л. с.

Название первого локомотива брянских паровозостроителей символично. Это была действительно победа — первая большая трудовая победа на фронте мирного послевоенного строительства.

/ Брянский рабочий. – 1972. - № 1 (1 января). – С. 2./



Паровозы "Победа" ("Л") выпускались на БМЗ до 1950 года. Всего было построено 389 машин, которые эксплуатировались до середины 70-х годов. В 1949 г. был выпущен паровоз Лк с камерным пароперегревателем. Водоподогреватель БМЗ, созданный для паровозов "Л", был использован для модернизированного паровоза "ЛВ", выпускавшегося в Луганске с 1953 по 1956г.

ПЕРВЕНЕЦ

В июле 1958 года был изготовлен первый маневровый тепловоз Брянского машиностроительного завода. Его и сегодня можно увидеть на предприятии.



Мы быстро шли, перешагивая через мазутные жирные рельсы, и Юрий Матвеевич едва успевал пояснять:

— У первых тепловозов стенки кабин были не прямыми, как сейчас, а наклонными. Поэтому я их издали узнаю. Вот он стоит...

Тепловоз как тепловоз. Будешь рассматривать час, а назавтра не вспомнишь, в какой он цвет покрашен. Вот только номер его 0001 имеет особый смысл. Машина, с которой начиналось тепловозостроение на Брянщине. Как запев, как красная строка в тексте.

— Многие тепловозы выпуска того времени отслужили свое, а этот — ничего, работает, — говорит Юрий Матвеевич Карпов, начальник бюро надежности конструкторского отдела по тепловозостроению.

А наш «объект наблюдения» тем временем плавно тронулся, подталкивая несколько вагонов. Словно лишний раз доказывая, что он не музейный экспонат, а вполне исправный работяга. Пришлось бежать за ним, на ходу вспрыгивая на лесенку.

В кабине два человека. Знакомимся. Машинист Александр Сергеевич Глазунов и его помощник Виталий Александрович Моргунов.

— Вы давно работаете на железнодорожном транспорте?

— Давно. Считаю, все типы паровозов и тепловозов перепробовали, — отвечает Глазунов и опять выглядывает в окно, смотрит вперед.

И чувствуется, будь он посвободнее, ох, как много рассказал бы про замечательные машины ТЭМ-2 и ТЭМ-5, про памятные, как молодость, неказистые паровозики. Да разве сейчас время для воспоминаний!..



Часто мы говорим: наш брянский тепловоз, а подразумеваем под этим тысячи ТЭМов — первых, вторых, третьих и прочих. Работающих в Азии, Африке, Европе, Латинской Америке. У каждого из них своя маленькая история. Есть она и у ТЭМ-1, нашего почтенного юбиляра.

— Сначала тепловоз отправился в Москву, — рассказывает Юрий Матвеевич Карпов. — Сослужил там добрую службу. Потом оказался на желез-

нодорожной станции Брянск-II, а сейчас прикомандирован к депо Брянск-I. За двадцать лет прошел три ремонта — ровно столько, сколько положено такой машине. Зимой, например, заменили дизель, старый-то износился. Заменены некоторые детали, но в основном компоновка прежняя. Вот посмотрите, все это сохранилось со времени выпуска.

Первенец в большой семье тепловозов подгоняет груженные вагоны и платформы к автозаводу, сталзаводу, складам «Заготзерна» и другим объектам. Каждый день он наматывает на колеса очередные сто километров пути. А всего у него на «спидометре» 720000 километров. Можно считать, что первый маневровый 18 раз обогнул по экватору Землю.

60— 80 тысяч рублей экономии давал в год ТЭМ-1. Он заменял два паровоза серии ЭМ. Значительно выше был его КПД — на 21 процент. Ведущие конструкторы П. Аронов и В. Долгов, изобретая и используя все лучшее, что накопил более чем 30-летний опыт тепловозостроения в нашей стране, создали хорошую машину.

Е. Захаров

/ Брянский комсомолец. – 1978. - №95 (6 августа). – С. 2./

ИСПЫТЫВАЕТСЯ "ТЭМ-5»

Стальные нити рельсов. Домик с остекленным выступом — диспетчерская. Дальше подобные же двухэтажные домики с похожими на капитанскую рубку стеклянными выступами — операторские. Все вместе называется Восточной горкой станции Брянск-II. На ней «сортируют» вагоны, вновь составленные из них грузовые поезда идут на Москву и Вязьму, Орел и Рославль...

Новый маневровый тепловоз «ТЭМ-5», сделанный на Брянском машиностроительном заводе, испытывают именно здесь, на сортировке вагонов, где ритм работы всегда напряженный. Новичок приметен издали: он темно-вишневого цвета, с желтыми полосами по бокам.

Металлическая лесенка ведёт в просторную светлую кабину. У смотрового окна — переносный и стационарный пульта управления, за которыми удобно устроился машинист тепловоза Владимир Петрович Солдатенков. У другого окна — тоже пульт управления, за ним — помощник машиниста Константин Федорович Кузнецов. Оба работают в депо по восемнадцать лет, уже испытывали тепловозы Брянского машиностроительного завода.

«ТЭМ-5» экзаменуется месяц — с 11 июня, на его спидометре значится 2131 километр, пройденный на сортировочной горке товарной станции.— Солдатенков, внимание! — раздаётся из репродуктора в кабине тепловоза голос составителя Павла Кульбакова. — Подавай вагоны с пятого пути...

Владимир Петрович переводит ручку контроллера и дизель отвечает нарастающим реактивным свистом. Солдатенков перебрасывает ручку реверса, и тепловоз, набирая скорость, бежит к ожидающему сортировки товарному составу. Гул дизеля в кабину доносится слабо, разговаривать можно без напряжения.

— У машины этой модели турбовоздуходувка вынесена далеко вперед и не мешает шумом машинисту, — сообщает Солдатенков.

Тепловоз идёт с хорошей скоростью, но в кабине этого не ощущаешь: опять же заслуга конструкторов, запроектировавших на новом тепловозе гидроамортизаторы.

Солдатенков поворачивает кран тормоза, и машина послушно замирает на месте: помогает двустороннее торможение колес. Это тоже новинка.

- Жаль, что с места берет неважно, — продолжает Солдатенков характеристику новой машины. — Только с седьмой позиции начинает движение, а надо бы со второй-третьей. Иначе — потеря времени.

Машинист прибавляет обороты дизелю, и «ТЭМ-5», медленно набирая скорость, гонит впереди состав за составом, укладываясь в норму. Это нелегко и требует большого напряжения машины и людей.

Экзамен идет, в общем, успешно, — рассказывает ведущий конструктор по испытаниям Анатолий Александрович Гришин. — И это в значительной степени обеспечено новшествами, примененными на «ТЭМ-5» впервые...

Да, на тепловозе немало нового. Например, переносный пульт управления, кнопочное включение позиций. Буксование сведено к минимуму. И планировка кабины лучше: нет стекол сверху, следовательно, она меньше нагревается от солнечных лучей. Температура в кабине поддерживается автоматически. Есть и другие усовершенствования. Но...

- Только не захвалите, — предупреждает заместитель начальника депо по ремонту тепловозов С. И. Маркин. — Хорошая машина, но и недостатков хватает. — И он перечисляет: сложная система запуска дизеля, усложнена электросила, неудобства при ремонте и осмотре тяговых электродвигателей и тормозных колодок...

Главный конструктор тепловоза В. А. Долгов не возражает: на то испытания, чтобы выявить и устранить конструктивные недоработки, просчеты. И каждый раз, сдавая смену, машинисты-испытатели записывают в специальный журнал все свои наблюдения.

Испытания будут идти еще месяца три-четыре. И только потом, после тщательного обсуждения специальной комиссией всех плюсов и минусов новой конструкции, тепловозостроители смогут заняться доводкой своего детища. И можно не сомневаться, что «ТЭМ-5» будет отличным тепловозом.

А. Кириллов

/ Брянский рабочий. – 1970. - № 165 (18 июля). - С. 2./

РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТЕПЛОВОЗОСТРОЕНИЯ НА БРЯНСКОМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ

М.В. Загорский

Брянский машиностроительный завод (БМЗ) (наряду с Людиновским и

Коломенским заводами) — одно из старейших предприятий, связавших свою судьбу с развитием железных дорог и транспортного машиностроения в России. Начав с прокатки рельсов, завод уже в 1875 году освоил производство мостов, строительных ферм и других конструкций.



В те времена в мастерских завода были изготовлены металлоконструкции 336-метрового моста через р. Днепр, 1590-метрового моста через р. Аму-Дарью, Брянского (ныне Киевского) и Варшавского (ныне Белорусского) вокзалов Москвы. В 1880 году Брянский завод начал выпускать для продажи платформы, грузовые вагоны, нефтяные цистерны.

Бурное развитие экономической жизни России конца XIX столетия и спрос на железнодорожный подвижной состав дали возможность Брянскому заводу начать в 1889 году подготовку к производству паровозов. Уже в 1900 году сочлененный паровоз типа 0-3-0 + 0-3-0 серии © (фита) Брянского завода был предметом особого внимания на всемирной выставке в Париже и среди выставленных паровозов являлся самым мощным.

К началу XX века Брянский завод стал одним из крупнейших предприятий российского транспортного машиностроения. С 1890 года (года получения первого заказа на постройку паровозов для Российских железных дорог) по 1950 год (год выпуска последних паровозов серии «Л»), т. е. за 60 лет, на БМЗ построено для транспорта 5166 грузовых, пассажирских и маневровых тепловозов 32 серий в 54 модификациях.

К середине 50-х годов стала очевидной необходимость перевода железнодорожного транспорта на новые виды тяги — дизельную и электрическую. Учитывая накопленный заводом многолетний опыт производства паровозов и другой транспортной техники, в 1957 году правительством было принято решение, согласно которому за Брянским заводом закреплялось производство маневровых тепловозов.

В 1958 году на Брянском машиностроительном заводе был выпущен первый маневровый тепловоз ТЭМ1 мощностью 736 кВт (1000 л.с.) с электрической передачей постоянного тока. В течение 10 лет было изготовлено около 2 тыс. тепловозов ТЭМ1.

Используя принцип конструктивной преемственности с применением более прогрессивных технических решений, на базе тепловоза ТЭМ1 был разработан маневровый тепловоз ТЭМ2 мощностью 883 кВт (1200 л.с.). В 1960-1963 годах была построена опытная партия тепловозов ТЭМ2 в количестве 15 шт. Испытания этого тепловоза показали лучшие эксплуатационные и тяговые качества его по сравнению с тепловозом ТЭМ1. Это определило переход с июля 1968 года на выпуск тепловоза ТЭМ2.

Начиная с выпуска первого тепловоза, на заводе велась постоянная работа по совершенствованию конструкции и повышению качества изготавливаемых тепловозов. В результате были увеличены межремонтные и гарантийные сроки, внедрен комплекс мероприятий по дальнейшему повышению надежности и долговечности тепловозов.

В 1961-1964 годах была изготовлена опытная партия (4 шт.) тепловозов

ТГМ10 мощностью 883 кВт (1200 л.с.) с гидropередачей. На этом тепловозе была применена унифицированная гидравлическая передача, созданная Калужским машиностроительным заводом. Эксплуатационная проверка этих тепловозов показала, что применение гидropередачи на тепловозах такого типа ведет к снижению ряда показателей (КПД, универсальности, маневренности и др.) по сравнению с тепловозами, имеющими электрическую передачу. Поэтому в дальнейшем завод отказался от проектирования и изготовления тепловозов с гидropередачей.

Одновременно с совершенствованием конструкции и повышением качества тепловоза ТЭМ2 велись работы по созданию новых образцов тепловозов. В 1969-1971 годах изготовлены и проведены испытания тепловоза ТЭМ5 мощностью 883 кВт (1200 л.с.) и тепловоза ТЭМ6 мощностью 1103 кВт (1500 л.с.) с новыми 4-тактными V-образными дизелями, новой системой электрооборудования и более совершенными бесчелюстными тележками. В 1970-1974 годах была построена опытная партия тепловозов ТЭМ5 в количестве 17 шт.

В 1974 году была проведена модернизация тепловоза ТЭМ2 с установкой на нем 4-тактного V-образного дизеля типа Д49. Тепловозу был присвоен индекс ТЭМ2М. Тепловоз ТЭМ2М небольшими партиями выпускался параллельно с тепловозом ТЭМ2 до 1988 года. За это время выпущено 286 таких тепловозов.

В 1979 -1986 годах была выпущена партия из 27 тепловозов ТЭМ3 мощностью 883 кВт (1200 л.с.) на бесчелюстных тележках с дизелем 6ЧН31.8/33 (типа Д50). На тепловозе ТЭМ3 были предусмотрены конструктивные решения, обеспечивающие лучшую приспособленность его для работы на железных дорогах северных районов страны и БАМа.

В 1979-1986 годах была проведена коренная модернизация тепловоза ТЭМ2, обеспечивающая повышение его технико-экономических показателей. Модернизированному тепловозу был присвоен индекс ТЭМ2У.

В 1985-1988 годах была проведена вторая модернизация тепловоза ТЭМ2, в соответствии с которой тепловозу присвоен новый индекс ТЭМ2УМ. На тепловозе применен 4-тактный модернизированный дизель 6ЧН31.8/33 типа 1-ПД4А. Дизель 1-ПД4А имеет удельный расход 155 г/(л.с.-ч), срок службы до первого капитального ремонта 12 лет, в то время как дизель ПД1М тепловоза ТЭМ2У имеет удельный расход топлива 165 г/(л.с.-ч), срок службы до первого капитального ремонта 7,5 лет.

Дальнейшим совершенствованием тепловоза ТЭМ2УМ явилось применение на тепловозе бесчелюстных тележек (с односторонним расположением тяговых электродвигателей) вместо челюстных, что обеспечило повышение использования сцепного веса тепловоза примерно на 10 %, возможность реализовать по сцеплению большую силу тяги и снижение расходов в эксплуатации на обслуживание и ремонт тележек. Новому тепловозу, выпуск которого начался в 1992 году, присвоен индекс ТЭМ18. С 1992 по 1996 год тепловозы ТЭМ2УМ и ТЭМ18 выпускались параллельно.

В 1987 году была разработана усовершенствованная модификация тепловоза ТЭМ2М — тепловоз ТЭМ15 с дизелем 8ЧН26/26, предназначенная для поставки на экспорт в страны с тропическим и умеренным климатом и для отечественных

потребителей.

Дальнейшим совершенствованием тепловоза ТЭМ15 мощностью 883 кВт (1200 л.с.) явилось (аналогично тепловозу ТЭМ2УМ) применение бесчелюстных тележек вместо челюстных. Новому тепловозу присвоен индекс ТЭМ16. Опытный тепловоз ТЭМ16 был изготовлен в 1992 году

Со дня выпуска первого тепловоза было изготовлено около 10 тыс. тепловозов. Ряд модификаций тепловозов ТЭМ1, а затем ТЭМ2 поставлялись на экспорт в страны с умеренным и тропическим климатом. До 1996 года на экспорт в КНДР, Кубу, Монголию, Болгарию, Польшу, Югославию, Гвинею, Нигерию было поставлено 808 тепловозов [1-3].

Тепловозы типа ТЭМ2 показали себя в эксплуатации с лучшей стороны как в системе МГТС, так и на промышленных предприятиях. Не потерять достигнутый уровень надежности тепловозов стало актуальной задачей ОАО «БМЗ» в период повсеместного падения производства и нарушения (разрыва) сложившихся производственных связей. Результаты исследования показателей работы и надежности тепловозов ТЭМ2УМ и ТЭМ18, выпущенных в 1991-1996 годы [4], свидетельствуют об их высокой работоспособности и надежности.

Значительный объем работ выполнен в направлении улучшения экологических показателей выпускаемых тепловозов: предотвращение попадания на землю технической воды из системы охлаждения дизеля, а также топлива, масла и продуктов износа; уменьшение пожарной опасности от искр на выхлопе дизеля, уровня шума и вибраций, выбросов вредных веществ с отработавшими газами [5].

Дальнейшее снижение вредных выбросов с отработавшими газами и дымности может достигаться более высоким уровнем оптимизации рабочего процесса дизелей, применением специальных топливных присадок, нейтрализаторов и/или применением в качестве топлива природного газа.

В 1996-1998 годах ОАО «БМЗ» совместно с ВНИИЖТ, ВНИТИ, ОАО «Пенздизельмаш» были выполнены работы по созданию маневрового газотепловоза в соответствии с программой работ по применению газомоторного топлива на железнодорожном транспорте, проводимых в рамках федеральной целевой программы «Топливо и энергия», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 6 марта 1996 года.

В августе 1997 года в ОАО «БМЗ» впервые в России был изготовлен маневровый газотепловоз ТЭМ 18Г мощностью 883 кВт (1200 л.с), работающий на дизельном топливе и сжатом природном газе с добавлением запальной порции дизельного топлива. Применение маневровых газотепловозов на железнодорожном транспорте обеспечивает экономию дизельного топлива (примерно 70 т/год на один тепловоз), которое замещается газом, и значительное снижение вредных выбросов с отработавшими газами. Выбросы токсичных веществ при использовании природного газа уменьшаются по оксидам углерода в 1,4 раза, по

Маневровый тепловоз ТЭМ2



оксидам азота — в 2,5 раза [6].

В настоящее время два опытных образца маневрового газотепловоза ТЭМ18Г-001 и 002 проходят приемочные испытания на экспериментальном кольце ВНИИЖТ (ст. Щербинка).

В соответствии с программой «Замещение дизельного топлива природным газом в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте на 1995-2000 годы и на период до 2005 года» ОАО «БМЗ» планирует освоить модернизацию тепловозов типа ТЭМ2 для работы на сжатом природном газе во время выполнения их капитально-восстановительного ремонта.

В начале 90-х годов ОАО «БМЗ» освоен капитальный ремонт ранее выпущенных тепловозов типа ТЭМ2 и его модификаций. Капитальный ремонт тепловоза, проводимый в ОАО «БМЗ», существенно отличается от капитального ремонта, выполняемого на специализированных тепловозоремонтных заводах, так как не только восстанавливается ресурс тепловоза, но и проводятся усовершенствования, внедренные на новых тепловозах, а также устанавливается ряд современных узлов, что повышает его технический уровень.

По просьбе заказчика может быть выполнен любой объем модернизации, в том числе установка системы управления в одно лицо; электрического остановочного тормоза, обеспечивающего значительное снижение расхода тормозных колодок в эксплуатации; экранного глушителя шума на всасывании дизеля; системы автоматической локомотивной сигнализации непрерывного действия (АЛСН); блока контроля бдительности машиниста; стяжек тормозных колодок, препятствующих их сползанию и быстрому износу, а следовательно и экономии их в эксплуатации, и других технических новшеств.

Планы будущей деятельности ОАО «БМЗ» в области тепловозостроения вытекают из утвержденных основных направлений деятельности и развития дочернего предприятия - ОАО «БМЗ-Тепловоз», на 1999-2000 годы для получения максимальной прибыли, стабилизации финансового положения, поддержания эффективной деятельности на ближайшие годы, освоения новых видов продукции, модернизации существующих видов продукции, расширения рынка сбыта.

Учитывая складывающуюся ситуацию на рынке маневровых тепловозов и магистральных грузовых локомотивов, мы отдаем себе отчет в том, что для обновления тепловозного парка железных дорог МПС РФ и промышленных предприятий страны необходимы локомотивы с высокими показателями экономичности, надежности, ремонтпригодности. Этим требованиям удовлетворяет тяговый электропривод, основанный на применении асинхронных тяговых двигателей, простых по конструкции, имеющих высокую надежность и низкую стоимость технического обслуживания, и статических преобразователей частоты.

Применение асинхронного тягового привода на тепловозах позволяет реализовать ряд технико-экономических преимуществ:



- высокий крутящий момент в стоповом режиме позволяет обеспечивать режимы трогания и разгона неограниченное время, исключая при этом понятие длительного режима тепловоза;
- устойчивая реализация повышенных коэффициентов сцепления позволяет значительно повысить тяговые свойства тепловоза и уменьшить количество сцепных осей, не ухудшая тяговых характеристик;
- увеличение в 1,3-1,5 раза мощности асинхронного двигателя в габаритах тягового двигателя постоянного тока;
- сокращение в $1,5^2$ раза расхода остродефицитных цветных металлов и более чем в 2 раза расхода изоляционных материалов;
- эффективное электрическое торможение до полной остановки локомотива, позволяющее сократить в эксплуатации значительное количество тормозных колодок и бандажей колесных пар;
- снижение эксплуатационных затрат за счет уменьшения расхода топлива и снижения затрат на техническое обслуживание тепловозов.

Для реализации преимуществ использования асинхронного тягового привода на железнодорожном транспорте ОАО «БМЗ» предлагает концепцию развития тепловозостроения, которая предусматривает создание и освоение производства типоразмерного унифицированного ряда маневровых, маневрово-диспетчерских тепловозов мощностью 883, 1103, 1471 кВт (1200, 1500, 2000 л.с.) в 4- и 6-осном исполнении и магистральных тепловозов мощностью 2500...3500 кВт (3400...4760 л.с.) в 6-осном исполнении. На всех тепловозах предусматривается применение 4-тактных дизелей и электрической передачи переменного тока.

Предлагаемые тепловозы будут иметь однотипный дизель и максимально унифицированные узлы и механизмы, что создаст оптимальные условия для технического содержания и ремонта тепловозов в депо. На тепловозах передача переменного тока включает в себя: унифицированные тяговые статические преобразователи частоты; унифицированные асинхронные тяговые двигатели; микропроцессорную систему управления и контроля. Для собственных нужд тепловозов будут применены унифицированные устройства: тормозной компрессор с электроприводом; стартер-генератор; мотор-вентиляторы холодильной камеры и охлаждения тяговых асинхронных двигателей; аккумуляторная батарея; электронные преобразователи питания электропривода вентиляторов и возбуждения тягового генератора; система очистки охлаждающего воздуха тяговых электрических машин; система отопления и кондиционирования воздуха в кабине машиниста.

Первым этапом работ в этом направлении явилась выполненная в 1999 году модернизация серийного тепловоза ТЭМ2-282 с заменой передачи постоянного тока новой перспективной передачей переменного тока при выполнении капитального ремонта тепловоза. Во время капитального ремонта дизель типа Д50 заменяется на Д49, тепловоз оборудуется электрическим тормозом, отключаемыми приводами собственных нужд с использованием электродвигателей переменного (привод вентилятора холодильной камеры и вентиляторов охлаждения тяговых электродвигателей) и постоянного (привод компрессора) тока. Шесть тяговых электродвигателей постоянного тока заменяются четырьмя асинхронными

двигателями переменного тока. В связи с чем осевая формула тепловоза 30-30 изменяется на 1 + 10+10 — 10+10+1, т.е. тяговые электродвигатели устанавливаются на вторую, третью, четвертую и пятую оси.

Разработки показали, что для маневровых тепловозов целесообразно использовать групповой (потележечный) принцип питания тяговых двигателей. Тяговый статический преобразователь частоты выполняется по двухзвенной структуре с использованием в выходном звене автономного инвертора тока как наиболее простого, содержащего минимальное число элементов силовой электроники. В инверторе тока используются обычные полупроводниковые приборы, которые серийно производятся в России.

Известные преимущества асинхронного тягового привода позволяют реализовать 4-ос-ным тепловозом тяговое усилие, равное тяговому усилию 6-осного тепловоза с тяговыми двигателями постоянного тока. При этом он может реализовать пусковую силу тяги, равную 320 кН, КПД электрической передачи тепловоза

Маневровый тепловоз ТЭМ (Руба)



увеличивается в точке выхода на полную мощность примерно на 2 %. Режим электрического торможения с постоянной силой реализуется практически до полной остановки (-0,2 км/ч). Комплект электрооборудования является унифицированным и может быть использован для 4-осных тепловозов мощностью 883...1500 кВт (1200...2040 л.с).

На модернизируемом тепловозе будут испытаны передача переменного тока, электрический остановочный тормоз, отключаемый привод собственных нужд тепловоза, а также проверены тяговые качества тепловоза.

В 1999 году начато изготовление 4-осно-го универсального тепловоза мощностью 1100 кВт с аналогичной передачей. На этом тепловозе будут применены:

- высокоэффективные самоочищающиеся воздухоочистители дизеля непрерывного действия;
- электрический регулируемый отключаемый привод вспомогательных механизмов, обеспечивающий снижение затрат мощности на собственные нужды;
- электрический остановочный тормоз с принудительным охлаждением тормозных резисторов;
- система подогрева тепловоза, обеспечивающая длительную стоянку в «горячем» резерве (не менее 6 часов) при температуре наружного воздуха минус 50°С;
- система безопасности КЛУБ и система контроля параметров движения (КПД);
- другие мероприятия, повышающие эффективность и надежность тепловоза.

Система управления оборудованием обеспечивает управление и контроль дизель-генераторной установки, формирование оптимальных характеристик дизеля, генератора, тяговых электродвигателей в режимах тяги, электрического торможения и холостого хода, программное управление запуском и остановкой дизеля и изменение его частоты вращения, управление температурным режимом

теплоносителей, защитными устройствами силового и вспомогательного оборудования тепловоза.

Система диагностики обеспечивает автоматический контроль оборудования с точной информацией по предотвращению и устранению неисправностей и минимальными затратами времени, накопление информации и ведение архива для прогнозирования остаточного ресурса, в том числе для передачи ее стационарному информационно-технологическому комплексу, осуществляет тестирование всей системы в целом и ее элементов.

Конструкция тепловозов обеспечивает выполнение требований: санитарно-гигиенических; к устройствам сигнализации и связи; охраны труда, пожарной безопасности, экологичности; по эксплуатации и ремонту. Испытания этого тепловоза позволят выяснить эффективность выбранных и заложенных технических решений в электрическую передачу переменного тока с целью дальнейшего развития этого типа передачи систем управления и диагностики для создания более мощных тепловозов [мощностью 1470...3500 кВт (2000...4760 л.с.)].

Разрабатываемые 4-осные тепловозы мощностью 882, 1100, 1500 кВт (1200, 1500, 2040 л.с.) по своим тягово-экономическим свойствам должны заменить эксплуатируемый парк 6-осных тепловозов с электрической передачей постоянного тока типа ТЭМ2, ТЭМ18 (1200 л.с.) и М62 (2000 л.с.), а в случае создания 6-осного тепловоза мощностью 1500 кВт (2040 л.с.) с электрической передачей переменного тока, то он заменит 8-осный тепловоз с электрической передачей переменного постоянного тока ТЭМ7 (2000 л.с.). Проектируемые тепловозы существенно снизят эксплуатационные и ремонтные затраты потенциальных заказчиков (МПС РФ и промышленные предприятия РФ и стран СНГ).

Параллельно ведутся работы по созданию унифицированного ряда магистральных грузовых тепловозов мощностью 2500...3500 кВт. При разработке в конструкцию тепловозов закладываются новые концепции и технические решения. Основное внимание уделяется созданию простой, компактной и надежной конструкции систем, узлов и механизмов тепловозов с применением модульного принципа.

Внутрикузовное оборудование будет иметь максимально блочную компоновку, обеспечивающую легкоъемность и взаимозаменяемость блоков, минимизацию объема монтажно-подгоночных работ при ремонте. Система управления тепловозом, сигнальные и предохранительные устройства обеспечивают дистанционное управление соединенными секциями с одного пульта управления по системе многих единиц.

Кроме того, проектирование нового перспективного экипажа для магистрального тепловоза с передачей переменного тока осуществлялось на основе результатов экспертного анализа, наиболее существенных решений, опубликованных в печати, в том числе патентов, авторских свидетельств. В результате выполнения проектных работ предлагается принципиально новый перспективный экипаж в составе двух-, трехосных тележек.



Наиболее существенными признаками проектируемого экипажа являются: применение асинхронных двигателей с опорно-осевой подвеской и использование подшипников качения; индивидуальное рессорное подвешивание с выполнением второй ступени в виде системы «Флексикоил» с нелинейной характеристикой поперечной жесткости; оригинальная передача силы тяги с радиальной установкой осей колесных пар при движении в кривых.

Все принятые решения по механизмам передачи тяги и радиальной установке осей колесных пар при движении в кривых участках пути подтверждены силовым компьютерным моделированием. На отличительные конструктивные признаки экипажной части, а также возможные направления их дальнейшего развития получены положительные решения на изобретения.

Предлагаемый перспективный экипаж магистральных грузовых тепловозов по сравнению с аналогами имеет улучшенные тяговые свойства (коэффициент использования сцепного веса возрастает до 94...98 %), улучшенную вертикальную, боковую и продольную динамику в кривых и прямых участках пути (боковое давление на рельс снижается до 20...50 кН, отжатие рельса — до 2...4 мм), уменьшенный (примерно на 20 %) износ узлов и деталей, уменьшенное (примерно на 10 %) сопротивление движению, что в конечном счете обеспечивает повышенную экономичность, долговечность и ремонтпригодность перспективных магистральных тепловозов.

Разработка и производство предлагаемых тепловозов базируются на последних разработках российских организаций и предприятий - ВНИТИ, ВНИИЖТ, ОАО «Брянский машиностроительный завод», ОАО «Электровыпрямитель», ОАО «Коломенский завод», ОАО «Пенздизельмаш», ОАО «Пензточприбор» и др. Таким образом, создается необходимый задел на перспективу развития производства. В дальнейшем планируется освоение производства и поставка МПС РФ и промышленным предприятиям маневровых, маневрово-диспетчерских тепловозов мощностью 882, 1100, 1470 кВт (1200, 1500, 2000 л.с.) в 4-и 6-осном исполнении и магистральных тепловозов мощностью 2500...3500 кВт (3400...4760 л.с.) в 6-осном исполнении. Реализация этих планов, позволит ОАО «БМЗ» занять достойное место на рынке тягового подвижного состава.

Совершенствование выпускаемых изделий транспортного машиностроения и создание новой техники осуществляются, руководствуясь проводимой ОАО «БМЗ» политикой в области качества, направленной на максимальное удовлетворение требований потребителей к выпускаемой нами продукции. Обязательным условием выживания является изменение отношения к качеству — одному из решающих факторов конкурентоспособности продукции. Мы получили сертификаты соответствия нашей системы качества Международным стандартам серии ИСО 9000, выданные Российским Морским Регистром Судоходства — членом Международной Ассоциации классификационных обществ и Регистром систем качества Госстандарта России. Эти документы подтверждают, что ОАО «БМЗ» способно обеспечить стабильное качество своей продукции.

/ Загорский, М.В. Развитие и перспективы тепловозостроения на Брянском машиностроительном заводе / М.В.Загорский // Тяжелое машиностроение. – 2000. - № 1. – С. 35-40./

«ВИТЯЗЬ» УСТАНОВЛИВАЕТ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ

Магистральный грузовой тепловоз ТЭ25А «Витязь», созданный на Брянском машиностроительном заводе БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», в



рамках эксплуатационного пробега впервые провел грузовой поезд весом 7500 тонн, груженный щебнем. Об этом сообщили в департаменте по связям с общественностью «Трансмашхолдинга».

С учетом массы самого локомотива (288 тонн) общий вес состава приближается к 7,8 тыс. тонн. Это выдающийся результат, который находится на уровне лучших зарубежных аналогов и значительно превышает возможности серийных машин.

Пробег проходил по маршруту Брянск-2 - Орел. В церемонии отправки тепловоза в рейс приняли участие вице-президент — главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, технический директор «Трансмашхолдинга» Владимир Шнейдмюллер, представители Брянского отделения Московской железной дороги и БМЗ.

ТЭ25А - первый российский грузовой тепловоз с асинхронным тяговым приводом. Локомотив полностью создан на отечественной технологической базе. Тяговый преобразователь, который является ключевым инновационным элементом «Витязя», разработан во ВНИКТИ и произведен компанией «ЭлектроСИ» (г. Москва). В конструкции тепловоза применяются модернизированный дизель производства Коломенского завода с электронным впрыском и тележки новой конструкции.

Переход к массовому использованию новых машин будет означать резкое увеличение производительности труда на железнодорожном транспорте, позволит увеличить провозную способность железных дорог. Благодаря высокой грузоподъемности, новые тепловозы будут способствовать уменьшению количества «узких мест» на российской железнодорожной сети.

Эксплуатационный пробег является важнейшей частью испытаний нового локомотива. Ожидается, что в 2008 году ТЭ25А получит сертификат соответствия и начнутся поставки «Витязей» на российские железные дороги.

/ Голос профсоюзов.- 2008. - 11 янв. (N1-2). - С. 1./

ТРАНСМАШХОЛДИНГ ПОСТРОИТ ДЛЯ РЖД ДЕСЯТЬ «ВИТЯЗЕЙ» С СИЛОВЫМИ УСТАНОВКАМИ MTU

ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» заключили договор на поставку десяти двухсекционных магистральных грузовых тепловозов ТЭ25АМ, которые будут оснащаться дизелями производства компании «MTU Friedrichshafen GmbH» (Германия). В качестве базовой модели при создании новой модификации будет

использован тепловоз 2ТЭ25А «Витязь». В соответствии с контрактом, один локомотив будет изготовлен в 2012, остальные — в 2013 г. На тепловозах будут использованы силовые модули MTU серии 4000 мощностью 2700 кВт. Тепловоз 2ТЭ25А — первый в истории отечественного локомотивостроения тепловоз с асинхронным тяговым приводом. Работы по его созданию завершились в 2010 г. Локомотивы производятся на Брянском машиностроительном заводе. Во время испытаний, которые проводились на БАМе на участках со сложным профилем, «Витязь» продемонстрировал существенно большие по сравнению с серийными локомотивами возможности по вождению тяжеловесных поездов. Переход к массовому использованию таких тепловозов позволит значительно снизить затраты на содержание парка подвижного состава и расширить возможности по перевозке грузов на особенно трудных участках сети РЖД.

/ Двигателестроение. - 2012. - № 2. - С. 33./

ВЫПОЛНЯЕТСЯ ПЕРВЫЙ ЗАКАЗ

Брянский машиностроительный завод (БМЗ), входящий в ЗАО «Трансмашхолдинг», отправил заказчику 50 новых универсальных полувагонов с разгрузочными люками модели 12-3090.

В общей сложности до конца года БМЗ поставит 300 таких вагонов. Полувагон является новым видом продукции для завода, производство которого освоено только в этом году. Особенностью вагона является усиленная конструкция верхней обвязки, предотвращающая деформацию кузова при погрузочно-разгрузочных работах. Обшивка боковых стен обеспечивает снижение трения груза о стенки при разгрузке. В конструкции используется арматура для безрезьбового соединения труб тормозной системы, колесосберегающие безасбестовые колодки. Вагон отвечает требованиям ОАО «РЖД»: в июне 2011 г. на него получен сертификат соответствия Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте.

/ Железнодорожный транспорт. – 2011. - № 9. – С.67./

ИСПЫТАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПОДШИПНИКОВ

Брянский машиностроительный завод (БМЗ входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») передал для опытной эксплуатации маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ№581.

Локомотив впервые в практике российского маневрового тепловозостроения оборудован тяговыми электродвигателями с моторно-осевыми подшипниками качения отечественного производства. Использование моторно-осевых подшипников качения вместо подшипников скольжения является приоритетным направлением развития отечественного тепловозостроения как для вновь строящихся локомотивов, так и для модернизации эксплуатируемого парка локомотивов ОАО «РЖД». Их применение снижает сопротивление движению локомотива, что повышает коэффициент полезного действия и увеличивает тяговую мощность. Исключение постоянного обслуживания моторно-осевых подшипников

значительно сокращает эксплуатационные расходы на содержание и ремонт этого узла локомотива. Эксплуатация магистральных тепловозов 2ТЭ25А, колесные пары которых оборудованы осевыми подшипниками качения, подтвердила, что они более удобны в эксплуатации и обслуживании.

Опытная эксплуатация тепловоза ТЭМ18ДМ № 581 с новыми подшипниками будет проходить в течение года в эксплуатационном локомотивном депо станции Свердловск-Пассажирский.

По результатам испытаний ОАО «РЖД» примет решение о серийном внедрении моторно-осевых подшипников качения на вновь строящихся тепловозах ТЭМ18ДМ и 2ТЭ116У.

Одновременно будет рассматриваться вопрос модернизации эксплуатируемого парка тепловозов типов ТЭМ18, М62, ТЭ10 и 2ТЭ116 с применением моторно-осевых подшипников качения.

/ Железнодорожный транспорт. – 2012. - № 2. – С.63./

БМЗ ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ НА ТЕПЛОВОЗ ТЭМ18В

Брянский машиностроительный завод получил сертификат соответствия Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РС ФЖТ) на установочную партию тепловозов ТЭМ18В.

Сертификат распространяется на партию тепловозов (установочную серию) из 25 единиц и действителен до 1 ноября 2014 г. Тепловоз ТЭМ18В создан на базе локомотива ТЭМ18ДМ. В базовую конструкцию внесены ряд изменений. ТЭМ18В оснащается более современным и надежным дизель-генератором фирмы «Wartsila» мощностью 882 кВт при 1000 об/мин.

При среднеэксплуатационной загрузке ТЭМ18В почти на 30 % экономичнее, чем тепловозы ЧМЭЗ. Впервые на БМЗ на маневровом тепловозе установлено колесо главного вентилятора из пластмассы; применены системы подогрева теплоносителей дизеля типа «Гольфстрим», с помощью которых поддерживается оптимальная температура теплоносителей неработающего дизеля.

Это существенно экономит топливо при зимних отстоях тепловоза. Удельный расход топлива при работе по типовому циклу загрузки составляет 288 г/кВтЧ.

Ожидается, что с началом реализации в Пензе совместного российско-финского проекта (Трансмашхолдинг–Wartsila) по производству современных дизельных двигателей для железнодорожного и морского транспорта новые дизель-генераторы будут использоваться и на других тепловозах отечественного производства, что обеспечит более высокую надежность силовых установок и эксплуатационные качества локомотива.

/ Двигателестроение. — 2012. — № 2. — С. 33./

(24 января 2013 г.)

БМЗ начал поставки тепловозов ТЭМ18В

Новые тепловозы поступили на Октябрьскую железную дорогу.



**Тепловоз ТЭМ18В создан на базе хорошо зарекомендовавшего себя локомотива ТЭМ18ДМ.
Фото: пресс-служба Брянского машиностроительного завода**

Брянский машиностроительный завод (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») передал представителям ОАО «Российские железные дороги» первые два маневровых тепловоза ТЭМ18В, оснащенных финскими дизелями производства Wärtsilä. Об этом сообщили в Департаменте по внешним связям.

Новые тепловозы поступили на Октябрьскую железную дорогу. В течение 2013 года РЖД получат еще 30 таких локомотивов.

Тепловоз ТЭМ18В создан на базе хорошо зарекомендовавшего себя локомотива ТЭМ18ДМ. В базовую конструкцию внесены ряд изменений, применен дизель-генератор фирмы Wärtsilä мощностью 882 кВт. Тепловозы ТЭМ18В отличаются высокой надежностью силовой установки и уменьшенным по сравнению с локомотивами предшествующих поколений воздействием на окружающую среду.

Первый тепловоз изготовлен в 2011 году. Он успешно прошел заводские, эксплуатационные, сертификационные, приемочные испытания. На тепловоз получен сертификат Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РС ФЖТ), дающий право изготовить установочную партию в 25 машин. Второй тепловоз собран в конце 2012 года.

В конструкции применена система подогрева теплоносителей дизеля, с помощью которой, поддерживается оптимальная температура при неработающем дизеле. Это позволяет обеспечить экономию топлива при зимних отстоях тепловоза. Специалисты отмечают, что при среднеэксплуатационной загрузке ТЭМ18В почти на 30 процентов экономичнее, чем чехословацкие тепловозы ЧМЭЗ, которые массово используются на железнодорожном транспорте. Производство дизелей конструкции Wärtsilä, предназначенных для комплектования ТЭМ18В, должно быть развернуто в г. Пензе, на новом совместном предприятии. Начало выпуска двигателей запланировано на август 2013 года.

/ БМЗ начал поставки тепловозов ТЭМ18В [Электронный ресурс]
//Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 24 янв. -
URL:<http://bryansk.kp.ru/daily/26020.4/2941258/>

ЗАВЕРШЕНЫ ИСПЫТАНИЯ



На Брянском машиностроительном заводе (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») завершены заводские испытания магистрального грузового тепловоза 2ТЭ25АМ. Двухсекционный грузовой тепловоз 2ТЭ25АМ, оснащенный двигателем германской фирмы MTU, создан на базе 2ТЭ25А с сохранением комплектности основного и вспомогательного оборудования и общей компоновки тепловоза. Его отличительная особенность - силовой модуль производства фирмы MTU. В ходе заводских испытаний проводились проверка работы дизеля в разных режимах, отработка систем защиты тепловоза, тестирование уровней шума, вибрации, инфразвука на рабочем месте локомотивной бригады и т. д. Далее в ходе опытного пробега в депо Брянск-Льговский тепловозу предстоит наездить с составами не менее 5000 км. По завершении пробега тепловоз будет направлен на сертификационные испытания, после которых локомотив будет запущен в серийное производство. В рамках сочинского бизнес-форума «Партнерство 1520» ЗАО «Трансмашхолдинг» и ОАО «РЖД» заключили договор на поставку 10 тепловозов 2ТЭ25АМ.

/ Железнодорожный транспорт. – 2012. - № 8. – С.55./

ПАРОХОДОСТРОЕНИЕ

Пароходы, которые стал производить Брянский завод, эксплуатировались на реках России. Среди покупателей новой продукции были и члены Акционерного общества, в том числе и его председатель - князь Тенишев.

Судоходная Десна долгое время оставалась одной из важных транспортных магистралей. Водный транспорт Брянщины ежегодно перевозил до 100 тысяч человек.

Грузовые пристани Брянска в конце XIX века располагались на противоположных берегах, у впадения Болвы в Десну. Пассажирские пристани размещались у Брянского железнодорожного вокзала (Брянск I), у Арсенала и у Черного моста. В 1892 году по Десне от Бежицы до Екатеринослава отплыл теплоход «Благодать». В свадебное путешествие отправились владелец судна князь Тенишев и его молодая жена Мария Клавдиевна.



/ Трифанков, Ю.Т. Промышленность Брянского края: от истоков до наших дней / Ю.Т. Трифанков, Е.Н. Рафиенко. - Брянск], 2008. - Ч.1: Промышленность Брянщины от зарождения до начала XX века. - 2008. – С.28-29./

ДИЗЕЛЕСТРОИТЕЛЯМ

«Огромный корпус дизельно-сборочного цеха Брянского машиностроительного завода наполнили вчера тысячи рабочих и служащих. На стыках двух смен состоялся многоярусный митинг, посвященный окончанию испытаний первого мощного судового дизеля», — писала газета «Брянский рабочий» 20 сентября 1961 года. Корабли «Бежица», «Брянский рабочий», «Партизанская слава», «Плесецк» с брянскими дизелями стали бороздить моря и океаны.

Потом появились другие советские теплоходы, сухогрузы. Брянскими мощными дизелями были оснащены и зарубежные корабли. Десятиметровая бетонная колонна, облицованная белым мрамором, появилась у дизельно-испытательного цеха в сентябре 1982 года. На ней установлена трехметровая скульптурная композиция из кованой меди — макет трехмачтового парусника. Пилон высится в центре фонтана, облицованного белым мрамором. Автор этого оригинального памятника Ю.А. Сиротин.

/ Соколов, Я.Д. Брянск – город древний: [историко-краеведческие очерки]

/ Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С. 307./



* * *

**Дизелисты-молодцы
Делают гиганты.
Им любое нипочем,
Здесь они таланты.
Брянский дизель —
Это вещь,
Это вот машина.
Ничего с ним не сравнишь,
Выглядит картиной...**

Б.М. Мизеров

/ Соколов, Я.Д. Производственный комплекс «Брянский машиностроительный завод» // Брянск – город древний: [историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С.580./

40-ЛЕТИЕ СУДОВОГО ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЯ НА ОАО «БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»

Ю.П. Коробков, Л.В. Каиков

В 2001 году исполняется 40 лет со дня выпуска «Брянским машиностроительным заводом» первого судового малооборотного дизеля. Начало этому важному событию в жизни многотысячного коллектива завода было заложено в январе 1959 г. заключением лицензионного соглашения с фирмой «Бурмейстер и Вайн», Дания (ныне — «MANB&WDieselA/S») на право производства мощных малооборотных судовых дизелей, которые, благодаря своей высокой топливной экономичности, возможности прямой передачи на гребной винт и хорошей маневренности, получили к тому времени широкое распространение на морском транспортном флоте.

Предыстория этого события относится к началу 50-х годов, когда развитие транспортного флота страны потребовало организации отечественного производства главных судовых двигателей, поскольку в 1960 г. наша страна занимала лишь 33 место по оснащенности судами торгового флота. Такое положение не отвечало требованиям развития народного хозяйства, и со всей остротой встал вопрос о быстрейшем преодолении этого отставания. Было принято однозначное решение покупать лицензию, так как на создание с нуля и длительную (по опыту зарубежных фирм — многолетнюю) доводку машин собственной конструкции не было времени. Надо отдать должное прозорливости

привлеченных к этой проблеме специалистов дизелестроения, судостроения и морского флота — после тщательного анализа был выбран надежный, имеющий большой потенциал модернизации двигатель датской фирмы, основной отличительной чертой и своеобразной визитной карточкой которого была прямоточно-клапанная продувка цилиндров, сыгравшая в дальнейшем решающую роль в конкурентной борьбе за рынок сбыта.

Выполнение этого ответственного задания — освоение производства дизелей — было возложено на коллектив «Брянского машиностроительного завода». Основными предпосылками, послужившими такому решению, явились следующие: наличие богатейшего опыта у рабочих и инженерно-технических работников в создании разнообразных машин, в том числе и машин высокого класса точности, и наличие необходимой материально-технической базы для организации сложного и очень ответственного производства на «БМЗ».

В мае 1959 г. завод получил чертежи на основные узлы двух типов дизелей ДКРН 74/160 и ДКРН 50/110, а в 1961 г. был изготовлен первый лицензионный двигатель ДБ1 (7ДКРН 74/160) мощностью 8750 л.с.

У истоков дизелестроения стояли организаторы производства и высококлассные специалисты М.И. Зайцев, В.А. Крутовский, Л.В. Попов, В.И. Скорняков, М.В. Сергеичев. Начальником монтажа первого дизеля был назначен А.П. Батраков, а сборку его провела бригада сборщиков во главе с Н.Чернышевым.

Первый судовый дизель, изготовленный на «БМЗ», был установлен на теплоходе «Бежица», построенном в декабре 1963 г. Херсонским судостроительным заводом для Черноморского морского пароходства. В 1973 г. он вошел в состав научно-исследовательского флота и обеспечивал, в частности, связь с космическими кораблями. Всего Херсонским и Черноморским (г. Николаев) судостроительными заводами в 1963 — 1966 годах построены 14 теплоходов этого проекта с брянскими дизелями. Названия двух судов этой серии — «Бежица» и «Брянский рабочий» — связаны с создателями главных судовых двигателей (Бежица — район города Брянска, где расположен ОАО «БМЗ»).

Другой дизель этого поколения 9-50VTBF-110 (9ДКРН 50/110) мощностью 3780 кВт при 170 об/мин, производство которого началось в 1962 г., использовался на крупной серии судов-лесовозов, строившихся с 1962 по 1969 г. в Ленинграде (на «Северной верфи») и Выборге для Балтийского и Северного морских пароходств. Всего построено 50 таких лесовозов, причем головное судно «Вытегралес» стало первым введенным в эксплуатацию (1963 г.) судном с главным дизелем постройки «Брянского машиностроительного завода».

Пятицилиндровый вариант этого двигателя 5-50VTBF-110 (5ДКРН 50/110) мощностью 2100 кВт при 170 об/мин оказался наиболее популярным: с 1962 по 1971 годы изготовлено 76 таких дизелей, один из которых стал первым двигателем «БМЗ», поставленным на экспорт. В 1966 г. на верфи «РаумаРепола» (Финляндия) построено головное судно «Амурск» с этим дизелем, открывшее большую серию танкеров финской постройки для Дальневосточного, Латвийского, Литовского, Грузинского и других пароходств. Две другие финские верфи — «Уусикаупунки» и «Холлминг» строили лесовозы с дизелями этого типоразмера для Камчатского, Литовского, Латвийского, Северного и других пароходств. Большая серия судов с

этими дизелями построена для советских пароходств в Румынии. Таким образом, в 1962 г. «Брянский машиностроительный завод» осуществил широкомасштабный прорыв на мировой рынок: на верфях Финляндии и Румынии с 1963 по 1972 год построено 57 судов с двигателями типа 5-50VTBF-110. Всего в рамках первого поколения лицензионных судовых двигателей «БМЗ» изготовил в 1961 — 1971 годах 149 дизелей (1009 цилиндров) общей мощностью более 470 тыс. кВт (таблица 1).

Завод быстро и уверенно входил в семью лицензиатов «MANB&W» и, наращивая производственные мощности, модернизируя оборудование и осваивая выпуск все более современных типов дизелей, к концу 60-х годов достиг пика производительности, выпуская для отечественного и зарубежного морского флота до 40 малооборотных дизелей в год.

Второе поколение лицензионных двигателей, имеющих обозначение VT2BF, включает, как видно из табл. 1, пять типоразмеров дизелей размерностей 50/110 и 74/160. Оно характеризуется заметно увеличенным средним эффективным давлением, ростом цилиндровой и агрегатной мощностей и сниженным удельным расходом топлива. В период с 1965 по 1975 год в рамках этого поколения изготовлено и отправлено заказчикам 259 двигателей (1616 цилиндров) суммарной мощностью около 1,36 млн. кВт. Отметим большой спрос на двигатель типа 6-74VT2BF-160 (6ДКРН 74/160-2) мощностью 6600 кВт при 115 об/мин, который был установлен на 92 судах. Среди них сухогрузы типа «Берислав» и «Славянск» постройки Херсонского судостроительного завода, поставленные не только отечественным заказчикам, но и заказчикам таких судостроительных стран, как Греция, Германия, Кувейт, Индия и другие; танкеры типа «Великий Октябрь» Балтийского судостроительного завода для Черноморского пароходства; специальные суда — рыбопромысловые базы типа «Пятидесятилетие СССР» постройки ленинградского завода «Адмиралтейские верфи». Этот двигатель в восьмицилиндровом варианте (8-74VT2BF-160) устанавливался на отечественных и зарубежных верфях на судах различного назначения для заказчиков таких стран, как США, Голландия, Норвегия, Бельгия и др.

Дизель 7-50VT2BF-110 (7ДКРН 50/110-2) мощностью 3640 кВт при 170 об/мин поставлялся Выборгскому судостроительному заводу для лесовозов типа «Комсомолец Молдавии», среди которых построенный в 1973 г. теплоход «Брянский машиностроитель», приписанный к Азовскому пароходству.

Пять двигателей этого типоразмера поставлены заводом египетской судовой верфи «Александрия». Пяти-цилиндровый вариант двигателя 5-50VT2BF-110 (2600 кВт, 170 об/мин) примечателен тем, что все изготовленные «БМЗ» 74 дизеля поставлены на экспорт в Болгарию, Финляндию и Румынию. *Ко второму поколению относится и малооборотный двигатель отечественной конструкции 6ДКРН 75/160 мощностью 7000 кВт при 115 об/мин, созданный специалистами «Брянского машиностроительного завода» в конце 60-х годов. Двигатель явился результатом больших творческих усилий конструкторов, технологов, производственников завода и специалистов привлеченных проектных и исследовательских организаций страны, что потребовало проведения комплекса проектных, исследовательских и доводочных работ. Проектные работы велись в*

заводском конструкторском отделе (главный конструктор Е.М.Дроконов) под руководством опытного конструктора-двигателя И.Г.Шияна и известного специалиста в области газотурбинного наддува О.Н.Алексеева. Оригинальная конструкция дизеля, защищенная патентами в Дании, Англии, Швеции и Германии, была рассчитана на дальнейшую форсировку. После тщательных испытаний и длительной доводки на заводском стенде дизель в 1973 г. был сдан государственной межведомственной комиссии.

Этот двигатель остался в единственном экземпляре, поскольку отказ от лицензии «MANB&W» и переход на выпуск малооборотных дизелей отечественной конструкции потребовал бы очень больших финансовых вложений в создание собственной сети пунктов сервисного обслуживания, без которой немыслима эксплуатация энергетического оборудования транспортных судов с неограниченным районом плавания. Однако его создание послужило отличной школой для брянских дизелестроителей — на заводе выросла плеяда высококлассных специалистов, около двадцати из них успешно защитили кандидатские диссертации, в том числе будущий главный инженер завода С.М.Шелков, главные конструкторы С.К.Алейников и Е.В.Дмитриевский и др.

Дизель 6ДКРН 75/160 установлен на теплоходе «Давид Гурамишвили» постройки завода «Залив» (г. Керчь), успешно эксплуатирующемся в Грузинском морском пароходстве.

В 1973 г. «Брянский машиностроительный завод» отметил 100-летний юбилей со дня основания. За прошедшие с начала освоения судовых дизелей 13 лет дизелестроители освоили 11 типоразмеров судовых дизелей двух поколений. Обновление модификаций судовых дизелей проходило через каждые 5 лет. К 1974 году завод достиг пика своей производительности, ежегодно выпуская до 43 судовых дизеля нескольких типоразмеров.

Выпуск малооборотных двигателей «БМЗ-MAN B&W» пяти первых поколений (VTBF, VT2BF, K-EF, K-GF, L-GFCA)

Таблица 1

Дизель	Номинальная МДМ, кВт		Частота вращения, об/мин	Среднее эффективное давление, МПа (бар)	Средняя скорость поршня, м/с	Удельный расход топлива, г/(кВт·ч)	Число дизелей		Число цилиндров		Год выпуска	Суммарная мощность, кВт
	цилиндровая	агрегатная					по типам	всего	по типам	всего		
5-50VTBF-110	420	2100	170	0,7 (7,0)	6,2	220	76		380		1962-1971	
9-50VTBF-110	420	3780	170	0,7 (7,0)	6,2	220	59	149	531	1009	1962-1969	472220
7-74VTBF-160	915	6400	115	0,7 (7,0)	6,1	216	14		98		1961-1965	
5-50VT2BF-110	520	2600	170	0,84 (8,4)	6,2	211	74		370		1970-1982	
7-50VT2BF-110	520	3640	170	0,84 (8,4)	6,2	211	51		357		1969-1975	
6-74VT2BF-160	1100	6600	115	0,84 (8,4)	6,1	209	92	259	552	1616	1695-1975	1355940
8-74VT2BF-160	1100	8800	115	0,84 (8,4)	6,1	209	41		328		1968-1974	
9-74VT2BF-160	1100	9900	115	0,84 (8,4)	6,1	209	1		9		1965	
6ДКРН75/160	1165	7000	115	0,86 (8,6)	6,1	209	1	1	6	6	1976	7000
5K62EF	900	4500	140	0,9 (9,1)	6,5	215	89		445		1971-1985	
6K74EF	1300	7800	120	0,94 (9,4)	6,4	212	103	231	618	1376	1971-1985	1614600
8K74EF	1300	10400	120	0,94 (9,4)	6,4	212	38		304		1972-1984	
9K84EF	1720	15500	110	0,94 (9,4)	6,6	212	1		9		1976	
6K87GF	1250	7500	140	1,08 (10,8)	6,5	207	28		168		1981-1986	
7K80GF	1760	12350	122	1,08 (10,8)	6,5	207	16	59	112	415	1977-1986	645800
9K80GF	1760	15880	122	1,08 (10,8)	6,5	207	15		135		1977-1985	
6L45GFCA	720	4340	175	1,31 (13,1)	7,0	192	24		144		1983-1987	
6L67GFCA	1605	9630	123	1,30 (13,0)	7,0	189	27	57	162	348	1983-1988	431610
7L67GFCA	1605	11240	123	1,30 (13,0)	7,0	189	6		42		1984-1986	
						ИТОГО:		756		4770		4527170

Примечание: В таблицу включен двигатель 6ДКРН 75/160 конструкции Брянского машиностроительного завода;

МДМ—максимальная длительная мощность

К середине 70-х годов после внезапного и резкого (в 5 — 7 раз) повышения цен на нефть, вызванного мировым энергетическим кризисом, топливо стало главнейшей статьёй расходов на содержание силовых установок.

В создавшейся ситуации подтвердилась правильность выбора двигателей фирмы «Бурмейстер и Вайн», имеющих прямоточно-клапанную продувку с ее более совершенной организацией рабочего процесса и возможностью форсировки

двигателя с целью повышения рабочих параметров и снижения удельного расхода топлива.

Запасы прочности и жесткости, заложенные в конструкцию первого поколения дизелей VTBF, позволили и при переходе к третьему поколению двигателей (К.-ЕF) обойтись без существенных изменений конструкции и достичь форсировки по среднему эффективному давлению и роста цилиндрических и агрегатных мощностей только за счет повышения давления наддува. В рамках этого поколения завод изготовил в 1971 — 1985 годах 231 двигатель (1376 цилиндров) размерностей 62/140, 74/160 и 84/180 суммарной мощностью более 1,6 млн. кВт.

Особо следует отметить в этом поколении дизелей построенный в 1976 г. двигатель 9K84EF (9ДКРН 84/180-3) мощностью 15500 кВт при 110 об/мин, отличающийся наивысшей к тому времени агрегатной мощностью и внушительными массогабаритными показателями (сухая масса 762 т, длина более 18м, высота 12,1 м). Он эксплуатируется в Новороссийском пароходстве на уникальном судне-нефтерудовозе «Борис Бутوما» постройки завода «Океан».

В освоение производства нового третьего поколения судовых дизелей вложили много сил и энергии руководители и инженеры дизельного производства В.А.Крутовский, Л.А.Кочуков, В.А.Черняков, Н.С.Мачехин, Э.А.Храмцов, Е.В.Аксенов, А.И.Колесник, С.С.Каширин, В.М.Кречетов, А.С.Куимов, С.С.Кодин, В.А.Седнев, И.М.Редин, А.Ф. Бирюков и др.

Высокие требования к качеству и надежности дизелей потребовали адекватных прогрессивных технологических решений, которые были найдены и успешно решены специалистами завода, в частности, в сотрудничестве с Институтом электросварки им. Е.О.Патона, г. Киев, было освоено изготовление кривошипов коленчатых валов методом электрошлакового переплава (ЭШП), что в значительной степени решило проблему изготовления коленчатых валов для новых типов осваиваемых судовых дизелей.

Для достижения более высокого уровня форсировки двигателей следующего поколения К-GF потребовалась серьезная модернизация важнейших узлов двигателей предшествующей модели К-EF. У серии К-GF прочнее и жестче узлы остова, введено охлаждение верхнего опорного фланца цилиндрической втулки, интенсифицировано масляное охлаждение поршня. Наибольшие изменения претерпела цилиндрическая крышка: применена цельнокованая конструкция типа «плита» с радиальными сверлениями для охлаждающей воды. Механический привод клапанов заменен гидравлическим. Эти и другие изменения позволили повысить среднее эффективное давление и снизить удельный расход топлива.

На базе модели К-OF завод освоил выпуск двигателей размерностей 67/140 и 80/160, изготовив 59 дизелей (415 цилиндров) суммарной мощностью более 645 тыс. кВт. Верфь «Бреда» (Италия) использовала брянские двигатели типа 9K80GF (9ДКРН 80/160-4) мощностью 15880 кВт при 122 об/мин для судов-газовозов типа «Моссовет» большого водоизмещения — 120 тыс. т. Завод «Океан» устанавливал эти двигатели на балкерах типа «Академик Сеченов», а германская верфь «Варнемюнде» — на серии контейнеровозов типа «Капитан Гаврилов». Отметим также серию двухвинтовых судов-лихтеровозов типа «Алексей Косыгин» Херсонского судостроительного завода, на которых устанавливались по два дизеля

типа 7K80GF (7ДКРН 80/160-4) правой и левой моделями мощностью по 12350 кВт при 122 об/мин.

Наиболее значительное улучшение технико-экономических показателей, и прежде всего топливной экономичности, достигнуто «MANB&W» на дизелях следующего поколения, получившего обозначение L-GFCA. Сопоставление характеристик двигателя 6L67GFCA (6ДКРН 67/170-7) с прототипом 6K67GF (см. табл. 1) показывает, что удельный расход топлива снижен почти на 9% (до 189 г/(кВт·ч)), среднее эффективное давление повышено на 21%, а цилиндровая мощность — на 28% при одновременном снижении частоты вращения.

Этот эффект явился следствием двух основных нововведений:

- а) увеличение хода поршня (отношение SID составило 2,5 — 2,7 по сравнению с 2,0 — 2,1 на предыдущей модификации);
- б) введение т.наз. «изобарной» системы наддува (с постоянным давлением газа перед турбиной ТК) взамен «импульсной», применяемой на дизелях первого и второго поколения.

Как видно из табл. 1, «БМЗ» освоил выпуск трех типоразмеров дизелей поколения L-GFCA размерностей 67/170 и 45/120. Всего выпущено 57 двигателей (348 цилиндров) суммарной мощностью более 430 тыс. кВт. Двигатели 6L45GFCA поставлялись в Финляндию для танкеров типа «Алейск», заводу «им. 61 Коммунара» для рефрижераторов типа «Бухта Русская» и «Северной верфи» для двухвинтовых судов класса «ро-ро» (головное судно «Сергей Киров»). Дизели L-GFCA в шести- и семицилиндровом исполнении устанавливались на судах различного назначения верфями Болгарии, Дании и Украины.

К концу 80-х годов производство двигателей «БМЗ - MANB&W», отражая общую тенденцию в мировом дизелестроении, несколько снизилось и стабилизировалось на уровне 24 — 25 дизелей в год, и в это же время «БМЗ» приступил к освоению нового поколения малооборотных судовых дизелей типа MC, наиболее популярных на мировом рынке и в настоящее время.

Ни одна другая программа малооборотных дизелей не имеет столь большого разнообразия размерностей и модификаций, позволяющих подобрать идеальное сочетание мощности и частоты вращения вала главного двигателя практически для любых типов строящихся судов.

При введении новых версий этого поколения фирма стремилась объединить современный опыт и ноу-хау для достижения наивысшей надежности, экологической чистоты и гибкости адаптации к конкретным проектам судов различного назначения.

Сведения о выпущенных «БМЗ» дизелях поколения MC приведены в табл. 2.

Таблица 2
Малооборотные судовые дизели «БМЗ-MAN B&W» поколения MC

Дизель	Номинальная МДМ, кВт		Частота вращения, об/мин	Среднее эффективное давление, МПа (бар)	Средняя скорость поршня, м/с	Удельный расход топлива, г/(кВт·ч)	Число дизелей		Число цилиндров	Год выпуска	
	цилиндровая	агрегатная					по типам	всего			
6L35MC	Мк III	560	3360	200	1,66 (16,6)	7,0	178	14	15	90	1991-1994
	Мк VI	650	3900	210	1,84 (18,4)	7,4	177	1			
6L42MC	Мк II	810	4860	159	1,62 (16,2)	7,2	177	12	53	318	1987-1994
	Мк III	850	5100	168	1,62 (16,2)	7,6	177	41			
8L42MC	Мк II	810	6480	159	1,62 (16,2)	7,2	177	7	9	72	1989-1991
	Мк II	1650	9900	111	1,62 (16,2)	7,2	174	2			
6L60MC	Мк III	1740	10440	117	1,62 (16,2)	7,6	174	42	43	252	1988-1997
	Мк V	1920	11520	123	1,70 (17,0)	8,0	171	1			
8L60MC	Мк II	1650	13200	111	1,62 (16,2)	7,2	174	26	33	264	1986-1994
	Мк III	1740	13920	117	1,62 (16,2)	7,6	174	7			
6S26MC	Мк III	365	2190	250	1,68 (16,8)	8,2	177	16	16	96	1989-1993
	Мк VI	700	4900	170	1,84 (18,4)	8,0	175	4	4	28	1986-1997
7S35MC	Мк V	1870	11220	102	1,70 (17,0)	7,8	173	6	8	48	1992-1995
	Мк VI	2040	12240	105	1,80 (18,0)	8,0	170	2			
6S80MC-C		1580	9480	127	1,90 (19,0)	8,5	171	5	5	30	1998

Примечание: Данные о числе выпущенных дизелей приведены по состоянию на 1 июля 2001 г.

Среди отгруженных на 1 июля 2001 г. заказчикам двигателей (186 шт. суммарной мощностью более 2,8 млн. кВт) дизели восьми типоразмеров различных модификаций (от МК II до МК VI) с размерностями цилиндра 26/98, 35/105, 35/140, 42/136, 60/194 и 60/229.

Двигатели МС брянской постройки поставлялись на верфи России, Украины, Румынии, Болгарии, Польши, Норвегии, Испании, Австрии. Отметим серию из 10 лесовозов арктического плавания (типа «Механик Ярцев») для Северного морского пароходства с двигателями 6S26MC (6ДКРН 26/98-12), построенных австрийской верфью «Oeswag», а также семь судов типа «Игорь Ильинский» постройки испанской верфи «ARN» для Дальневосточного пароходства с двигателями 6L42MC (6ДКРН 42/136-10). Двигатели 8L60MC (8ДКРН 60/195-10) установлены на норвежских танкерах типа «Bregen» (завод «Залив»), балкерах типа «Кооперация» (завод «Океан»), крупнотоннажных рудовозах типа «Ferosa» (ЮАР) румынской постройки и других судах.

В июне 1993 г. брянские дизелестроители отметили 100-летие изобретения Рудольфом Дизелем двигателя внутреннего сгорания. В честь этого события на «БМЗ» было поощрено более 150 рабочих, специалистов и руководителей отрасли дизелестроения, а ряду особо отличившихся были присвоены почетные звания:

Заслуженный машиностроитель РФ — Э.А.Храмцову,
М.Ф.Чепурному, С.М.Щелкову, Е.К.Сенькову.

Заслуженный технолог РФ — К.Я.Афонину.

Заслуженный конструктор РФ — В.А.Лобкову.

Заслуженный экономист РФ — А.Я.Капустину.

К середине 90-х годов из-за относительно низких цен на топливо и возросшей конкуренции на рынке малооборотных дизелей акцент в развитии их конструкции сместился от стремления к низким удельным расходам топлива к обеспечению надежности двигателя и низким затратам на его производство.

С учетом этих тенденций рынка фирма «MANB&W» разработала новые модификации «компактных» двигателей серии МС-С, являющиеся модификацией предыдущей серии МС, что привело к значительному улучшению эксплуатационных характеристик судовых дизелей.

Если раньше отставание завода от фирмы-лицензиара в освоении новых моделей дизелей достигало нескольких лет, то сейчас создание фирмой новых модификаций двигателей строго отслеживается, и они практически сразу начинают выпускаться на ОАО «БМЗ». Так ОАО «БМЗ» одним из первых лицензиатов «MANB&W» освоило выпуск новейшей «компактной» модели 6S50MC-С мощностью 11650 л.с. при 127 об/мин.

Первые дизели типа 6S50MC-С поставляются заводу «Адмиралтейские верфи» для арктических танкеров судоходной компании «LucoilArcticTankers».

Важнейшей сферой деятельности предприятия является обеспечение монтажа двигателей на строящихся судах, гарантийное и постгарантийное, сервисное обслуживание в эксплуатации. В случае необходимости гарантийное обслуживание дизелей производится и в портах других стран сервисной службой ОАО «БМЗ».

«БМЗ» интенсивно наращивает выпуск запасных частей, что является в

настоящее время важнейшим направлением в производстве дизелестроения. Созданы склады запчастей, расположенные в зонах активного судоходства - портах Болгарии, Эстонии и Дальнего Востока. Заказанные компоненты двигателей доставляются с этих складов на борт судна в течение нескольких часов, а в Эстонии судно может получить их на рейде, то есть без захода в порт.

Фирма «MANB&W» постоянно работает над совершенствованием своих двигателей, чтобы сохранить и укрепить главенствующее положение на мировом рынке, что по-прежнему сохраняет благоприятные перспективы сотрудничества ОАО «БМЗ» с фирмой в рамках лицензионного соглашения.

15 июля 1999 г. вступило в силу очередное пятое по счету лицензионное соглашение с фирмой «MANB&W», которое будет действовать до 2009 года.

С самого начала выпуска лицензионных дизелей на «БМЗ» работает постоянное представительство классификационного общества Российского Морского Регистра Судоходства, под надзором которого осуществляется их производство. По требованию заказчиков двигатели могут выпускаться также с сертификатами зарубежных классификационных обществ — Германского Ллойда, Английского Ллойда, Норвежского Веритаса.

В 1998 г. ОАО «БМЗ» получило сертификаты Госстандарта РФ и Российского Морского Регистра Судоходства, свидетельствующие о соответствии системы качества в отношении разработки и изготовления малооборотных судовых дизелей международным стандартам ИСО-9001.

Сейчас «MANB&WDieselA/S» — крупнейший в мире разработчик малооборотных дизелей, имеющий 22 лицензиата в 11 странах и широчайшую сеть сервисных центров и складов в портах всех континентов мира. На долю фирмы и ее лицензиатов приходится в настоящее время около 70% производимых в мире дизелей такого класса. Доля этого успеха по праву принадлежит «Брянскому машиностроительному заводу». За 40 лет заводом отправлено заказчикам около 950 судовых дизелей различных модификаций общей мощностью около 8,6 млн. л.с, около 40 различных типоразмеров.

Этими двигателями оснащен не только отечественный транспортный флот, но и суда, плавающие под флагами 30 стран, в числе которых такие судоходные державы как Англия, Швеция, Германия, США, Греция и др.

В 1996 г. в целях выхода из создавшейся сложной экономической ситуации Советом директоров принято решение о реорганизации структуры Акционерного общества с разделением функций и ответственности подразделений. На базе существующих производств и управлений были созданы 12 дочерних обществ с ограниченной ответственностью, наделенных самостоятельностью и имеющих собственные расчетные счета. Одним из таких обществ стало ОАО «БМЗ-Дизель». Изменение структуры и работа по реализации программ развития позволили остановить спад производства и увеличивать объем выпуска товарной продукции, повысить заработную плату.

Завод внимательно следит за складывающейся ситуацией на рынке судостроения и готов по требованию судовладельцев изготавливать различные модификации судовых дизелей, причем в каждом случае дизель будет максимально адаптирован к конкретному проекту судна.

В заключение следует отметить, что с подъемом экономики приходит понимание, что возрождение флота неизбежно. Уже есть утвержденные правительством программы «Возрождение торгового флота России», «Российские верфи», «Рыба», что предусматривает обновление торгового флота и постройку новых морских и речных транспортных судов, судов арктического плавания, и потому роль ОАО «БМЗ» на рынке судостроения существенно возрастает, ведь ОАО «БМЗ» единственное в СНГ и крупнейшее в Европе предприятие, способное изготавливать малооборотные судовые дизели, обладающее высококвалифицированными кадрами, прогрессивной технологией и необходимыми мощностями, рассчитанными для выполнения любых заказов в кратчайшие сроки.

Хочется надеяться, что продукция дизелестроителей ОАО «БМЗ» обрела за эти 40 лет устойчивый спрос на мировом рынке, солидных и надежных заказчиков в различных странах, что способствует закреплению авторитета ОАО «БМЗ» на мировом рынке судостроения. Все это внушает оптимизм по поводу дальнейшего развития ОАО «Брянский машиностроительный завод».

/ Коробков, Ю.П. 40-летие судового дизелестроения на ОАО «Брянский машиностроительный завод» / Ю.П. Коробков, Л.В. Кайков // Двигателестроение. – 2001. - № 4. – С. 3-6./



«ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ» ПРОИЗВОДСТВА ОАО «БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» — ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

А.А. Обозов

Являясь лицензиатом Германско-Датской фирмы «M A N-B&WDieselA/S», ОАО БМЗ продолжает выпускать судовые малооборотные дизели серии MC (MC-C) с диапазоном мощности от 1600 кВт (соответствует двигателю 4S26MC, диаметр цилиндра — 260 мм) до 22480 кВт (соответствует двигателю 8S70MC, диаметр цилиндра — 700 мм).

Фирма-лицензиар непрерывно совершенствует «программу» своих двигателей, улучшая их конструкцию, повышая надежность и снижая эксплуатационные издержки. В последнее десятилетие появилось еще одно существенное требование к судовым дизелям — это «экологическая чистота».

Жесткая конкуренция на рынке сбыта судовых дизелей заставляет разработчиков судовых дизелей искать новые нестандартные в дизельной практике пути решения возникающих проблем, улучшая потребительские свойства своей продукции. Таким решением было создание так называемого «интеллектуального дизеля», имеющего электронное управление. Мы, как производители лицензионной продукции, должны технологически быть готовы

взять на себя производство и этой технологически сложной и наукоемкой продукции.

Следует отметить, что решение создать принципиально отличный «интеллектуальный двигатель» родилось не вдруг. Фирма «MAN-B&WDieselA/S» начала работы по созданию данного двигателя приблизительно 15 лет назад. Первым экспериментальным прототипом был 4-цилиндровый двигатель 4T50MX, на котором в течение ряда лет (начиная с 1993 г.) отработывались различные технические решения.

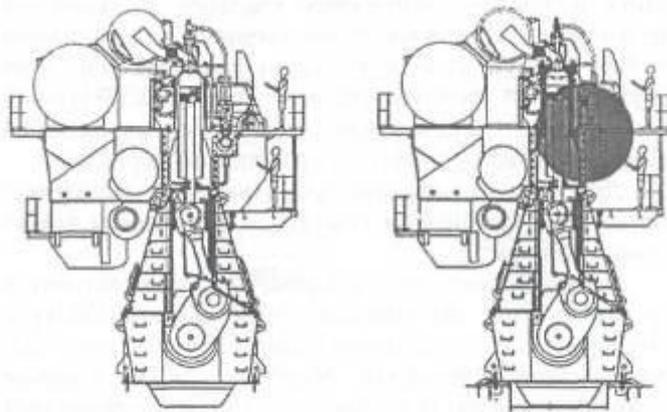


Рис.1. Отличия двигателей MC (MC-C) и ME серий

управляются компьютером. Как можно транзисторам и микросхемам доверять жизненные функции судового главного двигателя? Однако, как говорят, «прогресс берет свое» и в настоящее время в стадии постройки и в эксплуатации находится уже более 10 судов, оборудованных дизелями с электронным управлением (табл.1). Опыт эксплуатации двигателя с электронным управлением показал достаточно высокую его надежность. Так, например, на танкере «Bow Cecil», принадлежащем норвежской компании «Odfjell ASA», главный двигатель 6L60ME под пристальным наблюдением лицензиара отработал более 10000 ч, при этом за весь указанный период не произошло ни одного существенного отказа. К настоящему моменту двигатель находится в эксплуатации уже более трех лет. По самым последним сведениям после презентации двигателя с электронным управлением, которая состоялась в Копенгагене в феврале с.г., судовладельцами было заказано еще 8 двигателей.

Чем же привлекательны судовые двигатели с электронным управлением и почему к ним появился интерес у судовладельцев? Ответ на данный вопрос достаточно прост. Электронное управление позволяет осуществлять гибкое управление двигателем в зависимости от преследуемой цели управления и конкретного режима работы двигателя. Интеллектуальный двигатель с электронным управлением базируется на двигателе обычной серии MC (MC-C), т.е.: основные конструктивные его элементы (детали остова, коленчатый вал, цилиндры, втулки, крышки цилиндров и т.д.) не отличаются от элементов

Таблица 1
Суда, находящиеся в стадии постройки и в эксплуатации, оснащенные главным двигателем с электронным управлением

Марка двигателя	Судовладельцы	Тип судна	Водоизмещение, т	Мощность, к.с.
7500ME-C	Odfjell	танкер	17900	15015
6500ME-C (2 шт.)	Vitol	танкер	140000	13420
7500ME-C (4 шт.)	Sizma	танкер	316000	21490
6570ME-C	Vitol	танкер	140000	25320
12000ME (3 шт.)	Harag Lloyd	конт. судно	-	93360

Судовладельцы скептически встретили идею интеллектуального двигателя, так как она ломала сложившиеся целым столетием представления о дизельном двигателе. Интеллектуальный двигатель не имеет традиционного распределительного вала, впрыскивание топлива и газораспределение

двигателей МС (МС-С). Отличие состоит только в конструкции и принципах управления топливной аппаратурой и системой газораспределения (рис.1).

Двигатели с электронным управлением образовали серию МЕ (Е — обозначает электронное управление). Серия МЕ включает в себя судовые малооборотные дизели с диаметром цилиндров от 500 до 1080 мм. Серия МЕ охватывает диапазон мощностей от 5000 до 130000 л.с. в одном агрегате.

Одним из основных достоинств двигателей с электронным управлением является более низкий расход топлива на эксплуатационных режимах работы (в диапазоне мощности от 50 до 85% от номинальной). Экономия топлива достигает приблизительно 1...2 г/л.с.ч, что выражается, например, для танкера среднего водоизмещения, оснащенного главным двигателем мощностью 20000 л.с, годовой экономией топлива в 200...300 т. Расход топлива двигателей серии МЕ достигает предельно низкой величины — 114 г/л.с.ч.

Более высокая экономичность двигателя достигается тем, что фазы и интенсивность впрыскивания топлива, а также фазы открытия и закрытия выпускного клапана являются оптимальными при всех постоянных и переходных нагрузках.

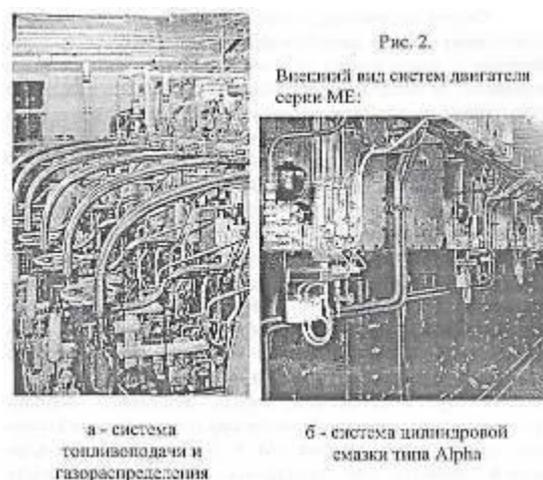
В «интеллектуальном» двигателе предусматривается непрерывный мониторинг цилиндров двигателя и автоматическое поддержание одинаковой нагрузки по всем цилиндрам. Это повышает надежность работы двигателя в целом и увеличивает периоды между вскрытиями цилиндров.

В конструкции двигателя в связи с отсутствием распределительного вала для обеспечения впрыскивания топлива и подъема выпускных клапанов используется гидравлический контур масла, находящийся под давлением 200 бар. Контур содержит отфильтрованное масло из циркуляционной системы главного двигателя. Внешний вид системы топливоподачи и газораспределения «интеллектуального» двигателя представлен на рис.2.

Другим немаловажным преимуществом двигателя с электронным управлением является экологический аспект его эксплуатации...

... «Интеллектуальный» судовой двигатель серии МЕ перестал быть чисто экспериментальной разработкой и предлагается фирмой-лицензиаром для коммерческого использования. Ряд судов уже оснащены подобного типа двигателями и результаты наблюдения за ними в эксплуатации показывают, что они несколько не уступают, а наоборот, превосходят по сервисным свойствам двигатели традиционной конструкции. Следует ожидать, что доля «интеллектуальных» двигателей, закупаемых на мировом рынке, будет непрерывно увеличиваться;

— как лицензиатам, нам следует обратить внимание на то, что «интеллектуальный» двигатель содержит в себе ряд новых, не типичных



электрогидравлических компонентов, которые должны монтироваться и отлаживаться строителем двигателя. Он будет также насыщен электроникой и программным обеспечением. Как и в обычной практике с двигателями, имеющими распределительный вал, «интеллектуальный» двигатель должен полностью собираться на заводе-изготовителе и проходить приемочные испытания перед тем, как быть поставленным на судовой верфь;

— организациям, занимающимся подготовкой технического персонала, эксплуатирующего главные двигатели, следует уделять внимание внедряемой в настоящее время концепции «интеллектуального двигателя».

Надеемся на то, что ОАО БМЗ преодолет этот новый технологический рубеж и мы станем одним из первых производителей судового двигателя нового поколения — «интеллектуального двигателя».

/ Обозов, А.А. «Интеллектуальный двигатель» производства ОАО «Брянский машиностроительный завод» - взгляд в будущее / А.А. Обозов // Двигателестроение. – 2003. - № 4. – С. 31-34./

МИКРОКЛИМАТ НА КОЛЕСАХ



Вам, наверное, не раз приходилось видеть вагоны, опоясанные ярко-желтыми полосами у самой крыши. Где бы вы их ни встретили, знайте: это рефрижераторные секции, которые в нашей стране выпускает только Брянский машиностроительный завод.

Рефрижераторные суда, самолеты, вагоны, автомобили — это транспортные устройства, предназначенные для перевозки скоропортящихся продуктов на дальние расстояния. Не будь их, нам, наверное, значительно реже пришлось бы видеть на своем столе апельсины, лимоны, помидоры, свежую рыбу и многое другое. Еще в прошлом веке торговые люди, перевозя на дальние расстояния масло, фрукты и овощи, в обычные железнодорожные вагоны загружали лед, чтобы не допустить порчи своего товара. Дальность перевозок в таких вагонах достигала не больше тысячи километров, после чего требовалась новая партия льда.

В наше время, когда продукты питания перевозятся на десятки тысяч километров, старый способ охлаждения льдом уже не годится. Конструкторы ломали головы над тем, как создать такой вагон, в котором можно было бы длительное время поддерживать нужную температуру.

Семь лет назад брянские машиностроители построили первую рефрижераторную секцию. Почему именно секцию, а не отдельный вагон? Дело в том, что сердцем всякого рефрижератора является холодильная установка, которая потребляет немало электроэнергии. Но где ее взять? Не устанавливать же в каждом вагоне электростанцию? Более экономично было, например, соединить

пять вагонов в одно целое: четыре — для перевозки груза, пятый — дизель-электростанция с пультом управления всей секцией и помещениями для обслуживающего персонала.

В создании этой секции и ее испытаниях участвовал Александр Фролович Ирдеев, ныне начальник бюро экспериментальных холодильных установок и теплопередачи Брянского машиностроительного завода. По увлеченности, с какой Ирдеев рассказывал о своей работе, в нем угадывался человек, который любит дело до самозабвения.

Мы не имели ни одного узла, — говорил Ирдеев, — или агрегата, разработанного специально для железнодорожных рефрижераторов. Монтировалась секция из того, что было под рукой. Для электростанции приспособили судовые дизели, холодильную установку использовали обычную — стационарную, электрооборудование — серийное, для промышленных предприятий...

Наступило время испытаний. В свой первый грузовой рейс секция перевозила лимоны и консервы из Одессы в северную Инту. Сказалась непригодность оборудования к работе в условиях вибрации, обычной для железных дорог. Ни днем, ни ночью не знала покоя заводская бригада монтажников, которая участвовала в испытании секции. Неисправности возникали одна за другой. Но дизелисты Е. Емельянов, В. Афанасенков, холодильщики И. Черкасов, Б. Евстратов, электрик В. Колнач и Е. Грудинский вовремя устраняли неполадки. На улице стоял мороз под тридцать пять, а в вагонах было три тепла. Груз на станцию назначения привезли в полной сохранности. Стали в Инте разгружать вагон с лимонами. Еще не выгрузили и двух третей, а заведующий складом, принимавший груз, спрашивает:

- Вы что ж второй вагон начали опорожнять? Мы же договорились только один.

- Да нет, — ответили брянцы, — первый еще не кончили...

- Как так? — удивился заведующий складом. — У вас вагон резиновый что ли? Вышел посмотреть — и удивился еще больше.

- Не вагон, а целый склад на колесах. Кто его придумал?

Таких чудо-вагонов действительно раньше не было. Подумать только, одна секция способна везти 160 тонн — в каждом вагоне по сорок. И в любом из них можно «нагнать» температуру от двадцати тепла до двадцати холода.

Но прошло несколько лет после первых испытаний, прежде чем была окончательно отработана конструкция брянских рефрижераторов.

Рефрижераторный цех. Он начинается с заготовительного участка. Первое впечатление от заготовительного ошибочно. Кажется, здесь царит хаос: нагромождение заготовок, уханье и скрежет десятков машин. Но, присмотревшись, понимаешь, что здесь все подчинено строгому порядку. Каждый человек четко выполняет свою работу, у любого куска металла есть свое место. Легкими точными движениями подает на штампы заготовки медных наконечников Нелли Баронова, виртуозно работает на виброноже Виктор Зубков, рядом всей своей силой давит на металл 1000-тонный пресс, работает гибочный станок...

Более четырех тысяч деталей различных наименований выпускает участок, 2500 идут непосредственно на рефрижератор. Попробуй разберись в них. Потому-

то на каждой детали выбиваются несколько адресных цифр. Вам и мне эти цифры ничего не скажут, а специалист сразу определит по ним назначение детали, ее дальнейшую судьбу. В заготовительном — царство металла: алюминий, сталь различных марок и профилей, оцинкованное железо и т. д. Мощные руки кранов поднимают готовые детали, их принимают на себя электрокары и везут к электрикам, армировщикам, дизелистам, слесарям-сборщикам, где рефрижераторы обретают «кровь и плоть».

Основной монтаж ведется на двух железнодорожных нитках: на одной стоят грузовые, на другой — дизельные вагоны. Но прежде чем попасть сюда, они должны пройти армировку термоизоляционным материалом — мипорой. Громкими пластами этого материала обкладывают стены, пол, потолок, двери вагонов, создавая почти непреодолимый барьер для проникновения в рефрижератор наружного воздуха.

Грузовой вагон — это огромный холодильник, приспособленный для работы в условиях вибрации. В небольшом, чуть больше метра шириной, машинном отделении каждого вагона устанавливается две холодильные машины, а в грузовом отсеке расположен теплообменник. В качестве охладителя используется жидкий фреон. При его испарении многочисленные трубки теплообменника отбирают из окружающего пространства тепло.

Установка холодильных машин не занимает много времени. Самая сложная, по общему мнению, операция — монтаж и отладка электрооборудования. Представьте сами: каждая секция под своей обшивкой и под различными панелями прячет около четырех с половиной километров проводов. Для управления и энергоснабжения через все вагоны протянуты магистральные линии, состоящие более чем из 120 проводников различного сечения.

Нужно видеть работу монтажников коммутационного отдела электромонтажного участка, чтобы оценить, сколь тонкая работа у создателей рефрижератора. Я видел руки бригадира электромонтажников С. Симогина, такие руки, умелые и точные, могут быть разве что у часового мастера или ювелира. Но ведь работа у Симогина и впрямь ювелирная: к миниатюрным реле нужно припаять несколько десятков проводов.

С работой участка электромонтажа грузовых вагонов меня знакомил старший мастер Ю. П. Кузнецов. Ему привычно смотреть, как трудятся электромонтажники. Но и он не скрыл своего восхищения, когда мы подошли к вагону, где трудилась бригада В. М. Глебова.

- Наша лучшая бригада, — с гордостью сказал мастер. — Видите, под монтажом стоят три вагона? Пришли они одновременно, но глебовская бригада процентов на двадцать пять опередила остальных. Просто молодцы!

По ступенькам сварной лестницы поднимаемся в вагон. Уже установлены дизели, смонтированы поступившие со слесарно-сборочного участка вентиляционно-вытяжные устройства. Яркий свет горит в аппаратном отсеке. На щите — десятки сигнальных лампочек, переключателей, приборов. От этого щита нити проводов протягиваются через всю секцию. Механики, обслуживающие рефрижераторы, не выходя из аппаратной, по приборам знают все о работе оборудования, о температурном режиме в каждом из грузовых вагонов.

Рядом с аппаратной уже отделанные помещения для обслуживающего персонала. Ведь люди находятся в пути около 40 суток. Для них здесь созданы все удобства: умывальник, просторная кухня-салон с плитой и холодильником, специальная полка для радиоприемника, полированный стол. Через дверь — спальное купе для четырех человек.

Выходя из дизельного вагона, слышу, как невдалеке кто-то громко сказал: Сейчас придет маневровый и отправят грузовой вагон в Ташкент...

- Как в Ташкент? — удивился я.

Оказалось, что Ташкентом рефрижераторщики в шутку называют испытательный стенд.

Приземистое трехпролетное здание стенда способно вместить в себя восемь вагонов. Жара в цехе действительно южная. В любое время года здесь плюс тридцать градусов, которые нагоняют мощные калориферы. Если вагон при такой температуре хорошо набирает и держит двадцать градусов мороза, — он принимается заводским ОТК и представителем Министерства путей сообщения.

Это день сегодняшний. А завтра? Туда устремлена мысль заводских конструкторов. На чертежных кульманах бюро холодильной техники будущее рождается в тонких линиях чертежей. Множество вариантов размещения холодильного оборудования в машинном отсеке грузового вагона перебрала инженер-конструктор Н.И. Седых и сейчас отработывает самый компактный. Выполнением перспективного проекта занят А.А. Пинашин, разрабатывающий узлы блочной холодильной установки. А вот у конструкторов Н.П. Соколовой и С.В. Духаниной работа несколько необычна. Не удивляйтесь, если вскоре в наши края придут вагоны Брянского завода с живыми мальками байкальского омуля или дальневосточного амура. Опыты по созданию живорыбных вагонов уже проводились, а сейчас идет отработка некоторых элементов. Этим-то и заняты Соколова и Духанина.

Продукция брянских рефрижераторщиков постоянно совершенствуется, растет ее объем. Скоро цех будет расширен, и на стальных магистралях нашей Родины все чаще будут мелькать вагоны с широкой желтой полосой.

Ю. Лодкин



*Снимок сделан в дизельном вагоне рефрижераторной секции
Слева направо: слесарь Михаил Иванович Туров, Михаил Викторович Шумский старший
мастер участка монтажа дизельных вагонов Дмитрий Алексеевич Куликов,
бригадир слесарей Анатолий Андреевич Заблудовский.*

Фото И. Мелещенко.

/ Брянский рабочий. – 1970. - 2 апреля (№ 77). – С. 4./

ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ВАГОНЫ ПЯТИВАГОННАЯ РЕФРИЖЕРАТОРНАЯ СЕКЦИЯ

- предназначена для перевозки грузов, требующих поддержания температуры в грузовых помещениях от $+14$ до -20°C при температуре наружного воздуха от $+30$ до -45°C .



- обеспечивает надежную работу и получение расчетных температур в грузовых помещениях вагонов при самых тяжелых климатических условиях

Конструкция рефрижераторных секций гарантирует надежную работу оборудования в условиях ударов и вибраций, которые могут иметь место на железнодорожном транспорте при одновременном воздействии высокой влажности и температуры окружающего вагон воздуха.

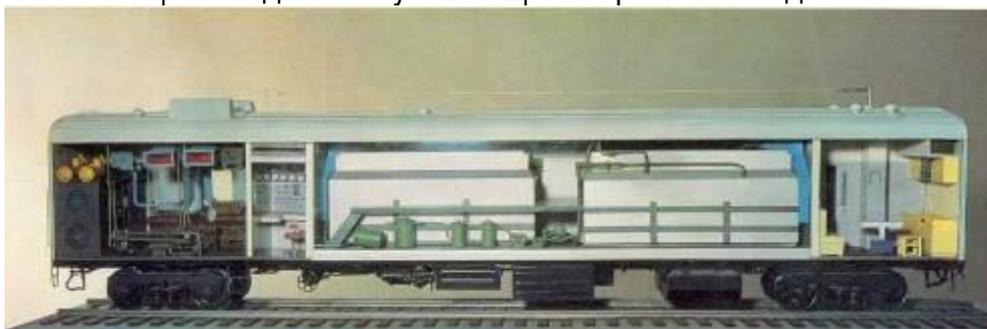
В конструкции секции предусмотрены комфортабельные помещения для работы и отдыха обслуживающего персонала при длительных рейсах.

ВАГОН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОЙ РЫБЫ

- предназначен для перевозки пресноводной товарной живой рыбы и посадочного материала (молоди и производителей для акклиматизации и зарыбления водоемов) при температуре наружного воздуха от -40 до $+30^{\circ}\text{C}$ по железным дорогам



- оборудован резервуарами для рыбы, холодильной компрессорной установкой для охлаждения воды в резервуарах с рыбой, системой обогащения воды кислородом, холодильным шкафом для снаулой рыбы, механизмами погрузки и выгрузки рыбы из вагона, дизель-генераторной установкой, приборами вентиляции и электроотопления, служебным помещением для обслуживающего персонала на два человека.



Внутренний вид вагона для перевозки живой рыбы (макет)

/ Изотермические вагоны: [буклет] / Брян. машиностр. з-д. –
М. :Внешторгиздат, Б.г. - 34,[1] с.: ил./

ПОЛУЧЕН СЕРТИФИКАТ

Брянский машиностроительный завод (БМЗ, входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») получил сертификат соответствия литеры «А» на серийное производство полувагонов модели 12-3090.

Образец полувагона был впервые продемонстрирован осенью 2011 г. на международном железнодорожном салоне «Экс-по-1520». Первыми заказчиками стали ОАО

«Уралэлектромедь», АО «Национальная компания «Казахстан темиржолы», Учалинский ГОК. Самый крупный заказчик этих полувагонов — ОАО ХК «Кузбассразрезуголь», который получит до конца года около 2500 единиц подвижного состава. Четырехосный универсальный полувагон модели 12-3090 с разгрузочными люками имеет объем кузова 88 м³, грузоподъемность — 69,5 т, нагрузку на ось — 23,5 т. Его конструктивной особенностью является усиленная верхняя обвязка, предотвращающая деформацию кузова при погрузочно-разгрузочных работах. Обшивка боковых стен обеспечивает снижение трения груза о стенки при разгрузке. Полувагон предназначен для перевозки грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков. В ходе подготовки производства предприятием были закуплены и смонтированы 13 современных автоматизированных линий и стендов.



/ Железнодорожный транспорт. – 2012. - № 7. – С.57./

(14 Июня 2013)

Приводы эскалатора прошли обкатку

Их изготовили для станции московского метро[фото]

Одним из новых направлений в производстве Брянского машиностроительного завода (ЗАО «УК «БМЗ», входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») стало освоение узлов и деталей для эскалаторов.

По точностным характеристикам приводы эскалаторов сопоставимы с приводами судовых дизелей, не так давно выпускавшихся нашим предприятием. Поэтому от умения и мастерства станочников, слесарей-сборщиков, конструкторов и технологов зависит многое. Недаром эти специалисты ещё до того, как приступить к освоению производства, прошли аттестацию и в заводской комиссии, и в территориальной комиссии Ростехнадзора.



По точностным характеристикам приводы эскалаторов сопоставимы с приводами судовых дизелей. Фото: пресс-служба БМЗ

Пробный запуск головного привода зоны Е левой эскалатора ТК-65 прошёл удачно при участии заказчика – ЗАО «Эс-сервис».

Обкатка привода зоны Е эскалатора ТК-65, по мнению руководителя проекта по эскалаторам Олега Мещерина, - важный этап в технологическом процессе. Он позволяет дать реальную оценку проделанной работе и убедиться в том, что все механизмы работают исправно.

Зона Е включает в себя помимо привода верхнюю входную площадку, поручневое устройство и направляющие. По технологическому процессу они должны устанавливаться после завершения обкатки привода.



Пробный запуск головного привода зоны Е левой эскалатора ТК-65 прошёл удачно. Фото: пресс-служба БМЗ

Специально для испытаний был смонтирован стенд-нагрузатель, разработанный ЗАО «Эс-сервис». В реальных условиях метрополитена нагрузку приводу эскалатора создают ступени с людьми. В условиях обкатки на стенде нагрузку обеспечивали специальные колодки, прижатые к вращающемуся барабану. Цель обкатки на стенде – достижение параметров, определяющих качественную работу привода. ТК-65 – самый мощный из трёх типов приводов эскалаторов, заказанных нашему предприятию. Место будущей работы испытуемого ТК-65 -- строящаяся новая станция «Фонвизинская» Московского метрополитена. Не позднее декабря этого года семь зон Е ТК-65 для этой станции, изготовленных на БМЗ, должны быть отгружены заказчику.

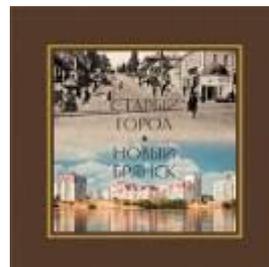
/ Приводы эскалатора прошли обкатку // Комсомольская правда. – 2013.- 14 июня. /

НЕЗАБЫВАЕМЫЕ ВСТРЕЧИ ...

1915 год

ПРИЕЗД ЦАРЯ Императорская ревизия

В 1915 году император Николай II с визитом приезжает в небольшое местечко Бежицу, что недалеко от Брянска. Здесь успешно развивается промышленный гигант — рельсопрокатный завод, один из крупнейших в Российской империи.



...Ожидая прибытия государя, Бежица оделась в гирлянды и национальные флаги. На улицах большое оживление— толпы патриотически настроенных обывателей. К визиту царя участок Бежицкой улицы — сейчас она носит имя Ульянова — от станции до заводских проходных устлали тротуаром, а по обе стороны дороги посадили каштаны. Газета «Телеграммы Петроградского телеграфного агентства» от 21 апреля 1915 года сообщала:

«Всюду надписи «Боже, Царя храни». Завод и поселок заранее приняли праздничный вид и приготовились торжественно встретить обожаемого Монарха...»

Из воспоминаний современников:

«В тот день стояла жара, при этом дул сильный суховей, поднимавший столбы пыли, и дамы вынуждены были придерживать поля шляпок и юбки, чтобы шаловливый ветер не потревожил их нравственности».

Встречают царя на платформе «Болва», которую сейчас называют «Красный Профинтерн» («красный интернационал профсоюзов», организация образовалась в 1921 году и просуществовала 16 лет).

Вокруг платформы, куда прибыл поезд, плотным кольцом расположилось, казалось, все население поселка. Вдоль пути следования государя от платформы — воспитанники средних и низших учебных заведений, а это более трех с половиной тысяч человек.

Из воспоминаний Николая II:

«20 апреля. Понедельник. В 9 часов прибыл в Бежицу на Брянский завод. После встречи пошел в церковь и оттуда на моторе по мастерским. Видел много интересного и для себя поучительного. Было очень жарко и дул отчаянный ветер, подымавший тучи пыли».

Государь прибыл со стороны Радицы. Здесь не было платформы как таковой, сам вокзал «Болва» находился немного дальше, где сейчас бежицкий торговый дом Тимошковых. Одноразовую платформу для приема государя построили напротив седьмых проходных рельсопрокатного завода. Деревянная, она была богато украшена флагами и гирляндами.

На платформе государя встречают высокопоставленные лица. Орловский

губернатор Сергей Сергеевич Андреевский, начальник Брянского арсенала Семен Николаевич Банков, городской голова В.И. Сафонов, председатели губернского и уездного дворянства князь Куракин и Тенишев, представители уездного земства, волостные старшины, хуторяне — они вручают царю хлеб-соль. Здесь же на платформе император милостиво принимает пожертвования в пользу раненых — 7 тысяч рублей.

С платформы под крики «Ура!» император Николай II пешим шагом проследовал в заводскую церковь. На всем пути его оркестры пожарного общества, и мужской заводской гимназии исполняли «Боже, Царя храни».

... Но продолжим следить за маршрутом Николая II. В некоторые моменты жителям поселка трудно узнать государя. Окруженный генералами в мундирах с аксельбантами царь выглядит довольно скромно:

«На нем были гимнастерка, галифе, сапоги, фуражка, полковничьи погоны. И бежичане из рабочей среды, по темноте своей, думали, что с Андреевской лентой через плечо — это что ни есть Государь. Покуда вразумительно не объяснили — государь — вот он, а это — с Андреевской лентой — министр двора барон Фредерике».

При входе на территорию завода Николая II приветствуют рабочие: преподносят царю хлеб-соль на деревянном художественной работы резном блюде. Честь передать хлеб-соль досталась мастерскому плужного цеха Стефану Латышеву. Он обращается к императору со словами: *«Великий Государь! Рабочие Брянского завода счастливы тем, что Ты, Державный Хозяин земли русской, не забываешь нас, — пришел посмотреть наш труд в эту годину. Когда наши дети и братья грудью стоят на поле брани за Тебя и дорогую Родину, а мы здесь, не покладая рук своих, с радостью отдаем свой труд и свое достояние на славу Тебе и счастье России. Милостиво прими, Державный Государь, нашу хлеб-соль».* Николай II жалует Стефану Яковлевичу серебряные часы, тепло благодарит «за усердную работу» и следует на завод.

Сплошными стенами стоят тысячи рабочих и горячо встречают государя. Николай II часто останавливается, беседует с мастерами, подходит к станкам, рабочим и постоянно повторяет им: **«Великое спасибо вам за работу. Я очень рад быть у вас на заводе».** Согласно отчету правления государь особо отмечает ведение дела исключительно русскими людьми и русскими средствами. Императора радует и то обстоятельство, что почти все крупные станки — производства самого Брянского завода.

Когда царь со свитой переезжает из одной мастерской в другую на открытой платформе, толпы бегут за ним, всюду раздаются «Ура!», шапки летят вверх. Государь щедро раздает подарки, их в рабочих семьях хранят потом не одно десятилетие.

На заводе государь прошел по мастерским, осмотрел общезаводскую выставку, специально устроенную к высочайшему приезду. Выставка была организована в новом крановом цехе, возведенном в 1914 году для изготовления орудий большого калибра. И везде царь расспрашивал рабочих об их жизни.



Фото на память о выставке на Брянском заводе в честь приезда Его Императорского Величества Государя Николая Александровича. 1915 год.

В одном из цехов ему подали изложенные письменно «прошения по бытовым вопросам». Его Величество внимательно читал, отрывая уголки листов и складывая их в карман гимнастерки — такова у государя привычка, чтобы не забыть о прошениях. Сами же листы он передавал адъютанту.

**Дочь одного из рабочих пересказывала воспоминания
отца Ивана Борисова:**

*«Мой отец оказался свидетелем, как в чугунолитейном цехе в честь Государя Императора была отлита мемориальная доска. Государь в сопровождении свиты вошел в цех. В нескольких шагах расположились рабочие. Особой охраны не было. На глазах Государя в опочивальню заформовали деревянную основу мемориальной доски. Два рабочих поднесли ручной ковш с чугуном, залили. И пока Государь беседовал с рабочими, чугун застыл. На доске выбито **«Брянский рельсопрокатный железодельный и механический завод осчастливлен посещением Его Императорского Величества Государя Императора Николая II 20 апреля 1915 года от Рождества Христова».***

Она потом висела на входе у проходных.

Из воспоминаний государя:

«С трех часов продолжал осмотр мастерских и прекрасно устроенной выставки. Заехал в 2 дома рабочих, больницу, хлебопекарню и лазарет на 500 раненых. Пошел дождь, и сразу сделалось холодно».



Император Николай II благосклонно отнесся к увиденному в рабочей Бежице

Из воспоминаний государя:

«В 6.20 уехал обратно в Орел, очень довольный всем виденным. В Брянске обошел 3 роты маршевого батальона. После обеда читал усиленно».

/ Реброва, Н. Приезд царя / Н. Реброва // Старый город. Новый Брянск: [очерки о событиях тысячелетней истории и современном развитии города Брянска] / Н. Реброва, Ю. Соловьев. - Брянск, 2011. – С.70 -87, 92-93. /

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ БЕЖИЦКОЙ ГИМНАЗИСТКИ

Но вот весной 1915 г. стало известно, что в Бежицу приедет Император Николай Александрович. Началась подготовка к этому приезду. Слыхала я, что на заводе хорошие специалисты-рабочие делали миниатюрные модели продукции завода: паровоз, боевую башню и др. У нас же в гимназии начальница усиленно старалась ввести форменную шляпу для всех гимназисток. До этого у нас были обязательны только форменные платья. К лету этого года ввели и форменную шляпу:

соломенную, с небольшими прямыми полями и таким же прямым дном. Наши старшие гимназистки «фыркали» на такую форму, но всё же стали её носить.

Для встречи Царя была устроена специальная платформа и павильон возле главной конторы напротив Большой церкви. Мы, гимназистки и гимназисты, ученики всех школ, старейшие рабочие в выданных им кафтанах, вся администрация завода и духовенство были выстроены на поляне, где всегда бывали парады. Все были радостно настроены. Было много-много народа. Сначала прошёл пробный поезд. Потом подошёл царский поезд, ведомый высшим железнодорожным

начальством. Из этого поезда чинно вышла большая группа людей. В многочисленной свите были люди с лентами наискось груди, со звёздами и орденами. Среди блестящей свиты шёл очень скромный, в простой военной форме Император Николай Второй. Вся группа направилась в церковь, затем отстояли молебен на поляне. После молебна Император скромно прошёл с рукой у козырька и с милой улыбкой перед всеми нами, выстроенными в ряды, а мы радостно кричали: «Ура!»

После молебна и парада Император направился со своей свитой и заводским начальством внутрь завода. Там он прошёл по всем цехам, где работа была приостановлена, но рабочие оставались на своих местах. В каждом цехе Императору показывали работу станков и вообще различные производственные процессы. При этом ему подносили модели машин заводского производства.

Нас распустили после молебна и парада по домам. Мы все были возбуждены только что виденной встречей.

Многие девочки пошли гулять по Бежице в надежде встретить ещё раз Императора. Я тоже пошла, но мне не посчастливилось, я его не встретила, а другие девочки были счастливее, видели Императора и рассказывали, что он ходил по улице без особой охраны и держался со всеми запросто. Весь народ приветствовал его радостно.

В связи с приездом Царя многие рабочие, проработавшие на заводе много лет, получили различные награды. Дирекция завода от имени акционерного общества Брянского завода пожертвовала на нужды раненых воинов сто тысяч рублей.

В тот же день Император уехал, и в Бежице пошли те же рабочие будни.



Ученики бежицких гимназий и школ на встрече Государя Императора Николая Александровича 20 апреля 1915 г. Фото придворной фирмы «К. Е. фон Ган и Ко»

/ Кузнецова-Буданова, А. Воспоминания бежицкой гимназистки / А. Константиновна Кузнецова-Буданова; подгот. Д. Титкин // Брянская тема.- 2012.- N 9 (59).- С. 169-171./

1932 год

М.И. Калинин в Брянске

В БРЯНСКЕ много памятных и дорогих каждому из нас мест. Об этом жителям города напоминают мемориальные доски на домах и зданиях цехов предприятий.

Пожалуй, больше других в Брянске бывал Михаил Иванович Калинин. Его

приезд являлся для горожан большим праздником, его хорошо помнят многие рабочие заводов, работники советских учреждений.

25 февраля — 2 марта 1932: года в Брянске состоялся VIII губернский съезд Советов. С докладом о международном положении выступил председатель ЦИК СССР и ВЦИК РСФСР М. И. Калинин. С огромным вниманием слушали делегаты своего «Всесоюзного старосту». Одобрение международной политики Советского правительства было выражено в единогласно принятой резолюции.

Весть о приезде М. И. Калинина в Брянск быстро облетела все города и села. На имя М. И. Калинина приходило множество писем и телеграмм с приглашением побывать в гостях у рабочих и крестьян. Прислали приглашение и рабочие завода «Красный Профинтерн»(ныне БМЗ). Вот что они писали: *«Расширенная конференция рабочих и служащих завода «Профинтерн» в числе 700 человек, пользуясь случаем Вашего приезда в нашу губернию, просит Вас не отказать в любезности и посетить наш завод... Остаемся с уверенностью Вашего приезда, необходимого в целях оказания нам. товарищеских советов в деле развития промышленности и укрепления мощи Советской страны».*

Приглашение рабочих М.И. Калинин принял. Первый раз Михаил Иванович посетил завод еще в 1919 году. Это было тяжелое время. Завод работал не на полную нагрузку, не хватало продовольствия, рабочие болели. Многие кадровые рабочие ушли на фронт, их заменили случайные люди. Используя: эти трудности, меньшевики и эсеры пытались организовать забастовку против Советской власти. В это беспокойное время на завод приехал Михаил Иванович. Состоялся митинг. Проходил он очень бурно. Меньшевики устроили «кошачий концерт», как образно выразился М. И. Калинин, но победа осталась за большевиками.

Через семь лет М. И. Калинин снова побывал на заводе. Завод за это время вырос, расширилось его производство. Хозяевами завода стали сами рабочие. Им особенно хотелось, чтобы М.И. Калинин оценил произошедшие перемены. Состоялся многолюдный митинг. Просто и доходчиво объяснил М. И. Калинин рабочим, что Советское правительство с большим вниманием, следит за развитием заводов, их реконструкцией и переоборудованием. Михаил Иванович рассказал о роли мастера на производстве. Под бурные аплодисменты рабочих М. И. Калинин закончил свою речь словами: *«К победе за социализм, за развертывание нашей техники, за улучшение хозяйства в ежедневной, неуклонной, постоянной работе — к этому я призываю брянских рабочих».*

И вот теперь, спустя несколько лет он опять здесь. М. И. Калинин познакомился с жизнью и трудом рабочих, пообещал учесть, их просьбы. 31 декабря 1932 года вышло постановление Президиума ВЦИК за подписью М.И. Калинина об улучшении городского хозяйства города Бежицы. Михаил Иванович помнил о Бежице, о своем пребывании на заводе...

Бежичане глубоко чтут память о М.И. Калинине. На машиностроительном заводе, у цеха металлоконструкций, где выступал Михаил Иванович установлен памятник. По решению Брянского облисполкома на этом же цехе установлена мемориальная доска.

Л. Налетова

/ Брянский комсомолец.- 1962.-5 декабря.- С. 2./

В ГОСТЯХ У ИЗБИРАТЕЛЕЙ



Весть о том, что на Брянщину приехал пионер космоса кандидат в депутаты Совета Национальностей Верховного Совета СССР по Смоленскому избирательному округу №27 Юрий Алексеевич Гагарин, с быстротой молнии облетела всех жителей. Всюду, где бы ни появлялся прославленный летчик, его встречали восторженными аплодисментами.

Теплую встречу устроили Ю.А. Гагарину брянские машиностроители. Тысячи рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода собрались на

заводской площади. Здесь состоялся митинг.

Космонавт ознакомился с Брянском. На открытой машине он проехал по центральным улицам Бежицкого, Советского, Фокинского и Володарского районов.

Вечером 27 мая Юрий Алексеевич Гагарин встретился с избирателями на брянском стадионе «Динамо».

Общегородской митинг открыл первый секретарь Брянского горкома КПСС Б.И. Шульженко. Выступивший затем доверенное лицо заместитель директора Брянского автозавода В.А. Фертов призвал всех избирателей отдать свои голоса за достойного кандидата народа Ю.А. Гагарина. Его поддержали Герой Социалистического Труда машинист локомотивного депо станции Брянск-II М. Ф. Горохов, кандидат философских наук доцент БТИ Ф.В. Слюняев, комсомолка завода «Ирмаш» Н. Ругалина, дважды Герой Советского Союза П.М. Камозин, Герой Социалистического Труда бригадир севского колхоза имени Ульянова А.А. Сиников, секретарь Советского райкома КПСС В.В. Стельмах.

В заключение к микрофону подошел Ю. А. Гагарин. Он поблагодарил избирателей за оказанное ему доверие. Остановился на успехах, достигнутых нашей страной за последние четыре года, рассказал о задачах, поставленных XXIII съездом КПСС, призвал собравшихся приложить все силы для выполнения планов, намеченных Коммунистической партией. Он заверил избирателей, что оправдает оказанное ему доверие.

После митинга на стадионе состоялись показательные выступления гимнастов — воспитанников Брянской спортивной школы молодежи. Их сменили футболисты «Динамо» и «Десны», которые провели матч на первенство города. В перерыве между таймами на гаревой дорожке состязались легкоатлеты.

Юрий Алексеевич Гагарин вручил победителям эстафетного бега — командам Бежицкого и Советского районов призы.

/ Брянский комсомолец.- 1966.- 29 мая.- С.1./

ВСТРЕЧА НА БМЗ

27 мая 1966 г.

Вчера утром наш кандидат в депутаты Ю. А. Гагарин на открытой машине в сопровождении почетного эскорта отправился на **Брянский машиностроительный завод**. Он ходил по цехам, смотрел выпускаемую предприятием продукцию, беседовал с рабочими.

Весть о том, что прибыл прославленный космонавт, молниеносно облетела цехи. Тысячи рабочих, инженерно-технических работников и служащих собрались на заводской площади. Бурными аплодисментами они встретили появление на импровизированной трибуне дорогого гостя. Митинг открыл секретарь парткома завода тов. Засов. Первым взял слово заместитель начальника дизельно-испытательного цеха, доверенное лицо тов. Иванов. Он рассказал о кандидате в депутаты Ю. А. Гагарине и призвал всех избирателей в день выборов единодушно отдать за него свои голоса...

Вчера же Ю. А. Гагарин знакомился с Брянском. На открытой машине он проехал по главным улицам Бежицкого, Советского, Фокинского и Володарского районов. Везде его восторженно встречали горожане, подносили букеты цветов.

Вечером состоялась встреча Ю. А. Гагарина с избирателями на городском стадионе.



/ Брянский рабочий. - 1966. - 27 мая (№ 123). - С. 1./

Наш кандидат Юрий Алексеевич Гагарин – в гостях у машиностроителей

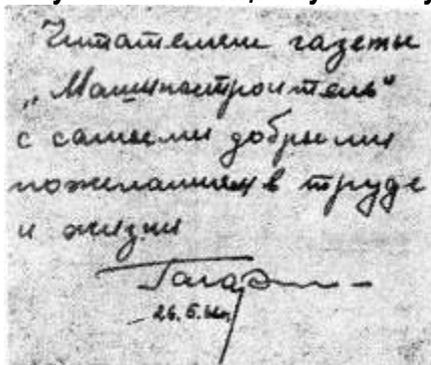
*Фоторепортаж о визите Ю. А. Гагарина на
Брянский машиностроительный завод.*



Обзор дизельного корпуса. В дизельно-испытательном, как никогда многолюдно



Гагарин выступает на площади у заводоуправления



Автограф

/ Машиностроитель.- 1966.- 1 июня (№ 41). – С. 1./

2004 год

ПОСОЛ США АЛЕКСАНДР ВЕРШБОУ ПОСЕТИЛ БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

февраль 2004 г.

Как уже сообщалось, 9 февраля в Брянск с двухдневным визитом прибыл посол США в Российской Федерации Александр Вершбоу. В первый день он встретился с руководством области и города - Губернатором Ю.Е. Лодкиным, председателем областной Думы С.Н. Понасовым, главным федеральным инспектором по Брянской области В.И. Гайдуковым, мэром Брянска В.И. Поляковым. Затем вместе с Губернатором А. Вершбоу дал пресс-конференцию и принял участие в открытии "Американского уголка" в областной научной универсальной библиотеке имени Ф.И.Тютчева. В этот же день высокий гость встретился с представителями неправительственных организаций, включая участников программ, финансируемых Конгрессом США (более 100 человек), а также посетил музей известных в стране и мире братьев-художников Ткачевых. Среди картин знаменитых живописцев позже состоялась встреча посла США со специалистами по охране окружающей среды.

Насыщенной была и программа второго дня. Утром А. Вершбоу побывал в родовой усадьбе великого русского поэта и дипломата Ф.И. Тютчева в с. Овстуг. Потом встретился со студентами Брянского Госуниверситета, БГТУ, лицея №1, а в середине дня побывал на Брянском машиностроительном заводе.

Еще на пресс-конференции посол США, отвечая на вопросы журналистов, заметил, что его интерес к заводу объясняется планами «самой великой в Америке и в мире компании "Дженерал Электрик"» участвовать вместе с БМЗ (посол очень хорошо произносит эту аббревиатуру) в программе ОАО РЖД по модернизации локомотивного парка России и созданию новых типов локомотивов. Губернатор Ю.Е. Лодкин при этом подчеркнул, что речь может идти только "о равноправном партнерстве", а не об "отверточном производстве" американских комплектующих на БМЗ. Он также предложил послу обсудить вопрос о приобретении Брянским машиностроительным заводом лицензий на выпуск тепловозных дизелей и системы управления. Этот разговор был продолжен позже во время пребывания Александра Вершбоу на Брянском машиностроительном заводе. На проходных высокого гостя встречали председатель совета директоров ИПГ "Трансмашхолдинг" (БМЗ входит в его состав) Дмитрий Комиссаров, генеральный директор холдинга Михаил Хромов и генеральный директор управляющей компании БМЗ Анатолий Задорожный.

На вопрос о масштабах сотрудничества БМЗ и "Дженерал Электрик" А. Задорожный сообщил, что эксперты одного из бизнесов этой корпорации GETS ("Дженерал.Электрик" Транспортные Системы") впервые побывали на заводе в мае 1995 года с целью обследования технологической пригодности производства к выпуску тепловозов нового поколения с применением комплектующего оборудования этой фирмы. С тех пор началась переписка и обмен делегациями. В 1997 году американцы предложили создать СП по выпуску тепловозов. При этом БМЗ поставил условия: комплектующие должны выпускаться в России на основе лицензионных соглашений. Наконец, в октябре-декабре минувшего года БМЗ по договору с "Дженерал Электрик" принял участие в модернизации магистрального тепловоза 2ТЭ10М Луганского производства (Украина). Сейчас локомотив находится на испытаниях в Щербинке (ОАО РЖД). Однако долгосрочных договоров до сих пор нет.

И разговор об этом зашел в ходе пребывания посла США на заводе. Гостям показали выставку продукции БМЗ - локомотивы, вагоны-хопперы для перевозки сыпучих грузов, платформы для перевозки 40-футовых контейнеров. Затем гости побывали в дизельном производстве, где послу была предоставлена возможность запустить один из малооборотных судовых дизелей и показали сборку дизеля ДБ59 для Испании. Александр Вершбоу был приятно удивлен, узнав, что на семи судах, плавающих под флагом США, установлены брянские дизели.

А затем прошли переговоры. А. Вершбоу поблагодарил руководство "Трансмашхолдинга" и завода за интересную экскурсию и сообщил, что знает о сотрудничестве брянских машиностроителей с "Дженерал Электрик" и выразил надежду, что оно будет укрепляться. Председатель совета директоров ИПГ "Трансмашхолдинг" Д. Комиссаров также высказался за развитие связей с известной американской компанией, однако отметил, что общий язык с московским

представительством "Дженерал Электрик" найден пока не по всем вопросам. Речь идет о глубине сотрудничества. "Трансмашхолдинг" предлагает американской стороне переносить в Россию свои технологии, а не открывать здесь отверточные производства, но именно в этом вопросе пока существуют разногласия. За развитие сотрудничества между БМЗ и "Дженерал Электрик" высказался и заместитель губернатора М.С. Кобозев, отметивший, что на БМЗ сохранен производственный и интеллектуальный потенциал, а главное - благодаря ИПТ "Трансмашхолдинг" завод включен в крупномасштабную программу ОАО РЖД по модернизации подвижного и тягового парков. А это означает, что у людей будет работа и хорошие заработки, а у завода - возможность вернуть былую славу флагмана отечественной индустрии.

А. Вершбоу отметил, что в таком колоссальном деле, как модернизация локомотивного парка железных дорог России и создание новых типов машин, обязательно должны быть возможности для партнерства. Он признал, что переговоры между американскими и российскими бизнесменами могут быть сложными, но общий язык будет найден. Ведь речь идет о проекте, реализация которого потребует много времени и большого капитала. Американский бизнес, по мнению посла, мог бы участвовать в этом проекте как своими технологиями, так и прямыми инвестициями. Говоря о БМЗ, А. Вершбоу заметил, что завод пережил переходный период и сегодня вышел на рынки с высокотехнологичной продукцией. Он еще раз выразил надежду, что "Дженерал Электрик" и другие компании США договорятся с БМЗ и "Трансмашхолдинг" о взаимовыгодном сотрудничестве.

/ Посол США Александр Вершбоу посетил Брянский машиностроительный завод [Электронный ресурс] : по материалам пресс-службы администрации Брянской области. - 2004. – 13 февраля. – Режим доступа: [http://old.bryanskobl.ru/news/2004/02/13/1082/.](http://old.bryanskobl.ru/news/2004/02/13/1082/)

2007 год

На Брянском машиностроительном заводе побывал Петр Губонин

28 февраля 2007, среда, 11:21

Потомок основателя Брянского рельсопрокатного и железоделательного завода Петра Губонина побывал на Брянском машиностроительном (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг»).

Геодезист из Новосибирска Петр Николаевич Губонин не напрямую связан с Петром Ионовичем, учредившим в 1873 году акционерное общество «для выплавки чугуна, выделки железа и стали и приготовления из них изделий на продажу». Петр Николаевич – правнук двоюродного брата Петра Ионовича Семена. Однако именно он вместе со своим родным братом Юрием активно занимается розыском и систематизацией материалов о своем именитом родственнике, вписавшем заметные страницы в историю государства Российского.

Копии некоторых уникальных документов П. Губонин привез в Брянск. В частности, фотографию внука Петра Ивановича Петра, служившего мичманом на легендарном крейсере «Варяг».

Гостя познакомили прежде всего с экспонатами заводского музея, отражающими почти полуторавековую историю предприятия. Была организована и экскурсия по улицам Бежицы, возникшей как рабочий поселок при Брянском рельсопрокатном заводе.

Петру Губонину предоставили возможность познакомиться и с современным производством Брянского машиностроительного завода – многопрофильного и успешного предприятия. Он побывал в цехах, где изготавливают вагоны-хопперы и новую продукцию – магистральные грузовые тепловозы, а также в «морском» корпусе БМЗ, где собирают судовые двигатели.

Гостя принял генеральный директор ЗАО УК БМЗ Анатолий Задорожный. В беседе он подчеркнул, что, как и во времена П. Губонина, завод остается градообразующим предприятием Брянска. Объем выпускаемой продукции в денежном выражении -- 6 миллиардов 500 миллионов рублей - сравним едва ли не с бюджетом города. А перспективы предприятия связаны с выпуском тягового подвижного состава для российских железных дорог и судовых дизелей для иностранных заказчиков.

Петру Губонину вручили сувенирное фото прорывной продукции предприятия - первого российского магистрального локомотива «Витязь» с асинхронным приводом.

По словам Петра Николаевича, он не предполагал, что в коллективе могут столь бережно относиться к прошлому, к истории завода. Подтверждением подлинного интереса к тому, как развивался, жил и крепчал завод, служит, по его мнению, и портретная галерея директоров завода в холле конференцзала, и барельеф основателям предприятия на главном лестничном марше заводоуправления, и более 18 исторических памятников и мемориалов, расположенных на территории завода, и богатейшее собрание заводского музея. Потомок Губонина передал заводскому музею обширные материалы, на основе которых будет готовиться новая, более полная экспозиция, посвященная основателю крупнейшего в России предприятия.

/ На Брянском машиностроительном заводе побывал Петр Губонин [Электронный ресурс] // БРЯНСК.RU: ежедневная интернет-газета. – 2007. - 28 февраля. - Режим доступа:<http://briansk.ru/society/2007228/33831.html/>.

2011 год

Грызлов посетил Брянский машиностроительный завод

4 марта 2011



Председатель Высшего совета партии «Единая Россия», председатель Государственной Думы Борис Грызлов в пятницу, 4 марта, побывал на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ), который выпускает современные тепловозы, и Брянском заводе «Арсенал».

Грызлов проверил в действии четвертый номер серии тепловозов, выпускаемых на БМЗ. «Впервые в жизни я управлял тепловозом», – отметил он.

«Это замечательный тепловоз, который бьет все рекорды по возможности перевозки грузов. В своем нормальном стабильном состоянии он может перевозить 6 тысяч тонн груза (это 100 вагонов). Это лидер, победитель в любой конкуренции с тепловозами, производимыми в других странах», – подчеркнул Грызлов.

«Брянский завод «Арсенал» – один из самых старых заводов, – напомнил он. – Ему более 200 лет. Он ковал нашу победу и 200, и 100 лет назад, а сейчас производит продукцию, чтобы побеждать на трудовом фронте».

Здесь выпускаются в том числе грейдеры, асфальтоукладчики. «То, что они делаются из отечественных комплектующих, и то, что они востребованы на наших дорогах, – это лучший показатель того, что производится нужная продукция», – заявил Грызлов.

Он также подчеркнул, что в ряду выпускаемой продукции появился и новый вид машин: «В связи с тяжелыми климатическими условиями прошлого года (засуха и пожары) появились новые машины, которые позволяют обеспечивать пожаротушение. Машины недорогие. Они могут использоваться добровольными пожарными дружинами, которые создаются сейчас по всей стране. Машины просты в управлении, дешевы, и муниципальные образования могут их приобретать, чтобы производить первую «атаку» на огонь».

Особенно такая техника актуальна для сельских, отдаленных районов, отметил Грызлов.

/ Грызлов посетил Брянский машиностроительный завод [Электронный ресурс] // Официальный сайт «Единая Россия» Брянск. – Режим доступа: [http://erbryansk.ru/gryzlov-posetil-bryanskij-mashinostroitelnyj-zavod/.](http://erbryansk.ru/gryzlov-posetil-bryanskij-mashinostroitelnyj-zavod/)

2012 год

ГУБЕРНАТОР ПОСЕТИЛ ФЛАГМАН БРЯНСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

25 Сентября 2012 Г.



Сегодня Губернатор Николай Денин побывал на Брянском машиностроительном заводе. Глава региона пообщался с руководством и трудовым коллективом предприятия. Лучшие работники были отмечены Памятными медалями «В честь подвига партизан и подпольщиков» и «Благодарностью Губернатора»

Брянской области». В ходе непринужденной беседы Николай Денин ответил на многочисленные вопросы.

Речь шла главным образом о сегодняшнем состоянии брянской промышленности и социально-экономическом развитии региона в целом. Люди поднимали также проблемы повседневной жизни — говорили о нехватке мест в детских садах, неудовлетворительной работе общественного транспорта.

По первому вопросу Николай Денин напомнил, что корни проблемы уходят в те времена, когда здания детских садов передавались под различные учреждения. Сейчас часть из них власти вернули детишкам, строятся новые детсады. Полностью обеспечить маленьких жителей Брянщины местами в детских дошкольных учреждениях планируется к 2015 году. Многих работников БМЗ волновал вопрос, как добраться утром на работу. Дело в том, что работа на предприятии начинается в 7 часов утра, а транспорта в это время слишком мало. Губернатор поручил главе администрации Брянска Сергею Смирнову, присутствовавшему на встрече, оперативно решить эту проблему.

Для справки: ЗАО «Управляющая компания «Брянский машиностроительный завод» на сегодняшний день является самым крупным производителем на рынке транспортного машиностроения в России. Завод остается лидером и среди предприятий Брянской области, на котором занято около шести с половиной тысяч человек.

По итогам 2011 года объем произведённой ЗАО УК «БМЗ» продукции составил более 11 млрд. рублей. Предприятие не только вышло на докризисный уровень, но и превзошло его, в 2011 году был освоен выпуск грузовых полувагонов.

ЗАО «Трансмашхолдинг» заключило крупный контракт с одной из крупнейших российских компаний, занятых в угледобыче, ОАО «ХК «Кузбассразрезуголь». Это позволит полностью загрузить вагонное производство ЗАО УК «БМЗ» в течение всего 2012 года. В текущем году предприятие поставит заказчикам 4500 вагонов. В планах 2013 года — выпуск 5000 вагонов.

Предприятие ведет активную модернизацию производства. В цехах устанавливается современное высокопроизводительное оборудование, приобретаемое в рамках выполнения ежегодных инвестиционных программ.

В 2012 году инвестиционная программа ЗАО УК «БМЗ» составляет 1647,5 млн. рублей. Программой предусмотрена организация производства магистральных тепловозов, централизованного производства локомотивных тележек, создание участка по изготовлению зубчатых колёс и шестерён, другие нововведения.

В текущем году предприятие освоило выпуск нового магистрального тепловоза 2Т25АМ с германским двигателем фирмы «МТУ».

Реализация инвестиционных проектов на ЗАО УК «БМЗ» в значительной мере будет способствовать дальнейшему развитию предприятия и промышленности области в целом.

/ Губернатор посетил флагман Брянской промышленности [Электронный ресурс] : по материалам пресс-службы администрации Брянской области. – 2012. – 25 сентября. – Режим доступа :[http://old.bryanskobl.ru/news/2012/09/25/16800/.](http://old.bryanskobl.ru/news/2012/09/25/16800/)

БМЗ посетили специалисты из Пакистана

Делегация из Пакистана во главе с заместителем министра, председателем Пакистанских железных дорог Мухаммадом Арифом Азимом побывала 30 января на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг»).

Гостям рассказали об истории предприятия, отмечающего в этом году 140-летие со дня основания, познакомили с производственными мощностями и продукцией.

В ходе презентации председатель совета директоров ЗАО УК БМЗ Анатолий Задорожный подчеркивал, что завод активно обновляет станочный парк, приобретая современные обрабатывающие центры, станки с ЧПУ, установки плазменной и лазерной резки. Использование новейших технологий, высокопроизводительного оборудования позволяют на должном уровне держать качество и сохранять высокую конкурентоспособность на рынке железнодорожной продукции.



Гостям предоставили возможность побывать в цехах магистральных и маневровых тепловозов, а также увидеть заготовительное производство.

Фото: пресс-служба БМЗ

БМЗ выпускает сегодня вагоны-хопперы и полувагоны, маневровые и магистральные тепловозы, ежегодно расширяя линейку локомотивов, а также изделия металлургии и рабочие зоны эскалаторов.

Возможности вагонного производства ЗАО УК БМЗ позволяют изготавливать более 5000 грузовых вагонов в год, тепловозного – почти 300 единиц маневровых локомотивов всех типов и магистральных тепловозов типа 2ТЭ25А.

Обозначая перспективы 2013 года и ближайших лет, А. Задорожный сказал, что в планах коллектива БМЗ освоение новых моделей маневровых тепловозов, в том числе с гибридной, двухдизельной и газопоршневой силовыми установками, вагона-хоппера для минеральных удобрений с нагрузкой на ось 25 тонн, приводов эскалаторов.

В ответном слове Мухаммад Ариф Азим отметил, что пакистанских специалистов особенно интересует тепловозная тематика, в частности, возможности локомотива 2ТЭ25АМ.

Делегации предоставили возможность побывать в цехах магистральных и маневровых тепловозов, а также увидеть заготовительное производство. Особенно интересным оказалось знакомство с цехами для главных инженеров Пакистанских железных дорог по вагонам Лиаката Чухгаи и по локомотивам Эджаза Бурриро.

На вопросы гостей подробно отвечали директор производства Леонид Кайков и заместитель директора инженерного центра - главный конструктор Евгений Васюков.



Вместе с работниками завода.

Фото: пресс-служба БМЗ

/ БМЗ посетили специалисты из Пакистана [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 31 января. - Режим доступа: [http://bryansk.kp.ru/daily/26024.4/2943886/.](http://bryansk.kp.ru/daily/26024.4/2943886/)

Библиография

1. Авчухов, В.Д. За повышение производительности труда : [Брянский машиностроительный завод] / В. Д. Авчухов, Н. П. Романенко. - Брянск : Брянский рабочий, 1958. - 46 с.
2. Авчухов, В.Д. Университет, завод, прогресс : [Брянский машиностроительный завод] / В.Д. Авчухов, В.П. Лапин. - Брянск; [Тула :Приок. кн. изд.], 1964. - 16 с.
3. Акимов, В. В труде, как в бою: [об эвакуации Брянского машиностроительного завода в Красноярск] / В. Акимов // Блокнот агитатора (Брянск).- 1967. - № 8. – С.20-22.
4. Акционерное общество Брянского рельсопрокатного, железоделательного, сталелитейного и механического заводов. Брянский завод в Бежице, Орловской губ. : [историче-ский очерк] / АО Брян. рельсопрокат., железоделат., сталелитейн. и мех.з-дов. – Москва: Типо-литография Товарищества И.Н. Кушнерев и К-о, 1911. - 85 с., 2 л. ил. : ил.
5. Антонов, Е. ["В цехах дважды орденосного Брянского машиностроительного завода":Рис.] / Е. Антонов // Брянский рабочий.- 1973. - 22 июля.
6. Артемов, Н.А. Машиностроение / Н.А. Артемов, В. З. Синельников // Под знаменем Октября. Брянщина за сорок лет: материалы по развитию народного хозяйства и культуры за годы Советской власти. – Брянск: Изд-во «Брянский рабочий», 1958.- С. 78-80.
7. Балобешко, И.П. Революционное движение в Брянске и Бежице в 1905-1907 годах: (К 50-летию первой русской революции) / И.П. Балобешко.- Брянск, 1955. - 23 с.
8. Барабанов, В.Первенец / В. Барабанов // Брянский рабочий.- 1984. - 4 марта(№ 55).- С.1.
9. Барсков, А. Тенденции года -2012 / А.Барсков, С. Орлов, Д.Ганьжа // Журнал сетевых решений / LAN. -2012. -№ 1. -С. 12. -(Теманомера: тенденции года).; То же [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.osp.ru/lan/2012/01/13012465/>.
10. Барышников, М.Н. Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода общество // Деловой мир России: историко-биографический справочник / М.Н. Барышников. - СПб. , 1998. – С. 76-77.
11. Барышников, М.Н. Губонин Петр Ионович // Деловой мир России: историко-биографический справочник / М.Н. Барышников. - СПб.,1998. – С. 143-144.
12. Бежицкий городской Совет рабоче-крестьянских и красноармейских депутатов. Отчет Бежицкого Городского Совета Р.К. и К.Д. за 1931-1934 гг. - Брянск :Бежицкий Городской совет, Западной области, 1934. - 96 с.

13. Бежицкий городской Совет рабоче-крестьянских и красноармейских депутатов. Отчет Бежицкого Городского Совета Р.К. и К.Д. за 1931-1934 г.г. - Брянск :Бежицкий Городской совет, Западной области, 1934. - 96 с.

14. БМЗ – лучший налогоплательщик 2012 года [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013. - 3 апр. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26056/2966970>.

15. БМЗ начал поставки тепловозов ТЭМ18В // ТРАНСМАШХОЛДИНГ: журнал для партнеров. - 2013.- № 1.- С. 2.

16. БМЗ начал поставки тепловозов ТЭМ18В [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 24 января. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26020.4/2941258/>.

17. БМЗ начинался с рельсопрокатного завода: [фото 1] // Брянск - город древний: [историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С. 6 вкл.

18. БМЗ оснащается новой техникой [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 14 марта. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26045.4/2959009/>.

19. БМЗ получил сертификат соответствия на тепловоз ТЭМ18В// Двигателестроение. - 2012. - № 2. - С. 33.

20. БМЗ посетили специалисты из Пакистана [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 31 января. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26024.4/2943886/>.

21. БМЗ: 100 лет в труде и борьбе: [подборка статей] // Брянский комсомолец.- 1973.- 20 июль.- С.1-2.

22. Бобровская, Е.В. Благотворительность и меценатство : [учеб.пособие для студентов вузов] / Е.В. Бобровская; Мин-во образования и науки Рос. Федерации, Рос.гос. соц. ун-т, Филиал в г. Брянске. - Брянск: Ладомир, 2010. – С. 91-94.

23. Бронепоезд «Гром», построенный в Бежице в 1919 году: [фото 30] // Брянщина, век XX : [ист. - худож. повествование]. - Брянск :Читай-город, 2003. – С. 79.

24. Бронепоезд «Смерть или Победа!» вышел из ворот Брянского завода в 1919 году: [фото] // Брянщина, век XX : [ист. - худож. повествование]. - Брянск :Читай-город, 2003. – С. 79.

25. "Брянские правила": (к 50-летию создания "Правил внутреннего распорядка на Брянском заводе 9 мая (26 апр.) 1918 г.") // Календарь знаменательных дат по Брянской области на 1968 год.- 1968. -С. 26-28.

26. Брянские правила – под таким названием стали известны рабочим многих предприятий страны «Временные правила внутреннего распорядка», принятые на заводе в мае 1918 года.

27. Брянские правила...: [фото мемориала «Брянские правила»] // Брянск: город революционной, трудовой и партизанской славы: фотоальбом / сост. Е.И. Чаляин. – М.: «Сов. Россия», 1981.- С.98-99.

28. Брянский завод // Малый энциклопедический словарь : [в 4 т.] - Репринт. воспроизведение изд. Ф.А.Брокгауз - И.А.Ефрон. - М. : Изд.центр "Терра". - Т.1: А - Гальванотропизм. - 1994. – Стб. 592.

29. Брянский завод // Отечественная история: История России с древнейших времен до 1917 года: энциклопедия: в 5 т. / [редкол.: В.Л.Янин (гл.ред.) и др.]. - М.: Большая рос.энцикл. - Т.1: А - Д. - 1994. – С. 298.

30. Брянский завод и его работа// Народное хозяйство.- 1918. - № 11 (ноябрь). - С. 53-55.

31. Брянский Завод и начало Бежицы: Летопись на старинных открытках // Брянские Епархиальные Ведомости.- 2013. - март (N 11). - С.8-9.

32. Брянский завод изготовил по заказу Совета Туда и Обороны республики опытный образец электроплуга. Рабочие за сборкой, 1921 год: [фото 9] // Брянщина, век XX : [ист. - худож. по-вестование]. - Брянск :Читай-город, 2003. – С.91.

33. Брянский завод, акционерное общество(Санкт-Петербург). Счет прибыли и убытка за 1916 операционный год [Брянского завода]. - Б. г. - 35 с.

34. Брянский завод. Заводской комитет. К служащим завода от Заводского комитета: объявление. - Бежица, 1919. - 1 с.

35. Брянский завод. Общество потребителей. Отчет (десятый операционный год) Общества потребителей при Брянском заводе за 1905 год. - Брянск, 1906. – 18с.

36. Брянский завод. Общество потребителей. Отчет (за 20-й операционный год) Общества потребителей при Брянском заводе за 1915 год. - Жиздра, 1916. - 47 с.

37. Брянский завод. Общество потребителей. Отчет (первый) Общества потребителей при Брянском заводе с 1-го марта 1896 г. по 1-е марта 1897 г. - Орел, 1897. - 17 с.

38. Брянский машиностроительный завод (БМЗ). Производственное объединение "Брян-ский машиностроительный завод": [альбом] / Брянский машиностроительный завод (БМЗ). - [М.] : Б.и., Б.г. - 52 с.:ил.

39. Брянский машиностроительный завод (БМЗ). Брянские тепловозы : [Буклет] / Брянский машиностроительный завод (БМЗ). - Брянск, 1988. - [5] с.

40. Брянский машиностроительный завод (БМЗ). Вагон-градирня: техническое описание. - Брянск, 1961. - 5 с.

41. Брянский машиностроительный завод (БМЗ). Производственное объединение "Брянский машиностроительный завод" : [буклет] / Брянский машиностроительный завод (БМЗ). - Брянск, 1980. -[7] с.

42. Брянский машиностроительный завод (БМЗ). Товары для дома, отдыха и автомобилей : [реклам. проспект] / Брянский машиностроительный завод (БМЗ). - Брянск, 1995. - [5] с.

43. Брянский машиностроительный завод (БМЗ). Мы согреем вас своим теплом : [Отопительные газовые приборы] : [Реклам. проспект] / Брянский машиностроительный завод (БМЗ). - Брянск, Б.Г. - [5] с.

44. Брянский машиностроительный завод передал для опытной эксплуатации маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ № 581. Локомотив впервые в практике российского маневрового тепловозостроения оборудован тяговыми электродвигателями с моторно-осевыми подшипниками отечественного производства.

45. Брянский машиностроительный завод передал ОАО "РЖД" первые два маневровых тепловоза ТЭМ18В. В течении 2013 г. ОАО "РЖД" получит еще 30 таких локомотивов.

46. Брянский машиностроительный завод приступил к производству первых партий маневровых тепловозов ТЭМ-ТМХ и ТЭМ18В.

47. Брянский машиностроительный завод, входящий в ЗАО "Трансмашхолдинг" отправил заказчику 50 новых универсальных полувагонов с разгрузочными люками модели 12-3090.

48. Брянский машиностроительный завод, Открытое Акционерное Общество. Хронология важнейших событий: (к 130-летию истории завода), 1873-2003 гг. / ОАО Брянский машино-строительный завод. - Брянск, 2003. - 121 с.: 15 л. ил.

49. Брянский машиностроительный завод. Сборник научно-технических работ. - Брянск : [Приок. кн. изд-во], 1966. - 138 с. : ил.

50. Брянский машиностроительный завод. Сборник научно-технических работ [БМЗ]. - Брянск : [Приок. кн. изд-во, Брян. отд-ние], 1971. - 207 с. : черт.

51. Брянский машиностроительный завод. Совершенствование технологических процессов на Брянском машиностроительном заводе: [альбом]. - М., 1969. - 79 с. : ил.

52. Брянский машиностроительный завод: полтора века успешной работы // ТРАНС-МАШХОЛДИНГ: журнал для партнеров .- 2010.- № 5.- С. 4-7.

53. Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода / [введ. инж. В.А. Климука и канд. ист. наук И. Фишмана]; Брянский машиностроительный завод, Архивный отдел Брян. облисполкома, Госархив Брянской области. - Брянск, 1969. - 407 с. : ил.

54. Брянский рельсопрокатный, железоделательный, сталелитейный и механический завод, акционерное общество (Санкт-Петербург). Краткий исторический очерк принадлежащих Обществу заводов, железного рудника и угольных копей / Акционерное о-во Брянского рельсопрокатного,

железодельного, сталелитейного и механического завода. - Санкт-Петербург: Правление общества, 1896. - 99 с., 1 план.

55. Брянский рельсопрокатный, железодельный, сталелитейный и механический завод, акционерное общество (Санкт-Петербург). Доклад правления Чрезвычайному общему собранию акционеров Общества Брянского завода 28-го января 1902 года. - Брянск, 1902. - 10 с.

56. Брянский рельсопрокатный, железодельный, сталелитейный и механический завод", акционерное общество (Санкт-Петербург). Доклад Правления обыкновенному Общему Собранию акционеров Общества Брянского рельсопрокатного, железодельного и механического завода 13-го мая 1909 года. - Брянск, Б. г. - 8 с.

57. Брянский рельсопрокатный, железодельный, сталелитейный и механический завод, акционерное о-во (Санкт-Петербург). Бесплатный сельскохозяйственный календарь акционерного общества Брянского рельсопрокатного, сталелитейного, железодельного и механического заводов [1913] / Правление акционерного общества. - М. : Тип. Товарищества И.Н. Кушнерев и К-о, 1912. – 112 с. : ил.

58. Брянский рельсопрокатный, железодельный, сталелитейный и механический завод", акционерное общество (Санкт-Петербург). Прейскурант Брянского акционерного общества рельсопрокатного, сталелитейного, железнодорожного и механического завода.- М., 1914. – №6 [1914 год].- 134 с.

59. Брянского завода общество // Отечественная история: История России с древнейших вре-мен до 1917 года: энциклопедия: в 5 т. / [редкол.: В.Л.Янин (гл.ред.) и др.]. - М.: Большая рос.энцикл. - Т.1: А - Д. - 1994. – С. 298-299.

60. Брянцы приветствуют первого космонавта Ю.А. Гагарина: фоторепродукция // Брянск – город древний: историко-краеведческие очерки / Я.Д. Соколов. – Брянск: ЗАО «Изд-во «Чи-тай город», 2006.- С. 5 цв. вклейки.

61. Брянщина - кузница рабочих кадров : [фотоальбом / ред.-сост. А.П. Иванов]. - Брянск : [Приок. кн. изд., Брян. отд-ние], 1967. - 83 с.

62. Буглаев, В.Т.Союз завода и вуза / В.Т. Буглаев// Сборник научно-технических работ / БМЗ; БГТУ. - Брянск : Изд-во БГТУ, 1999. – С. 11-17.

63. В годовину суровых испытаний [1941 – 1945 гг.] //Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод: сборник документов и материалов по истории завода.- Брянск, 1969.- С. 215-266.

64. В гостях у избирателей:[о посещ. Ю. Гагариным г. Брянска] // Брянский комсомолец.- 1966.- 29 мая.-С. 1.

65. В обкоме ВКП(б): [постановление бюро обкома ВКП(б) о патриотической инициативе кол-лектива Брянского машиностроительного завода] // Брянский рабочий.- 1945. - 25 сент.- С.

66. В цеха БМЗ приходят новые краны [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013. – 17 января. – Режим доступа :<http://bryansk.kp.ru/daily/26016.4/2938698/>.

67. В честь столетия БМЗ // Соколов, Я.Д. Брянск – город древний: историко-краеведческие очерки / Я.Д. Соколов. – Брянск: ЗАО «Издательство «Читай-город», 2006. – С. 304.

68. В.И. Ленин на испытании первого электропуга [Брянского завода] на Бутырском хуторе, 1921 год: [фото 11] // Брянщина, век XX : [ист. - худож. повествование]. – Брянск : Читай-город, 2003. – С. 91.

69. В.И. Ленин – вдохновитель создания электропахоты // Техника – молодежи. – 1949. – № 8. – С. 3-5.

70. Вагон для перевозки зерна модели 19-3054-04: рекламный проспект / ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод». – Б. г. – 1 с.

71. Вагон-градирня: техн. описание / Брянский машиностроительный завод. – Брянск, 1961. – 5 с.

72. Вагон-хоппер для перевозки цемента модели 19-3018: рекламный проспект / ЗАО «Транс-машхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод». – Б. г. – 2 с.

73. Вагоны-хопперы для сыпучих грузов моделей 19-3116, 19-3116-01, 19-3116-04: рекламный проспект / ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод». – Б. г. – 2 с.

74. Вагоны-хопперы моделей 19-3054, 19-3054-01, 19-3054-04, 19-3054-05: рекламный проспект / ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод». – Б. г. – 2 с.

75. Важная веха революционной борьбы: (к 70-летию организации социал-демократического рабочего кружка на Брянском заводе - 1899 г.) // Календарь знаменательных дат по Брянской области на 1969 год. – Брянск, 1969. – С. 65-67.

76. Васильев, В.И. Как возникли Бежица и рельсопрокатный завод: [30-е гг.] / В.И. Васильев // Машиностроитель. – 1993. – 12 мая. – С.

77. Васильев, В.И. Краткие сведения об основателях Брянского рельсопрокатного завода / В.И. Васильев; Народный музей Брянского машиностроительного завода. – Брянск, 1976. – 36 л. и текста, 1 л. ил., 5 газ.л.

78. Васильев, В. Первый послевоенный [паровоз, собранный на БМЗ в 1946 г.] / В. Васильев // Брянский комсомолец. – 1978. – 19 апр. – С. 3.

79. Васин, С. Экономический эксперимент на БМЗ / С. Васин // Блокнот агитатора (Брянск). – 1985. – № 13 (июль). – С. 19-21.

80. Васюков, Е.С. Преодолен очередной рубеж в дизельном производстве ЗАО УК "БМЗ" / Е. С. Васюков, О. А. Чернявский, А. А. Обозов // Судостроение. – 2006. – № 5. – С. 41-42.

81. Васюков, Е.С. Судовые малооборотные дизели БМЗ - Wartsila с электронным управлением типа RT-flex / Е. С. Васюков, О. А. Чернявский, А. А. Обозов // Судостроение. - 2008. - N 5. - С. 35-38.

82. "Витязь" устанавливает новые стандарты // Голос профсоюзов. - 2008.- 11 января (N1-2). - С.1.

83. ВКП(б). Бежицкий районный комитет. Отчет Бежицкого районного комитета к V-й районной партконференции. - Брянск: Типография Губ. Совета Нар. Хозяйства, 1929. - 58 с.

84. ВКП(б). Бежицкий районный комитет. Отчет Бежицкого районного комитета к V-й районной партконференции. - Брянск: Типография Губ. Совета Нар. Хозяйства, 1929. - 58 с.

85. Волохов, В.П. Брянский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод: (очерк революционных и трудовых традиций коллектива) / В.П. Волохов. - Тула : Приокское кн. изд., 1966. - 230 с.: ил.

86. Волохов, В. Главное звено - технический прогресс: (XII партийная конференция Брянского машиностроительного завода) / В. Волохов // Брянский рабочий.- 1959. - 17 нояб.-С.

87. Волохов, В.«...И на берегах Енисея»: [БМЗ в годы войны] / В. Волохов // Брянский рабочий.- 1965. - 15 апр. – С.3.

88. Волохов, В. Испытание на прочность: Трудовой подвиг работников промышленности: (об эвакуации промышленных предприятий Брянщины и работе их в глубоком тылу в 1941-1943 гг.) / В. Волохов // Блокнот агитатора (Брянск).- 1967. - № 11. -С. 10-18.

89. Волохов, В. От Октября к пятилеткам: Брянский завод / В.П. Волохов // Брянщина индустриальная: очерк истории промышленного развития Брянского края / В. Волохов, С. Кизимова.- Брянск, 1964.- С. 103-116.

90. Вопросы строительства. Снижение стоимости строительных материалов (кирпичный цех завода «Профинтерн» // ВКП(б). Брянская губернская контрольная комиссия. Отчет Брянской Губ. К.К.-К.И. XV-й губпартконференции за 1927-1928 год / Губ. контрольная комиссия и рабоче-крестьянская инспекция. - Брянск: Тип. Губернского Совета Народного Хозяйства, 1928.-С. 45-46.

91. Встреча на БМЗ // Брянский рабочий. – 1966. – 27 мая (№ 123). - С.1.

92. Выполняется первый заказ // Железнодорожный транспорт. - 2011. - N 9. - С. 67.

93. Ганжин, С. "Впереди паровоза" / С. Ганжин // Брянский комсомолец.- 1987. - 26 июля.- С.

94. Гигант индустрии социализма: [75-летие комбината «Красный Профинтерн»]. - Орел: Изд-во Орловского обл. Совета депутатов трудящихся, 1940.- 152 с. : ил.

95. Глушина, Г.А. Многослойная сталь Брянских металлургов / Г.А. Глушина// Брянский краевед: сборник статей.- 1971. - Вып. 4. – С. 95-99.
96. Григорьев, В."Красный Профинтерн", год 43-й: [БМЗ] / В. Григорьев // Брянская газета.- 1993. - Июль (№ 28). –С. 4.
97. Грузовой магистральный тепловоз 2ТЭ25А «Витязь»: рекламный проспект / ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод».- Б. г.- 4 с.
98. Грызлов посетил Брянский машиностроительный завод [Электронный ресурс] // Официальный сайт «Единая Россия» Брянск. – Режим доступа: <http://erbryansk.ru/gryzlov-posetil-bryanskij-mashinostroitelnyj-zavod/>.
99. Губернатор посетил флагман Брянской промышленности [Электронный ресурс] : по материалам пресс-службы администрации Брянской области. – 2012. – 25 сентября. – Режим доступа : <http://old.bryanskobl.ru/news/2012/09/25/16800/>.
100. Губонин // 1000 лет русского предпринимательства: Из истории купеч. родов / [сост., вступ. ст., с. 3-32, примеч. О.Платонова]. - М.: Современник, 1995. – С. 213-214, 439-440.
101. Губонин Петр Ионович // Отечественная история: История России с древнейших времен до 1917 год: энциклопедия: В 5 т. / [редкол.: В.Л.Янин (гл.ред.) и др.]. - М.: Большая рос.энцикл. - Т.1: А - Д. - 1994. – С. 654-655.
102. Губонин Петр Ионович (1825-1894)// Меценаты русской провинции : Брянский уезд Орловской губернии / [И.В. Кеня, А.М. Дубровский, Г.В. Клюкин и др.]; Брян. регион.общест. благотворит. Фонд им. братьев Могилевцевых. - Брянск: Автограф, 2012. – С. 18-30.
103. Гудков, И. Развитие точного литья на Брянском машиностроительном заводе: [обмен производственным опытом] / И. Гудков. – Брянск, 1961. - 10 с.
104. Гусаков, А.Н. Развитие качества в судовом дизелестроении ОАО «БМЗ» / А.Н. Гусаков, А.А. Обозов, С. М. Шелков // Двигателестроение. – 2001. - № 4. – С. 6-8.
105. Демидов, Ю.А. Применение САПР для решения конструкторских и технологических задач при разработке технической документации на малооборотные дизели / Ю.А. Демидов, Е.В. Дмитриевский // Двигателестроение. - 2001. - № 4. – С. 12.
106. Деханов, В. 120 лет назад был принят первый устав акционерного общества «БМЗ» / В. Де-ханов// Брянская газета.- 1993. - Июль (№ 28). –С. 4.
107. Дизели для океанских кораблей – продукция Брянского машиностроительного завода... :[фото] // Брянск: город революционной, трудовой и партизанской славы: фотоальбом / сост. Е.И. Чаляин. – М.: «Сов. Россия», 1981.- С. 100-101.

108. Дизели производства Брянского машиностроительного завода : [буклет] / Брянский машиностроительный завод. - М. : В/о "Судоимпорт", Б.г. - [16] с.:ил.
109. Договор с Правлением Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода на изготовление верхнего строения мостов и путепроводов второй очереди для постройки Второй Екатерининской железной дороги. – Феодосия: Типография Косенко, 1902. - 45 с.
110. Дозорцев, С. Брянск: историко-экономический очерк / С. Дозорцев, М. Дозорцев. – Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. - 175 с.
111. Дриго, М.Ф. Шаг за шагом: эффективная инновационная политика как основа поступательного развития предприятия / М. Ф. Дриго // Российское предпринимательство. - 2008. - № 6, вып. 1. - С. 17-20. - (Инновации). - Библиогр.: с. 20 (3 назв.).
112. Дубровский, А.М. Вячеслав Тенишев - предприниматель, ученый, меценат, 1844-1903 / А.М. Дубровский, Т.В. Исаченко, И.А. Кеня. - Брянск: Фонд имени братьев Могилевцевых, 2011. - 19с. : ил., портр.
113. Ермаков, С.Ф. Из истории технического прогресса на Брянском машиностроительном заводе / С.Ф. Ермаков // Брянский краевед: сборник статей.- 1973. - Вып. 5. - С. 48-59.
114. Жмакин, К. Содружество технологов и конструкторов / К. Жмакин. - Брянск, 1956. - 14 с.
115. Завершены испытания // Железнодорожный транспорт. - 2012. - № 8. - С.55.
116. Завод «Красный Профинтерн» // Великая Отечественная война, 1941-1945: словарь-справочник / [Н.Г. Андроников и др.]; под общ. ред. М.М. Кирьяна. - 2-е изд., доп. - М. : По-литиздат, 1988. - С. 187.
117. Заводские кадры держат марку [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013. - 1 апреля. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26054.5/2965951/>.
118. Загорский, М.В. Газотепловоз ТЭМ18Г: обеспечение пожаро- и взрывобезопасности / М.В. Загорский, А.Д. Крюков, Г.А. Фофанов // Локомотив.- 1999.- № 7. – С. 39-41.
119. Загорский, М.В. Маневровый газотепловоз ТЭМ18Г / М.В. Загорский, А.Д. Крюков, Г.А. Фофанов // Локомотив.- 1998.- № 6. – С. 11-13.
120. Загорский, М.В. Развитие и перспективы тепловозостроения на Брянском машиностроительном заводе / М.В. Загорский // Тяжелое машиностроение.- 2000. - № 1. – С. 35-40.
121. Записка В.И. Ленина управляющему делами СНК РСФСР о награждении рабочих и служащих Брянского завода: 10 нояб. 1921 г. // Брянский рабочий.- 1966. - 14 окт.- С.

122. Засов, П. Крепим союз науки и труда: [о науч.-техн. сотрудничестве БИТМа и БМЗ] / П. Засов, А. Пшец // Брянский рабочий.- 1976. - 27 февраля (№ 49).- С.2.

123. Засов, П.А. В.И. Ленин и Брянский завод / П.А. Засов // Брянский краевед.- 1971. - Вып. 4. - С.110-120.

124. Засов, П. На уровень лучших: [ПКГ в дизельно-механич. цехе БМЗ] / П. Засов // Брянский рабочий.- 1963. - 23 авг.- С.

125. Засов, П. Шагами пятилеток: [первая пятилетка] / П. Засов // Брянский рабочий.- 1979. - 30 марта.

126. Засов, П. Флагман брянской индустрии [«Брянский машиностроительный завод»] / П. Засов // Блокнот агитатора (Брянск).- 1973. - № 13 (169). - С. 30-42.

127. Захаров, Е. Первенец: [о первом маневровом тепловозе (ТЭМ-1), изготовленном на БМЗ в 1958 г.] / Е. Захаров // Брянский комсомолец.- 1978. - 6 августа.- С.2.

128. Захарова, Е. Генеральный директор ЗАО УК БМЗ Александр Василенко: стабильность и уверенность в завтрашнем дне / Е. Захарова // Брянская тема.- 2012.- N 12 (62).- С. 24-25.

129. Зенченко, В. Рождается завод: [о создании завода тепловозных дизелей в производственном объединении "Брянский машиностроительный завод" им. В.И. Ленина] / В. Зенченко // Брянский рабочий.- 1984. - 23 августа (№ 195). – С. 2.

130. Зимодро, С.Т. Новаторы: [Брянский машиностроительный и Бежицкий сталелитейный з-ды] / С. Зимодро. - Брянск, 1959. - 24 с.

131. Иванова, Н.А. Предприниматели и рабочие: эволюция взаимоотношений / Н.А. Иванова // Отечественная история. - 1998. - № 6. - С. 37 – 42.

132. Из воспоминания начальника первого эшелона Г.Д. Гогиберидзе об эвакуации завода «Красный Профинтерн» и его работы в городе Красноярске [20 марта 1963 г.] // Брянску - 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. -Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 198.

133. Из протокола заседания совета труда и обороны об изготовлении на Брянском заводе электропługов// Исторический архив. - 1956. - № 4. - С. 20.

134. Из Устава акционерного общества Брянского завода // Брянску - 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. -Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 55.

135. Извлечение из краткого Исторического очерка, представленного Акционерным обществом Брянского рельсопрокатного чугуно-литейного и железоделательного завода. Школы. - Смоленск: Губерн. типография, 1896. - 8 л.

136. Изотермические вагоны: [буклет] / Брян.машиностр. з-д. - М. :Внештогиздат, Б.г. - 34,[1]с.: ил.

137. Иоффе, А.Г. Развитие конструкции брянских тепловозов / А.Г. Иоффе // Локомотив.- 1998.- № 5. – С. 10-11. – Начало.

138. Иоффе, А.Г. Развитие конструкции брянских тепловозов / А.Г. Иоффе // Локомотив.- 1998.- № 6. – С. 14-15. – Окончание.
139. Иоффе, А.Г. Юбилей тепловозостроения / А. Г. Иоффе // Локомотив. - 2012. - № 1. - С. 39-41.
140. Иоффе, А.Г. Юбилей серии ТЭМ / А. Г. Иоффе // Локомотив. - 2008. - N 7. - С. 43-44.
141. Исайчиков, Ф.С. Брянский завод: начало Бежицы // По старому Брянску с почтовой от-крыткой / Ф.С. Исайчиков. - Брянск, 1996.- С. 94-96.
142. Испытания завершены // Железнодорожный транспорт. - 2012. - № 5. - С.52.
143. Испытания инновационных подшипников // Железнодорожный транспорт.- 2012. - N 2.- С.63.
144. Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод". - Брянск: Изд. Това-рищество «Дебрянск», 1993. - 60,[1] с.:ил. - Содерж.:Истоки/ В.И. Васильев. Русло / В.Е. Костин.
145. «История БМЗ -140 лет»: каталог выставки / ГБУК Брянская областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева, отдел патентной и технической литературы; сост. гл. библиотекарь Г.Г. Ларченко.- Брянск: ГБУК Брянская областная научная универсальная библиотека им. Ф.И. Тютчева, 2013. - с.: ил.
146. История производства, люди и технический прогресс / ОАО "Брянский машиностроительный завод"; [Ю.Т.Трифанков и др.]. - Брянск : Изд-во БГТУ, 1998. - 366,[2] с.: [43] л. фот.
147. Калинин, М.И. М.И. Калинин в Брянской губернии : Речи, произнес.на собр. рабочих заводов "Профинтерн" и Людиновского и на 8-м губ. съезде советов / М.И. Калинин; предисл. Н.Жукова. - [Брянск] : Изд-во газ. "Брян. рабочий", [1926]. - 67 с.?
148. Калинин, М.И. Через семь лет: [речь на общезаводском митинге з-да "Профинтерн" в г. Бежице, Брянской обл. 27 февр. 1926 г.] / М.И. Калинин // Избранные произведения.- 1960. - Т. 2. – С.1-15.
149. Капустин, А.Я. Брянский машиностроительный завод: вчера, сегодня, завтра / А.Я. Капустин // Сборник научно-технических работ / БМЗ;БГТУ. - Брянск : Изд-во БГТУ, 1999. – С. 3-10.
150. Кеня, И.А. Петр Губонин - предприниматель иблаготворитель / И.А. Кеня, И.Н. Слепнев. -Брянск: Брянский региональный общественныйблаготворительный Фонд им. братьев Моги-левцевых,2010. - 19 с. : ил., портр.
151. Кизимова, С.П. Брянский рельсопрокатный // Бежица:ист.- экон.очерк / С.П. Кизимова. - Брянск: Изд-во БГПУ, 1996.- С. 48-73.
152. Кизимова, С. П. Возрожденный из руин / С.П. Кизимова // Бежица : ист.- экон. очерк. - Брянск : Изд-во БГПУ, 1996.- С. 229-250.

153. Кизимова, С. И настал век техники: [из истории Брян. рельсопрокат. ижелезоделат. з-да] / С. Кизимова // Брянский рабочий.- 1985. - 11 авг.
154. Кизимова, С. Невиданный пробег: Страницы истории: [об испытании паровоза серии "СО" первые образцы которой были изготов. на з-де "Красный Профинтерн"] / С. Кизимова// Брянский рабочий.- 1982. - 14 сентября.- С.2.
155. Кириллов, А. Испытывается "ТЭМ-5" / А. Кириллов // Брянский рабочий.- 1970. - 18 июля.- С. 2.
156. Кирюшин, В. Потому что она была первой.../ В. Кирюшин //Брянский комсомолец.-1977. - 8 мая (№ 53). – С. 2.
157. Климук, В. Инженерная мысль и заводской университет / В. Климук // Брянский рабочий.- 1962. - 30 авг.-С.
158. Ковш, В.И. Завод «Красный Профинтерн» за годы первой пятилетки / В.И. Ковш // Пути побед пролетариев Бежицы / В. Макаров [и др.].- Смоленск, Бежица: Бежицкое ред.- изд. отделение Запгиза при заводе «Красный Профинтерн», 1932. – С. 27-34.
159. Коновалова, Г.И. Система интегрированного управления затратами предприятия на основе подетального метода / Г. И. Коновалова, А. В. Новикова // Менеджмент в России и за рубежом. - 2008. - N 4. - С. 141-143.
160. Коробков, Ю.П. Судовое дизелестроение в Брянске / Ю.П. Коробков // Двигателестроение. – 1999.- № 1.- С. 11-15.
161. Коробков, Ю.П. 40-летие судового дизелестроения на ОАО «Брянский машиностроительный завод» / Ю.П. Коробков, Л.В. Кайков // Двигателестроение. – 2001.- № 4.- С. 3-6.
162. Коробков, Ю.П. Судовое дизелестроение на Брянском машиностроительном заводе / Ю.П. Коробков // Двигателестроение. – 1996.- № 3-4.- С. 5-9.
163. Корсакова, И.М. Эргономическая модернизация технологического оборудования машино-строительного предприятия / И.М. Корсакова, А.В. Корсаков // Вестник Брянского государственного технического университета. – 2009. - № 1. – С. 18-24.
164. Костин, В. БМЗ всех не прокормит / В. Костин // Брянский рабочий.- 1994. - 5 февр.
165. Костин, В.Е. В буйном море перемен / В.Е. Костин // Истоки и русло: очерки / АО "Брянский машиностроительный завод"; В.И. Васильев, В.Е. Костин. - Брянск: Изд. Товарищество «Дебрянск», 1993. - С.51-54.
166. "Красный Профинтерн", завод (ст. Орджоникидзеград). Отчет о работе Брянского механического и машиностроительного завода "Красный Профинтерн" за 1926-1927 операционный год. - Бежица: Тип.з-да "Красный Профинтерн", 1927. - 88, [2] с.

167. «Красный Профинтерн». 1943 год: [фото 3] // Брянск - город древний: [историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов. - Брянск, 2006. - С.12 вкл.
168. Краткий очерк рабочего движения в Бежице[завод Брянского акционерного общества] // Ленин и Брянщина: сб. документов и материалов / под ред. И.И. Фишмана. - Тула, 1970. – С. 178-186.
169. Крашенинников, В.В. Из истории селений Брянского района / В.В. Крашенинников. – Брянск: Придесенье, 1999. - 239 с.
170. Кузнецов, А. Наследники / А. Кузнецов// Брянский рабочий.- 2007. - 22 июня (N91-93). - С. 12.
171. Кузнецова-Буданова, А.К. Воспоминания бежицкой гимназистки / Анна Константиновна Кузнецова-Буданова; подгот. Д. Титкин // Брянская тема.- 2012. - N9 (59).- С. 162-174.
172. Кузнецова-Буданова, А.К. Завод // И у меня был край родной / Анна Кузнецова-Буданова; подгот. Д. Титкин // Брянская тема.- 2011.- N 9 (47).- С. 94.
173. Куприенко, О.Г. Оплот отечественного локомотивостроения / О.Г. Куприенко // Локомотив.- 1998.- № 6. – С. 7-10.
174. Лазаренко, Ю.М. Испытания платформы для перевозки контейнеров в два яруса / Ю.М. Ла-заренко [и др.] // Железнодорожный транспорт. - 2007. - N 1. - С. 37.
175. Ленин, В.И. Поручение секретарю: 23.1.1919 г. / В.И. Ленин // Полное собрание сочинений/ В.И. Ленин. - М.: Политиздат, 1970.- Т. 50. Письма октябрь 1917 - июнь 1919. – С. 247.
176. Леонов, М.Е. Управление человеческими ресурсами на машиностроительном предприятии / М.Е. Леонов, А.М. Гунарь // Вестник Брянского государственного технического университета. - 2011. - № 4. - С. 121-128. - Библиогр.: с. 128 (8 назв.).
177. Лодкин, Ю.Микроклимат на колесах / Ю. Лодкин // Брянский рабочий.- 1970. - 2 апреля.- С. 4.
178. Локомотивы для Монголии // Железнодорожный транспорт. - 2011. - N 3. - С. 46.
179. Локшин, А.Е. Бронированная крепость на колесах / А.Е. Локшин // Брянский краевед: сборник статей.- Брянск, 1974. - Вып. 7. - С. 191-200.
180. Лукьянов, П. Партийная организация в борьбе за экономию / П. Лукьянов. - Брянск: Брян. рабочий, 1949. - 23 с.
181. Лукьянов, П. Партийная организация в борьбе за экономию / П. Лукьянов. - Брянск: Брян. рабочий, 1949. - 23 с.
182. Маневровый тепловоз ТЭМ18В: рекламный проспект / ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод».- Б. г.- 2 с.

183. Маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ: рекламный проспект / ЗАО «Трансмашхолдинг», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод».- Б. г.- 4 с.
184. Маревский, Э. Чудодейственная система / Э. Маревский // Брянский рабочий.- 1970. -14 октября. - С. 2
185. Материалы к отчету Бежицкого исполкома за время с 1-го октября 1924 г. по 1-е октября 1925 г. - Бежица, 1925. - 40 с.
186. Материалы к отчету Бежицкого Уисполкома с 1-го Октября 1924 года по 1-е Октября 1925 года / УИСПОЛКОМ г. Бежицы Брянской губ. – Бежица: Тип. Бежицкого УИСПОЛКОМА, 1925.- 40 с.
187. Медали ВДНХ — машиностроителям// Брянский рабочий.- 1976. –30 апреля (№ 103).- С. 1.
188. Механизация обработки резиновых полотен / В.В.Фомичев, И.С.Немыченков, Л.Г.Голиков, Н.Ф. Данякин // Механизация и автоматизация производства.- 1979. - № 1. –С. 39-40.
189. Мизерова, Н.А. Открытое Акционерное общество "Брянский машиностроительный завод": Культура и быт заводчан в прошлом и настоящем /Н. А. Мизерова, А. В. Ронжин. – Брянск: Минитипопр. БМЗ, 2001.- 232, [2] с.
190. Мизерова, Н.А. Традиции благотворительности и меценатства в России / Н.А. Мизерова. - Брянск , 2009. – С. 78-81.
191. Мингереш, В.Д. Производственно-техническое развитие Брянского рельсопрокатного железодельного механического завода в конце XIX столетия / В.Д. Мингереш // Вестник БГУ. История. Литературоведение. Право. Языкознание. – 2011. - № 2. – С. 69 – 73.
192. Мингереш, С.Д. П.И. Губонин и его вклад в развитие российского предпринимательства XIX столетия: [копия] / С.Д. Мингереш // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: журнал. — Тамбов: Грамота, 2011. - № 2, Ч. 3. - С. 107-112.
193. Миронов, А. Встречи Ю.А. Гагарина с избирателями: копия/ А. Миронов // Брянский рабочий. – 1966. – 28 мая. - С.1.
194. Михайлов, М. Брянские правила / М. Михайлов // Хозяйство и право. – 1978. - № 4. – С. 9-14.
195. Мыслин, А.Д. О приготовлении огнеупорных кирпичей в Бежицком Брянском заводе / [Соч.] горн. инж. А.Д. Мыслина. - Санкт-Петербург : К.Л. Риккер, 1907. - 31 с. : черт.
196. На Брянском машиностроительном заводе побывал Петр Губонин [Электронный ресурс] // БРЯНСК.RU: ежедневная интернет-газета. –2007. - 28 февраля. - Режим доступа: <http://briansk.ru/society/2007228/33831.html>.

197. Назвали его "Победа": [о возрождении БМЗ и выпуске первого послевоенного паровоза] // Брянский рабочий.- 1972. - 1 января.- С.2.

198. Налетова, Л. М.И. Калинин в Брянске; копия/ Л. Налетова// Брянский комсомолец.- 1962.- 5 декабря.- С. 2.

199. Начат выпуск установочных серий // Железнодорожный транспорт. - 2012. - № 6. - С. 59.

200. Наш кандидат Юрий Алексеевич Гагарин – в гостях у машиностроителей: фоторепортаж о визите Ю. А. Гагарина на Брянский машиностроительный завод // Машиностроитель.- 1966. - 1 июня (№ 41). – С. 1.

201. Немешаева, Т. Хозяева / Т. Немешаева // Брянский комсомолец.- 1976.- 19 сентября.- С.2.

202. Новые маневровые локомотивы // Железнодорожный транспорт. - 2013. - № 2. - С. 60.

203. Новые рубежи коллектива Брянского ордена Трудового Красного Знамени машиностроительного завода: [9-ая пятилетка] // Брянский рабочий.- 1971. - 24 декабря.

204. О пятилетке - цифрами и фактами // Брянский рабочий.- 1971.- 28 января (№ 23). – С. 1.

205. О выпуске заводом первого мощного паровоза серии «СУ»// Брянский рабочий. - 1925. - 18 сентября (№ 213). - С. 1.

206. О награждении Брянского машиностроительного завода орденом Ленина: указ Президиума Верховного Совета СССР // Брянский комсомолец. - 1973. - 20 июля.- С. 1.

207. О награждении Брянского машиностроительного завода орденом Трудового Красного Знамени: указ Президиума Верховного Совета СССР// Брянский рабочий.- 1966. - 29 июня.

208. О присвоении имени В.И. Ленина производственному объединению "Брянский машиностроительный завод" Министерства тяжелого и транспортного машиностроения: Постановление Совета Министров РСФСР [от 22 июля 1981 г.] // Собрание постановлений правительства РСФСР.- 1981. - № 24. - С. 383.

209. Об инициативе коллектива прокатного цеха Брянского машиностроительного завода, [разработавшего] мероприятия по завершению комплексной механизации прокатного производства не в 10 лет, а за 4 года: (в обкоме КПСС и облисполкоме) // Брянский рабочий.- 1961. - 25 ноября.

210. Обзор десятилетней деятельности Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода 1873 - 1883 гг. – СПб., 1885.

211. Обозов, А.А. Алгоритм для диагностирования нарушения герметичности камеры сгорания цилиндра судового малооборотного дизеля / А.А. Обозов // Судостроение. - 2010. - N 5. - С. 33-36.

212. Обозов, А.А. «Интеллектуальный двигатель» производства ОАО «Брянский машиностроительный завод» - взгляд в будущее / А.А. Обозов // Двигателестроение. – 2003.- № 4.- С. 31-34.

213. Обозов, А.А. (канд. техн. наук; ЗАО УК «Брянский машиностроительный завод»). Конструктивные особенности и характеристики судового малооборотного дизеля 7S50MC-C повышенной степени форсировки / А.А. Обозов // Судостроение. - 2007. - N 1. - С. 42-45.

214. Обозов, А.А. Оценка технического состояния подшипников турбокомпрессоров судового малооборотного дизеля на основе анализа характеристик выбега ротора / А.А. Обозов // Судостроение. - 2010. - N 1. - С. 44-46.

215. Обозов, А.А. Температурный мониторинг цилиндров судового малооборотного дизеля на основе статистического критерия / А.А. Обозов // Судостроение. - 2008. - N 3. - С. 35-39.

216. Патент №429 558 Акционерного общества Брянского завода на изобретение способа отливки многослойной стали (29 июля 1911 г.) // Брянску - 1000 лет: сб. документов и материалов / сост. Э.Д. Брежнева. - Тула: Приок. кн. изд-во, 1986. – С. 59.

217. Первый дизель сдан // Брянский рабочий. – 1961. - 20 сентября. – С. 2.

218. Первый паровоз серии АВ, изготовленный на Брянском заводе в Бежице: [фото 12] // Брянщина, век XX: [ист.- худож. повествование].- Брянск : Читай-город, 2003. – С. 53.

219. «ПЕРЕСВЕТ» встает на рельсы [Электронный ресурс]: по материалам пресс-службы администрации Брянской области.- 2005.- 5 авг. – Режим доступа : <http://old.bryanskobl.ru/news/2005/08/05/2578/>.

220. Петр Губонин // Меценатство на Брянщине: история и современность / сред.школа N 18 им. Братьев Могилевцевых ; [сост. И. Игнатова, М. Щелкунова ; конс. И. А. Кеня]. - Брянск : Автограф, 2005. – С. 7-8.

221. Пирогов, В.К. Положение рабочих на дореволюционном Брянском заводе: [БМЗ] / В.К. Пирогов // Брянский краевед: сборник статей.- 1973. - Вып. 5. - С. 200-210.

222. Пирогов, В.К. Пролетарии Брянского завода / В.К. Пирогов // Брянский краевед: сборник статей.- 1971. - Вып. 4. - С. 70-79.

223. Плавинский, С.И. Путь гиганта: Завод "Красный профинтерн" к 15 годовщине Октября / С. Плавинский, И. Масилевич. - Москва; Смоленск: Партиздат, 1932 ([Смоленск] :Тип. им. Смирнова). - 44 с. : ил.

224. Подстольная, Т.К. На военный лад / Т.К. Подстольная // Брянский краевед: сборник статей.- 1973.- Вып. 6.- С. 25-35.

225. Получен сертификат // Железнодорожный транспорт. – 2012. - № 7. – С.57.

226. Полякова, И.Н. Совершенствование процессов литейного производства на Брянском машиностроительном заводе / И.Н. Полякова. – М., 1970.- 22 с.: ил.

227. Попинако, Н. Здравствуй, дизель-богатырь! / Н. Попинако // Брянский рабочий.- 1970. – 4 декабря.- С. 2.

228. Попинако, Н. Полезнейший заводу человек: [озаслуж. рационализаторе РСФСР, конструкторе литейного бюро И.М. Пырикове: портрет] / Н. Попинако // Брянский рабочий.- 1979. - 25 сент.- С.

229. Посещение святым страстотерпцем государем императором Николаем II Бежицы Брянского завода 20 апреля 1915 года / ред.-сост. Д. Титкин. - М.: «Автограф», 2012.- 31 с.: фот.

230. Посол США Александр Вершбоупосетил Брянский машиностроительный завод [Электронный ресурс] : по материалам пресс-службы администрации Брянской области. - 2004. - 13 февраля. – Режим доступа : <http://old.bryanskobl.ru/news/2004/02/13/1082/>.

231. Приводы эскалатора прошли обкатку [Электронный ресурс] // Комсомольская правда: ежедневная газета. – 2013.- 14 июня. - Режим доступа: <http://bryansk.kp.ru/daily/26091/2992426/>.

232. Приезд Ю.А. Гагарина на БМЗ. 1966 г.: [фото] // История Брянского края. XX век / под ред. В.В. Крашенинникова. - Клинцы : Изд-во Клинцов.гор.типография, 2003. – С. 355.

233. Производственные конкурсы [завод «Красный Профинтерн»] // В авангарде социалистического соревнования: опыт Брянска. - [Брянск] : Издание Брянского Окружкома В.Л.К.С.М., 1929. – С. 40-41.

234. Промышленное развитие Брянщины в 1950-1980-е годы // История Брянского края. XX век / под ред. В.В. Крашенинникова. - Клинцы : Изд-во Клинцов.гор.типография, 2003. – С. 351-361.

235. Промышленность Брянской Губернии: материалы по статистике промышленности и труда / Брян. губ. стат. отдел ; [предисл. зав. Губстатотделом Меламед]. - Брянск: Издание Брянского Губстатотдела, 1928 (Орел :Типо-лит. "Труд"). - 138, [1] с.

236. Промышленность. Завод «Красный Профинтерн» // Отчет Бежицкого Горсовета за 1929-30 год.- Бежица, 1930. - С. 6 -7.

237. Протокол 1-й производственной конференции инженерно-технических работников Брянского округа (металлисты, железнодорожники, строители, химики, пищевики, деревообделочники). - Брянск: Типография Окрпромкомбината, 1930. - 30 с.

238. Пути побед пролетариев Бежицы / В. Макаров, Н. Тихоненко, В. Ковш, И. Шаирко, С. Плавинский, И.Изаков. - Смоленск; Бежица: Бежицкое Редакционно-Издательское Отделение ЗАПГИЗА при заводе "Красный Профинтерн", 1932 (Брянск). - 48 с.

239. Пятнадцатитонный молот на Брянском заводе: [фото 4] // Брянск - город древний: [историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С. 6 вкл.

240. Развитие промышленного предпринимательства Брянского уезда и его значение в соци-альном развитии региона во второй половине XIX – начале XX в. / Ю.Т. Трифанков [и др.] // Вестник Брянского государственного технического университета / Брян. гос. техн. ун-т ; гл. ред. А.В. Лагерев. - Брянск: [Изд-во БГТУ].- 2012. - № 4. – С. 112.

241. Разрушенные корпуса Брянского машиностроительного завода и здания Бежицы: фото // Военный дневник / Л.В. Леблан, подгот. публ. Д. Титкин // Брянская тема.- 2010.- № 9 (35). – С.90.

242. Реброва, Н. Приезд царя / Н. Реброва // Старый город. Новый Брянск: [очерки о событиях тысячелетней истории и современном развитии города Брянска] / Наталья Реброва, Юрий Соловьев. - Брянск , 2011. – С. 70-93.

243. Реброва, Н. Рабочая Бежица: Общий вид Брянского рельсопрокатного завода в 1895 году: [фото] // Старый город. Новый Брянск: [очерки о событиях тысячелетней истории и современном развитии города Брянска] / Наталья Реброва, Юрий Соловьев. - Брянск , 2011. – С. 90-91.

244. Реброва, Н. Фотолетопись Карла Фишера: Механический сборочный цех Брянского завода в Бежице (1895 г.): [фото] // Старый город. Новый Брянск: [очерки о событиях тысячелетней истории и современном развитии города Брянска] / Наталья Реброва, Юрий Соловьев. - Брянск , 2011. – С. 106-107.

245. Революционная борьба рабочих Брянского завода и Мальцовщины в годы империалистической войны (1914-1916 г.г.) / под ред. Д. Глазмана; Истпарт. Отдел Брян. губкома ВКП(б) по изуч. истории Октябрьской революции и ВКП(б). - Брянск: Брян. губком ВКП(б), 1926. - 32 с.

246. Рожков, А. Временные правила внутреннего распорядка Брянского завода / А. Рожков // Октябрь на Брянщине: сборник документов и воспоминаний.- Брянск: «Брянский рабочий», 1957. - С. 118-119.

247. Романенко, Н.П. Женщины-новаторы: [Брянский машиностроительный завод] / Н. П. Романенко, В. Д. Авчугов. - Брянск : Брянский рабочий, 1962. – 54 с.

248. Романюк, А.С. Высшая проба : докум.-худож. повесть : [оБрян. машиностроит. з-де] / А. С. Романюк, П.Г. Сафронов. - Тула :Приок. кн. изд-во, 1984. - 217 с.

249. Русанов, Р. Брянский машиностроительный завод / Р. Русанов, Я. Соколов // Брянские орденосные / Р. Русанов, Я. Соколов.- Брянск, 1974.- С. 3-13.

250. Самсонова, Л.Г. Развитие современных методов неразрушающего контроля на ОАО «БМЗ» при производстве судовых дизелей / Л.Г. Самсонова // Двигателестроение.- 2001. - № 4. – С. 26-28.

251. Сборник научно-технических работ / БМЗ; БГТУ. - Брянск : Изд-во БГТУ, 1999. - 343,[7] с.: ил.

252. Сведения о ходе выполнения Брянским заводом заказа Совнаркома РСФСР на электротролуги (21 мая 1921 года) // Восстановление народного хозяйства Брянской губернии (1921-1925 годы): сборник документов и материалов. – Брянск: Изд-во «Брянский рабочий», 1960.- С. 51.

253. Синицына, Л. Н. Хронограф социальной работы на Брянщине: (1775-1914 гг.) / Л. Н. Синицына, Т. А. Алексеева, Н. Л. Кочегарова. - Брянск, 2005. – С. 167-172.

254. Собакин, Н. Завод «Красный Профинтерн» / Н. Собакин, С. Хайкин // Орджоникидзеград. - Орел: Изд-во Обкома ВКП (б), 1938. - С. 9-15.

255. Совершенствование технологических процессов на Брянском машиностроительном заводе: [альбом]. - М., 1969. - 79 с.

256. Соколов, Я.Д. Производственный комплекс «Брянский машиностроительный завод» / Я. Д. Соколов // Брянск - город древний: [историко-краеведческие очерки] / Я.Д. Соколов. – Брянск: Читай-город, 2006. – С. 578-583.

257. Социалистическое соревнование и снижение себестоимости [на заводе «Красный Профинтерн»] // Отчет Бежицкого районного комитета к V-й районной партконференции. - Брянск, 1929.– С. 30-49.

258. Степанов, В. Молодость старого завода / В. Степанов // Блокнот агитатора (Брянск).- 1959.- № 1. – С. 40-48.

259. Судовые дизели : [буклет] / Брянский машиностроительный завод. - [М.] : Внешторгиздат, Б.г. - 44,[1] с.:ил.

260. Судовые дизели Брянского машиностроительного завода : [буклет] / Брянский машино-строительный завод. - М. : В/о "Судоимпорт", Б.г. - [21] с.:ил.

261. Сычев, М. Орденосному заводу: [о присуждении коллективу БМЗ трех переходящих Красных знамен: министерства и ЦК профсоюза, Брянского горкома КПСС и горисполкома, Бежицкого райкома КПСС и райисполкома за успехи во 2-м квартале] / М. Сычев // Брянский рабочий.- 1969. - 3 марта.

262. Такие мощные паровозы выпускали брянские машиностроители: [фото] // Седая Брянская старина: ист.-краевед. очерки о Брянском крае, селах, реках, людях / Я.Д. Соколов. - Брянск, 2000. - С. 52.

263. Таких бы нам промышленников // Брянская газета.- 1993. – Май (№ 21). – С.4.

264. Телеграмма президиума ВСНХ о пуске прокатного цеха Брянского завода: 11 нояб. 1921 г.//Брянский рабочий.- 1966. - 14 окт. – С.

265. Тенишев Вячеслав Николаевич (1844-1903)// Меценаты русской провинции: Брянский уезд Орловской губернии / [И.В. Кеня, А.М. Дубровский, Г.В. Ключкин и др.]; Брян. реги-он.общест. благотворит. Фонд им. братьев Могилевцевых. - Брянск : Автограф, 2012. – С. 55-68.

266. Тепловоз ТЭМ 1 :руководство по эксплуатации иобслуживанию : Утв. Гл. упр. локомотив-ного хоз-ваб/VIII. - 3-е изд., доп. - М. : Транспорт, 1971. -105 с., 1 отд. л. схем. ...(БМЗ).

267. Терешок, Л.Х. Коллектив ПО "Брянский машиностроительный завод им. В.И. Ленина" - победитель Всесоюзного социалистического соревнования в ознаменование 60-летия обра-зования СССР / Л.Х. Терешок. - [М. : ЦНИИТЭИТЯЖМАШ, 1983]. - 6 с.

268. Титкин, Д. Царский визит / Д. Титкин // Брянская тема.- 2010.- N 9 (35).- С.102-112.

269. Трансмашхолдинг построит для РЖД десять «Витязей» с силовыми установками MTU // Двигателестроение. - 2012. - № 2. - С. 33.

270. Тринадцатый «Витязь» отправился в Тынду // Комсомольская правда-Брянск. - 2013. - 22 марта. - С. 14 : фот.

271. Трифанков, Ю.Т. Промышленность Брянского края: от истоков до наших дней / Ю.Т. Трифанков, Е.Н. Рафиенко; Брян. ин-т повышения квалификации работниковобразования. - Брянск : [Б. и.], 2008. - Ч. 1: Промышленность Брянщины от зарождения доначала XX века: учебно-методическое пособие. -2008. – С. 17-41.

272. Трифанков, Ю.Т. Промышленность Брянского края: от истоков до наших дней / Ю.Т. Трифанков, Е. Рафиенко ; Брян. ин-т повышения квалификации работников образования. - Брянск, 2008.- Ч. 2: Промышленность Брянщины от начала XX века до конца Великой Оте-чественной войны : учебно-методическое пособие. - 2009. – С. 69-84.

273. Уманский, Л.А.Годы труда и побед, 1917-1987: популярный справочник / Л.А. Уманский.- М., 1987. - С. 12-13.

274. Универсальный полувагон // Железнодорожный транспорт. - 2011. - N 4. - С.50-51.

275. Федькина, Н.Г. Роль торгово-промышленного предпринимательства в социокультурном развитии Брянского уезда во второй половине XIX - начале XX в.: [монография] / Н.Г. Федькина, Ю.Т. Трифанков, В.В. Дзюбан. - Брянск, 2012. - 181с.: ил.

276. Фишман, И. Брянский машиностроительный завод в восстановительный период (1921-1925 гг.) / И. Фишман // Брянский краевед: сборник статей.- 1957. - №1. - С. 38-47.

277. Фишман, И. Брянский паровозостроительный завод и первые электропружи: (К 35-летию испытания первого электропруга) / И. Фишман // Брянский рабочий. – 1956. - 21 октября (№ 211). - С.2.

278. Хронология важнейших событий: (К 125-летию ист. з-да): 1873-1998 гг. / ОАО "Брянский машиностроительный завод". - Брянск, 1998. - 48 с., 24 л. ил..

279. Чебриков, А.Н. (ген. директор). Развитие тепловозостроения на Брянском заводе / А.Н. Чеб-риков// Тяжелое машиностроение. – 1995.- № 1.- С. 28-32.

280. Шаров, С. Вместе с заводом: [к 50-летию ГПТУ-1, созданном в 1918 г. при Брянском заводе] / С. Шаров // Брянский рабочий.- 1970. - 24 мая.- С.

281. Школьников, Л. К 40-летию забастовки на Брянском машиностроительном заводе / Л. Школьников // Брянский краевед: сборник статей.- 1957. - № 1. - С. 23-30.

282. Шмелев, И.М.Он тепло пожал нам руку / И.М. Шмелев // Рабочие и крестьяне России о Ле-нине [1917-1923].-М., 1958. – С. 22-23.

283. Штепа, П. Институт и завод: Каким представляется наше содружество: [БИТМа и БМЗ] / П. Штепа// Брянский рабочий.- 1970. - 17 дек.- С. 2.

284. Эстафета брянских пятилеток: спец. вып. "Блокнота агитатора" (Брянск).- № 15-18. - Брянск, 1977. – С. 14-15.

285. Эшелон с оборудованием брянских заводов, эвакуируемых на восток страны, июнь 1941 года:[фото 23] // Брянщина, век XX : [ист. - худож. повествование]. - Брянск :Читай-город, 2003. – С. 119.

СОДЕРЖАНИЕ

От составителей.....	3
1. Завод: начало пути	5
2. Они основали завод.....	44
3. В вихре революций.....	61
4. От Октября к пятилеткам.....	75
5. Завод в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.).....	97
6. Вехи труда и побед.....	107
7. На рельсах научно-технического прогресса.....	161
8. Продукция завода: вчера и сегодня.....	207
9. Незабываемые встречи.....	257
Библиография.....	273

