

"ТРАНСМАШ" В ИСТОРИИ БАРНАУЛА

О.А. НАЗАРОВ, Ю.С. ЧЕРВЯКОВ, М.В. БОЯРКИН

ОАО ХК "Барнаултрансмаш"

Т.А. АСКАЛОНОВА

Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова

Алтайский край в годы Великой Отечественной войны стал одним из основных районов размещения эвакуированных в тыл предприятий из Европейской части страны. До войны на Алтае практически не было тяжелой промышленности и машиностроения, преобладали пищевая и легкая: меланжевый комбинат, канифольный завод, овчинно-меховая фабрика и др. Война резко изменила ситуацию, за 1941 – 1943 гг. только в Барнауле было создано 14 предприятий машиностроительного профиля, из них крупнейшим стал завод "Трансмаш", который по праву можно считать одним из градообразующих предприятий г. Барнаула.

Осенью 1941 г. правительство СССР приняло решение о строительстве в Барнауле завода по производству дизельных двигателей В2 для советских танков. С января 1942 г. строители треста "Стройгаз" приступили к закладке завода и в августе подготовленные строительные площадки принимали первое оборудование. Завод создавался на базе Харьковского и Сталинградского тракторных, Кировского и Ленинградского дизельных заводов, которые подлежали эвакуации в Барнаул. Первый эшелон с оборудованием пришел 22 августа и до конца месяца прибыло более 1000 станков и другого оборудования, более 7 тыс. рабочих, специалистов и их семей.

Людей размещали в общественных зданиях, клубах, школах, в пригородных деревнях. Срочно строили землянки, бараки. Все, кто мог, после работы разгружали оборудование. На стройплощадке копали котлованы, заливали фундаменты, возводили корпуса цехов, подводили коммуникации.

6 ноября 1942 г. был собран и испытан первый дизель. Этот день считается днем рождения Барнаултрансмаша. До конца 1942 г. завод выпустил 57 дизелей, и уже в апреле 1943 г. ему за победу во всесоюзном социалистическом соревновании вручили переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны (ГКО).

Сейчас просто невозможно представить как в труднейших условиях военного времени, полуголодные, полуодетые люди смогли

всего за 2 месяца построить завод, смонтировать, запустить оборудование и начать выпускать такую сложнейшую техническую продукцию, как быстроходные дизельные двигатели. Это был трудовой подвиг всего коллектива – и строителей и работников завода. О значении его говорит такой факт: танки Т-34 были заслуженно признаны лучшими танками Второй мировой войны. Одна из причин этого – применение в танке Т-34 дизеля В2 – мощного, надежного. По сравнению с бензиновыми двигателями на немецких танках менее пожароопасного.

Завод в годы войны продолжал строиться, наращивать производственные мощности и увеличивать выпуск двигателей. За годы войны (по август 1945 г.) было выпущено 10000 дизелей В2. Подсчитано, что на каждом 5-ом отечественном танке, в годы войны стоял дизель В2 Барнаултрансмаша.

За выпуск двигателей В2 завод награжден 30 апреля 1945 г. Орденом Ленина.

Кончилась война. Началось восстановление разрушенного в годы войны народного хозяйства, страна поднималась из руин и везде, для всех отраслей требовался источник энергии – двигатель. Еще во время войны конструкторы Трансмаша уже думали о послевоенном мирном будущем и разрабатывали двигатели, которые будут нужны для восстановления и развития страны. Это было семейство двигателей Д6-Д12, созданных на базе В2, с высоким уровнем унификации, что позволило быстро организовать их серийное производство. За освоение УТД-20 главному конструктору Б.Г. Егорову, было присвоено звание Героя Социалистического труда, а его заместители были удостоены Ленинской премии.

Семейство Д6-Д12 нашло широкое применение во многих отраслях народного хозяйства и спецтехники – судах, тепловозах, автомобильном транспорте, строительных дорожных машинах, буровых установках и др. Дизели Д6-Д12 пользовались успехом на международных выставках в Берлине, Лейпциге, Бомбее, Дамаске, шли на экспортные поставки, принося славу г. Барнаулу.

В конце 50-х гг. Правительство СССР поручило заводу разработать для боевой машины пехоты новый двигатель, представляющий качественный скачок, отрыв от уже известных конструкций. Такой двигатель – УТД-20, базовый семейства УТД с оригинальными конструктивными решениями и высокими техническими характеристиками был создан, заслужил высокую оценку эксплуатационников, заказчиков и стал широко применяться во всех новых транспортных машинах своего класса.

Позднее разработан и принят в серийное производство второй – более мощный – двигатель УТД-29 этого семейства для перспективной транспортной машины, который также заслужил высокую оценку заказчиков.

Начиная с 50-х гг. конструкторами завода создаются изделия нового для завода профиля – дизельгенераторы, которые сейчас выпускаются на базе дизелей всех четырех семейств – мощностью от 16 до 315 кВт. Такие дизель-генераторы, например, применялись на атомных ледоколах "Ленин", "Сибирь", "Арктика". За разработку и освоение производства дизель-генераторов большая группа конструкторов, ИТР и рабочих завода была награждена орденами и медалями СССР.

С 1960 г. началась реконструкция завода в соответствии с Генеральным планом его развития. Создавались новые производственные мощности, строились новые цеха. Устанавливалось современное технологическое оборудование, станки с программным управлением, обрабатывающие центры. Завод неузнаваемо изменился, увеличивая выпуск своей продукции. В 1971 г. – за освоение новой продукции, завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Увеличилось строительство нового жилья для работников завода, в 1981 г. снесен последний барак военных лет. За эти годы были построены: клуб завода – самый большой и самый лучший в своё время в городе,

парк со стадионом, поликлиника, медсанчасть, профилакторий, лыжная база, спорткомплекс на стадионе, пионерский лагерь "Дружных", плавательный бассейн "Садко", школы, детсады, которые украсили город. Завод стал крупным градообразующим предприятием Барнаула и оказывал большое влияние на экономическое и культурное развитие города, принимал участие в пуске городского трамвая и троллейбуса, в строительстве Дворца спорта.

Первым директором завода в годы войны был Дмитрий Иосифович Толмачев. Затем: Николай Григорьевич Чудненко, Евгений Иванович Артемьев, Александр Зиновьевич Колосов, Леонид Владимирович Маркин, Вадим Александрович Каргаполов, и в настоящее время Генеральный директор – Петр Гаврилович Рожков.

Руководители "Барнаултрансмаша" – коренные трансмашевцы, прошли все ступени по службе, прекрасно знали и знают производство, специфику продукции завода, потребителей и заказчиков и перспективы развития завода. Время работы каждого директора – это своего рода эпоха в истории и развитии завода и г. Барнаула, создании, освоении новой техники и увеличении выпуска продукции.

Говорят – "Трансмаш" – это кузница кадров. Много кадровых рабочих, специалистов, опытных руководителей "Трансмаша" были переведены и получили назначения на новые заводы города. Так, директорами заводов были выдвинуты: А.И. Чепурко (завод "Ротор"), В.Д. Поташов (дизельный завод "Камаз"), Ю.Г. Власов (завод "Геомаш").

Трудности машиностроения сегодняшнего времени не обошли "Трансмаш". Вместе с тем он продолжает оставаться крупным разработчиком и производителем дизелей и дизель-генераторов для народного хозяйства нашей страны, предприятием со славными трудовыми традициями, базовой опорой промышленности Барнаула.