

В 1943 ГОДУ НА ПУСТЫРЕ...

ЛЕТОПИСЬ ЗАВОДА СКЛАДЫВАЕТСЯ ИЗ ИСТОРИИ КАЖДОГО ЦЕХА И УЧАСТКА

Коркинский экскаваторо-ремонтный завод был развернут на базе Центральных электромеханических мастерских треста «Коркиноуголь». Необходимость в нём диктовали нужды бурно развивающихся разрезов.

ОТ МЕЛКОГО УЧАСТКА ДО КРУПНЕЙШЕГО ЦЕХА

В 1943 году на пустыре и болотах площадью 22,5 гектара началось строительство новых корпусов. Генеральным планом предусматривались семь цехов: литейный, кузнечно-котельный, паровозовагоноремонтный, колёсный, экскаваторный и парокотельный механический блок, а также заводоуправление.

Первого июля 1944 года с пуском блока механических цехов завод начал своё существование. Прежде всего здесь планировали ремонтировать паровозы, думпкары, экскаваторы и выпускать запасные части для горной техники, используемой разрезами. Директором назначили Г. Рудинского. Тогда на заводе работали 513 человек, среди них было только три инженера и два техника. Через 20 лет численность составила 1 100 человек, максимальная за весь период существования предприятия.

Летопись завода складывается из истории каждого цеха и участка. Литейный цех в 1944 году находился в 30 метрах от борта Северного разреза. Здание без окон и дверей напоминало сарай, теснота невыносимая, люди задыхались от пыли. В цехе было формовочное, земледельное, обрубное и плавильное отделения. Песок и глину доставляли прямо с борта разреза на носилках. Смесь прессовали и набивали в формы вручную. В цехе работали 40 человек, выплавлявших 25 тонн литья. В 1950 году сдан один пролёт нового литейно-кузнечного цеха, а модельщики получили свою крышу в 1952 году. В 1960 году установили ленточные транспортёры для подачи формовочных смесей. В 1965 году сдан новый корпус марганцовистого литья с одновременной реконструкцией старого пролёта. Из мелкого литейного участка с преобладанием физического труда цех вырос до самого крупнейшего на заводе. Выплавка стали сейчас ведётся в электропечах с полной механизацией процесса. В 2007 году в литейно-кузнечном цехе трудились 110 человек, месячный план – 250 тонн литья.

Здание механического цеха построено в конце 1943 года, но оконные и дверные проёмы были ещё не закрыты, люди грелись у бочек, в которых жгли промасленную ветошь. Однако производственное задание уже поступило.



Коллектив ремонтно-механического участка в 1959 году

Был срочно смонтирован станок фирмы «Буллард», а также отечественные – ДИП-200 и ДИП-300. Первый токарь, работавший на «Булларде», Н.П. Захаров вместе с пятью-шестью рабочими по шпалам затягивал отливки в 300 килограммов на станок. Среди первых был и токарь П.А. Додров, он сам изготавливал приспособления на станок.

НА РАЗРАБОТКУ НОВОГО СТАНКА – МЕСЯЦ

Первые экскаваторы в ремонте были маломощные, паровые – зарубежные ЛК-0,5, «Лайм», «Линк-Бельт», «Хорнишвегер» и отечественные ЭПГ и ППГ с ёмкостью ковша не более кубометра. Затем стали поступать в ремонт более мощные экскаваторы типа 100В, 120В, 200В, «Марион», СЭ-3, ЭКГ-4, ЭКГ-5, ЭШ-5/14. С переходом экскаваторо-ремонтного цеха в просторное помещение, оборудованное мощными электрическими кранами, кардинально изменился характер слесарно-сборочных работ, повысилось качество и производительность труда, внедрялась модернизация ряда узлов. В самом цехе изготовлен 400-тонный пресс для запрессовки и распрессовки узлов и ряд приспособлений к нему.

Большую работу по восстановлению изношенных деталей провели в цехе совместно с учёными ЧПИ в 1963–1964 годах, когда была внедрена установка для вибронеплавки валов под слоем флюса, что значительно сократило срок ремонта экскаваторов.

В 1957 году на разрезе начали отставать буровзрывные

работы, потому что станки БУ-2 оказались малопроизводительными и не обеспечивали своевременно фронт работ. На разработку нового станка был дан месяц, руководил ею главный конструктор завода В.П. Савченко. Заводские инженеры были хорошими специалистами в ремонтном деле, но не в конструировании. Работали днём, вечером и в воскресные дни. Участие в создании нового станка вращательного бурения приняли главный механик комбината «Челябинскуголь» А.А. Пызин, директор завода С.Т. Рябцев, начальник технического отдела П.И. Кох, главный механик Коркинского вскрышного разреза Н.С. Шихотаров. Первого мая 1957 года опытный образец станка был опробован. Его собирали слесари В.С. Шевцов и А.Г. Верхошанский, котельщик П.Е. Захаров и другие. Станку присвоили заводскую марку СВБК-150. После прохождения промышленных испытаний он неоднократно

модернизировался, в итоге станок вращательного бурения СВБК-200 получил право на долголетнюю жизнь, так как отвечал высоким требованиям бурения скважин на разрезах. Завод выпустил 44 таких станка.

Корпус паровозовагоноремонтного, ныне электровозоремонтного цеха сдали досрочно в конце 1944 года. До этого ремонт подвижного состава производился под открытым небом и даже в самом разрезе. Капитальный ремонт паровозов и думпкаров делали на стороне, теперь же в этом отпала необходимость, цех укомплектовали ремонтники из депо Коркино, Еманжелинска и вскрышного разреза. Суровой зимой цех принял первые два думпкара, их ремонтировали более двух месяцев. В 1954 году с ремонта паровозов перешли на электровозы типа IV-KE, 13E, 21E, ПЭ-2М. Ремонт думпкаров начался с двухосных самосвалов грузоподъёмностью 12 тонн, затем

стали ремонтировать думпкары грузоподъёмностью 50 тонн и более. Цех производил средний и подъёмный ремонт думпкаров грузоподъёмностью до 105 тонн. Смонтировано оборудование моечного отделения, стены для прокатки электровозных шестерён тяговых двигателей и для испытания компрессоров, полуавтомат для наплавки гребней колёсных пар под слоем флюса, мощный пресс для формирования колёсных пар, козловой кран для их транспортировки, установленные ножицы для резки листа, вальцы для их правки.

В наше время трудно представить себе, что на производстве когда-то обходились без сжатого кислорода. В войну и после кислород был одним из самых дефицитных материалов, его привозили из Челябинска. И вот в мае 1947 года на заводе смонтировали кислородную станцию, которая дала первые баллоны кислорода предприятиям всего бассейна. Первым её начальником был долгое время проработавший на заводе Л.М. Фойеринг. В настоящее время силами заводчан построена новая станция.

Парокотельная в 1944 – 1950 годах действовала в деревянной времянке. Для нагрева воды использовались котлы, снятые с первых экскаваторов. Только в 1951 году парокотельная переходит в капитальное здание, где устанавливают два котла Шухова-Берлина.

По материалам книги «Трудная слава», 2007 год

Продолжение следует...



В 1967-м году к 50-летию Великого Октября отметили лучших, работающих с основания завода!