

УДК 947.068

Техническое творчество рабочих на начальном этапе строительства в районах нового освоения на рубеже 1950-1960-х гг. (на материалах УСЭТР Братскгэсстроя)

Н.Н. Наумова^{1 a}, К.А. Перцунина^{2 b}

¹Братский государственный университет, ул. Макаренко 40, Братск, Россия

²Братский городской объединенный музей истории освоения Ангары, ул. Комсомольская 38, Братск, Россия

^anaumova_bratsk@mail.ru, ^bksu-ha-09@bk.ru

Статья поступила 16.04.2014, принята 22.05.2014

В статье дан обзор деятельности рабочих и инженерно-технического персонала Управления механизации дорожных работ по усовершенствованию строительно-дорожных механизмов и проведению различных видов механизаторских работ. Техническое творчество работников одного из подразделений Братскгэсстроя трактуется авторами как одна из форм участия в управлении производством. Изобретательство и рационализаторство на рубеже 1950-60-х гг. постепенно приобретали качественно новый характер, становясь явлением не только массовым, но и коллективным.

Ключевые слова: рационализаторское движение, техническое творчество, УСЭТР (Управление строительства экскаваторно-тракторных работ Братскгэсстроя), районы нового освоения.

Technical creativity of workers at the initial stage of construction in areas of new development between 1950s - 1960s (based on the materials of Administration of Construction of Excavating-and-Tractor works of Bratsk Committee for Construction of Hydro-Power Plant)

N.N. Naumova^{1 a}, K.A. Pertsunina^{2 b}

¹Bratsk State University 40, Makarenko St., Bratsk, Russia

²Bratsk city joint museum of the history of the Angara development, 38 Komsomolskaya St., Bratsk, Russia

^anaumova_bratsk@mail.ru, ^bksu-ha-09@bk.ru

Received 16.04.2014, accepted 22.05.2014

The article gives a review of workers' and technicians' activity in Administration of roadwork mechanization on improvement of construction and road mechanisms and carrying out different types of mechanization works. Technical creativity of workers of one of the divisions of Bratsk Committee for Construction of Hydro-Power Plant is treated by the authors as a form of participation in production management. Development of invention and rationalization activity between 1950s-1960sgained gradually a qualitatively new character, becoming not only mass phenomenon, but collective one also.

Keywords: rationalization movement, technical creativity, Administration of Construction of Excavating-and-Tractor works of Bratsk Committee for Construction of Hydro-Power Plant, areas of new development.

Введение. Постановлением Совета Министров СССР от 23.09.1954 г. № 2370 было создано управление строительства «Нижнеангарстрой», а 5 января 1956 г. оно было переименовано в Специальное управление строительства Братской ГЭС – Братскгэсстрой. Данная строительная организация (после сооружения одной из мощнейших в мире ГЭС) должна была параллельно участвовать в строительстве сопутствующих производств и самого города, а далее продолжить освоение богатого гидроэнергоресурсами Среднего Приангарья.

Для самого начала земельных работ – конца 1954 г. – был характерен очень низкий уровень их механизации при значительном объеме. Первые работы шли вручную. Люди, работавшие землекопами на расчистке трасс и будущих автодорог, впоследствии составили костяк механизаторского звена.

Первая колонна бульдозеров прибыла на стройку 3 января 1955 г., и тогда же в составе автотранспортного управления был создан машинопрокатный участок для обслуживания этой техники. Приказом № 63 от 9 августа 1955 г. по Нижнеангарстрою было создано Управление механизации дорожных работ (УМДР), впоследствии переименованное в УСЭТР. УСЭТР стал одним из важнейших подразделений Братскгэсстроя, обеспечивавших сооружение как крупных предприятий, так и объектов городского значения. Так, следует отметить ведущую роль предприятия в перекрытии двухсотметровой правобережной части русла Ангары.

На 31 января 1955 г. в УМДР насчитывалось около 200 механизмов: тракторы, бульдозеры, экскаваторы, скреперы и др. Для трасс и дорог от леса было очищено 150 га, разработано 1790,9 тыс. м³ грунта, построено 70 км шоссейных дорог. Один из ведущих механизаторов, Ф.Н. Саппа, выполнил две годовые нормы и подготовил двух машинистов экскаватора. Благодаря таким темпам коллектив смог досрочно, уже в сентябре, завершить годовой план [1].

Спустя год, в конце января 1956 г., на стройке было задействовано 28 экскаваторов, 4 крана на пневмоходу, 6 автопогрузчиков, 6 грейдеров, 28 бульдозеров и др. техника [2]. Также к концу года завершилось строитель-

ство тракторно-бульдозерной стоянки в Зеленом городке.

В 1956 г. коллектив тракторного участка правого берега ввел в эксплуатацию ремонтные мастерские, тракторный гараж на 22 единицы техники. Братскгэсстрою дополнительно было выделено 50 бульдозеров, 89 тракторов марки С-80 и ДТ-54.

Следует сказать, что на протяжении этих лет работа шла ударными темпами, принятый план выполнялся сверх нормы и раньше установленных сроков, но на качестве работ это не сказывалось.

В мае структура Управления механизации меняется, на его базе создаются два территориальных управления механизированных земельно-скальных, дорожных и наружных сантехнических работ – УМР Правого берега и УМР Левого берега. Оба коллектива к 39-й годовщине Октябрьской революции (1956 г.) выполнили план на 129 % и на 116 % соответственно, переработав более 230 тыс. м³ земли, грунта, скальной породы.

УМДР прекрасно справлялось со своими обязанностями в плане выполнения свайных работ в гражданском и промышленном строительстве, земельно-скальными работами, строительством зданий и сооружений. Однако слабым звеном, испытывавшим на себе все влияние целого ряда отрицательных факторов, являлась техника.

Более шести месяцев в году машины эксплуатировались при температуре ниже нулевой отметки. Сказывалось отсутствие центральной ремонтной базы и места для консервации неработающих механизмов. Строительство проходило на новом месте, лишенном элементарных производственных удобств, вдали от магистральных дорог. Стройплощадки были разбросаны по разным местам, что представляло определенные трудности при перегоне механизмов на нужное место.

Условия эксплуатации механизмов постоянно ставили перед работниками массу проблем, требовавших немедленного решения. Это, а также необходимость выполнения плана стимулировали техническое творчество рядовых рабочих, заставляя их мыслить нестандартно в сложных ситуациях.

Собственно техническое творчество – это постановка и решение задач, связанных с созданием, проектированием, испытанием, доводкой, транспортировкой, эксплуатацией, ремонтом и утилизацией технических систем, их элементов, конструкционных материалов и технологий, которые отличаются более высоким техуровнем и конкурентоспособностью. Так, огромную роль сыграло освоение механизаторами Братскгэсстроя забивки свай, которое способствовало значительной экономии средств и произвело настоящую революцию в фундаментахостроении [3].

Образцом не только технического творчества, но и трудового героизма следует считать работу бригады В. Меркулова на сборке четырехкубового экскаватора «Уралец». Зная, что эти механизмы срочно нужны для разборки нижней переемычки котлована, бригада Меркулова произвела сборку экскаватора ЭКГ-4 за 10 суток и монтаж ЭШ-4-40 – за 12 суток. В практике монтажа экскаваторов на месте производства работ еще не было случаев более быстрой сборки. Это стало всесоюзным рекордом 1959 г. [4].

До 1960 г. 26 механизаторов УМДР были награждены значками «Отличник социалистического соревнования Министерства строительства электростанций СССР», многие работники получили почетные грамоты за перекрытие Ангары.

В задачи УМДР входило обслуживание строительными механизмами строительно-монтажных управлений Братскгэсстроя и содержание собственных механизмов в нормальном техническом состоянии путем проведения плано-предупредительных ремонтов.

Однако, несмотря на хорошие трудовые показатели, наблюдалось большое количество неплановых простоев механизмов. Рассмотрим причины подобных срывов работ в 1959 г. и ущерб от них [5]:

- недостаточная организация буровзрывных работ, в частности, отсутствие подъездов к нужным объектам;
- отсутствие транспорта – 2701 м³/час;
- отсутствие электроэнергии – 1131 м³/час;
- аварии – 7691 м³/час;

– отсутствие запасных частей – 4801 м³/час;

– перегоны – 10475 м³/час.

Если с перегонами, неизбежными в условиях разбросанности строительных площадок, бороться работники не могли, то аварии и отсутствие запчастей – вторая и третья по убыточности причины простоев техники – зачастую предоставляли широкое поле для технической деятельности рабочих и ИТР [6].

Трактора и бульдозеры простаивали, как правило, из-за отсутствия таких деталей, как балансирные рессоры, двубортные катки, муфты переключения.

Ломались чаще всего подвижные части техники – ковши экскаваторов, рукояти и шестерни. Основными причинами поломок являлись плохое состояние забоев и неподготовленность взрывных работ. При работе на диабазовых породах в котловане на врезке левобережной плотины ломались отвалы, толкающие брусья, ходовые тележки. Случаи поломки дизелей были единичны.

Для предотвращения аварий каждый подобный случай обсуждался в коллективе. Каждый работник, вне зависимости от уровня образования и положения в коллективе, имел при обсуждениях право голоса.

Следует отметить низкий образовательный уровень персонала, видимо, не мешавший на практике исправлению сложных ситуаций. На 1 декабря 1959 г. в УМДР числилось 1077 человек. Из них 922 составляли рабочие, 55 – ИТР, 30 – служащие. При этом специалистов с высшим образованием насчитывалось всего 17, а специалистов со средним образованием – всего 32 (в т. ч. 7 женщин) [7].

В конце 1950-х гг. в УМДР начинает расти рационализаторское движение. Так, в 1959 г. было зарегистрировано 20 рацпредложений, из них 9 было внедрено. Три из них дали условную годовую экономию в сумме 11500 руб. [8], остальные предложения улучшили условия эксплуатации механизмов.

На стадии разработки и последующего использования находились порядка 10 предложений. В тракторном парке было освоено производство нижних катков и полусей, введена в эксплуатацию термическая печь собственной конструкции. Было запущено производство коробок больших рес-

сор, что позволило ликвидировать массовые простои тракторов. Всего же за 1959 г. было выплачено 8 тыс. руб. авторских вознаграждений: 4 тыс. руб. рабочим, столько же – ИТР [9].

В начале 1961 г. в состав Управления механизации входило пять участков: экскаваторно-крановый участок на правом берегу, тракторный участок на правом берегу, экскаваторно-тракторный участок на левом берегу, Коршуновский участок (строительство Коршуновского ГОКа) и участок БЛПК. Несмотря на столь обширную географию размещения основных производственных площадок, наблюдался непрерывный рост технического творчества рабочих, отражавшийся на увеличении количества внедренных в народное хозяйство работ новаторов-сибиряков.

Это свидетельствовало о повышении культуры производства внутри одного из важнейших подразделений крупнейшей строительной организации мира – Братскгэсстроя. Рационализаторские предложения вносили неоценимый вклад в использование техники, повышая уровень механического оснащения путем видимой экономии средств.

Литература

1. **Горобов К.** Золотой фонд стройки // Огни Ангары. 1955. 30 сент.
2. **Фомин В.А.** Механизаторы. Иркутск: Иркутская областная типография № 1 им. В.М. Посохина, 2006. С. 27.
3. **Викулов В.С.** Летопись дел Братскгэсстроя. Иркутск: Иркутская областная типография № 1 им. В.М. Посохина, 2004. С. 427.
4. **Астапов Ю.** Герои трудовых будней // Огни Ангары. 1959. 15 мая.
5. **Отчет Управления механизации за 1959 год** // АОАГБ: Арх. отд. администрации г. Братска. Ф.Р – 160. Оп. 1. Д. 249. Л. 53.
6. **Кудашкин В.А., Янюшкин С.А.** Формирование и развитие ТПК Восточной Сибири // Системы. Методы. Технологии. 2010. № 8. С. 179-184.
7. **Пояснительная записка к годовому отчету работы с кадрами в УЭТР «Братскгэсстроя» за 1959 год по состоянию на I/I-1960 года** // Арх. отд. г. Братска (АОАГБ). Ф. Р-160. Оп. 1. Д. 259. Л. 80.
8. **Объяснительная записка к отчету Управления механизации за 1959 год** // Там же. Оп. 1. Д. 246. Л. 55.
9. **Объяснительная записка к отчету Управления механизации за 1959 год** // Там же. Л. 56.