

Заводской гудок продолжает звать горожан в цеха



Н. В. Новикова,
директор музея ЗАО «УК «БМЗ»

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, поэтому славная история завода заслуживает внимания и уважения.

В 1865 году в девяти верстах от Брянска, в глухом лесу на берегах рек Болвы и Десны, работали лесопильные заводы предпринимателя Петра Ионыча 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 Брянского машиностроительного завода (БМЗ). Разбогатев на подрядах по строительству Риги-Орловской железной дороги, П.И. Губонин и подрядчик В.Ф. Голубев организовали и добились 20 июля 1873 года утверждения устава акционерного общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. Дата утверждения устава АО вошла в историю как дата основания завода. Позднее в процесс строительства и формирования завода присоединился выдающийся русский инженер князь В.Н. Тенишев, а на



Общий вид Брянского машиностроительного завода

пост директора акционерного общества был приглашен предприниматель В.Ф. Крахт, выходец из немецкой купеческой семьи.



Губонин П. И., основатель завода



Голубев В. Ф., основатель завода



Тенишев В. Н., основатель завода



Крахт В. Ф., первый директор

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, и к 1874 году оно в основном было закончено. Началось изготовление первой партии железных рельсов и сортового железа.



Акция Брянского завода, 7 выпуск, 1895 год

С 1875 года стало обязательным поставлять для вновь строящихся дорог только стальные рельсы. Завод первым в России начал прокат стальных рельсов и стал ведущим в нашей стране по производству и переработке стали. К 1911 году рельсами Брянского завода были проложены 33 из 49 дорог России. В 1878 году здесь была отлита треть, а в 1879-м – четверть всей выплавленной в стране стали.

Развиваясь вначале как металлургическое предприятие, Брянский завод к 80-м годам XIX века перешел на выпуск продукции машиностроения: уже в 1880 году было организовано производство вагонов, в 1883 – 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 Амударью, знаменитый дебаркадер Киевского (Брянского) вокзала в Москве, спроектированный инженером В.Г. Шуховым, трамваи, подъемные краны, сельскохозяйственные машины, пользовавшиеся большим спросом элеваторы, танки-паровозы. Гордостью заводчан стал выпущенный в 1910 году первый отечественный электропоезд.

Уже в первое десятилетие своего существования завод стал предприятием, занявшим своими мастерскими и цехами 93 десятин земли, в которых трудились в 1882 году 5 000 человек.

В том же году продукция заводчан появилась на Всероссийской промышленной выставке в Москве. За представленные образцы бессемеровского литья завод был удостоен награды: право изображать на своей продукции государственный герб.

Так предприятие стало поставлять 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 судном броненосец «Потемкин», на котором было поднято знамя революции в 1905 году.

Интересен факт, что когда Морское министерство решало вопрос по размещению заказов на изготовление броневого стали, в споре с англичанами победили брянцы: 53 из 170 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 резуль-

таты и оказавшейся выше стали лучших английских заводских фирм».

Другими военными заказами были переносные артиллерийские пути, повозки для интендантского обоза, переносные кузницы, осадные лафеты для артиллерии, укупорочные ящики, позднее – бомбы для береговых пушек, полевые шрапнели, стальные пироксилиновые палубобойные бомбы к береговым мортирам, бронебойные снаряды, фугасные бомбы для картузных и патронных пушек, позже – карусельные установки для бронеплощадок.

Параллельно развивалось паровозостроение, которое на 50 с лишним лет определило новое лицо завода. Стремительно строились железные дороги, рос спрос на локомотивы и подвижной состав. На заводе стала создаваться мощная по тому времени база паровозостроения. С 1892 года в течение 58 лет на заводе было выпущено 28 серий грузовых и пассажирских паровозов, общее количество которых составило более 5000. В 1894 году заводом было выпущено 100 паровозов, а в 1895-м – уже 118. На Парижской выставке внимание посетителей привлек самый мощный локомотив – русский паровоз Н810 с шестью ведущими осями и сочлененной рамой. С 1899 года завод начал строить грузовые сочлененные паровозы типа 0-3-0+0-3-0 системы Маллета серии «Фита» по проекту инженера Е. Е. Нольтейна. Наверное, парижанам и специалистам железнодорожной техники мало что говорило название предприятия, ведь Брянский завод строил паровозы менее 10 лет, зато они были хорошо известны на дорогах России.

Успех на выставке ускорил поступление новых заказов. Инженерами завода под руководством Н. Ф. Денисова был создан пассажирский паровоз серии «Б», самый мощный, экономичный и быстроходный, развивавший скорость до 120 км/ч. 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 и Венгрией. Талантливый инженер-технолог А. З. Рожков изобрел способ производства многослойной стали, придавший необходимую прочность сельскохо-

зяйственным 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».

«Рабочие нанимаются на работу с разрешения и утверждения Управления завода и не иначе как после предварительного медицинского освидетельствования и испытания их на работе до семи дней. Если после испытания рабочий окажется способным к работе, то он считается окончательно принятым; в противном же случае ему выдается расчет, считая за каждый действительно отработанный день не более одного рубля и не менее пятидесяти копеек...» (из условий найма 1905 года).

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 литые колеса для паровозов и вагонов взамен кованых, что удешевило производство, повысило производительность труда и конкурентоспособность брянских паровозов.

Развернув новое для страны производство на современном научно-техническом уровне, завод уже в 1895 году построил цистерны грузоподъемностью 24,6 т, каких больше никто у нас не выпускал. В 1899 году выпуск вагонов достиг своего максимума – 2466 штук в год.



Паровоз Брянского завода



Встреча Императора хлебом-солью в 1915 году

К началу Первой мировой войны Брянский машиностроительный завод являлся одним из крупнейших предприятий России по производству паровозов, вагонов, грузоподъемных и сельскохозяйственных машин (пассажирские 2, 3, 4-го классов, крытые товарные, вагоны для мелкого скота, для живой птицы, арестанские, переселенческие и др.). Всего – до 300 вагонов в месяц.

Среди уникальных фактов, вписанных в историю Брянского завода, есть два особенно любопытных. Один связан с последним императором России Николаем Вторым, другой – с именем вождя мирового пролетариата Владимиром Лениным.

20 апреля 1915 года поселок Бежица Брянского уезда и Брянский завод встречали царя



Встреча Императора хлебом-солью



Снаряд, изготовленный на Брянском заводе

Николая Александровича. В документах есть такая запись: «Приняв хлеб-соль, Государь Император милостиво благодарил рабочих за приветствие и встречу и за усердную работу, столь необходимую теперь для блага России во время войны, и, пожаловав часы рабочему, говорившему приветствие, проследовал под аркою на завод среди выстроенных шпалерами рабочих завода, передние ряды которых занимали георгиевские кавалеры».

Государя провели по заводу к выставочному павильону, где были представлены паровоз, вагон-снегоочиститель, сельскохозяйственные машины и орудия, крупные снаряды в человеческий рост, чугунные, стальные отливки, крупные поковки, изделия заводского лесного хозяйства – распиленные и разделанные в букеты огромные столетние дубы, сосны, ели, ясени. Имелась информация о функционирующих при заводе 14 благотворительных, просветительных, кредитных учреждений, восьмиклассных мужской и женской гимназиях, ремесленной школе и восьми высших и низших начальных училищах, где обучались 3600 человек. Посетив больницу, Государь отбыл на заводскую пекарню, затем в заводскую госпиталь, где раздал медали «За храбрость» на георгиевских лентах.

Перед отбытием Государя Императора рабочие, поднося икону, приветствовали его словами: «Ваше Императорское Величество! Мастеровые и рабочие в числе 15000 человек повергаются к Вашим стопам их верноподданнические чувства и просят Всемилостивейшего Государя осчастливить их и принять от них икону Божьей Матери в память пребывания Вашего Императорского Величества на Брянском заводе в Бежице». Осмотр завода государем продолжался более пяти часов.

После бурных событий 1917 года производство почти остановилось, но уже зимой 1918 года завод начал выпускать сельскохозяйственные машины, освоил ремонт, а затем и производство бронепоездов, изготавливал вагоны и платформы, ценную инструментальную сталь.

17 февраля 1918 года постановлением Высшего Совета народного хозяйства завод был национализирован. Это был период жизни по «Временным правилам внутреннего распорядка Брянского завода». Они-то и стали цепочкой, соединившей завод с В.И. Лениным. Он одобрил «Правила...» и рекомендовал распространить их на всех действующих предприятиях России. А чуть позже, в 1921 году, Владимир Ленин принял участие в испытаниях электропуга, изготовленного на Брянском заводе.

В годы советской власти факт приезда Николая Романова на завод, естественно, замалчивался. А вот внимание вождя пролетариев, наоборот, постоянно подчеркивалось. Более того, на территории предприятия в 1968 году был открыт мемориал, посвященный 50-летию введения «Брянских правил».

1925 год стал годом окончания восстановительного периода предприятия после потрясения революции, Гражданской войны и всеобщей разрухи. Завод стал набирать небывалые темпы движения вперед, и в 1929 году было начато серийное производство четырехосных 50-тонных крытых грузовых вагонов, через два года – 50-тонных цистерн сварной конструкции. В 1932 году впервые в стране начали отливать безбандажные колеса «Гриф-фина», ранее привозимые из-за границы.

Внедрение в 1937 году автоматической сварки под личным руководством академика Е. О. Патона позволило организовать конвейерное производство. В этом же году завод удвоил выпуск продукции по сравнению с выпуском 1932 года и увеличил в 16 раз по сравнению с 1913-м. На заводе в этот период трудилось 24 211 человек!

В 1940 году на Брянском заводе производилось 28% паровозов серии СО (Серго Орджоникидзе), 100% большегрузных цистерн, 38% изотермических вагонов, 29% большегрузных вагонов и платформ от общего выпуска в стране.

«...За вход или выход из завода или мастерской не через назначенные для сего проходные ворота взыскивается 50 коп., за прекращение работы ранее установленного заводским сигналом времени – 75 коп., за нахождение на работе в нетрезвом виде взыскивается 1 рубль и рабочий день не считается, за курение табаку в помещениях и на складах, где таковое воспрещается – 75 коп., за устройство в заводе картежной или иной игры и подписок на лотереи взыскивается 50 коп.» (выписка из табеля взысканий, налагаемых на рабочих за неисправную работу, за прогул и за нарушение правил внутреннего распорядка (1905 год).

Тогда же было освоено 27 марок стали, выплавляемых на заводе. Это время можно охарактеризовать как период самых высоких производственных достижений заводчан.

С первых дней Великой Отечественной войны завод начал работать по режиму военного времени, а 3 июля 1941 года было получено указание об эвакуации завода. Уже в декабре в Красноярске брянские машиностроители начали отправлять на фронт гранаты и минометы, позже – вагоны и паровозы. В Коврове на пулеметном заводе заводчане участвовали в выпуске ручных пулеметов ПД, авиационных пушек ШВАК, автоматов ППШ.

За годы войны завод был почти полностью разрушен. После освобождения Бежицы* от немецко-фашистских захватчиков (еще во время войны) завод начал восстанавливаться и од-

* 9 ноября 1925 года Постановлением Президиума ВЦИК Бежица отнесена к категории городов Брянской губернии; 15 февраля 1936 года постановлением ЦИК СССР город Бежица и станция Болва переименованы в Орджоникидзеград; 17 сентября 1943 года Приказом Верховного Главнокомандующего городу Орджоникидзеграду возвращено старое название Бежица.

новременно выпускал продукцию для фронта. Первым послевоенным изделием для железнодорожного транспорта стал опытный мотовоз М1 с двумя автомобильными двигателями, создание которого началось сразу после начала работы первых восстановленных цехов. Мотовоз имел автомобильный двигатель и карданный привод ведущей оси, его скорость превышала 30 км/ч, он был предназначен для узкоколейной линии.

В 1945 году удалось пустить в эксплуатацию первую очередь краностроительного и инструментально-штампового цехов, а также подготовить под монтаж оборудование для кузнечнопрессового, прокатного и паровозомеханического. Восстановили 1 500 м² жилья, детский сад, две школы, дом отдыха, техникум. За год завод произвел продукцию на 17 млн руб.

К этому периоду относится и еще одно событие, позволяющее говорить о том, что коллективу поручались особо важные задания, с которыми он с честью справлялся. Так, в июле 1945 года на конференцию в Потсдам делегацию СССР во главе с председателем СНК И.В. Сталиным доставил паровоз СО 17-1613. Он был построен на средства бойцов и командиров паровозной колонны №7 в Красноярске, куда завод был эвакуирован в первые месяцы войны.

1 ноября этого же года было принято постановление Совета Народных Комиссаров СССР о восстановлении 15 крупнейших и старейших русских городов, в том числе Брянска, что существенно улучшило снабжение строительными материалами и оборудованием. Восстановление завода набирало темпы. В конце года заводу было поручено освоить выпуск паровозных тендеров, а в 1946-м – паровоз серии «Л».

Во второй половине декабря 1946 года сборка первого паровоза «Победа» была завершена. После тщательного осмотра инспектор Министерства путей сообщения разрешил выход локомотива в обкатку. 26 декабря 1946 года первенец с бортовым номером Л-1001 вышел из ворот цеха, а через год – уже 30 локомотивов, в 1947-м – 60.

В 1948 году возобновилось вагоностроение, было разработано свыше 20 типов вагонов и цистерн. К концу послевоенной пятилетки возрождено традиционное транспортное машиностроение, и в 1950 году завод достиг довоенного объема производства. Паровые турбины, передвижные паротурбин-



Тысячный двигатель БМЗ в 2008 году

ные электростанции, газовые турбины стали гордостью завода. С освоением производства турбин связано появление на заводе ультразвуковой дефектоскопии, позволившей обеспечить высокое качество продукции.

30 апреля 1951 года Совет Министров СССР принял постановление об организации на БПЗ производства энергопоездов мощностью 4 000 кВт. Каждый из них мог обеспечить энергией промышленный город с 50-тысячным населением. Энергопоезда, созданные руками наших рабочих, шли в районы новостроек, Среднюю Азию, Камчатку. Три поезда получили якутские алмазодобытчики, часть – ушла за границу.

Рост объемов перевозок скоропортящихся грузов по железной дороге требовал создания все более совершенных изотермических вагонов, и в 1955 году инженеры БМЗ приступили к разработке 3-вагонной рефрижераторной секции собственной конструкции. Секция обеспечивала поддержку нужной температуры перевозимого груза при температуре окружающей среды от +30 до -45 °С. Мало того, брянскую секцию можно было использовать не только для перевозки требующих низкой температуры грузов, но и для их охлаждения. В 1961 году был разработан проект 5-вагонной секции.

19 июля 1958 года машиностроители проводили в первый рейс тепловоз ТЭМ1. Обладая

мощностью в тысячу лошадиных сил, он мог развивать скорость до 90 км/ч, что позволяло применять его не только для маневров, но и для вождения поездов. Каждый тепловоз на маневровой работе мог заменить два паровоза серии ЭМ, давая в год по 600-800 тыс. руб. экономии.

Рудные трансферкары, организация производства крупных судовых дизелей по лицензии датской фирмы «Бурмайстер и Вайн», рефрижераторные секции – это время новаций и быстрого технического прогресса.

Корабли с брянским дизелем хорошо известны в стране и за рубежом. «Брянская эскадра» с именами «Бежица», «Брянский рабочий», теплоход «Партизанская слава» бороздили моря и океаны. Долгое время БМЗ был единственным предприятием в Союзе, выпускающим судовые малооборотные дизели большой мощности для морских судов. Более тысячи двигателей были выпущены БМЗ с 1961 по 2008 года.

В 80-е годы – тепловозный дизель 10Д100, живорыбная рефрижераторная секция, модернизированные тепловозы ТЭМ2У, ТЭМ2М, ТЭМ3, ТЭМ3М, передвижные дизельные электростанции.

В 90-е годы – отечественный рельсошлифовальный комплекс, тепловозы серии ТЭМ16, ТЭМ18, двухкамерные вагоны-холодильники, рефрижераторные контейнеры, насосные плунжерные станции, вагоны «Хоппер», «Шельтер», платформа для нефтеналивных цистерн, электровоз коксотушильный, отопительный котел, изготовлен первый в России газовый тепловоз и т. д.

Большой сенсацией первых пяти лет нового века стало создание магистрального тепловоза 2ТЭ25К, получившего имя «Пересвет». Богатырскую машину на выставке железнодорожного транспорта осмотрел Президент России, и через девять лет на его базе была создана двухсекционная машина «Витязь».

Расширяет, обновляет, совершенствует свою продукцию трудовой коллектив брянских машиностроителей. Изделия с маркой «БМЗ» – вагоны, локомотивы, судовые дизели и др. продукция для железнодорожного и морского транспорта поставлялись и поставляются во многие страны мира, пользуясь заслуженным признанием.

Труд брянских машиностроителей по достоинству оценивался Родиной. Коллектив награжден двумя орденами Трудового Крас-



«Витязь», 2ТЭ25А

ного Знамени и орденом Ленина. За большой вклад в развитие международной торговли и экономического сотрудничества коллективу присужден международный приз «Золотой Меркурий»; за высокое качество выпускаемой продукции – международный приз «Золотая звезда»; за успешное выживание в условиях социально-экономического кризиса – международный приз «Факел Бирмингема».

Флагман брянской индустрии прошел долгий путь. Многотысячный коллектив имеет стойкие традиции, гордится трудовыми династиями. На протяжении всей истории предприятие стремилось решать вопросы социального развития Бежицы, организации быта, учебы и отдыха заводчан. Так, первая заводская столовая появилась в 1879 году; первый детский сад (приют) – в 1880-м; школа ремесленных учеников – в 1895-м; фабрично-заводское училище – в 1920-м; машиностроительный техникум – в 1921-м; Бежицкий машиностроительный институт (сейчас Брянский государственный технический университет) – в 1930-м. Были построены Дворец культуры, пионерский лагерь, заводская поликлиника, открыт медицинский стационар. В 70-80-е годы прошлого столетия у завода появились свой стадион на 20 тыс. мест, санаторий-профилакторий, Дворец молодежи «Юность», новая больница, база отдыха. Сегодня этими объектами, переданными в муниципальную собственность, пользуются все горожане.

Благодаря грамотному руководству, команде специалистов, организации производства, несмотря на все трудности последних лет, завод живет, дышит, заводской гудок продолжает звать горожан в цеха. §