



ИСТОРИЯ

УДК 947:314.7/9

Г.А. Рейт

ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА И СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В ЗАКРЫТЫХ ГОРОДАХ СИБИРИ В 1950–1970-Х ГГ.

В статье на основе исторических документов рассмотрены проблемы организации использования транспорта и строительной техники в закрытых городах Сибири в период 1950–1970-х гг.

Ключевые слова: закрытый город, Железногорск (Красноярск-26), Северск, (Томск-7), Зеленогорск (Красноярск-45), Минсредмаш.

G.A. Reut

THE ORGANIZATION OF THE MOTOR TRANSPORT AND CONSTRUCTION EQUIPMENT USE IN THE SIBERIAN CLOSED CITIES IN 1950–1970

On the basis of the historical documents the issues on the organization of the transport and construction equipment use in the Siberian closed cities during 1950–1970 are considered.

Key words: closed city, Zheleznogorsk (Krasnoyarsk-26), Seversk (Tomsk-7), Zelenogorsk (Krasnoyarsk-45), Minsredmash.

Промышленная стадия советского атомного проекта предполагала сооружение в конце 1940-х – начале 1950-х гг. в удаленных районах СССР десятков крупных и технологически сложных предприятий.

Широкие масштабы строительства комплекса атомных объектов и огромные объемы работ потребовали концентрации колоссальных ресурсов и формирования многотысячных трудовых коллективов.

Серьезной проблемой, особенно на начальном этапе строительства, являлся недостаток специалистов, способных осуществлять квалифицированное управление ресурсами. На всех уровнях, от начальника строительства до прораба, ощущался дефицит инженерно-технических работников (ИТР).

Данные обстоятельства препятствовали рациональной организации использования всех материальных, технических и человеческих ресурсов. Одновременное сооружение нескольких крупных объектов атомной промышленности обострило проблему дефицита автотранспорта и механизмов.

На всех объектах атомного проекта в 1950 г. было задействовано всего лишь 138 экскаваторов, 132 бульдозера, 227 кранов, 7300 автомашин и тракторов, 175 паровозов, 1400 вагонов и 5000 лошадей¹.

При крайне ограниченном количестве строительной техники ее неэффективное использование ставило под угрозу своевременность ввода в строй зданий и сооружений промышленного и гражданского назначения.

Приведенные в таблице данные лишь частично отражают масштабы работ по сооружению объектов Атомного проекта на Урале и в Сибири. Из них следует, что на строительстве комбината №817 на одного инженера приходилось в среднем 250 чел., на строительстве завода №813 – 303, на строительстве комбината №815 – 227, на строительстве комбината №816 – 227 чел. Это свидетельствует как о недостатке ИТР, так и о том, что на строительстве преобладало использование неквалифицированного труда.

¹ Атомный проект СССР: документы и материалы. Саров, 2005. Т. 2. Кн. 5. С. 644–648.

Перечень специальных объектов атомного проекта, строившихся Главпромстром в 1951 г.²

Предприятие	План строительно-монтажных работ на 1951 г., млн руб.	Число работающих на стройке	Число инженеров	Расход материалов с начала строительства до 01.01.1951 г.		
				Металл, трубы и рельсы, тыс. т	Цемент, тыс. т	Лес, тыс. м ³
Комбинат №817 – Химический комбинат «Маяк» г. Челябинск-40 (г. Озерск)	350	36 400	144	175,8	375,5	1513,1
Завод №813 – Уральский электрохимический комбинат в г. Свердловск-44 (г. Новоуральск)	295	34 300	113	113,6	148,9	965,1
Комбинат №815 Красноярский – Горно-химический комбинат г. Красноярск-26 (г. Железногорск)	275	28 200	124	9,0	1,0	106,2
Комбинат №816 – Сибирский химический комбинат г. Томск-7 (г. Северск)	350	22 700	107	24,4	17,9	282,7

Атомные предприятия, строившиеся в Сибири, – комбинат №816 – Сибирский химический комбинат (далее – СХК) в Томске-7 (Северск), комбинат №815 – Горно-химический комбинат (далее – ГХК) в Красноярске-26 (Железногорск), комбинат №825 Электрохимический завод (далее – ЭХЗ) в Красноярске-45 (Зеленогорск) – входили в число крупнейших строек 1950–1960-х гг. Если в 1950-х гг. строительство атомных комбинатов в Сибири только разворачивалось, то на Урале оно уже шло полным ходом.

Пожалуй, самой сложной задачей было строительство ГХК, который «в целях надежного укрытия от нападения с воздуха и обеспечения его бесперебойной работы» сооружался «под землей в скальных породах с заглублением не менее 200–230 м над потолком сооружений»³.

Шахты и штольни прокладывались в очень сложных инженерно-геологических условиях. «Горный массив, в котором производились работы, состоял из очень крепких, сильно трещиноватых гнейсов, неустойчивых при своем обнажении. В этом горном массиве было размещено большое количество подземных сооружений, расположенных на нескольких горизонтах, образующих густую сетку сближенных друг к другу объектов, со сложными очертаниями бетонной и железобетонной обделки и сооружений. Многие из этих подземных сооружений по своим размерам, достигающим по высоте в разработке до 60 м и по ширине до 26 м, являлись уникальными»⁴. Многие технологии и оборудование здесь применялись впервые.

Так, в справке, представленной в Крайком партии, отмечалось, что в за период строительства ГХК коллективом Горного управления, а также проектными организациями Главтоннельметростроя, был накоплен большой опыт по возведению больших подземных уникальных сооружений, никогда ранее на осуществлявшихся в Советском Союзе. «В широких масштабах были внедрены мощные подъемные установки с опрокидными клетями, компрессорные установки с мощными турбокомпрессорами, бетононасосы.

Впервые в подземных условиях было осуществлена укладка на большую высоту больших объемов бетона и железобетона механизированным способом, с помощью бетононасосов. Было освоено производство и применение нового вида стройматериала – коллоидного бетона. Специально для Строительства железных рудников (далее – СЖР) впервые в Советском Союзе были разработаны и применены мощные погрузочные машины для проходческих работ МПР-6. Было опробовано и широко внедрено более сильное взрывчатое вещество – скальный аммонит № 1. Также впервые на подземном строительстве была внедрена новая

² Атомный проект... С. 645.

³ Там же. С. 194–196.

⁴ Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. П-26. Оп. 30. Д. 3. Л. 147.

организация работ с транспортировкой грунта и подачей бетона в 60-тонных думпиках широкой колеи с использованием мощных промышленных электровозов»⁵.

Общий объем вынутой горной породы составил более 15 млн м³. По сути дела впервые такое масштабное строительство осуществлялось в подземных условиях. Естественно, что при таком объеме перевозок транспорт играл чрезвычайно важную роль. Огромная стройка испытывала серьезные трудности в области организации работ.

Ситуация, сложившаяся к концу июля 1951 г., характеризовалась следующим образом:

«1. Чрезвычайно большое количество начатых зданий сооружений всех назначений, но с крайне мало законченных и сданных объектов.

2. Качество работ, как правило, низкое.

3. Организация работ, хранение материалов и состояние строительных площадок, культура производства в большинстве подразделений «мало удовлетворительны».

4. Жилье в нужном количестве не выстроено, а построенное недоделано и к зиме не готово.

5. Подсобные предприятия не только не закончены, но работы по их строительству почти полностью свернуты.

6. База снабжения ГКТС и ОИС не достроены, работы прекращены.

7. Руководящие работники перемещаются из района в район и, передавая незаконченные объекты для достройки второму, а затем и третьему подразделению, что снижает ответственность за сроки и качество работ»⁶.

При всей приоритетности основного объекта с повестки дня не снималась задача социально-бытового обеспечения будущих работников строящегося комбината.

Ситуация достигла такого критического состояния, что секретарь Красноярского крайкома ВКП(б) С.М. Бутузов оценивал срыв выполнения плана по вводу жилья в эксплуатацию не иначе «как грубую политическую ошибку, ... как грубое преступление перед государством»⁷.

Положение со строительством жилья и соцкультбыта напрямую зависело от общего состояния дел на СЖР, которое менялось в лучшую сторону очень медленно. Одной из причин являлся низкий уровень механизации.

Само по себе наличие большого количества техники не обеспечивало решения поставленных задач, требовалось наладить оптимальную организацию ее использования, подготовить нужное количество специалистов и т.д.

В период с 01.01.1951 г. по 01.01.1952 г. автотранспорт стал «самым узким местом на строительстве» Железногорского Горно-химического комбината. При наличии во 2-м и 3-м автобатах 439 грузовых автомашин фактически работало только 289, что составляло 43 % от списочного состава грузового автопарка. Крайне плохо был организован ремонт техники. Автомобили простаивали в ремонте в 2-3 раза больше установленного срока, а отдельные из них ремонтировались по 6–8 месяцев⁸.

Начало 1952 г. ознаменовалось лозунгом строителей и горняков: «Даешь гору, все для горы!»⁹. Все силы были сосредоточены на обеспечении горных работ.

Однако 1952 г. также прошел «под знаком острого недостатка автотранспорта». Автопарк оказался не подготовленным к эксплуатации в зимних условиях, без теплых стоянок и ремонтной базы и т.д. Работа по подготовке водительского состава была провалена. Особенno критическая ситуация сложилась в октябре-декабре 1952 г., а также в январе 1953 г., когда «автомобилисты поставили стройку на колени». Из-за плохой работы автотранспорта пришлось весь автопарк сосредоточить на обеспечении горных работ. Около 50 % водителей имели опыт работы за рулем не более года. Кроме этого, нередко производилась бесцельная перестановка шоферов с одной машины на другую. Дисциплина среди водительского состава отсутствовала. В результате техническая готовность парка составляла 40–42 %. Ежеквартально происходило до 35 аварий «с жертвами, с выводом людей и машин из строя». В 1952 г. было зарегистрировано до 1000 автомобильных происшествий без серьезных последствий. Из-за слабой подготовки шоферского состава только в АТК-1 было выведено из строя 27 грузовых машин МАЗ. За 1952 г. произошло 122 аварии, в результате которых вышло из строя 108 автомобилей и пострадало 69 человек¹⁰.

⁵ ГАКК. Ф. П-26. Оп. 30. Д. 3. Л. 148.

⁶ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 8. Л. 136, 137.

⁷ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 13. Л. 108.

⁸ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 13. Л. 223а.

⁹ Фролов А.А. Сибхимстрой: 50 лет в строю. Красноярск: Офсет, 2000. С. 26.

¹⁰ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 26. Л. 100; Д. 31. Л. 47.

На 20.01.1953 г. на Строительстве железных рудников из 819 автомашин имелось только 463 ходовых, что составляло 56,5 %. Графики профилактического ремонта срывались. Ремонтные бригады не были полностью укомплектованы кадрами, отсутствовали простейшие инструменты. Текущесть ремонтников приводила к некачественному выполнению работ и к большому затягиванию сроков ремонта. Так, на 20.12.1952 г. в ожидании ремонта стояли 104 автомобиля: во 2-м автобатальоне – 29, в 3-м автобатальоне – 48, в АТК-1 – 27. По данным госавтоинспекции, только 20–25 % автопарка могло быть признано технически исправными¹¹.

Естественно, наиболее исправный транспорт направлялся на основной объект – Горно-химический комбинат.

Имевшиеся на СЖР ресурсы были недостаточны для того, чтобы одновременно обеспечить и горные работы, и жилищное строительство. План по строительству Горно-химического комбината 1952 г. был выполнен на 109,1 %, но в целом план строительно-монтажных работ был выполнен на 97,2 %, по производительности труда – на 97,5, по строительству жилья – на 70,7 %¹².

Для ведения работ на основном объекте забиралось все, что имелось на стройке. Это приводило к замораживанию социально-бытовых объектов. В июле-августе 1952 г. строительство жилья было остановлено из-за отсутствия рабочей силы, а в декабре 1952 г. – январе 1953 г. его пришлось остановить из-за нехватки автотранспорта¹³.

Ситуацию усугубляла нестабильность строительных коллективов. В течение года непрерывно перемещались десятки тысяч человек. Так, с 1950 по 1955 гг. на СЖР прибыло 158 942 чел., а выбыло 116 910 чел.¹⁴

Текущесть военнослужащих и заключенных крайне отрицательно отражалась на состоянии жилстроительства. Жилищный стройрайон «фактически являлся пересыльным пунктом для лагеря, а не производственной зоной». Только в течение 1952 года рабочая сила заменялась четыре раза. В таких условиях не представлялось возможности организовать качественное обучение по необходимым специальностям, в том числе водителей. При этом из стройрайона забирали, как правило, наиболее квалифицированных работников¹⁵.

Ход работ на Строительстве железных рудников вызывал серьезную тревогу у руководства атомного проекта. Об этом свидетельствовало посещение строительства первым заместителем начальника ПГУ при Совете Министров СССР, зам. министра МВД СССР А.П. Завенягиным и начальником Главпромстроя МВД СССР генерал-майором инженерно-технической службы А.Н. Комаровским¹⁶.

На собрании партийного актива Управления СЖР МВД СССР и Горного управления 2.12.1952 г. А.Н. Комаровский отмечал, что «даже при прекрасном материальном обеспечении, когда уже были введены значительные подсобные предприятия, построены железные дороги, план не выполнен». Одной из «основных причин тяжелого положения» генерал-майор назвал «полный чудовищный, неслыханный развал автотранспорта». В своем выступлении генерал дал очень эмоциональную и жесткую оценку сложившейся ситуации. «Я начальник этого Управления (имелся в виду Главпромстрой МВД СССР. – Г.А.) 8 лет, у нас десятки строительств, есть стройки крупнее и моложе. Но стройки, у которых ходовой парк составлял бы 45–48 % автомашин, не было и нет. Причем стройки, которая получила новый парк. Из-за варварского отношения к автотранспорту из тысячи автомашин работает 400. В ожидании ремонта стоят 90 % автомашин, не прошедших межремонтных сроков пробега. Еще позорнее положение с тракторами. На всех стройках мы помогаем окружным МТС с ремонтом тракторного парка. А здесь впервые за 28 лет строительной практики я столкнулся с фактом, когда мы вынуждены обратиться с просьбой в окрестные МТС отремонтировать нам 50–60 тракторов, чтобы спасти положение. 60 тракторов из 100 стоят мертвыми. Это неслыханно»¹⁷.

Министерство приняло «серезные меры к ликвидации прорыва». Было отгружено 100 новых автомашин. Поскольку в ВСЧ подготовка шоферов должным образом не была организована, то было принято решение выделить 120 хороших ходовых автомобилей с соседних строек и направить на строительство 320 шоферов¹⁸.

¹¹ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 31. Л. 46; Д. 36. Л. 35.

¹² Фролов А.А. Указ. соч. С. 28.

¹³ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 26. Л. 223.

¹⁴ Фролов А.А. Сибхимстрой... С. 27, 33.

¹⁵ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 26. Л. 222; Д. 33. Л. 9; Д. 26. Л. 94.

¹⁶ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 8. Л. 91.

¹⁷ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 21. Л. 41, 42.

¹⁸ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 21. Л. 42.

В рамках мобилизационного типа управления у ряда руководящих работников преобладал доиндустриальный подход к организации работ. Вместо применения механизмов, требовавших квалифицированного управления, предпочтение отдавалось использованию массового неквалифицированного ручного труда. Уровень механизации работ на строительстве не обеспечивал необходимых темпов работ.

В первом полугодии 1952 г. земляные работы были механизированы на 81 %, штукатурные на 20 %, малярные на 15 %. Имевшиеся механизмы «больше стояли, чем работали». Так, например, экскаваторы использовались только на 57 %, транспортеры передвижные на 42 %, транспортеры стационарные на 38 %, краны башенные на 35 % и т.п. Основные строительные механизмы не выполняли директивные нормы выработки. Использование грейдеров и автогрейдеров при планировке территории составляло 58 % от норм выработки, растворомешалки использовались только на 58 %, бетономешалки на 87 %, скреперы на 76 % и т.д.¹⁹

На 01.01.1952 г. механизация земляных работ составляла 87,8 %, укладка бетона была механизирована только на 64,5 %.²⁰ Плохое применение механизмов было связано не только с отсутствием нужного количества обученных специалистов. По-видимому, сказывалось опасение того, что за механизмы, выведенные из строя ввиду неквалифицированной эксплуатации, ответственные работники могли получить обвинение во вредительстве. В итоге последние предпочитали решать производственные задачи путем увеличения количества рабочей силы.

При наличии средств малой механизации значительная их часть в работе не использовалась. Например, на складах Управления СЖР лежало без движения большое количество растворонасосов и пистолетов для окраски поверхностей. В итоге только 21 % штукатурных и лишь 3 % малярных работ были выполнены механизированным способом. Погрузо-разгрузочные работы выполнялись механизированным способом только на 52 %.²¹

На 10.03.1953 г. механизированным способом выполнялось только 17 % штукатурных, 33 % малярных и 34 % погрузо-разгрузочных работ. Укладка бетона была механизирована на 71 %, земляные работы – на 74,8 %.²²

Между тем строительство в подземных условиях требовало использования механизмов высокой производительности, количество которых в Советском Союзе в этот период времени было очень ограничено. Постановлением Правительства Строительству железных рудников было выделено на 1953 г. 15 бетононасосов производительностью 20 м³ в час. Заводская стоимость каждого насоса составляла 145 тыс. руб. В связи с большим объемом работ Горное управление запросило у руководства МСМ СССР еще 20 бетононасосов. Однако был получен ответ о том, что дополнительное выделение бетононасосов «в связи с отсутствием фондов является нереальным». Горному управлению было рекомендовано более эффективно использовать имеющееся в его распоряжении оборудование²³.

При этом наряду с применением современных механизмов продолжали использоваться средневековые методы работы. На строительных площадках 1 и 4 стройрайонов зачастую можно было встретить носилки, а раствор подавался ведрами при помощи веревок. В седьмом строительном районе для перевозки железобетонных изделий даже впрягали по 4 человека в сани, на которых вручную перетаскивались тяжести²⁴.

Застой и консерватизм повсеместно сосуществовали с ударными темпами и новейшей техникой. В 1954 г. в Управлении СЖР коэффициент использования таких строительных машин и механизмов, как бульдозеры, экскаваторы и башенные краны, составлял только 65 %.²⁵ Коэффициент использования подъемных механизмов на 13.05.1955 г. составил 66 %. В жилстройрайоне подъемные краны были загружены только на 38 %. При этом, несмотря на большую оснащенность подъемными механизмами, все отделочные материалы с 1-го до 4-го этажа поднимались вручную на носилках. Это увеличивало трудозатраты и снижало темпы работ²⁶.

¹⁹ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 21. Л. 150.

²⁰ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 13. Л. 286.

²¹ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 13. Л. 252.

²² ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 26. Л. 107.

²³ ГАКК. Ф. П-26. Оп. 25. Д. 4а. Л. 64.

²⁴ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 26. Л. 107.

²⁵ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 39. Л. 206.

²⁶ ГАКК. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 39. Л. 199.

В связи с амнистией 1953 г. на Строительстве железных рудников была произведена смена контингента рабочей силы. Только в 1953 г. прибыло 42 773 чел., а выбыло 33 573 чел., в т.ч. освобождено по амнистии 16 200 чел.²⁷

Это вызвало неотложную необходимость дополнительного строительства, не предусмотренного ранее планом, временного жилья и культурно-бытовых помещений для вновь сформированных военно-строительных частей. Затраты средств на эту работу были почти равны годовому плану ассигнований на жилое и культбютовое строительство по 1-й части генеральной сметы. Это обстоятельство в немалой степени отвлекало строителей от работ по строительству соцгорода, но в создавшихся условиях это являлось неизбежным²⁸.

Все вышеперечисленные недостатки в начальный период присутствовали и в практике промышленного и жилищно-гражданского строительства в Северске при сооружении Сибхимкомбината (Строительство №601).

С одной стороны, на Строительстве №601 было сосредоточено значительное количество техники. Так, к концу 1950 г. насчитывалось автомашин 320, в том числе 290 грузовиков, 44 трактора, 16 экскаваторов, 6 бульдозеров, а также другой техники. А в конце 1951 г. автопарк составлял уже 822 единицы, из них 250 самосвалов. Лишь за первый месяц 1952 г. на строительство поступило еще 68 машин, породив дефицит водителей, насчитывавших всего 840 чел., в том числе 673 солдат, 127 вольнонаемных и 40 заключенных. А осенью, в связи с увольнением в запас и пополнением нового призыва, пришлось готовить много новых шоферов, 415 чел. получили на строительстве эту профессию в 1953 г.²⁹

С другой стороны, дефицит специалистов ограничивал возможности использования автомобильной техники. Автопарк работал лишь в одну смену. Простоя машин только из-за отсутствия водителей составили 13 770 машино-дней, расход горючего на 38 % превысил расчетную норму, и общий убыток по грузовым перевозкам за 1953 г. равнялся почти 2,5 млн руб. В парке строительных механизмов к концу 1950 г. насчитывалась 101 единица строительной техники, через год уже 141, в том числе 64 трактора, 31 экскаватор, 26 бульдозеров, а к концу 1953 г. было 285 машин. Общий уровень механизации на Строительстве №601 не дотягивал до плановых заданий. В 1950 г. средний показатель механизации изготовления раствора и бетона составил 66,4 %, на земляных работах он равнялся 56,5 %, а на погрузо-разгрузочных – 48 % при плановых показателях соответственно 78 и 80 %. В 1952 г. при значительных (более 2 млн м³) перемещениях земли только 73 % было вынуто экскаваторами. В 1953 г. в строительстве было механизировано лишь 83 % общего объема выполненных работ³⁰.

Установленный Главпромстроем плановый процент механизации трудоемких и тяжелых работ по основным видам деятельности не был выполнен. Выполнение директивных норм механизации за 1952 г. и первый квартал 1953 г. было следующим: экскаваторы одноковшовые – 72,6 %, экскаваторы многоковшевые – 18,1, скреперы – 39, растворомешалки – 93, краны и подъемники – 85 %³¹.

Потенциал строительной техники и механизмов фактически не был задействован даже наполовину возможного. В первом квартале 1953 г. одноковшовые экскаваторы проработали всего 8,5 ч, а простояли 20,6 тыс. ч. Бульдозеры проработали 22 тыс. ч, а простояли 18 тыс. ч. Растворонасосы и штукатурные агрегаты использовалось всего на 15–20 %. Краскопульты использовались на 20 %³².

Руководители строительных районов и линейные инженерно-технические работники не были готовы к организации высокопроизводительного использования современной строительной техники. Наличие большого количества неквалифицированной рабочей силы позволяло выполнять производственные задачи, опираясь на ручной труд. Отсутствие проектов организации работ приводило к большим простоям техники в ожидании фронта работ. Много времени уходило на перемещение машин на нужный объект. Нехватка механизаторов и запчастей, неграмотная эксплуатация и неквалифицированный ремонт приводили к длительным простоям. Вследствие

²⁷ Фролов А.А. Указ. соч. С. 33.

²⁸ ГАКК. Ф. П-26. Оп. 25. Д. 4а. Л. 63.

²⁹ История Северска: очерки / под ред. В.П. Зиновьева, Е.А. Хованской, С.В. Березовской. Северск, 2009. С. 134, 138.

³⁰ История Северска ... С. 134, 139, 140.

³¹ Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО). Ф. 4359. Оп. 1. Д. 5. Л. 85.

³² ЦДНИ ТО. Ф. 4359. Оп. 1. Д. 5. Л. 28а.

плохой организации использования техники, общий убыток от работы полка строймеханизмов в 1953 г. превысил 2 млн. руб.³³

Несмотря на то что на строительных площадках простоявал горизонтальный и вертикальный транспорт, отдельные руководители предпочитали использовать «допотопную механизацию», начиная с носилок, многоэтажной перекидки и кончая подъемом кирпича на спине с помощью «козы»³⁴.

Низкий уровень механизации не являлся специфической особенностью, характерной лишь для сибирских строительств советского атомного проекта. Принудительный труд в принципе плохо поддавался механизации. Заключенные и военные строители в основном использовались на тех работах, где не требовалась квалифицированная рабочая сила.

Уровень механизации работ на других строительствах лагерно-производственных главков МВД СССР был, как правило, низок, несмотря на высокий уровень обеспеченности строительной техникой и механизмами.

Например, Специальным управлением МВД СССР план механизации строительных работ на 1950 г. был выполнен по земляным работам на 20,6 %, по дроблению камня – на 63,4, приготовлению бетона – на 79, по укладке бетона – на 79,5 %. Нормы выработки были выполнены по экскаваторам на 22 %, по бетономешалкам – на 30,6, по растворомешалкам – на 62,5, по камнедробилкам – на 48,2 % к плану³⁵.

В Главном управлении лагерей горно-металлургической промышленности в 1950 г. также при выполнении основных видов строительных работ в натуральном выражении были произведены механизированным способом земляные работы на 35,9 %, дробление камня – на 37,5, укладка бетона – на 73,7, штукатурные работы – на 16, малярные работы – на 36,8 %. В отчете Главспецстроя за 1953 г. в качестве одной из основных причин убытков была названа неудовлетворительная эксплуатация автотранспорта. В данном лагерно-производственном управлении ежедневно простоявали 20 % грузовых автомобилей, что принесло хозяйству за год 12,86 млн руб. убытков. Согласно отчетам Енисейстроя, на конец 1952 г. на предприятиях главка (без спецуправления) числилось 7950 единиц оборудования, из них 3556 (44,7 %) бездействовали. Действующие же механизмы, как правило, простоявали из-за нехватки горючего, электроэнергии, незначительных поломок, трудно устранимых в условиях лагерей ГУЛАГа из-за отсутствия квалифицированных кадров³⁶.

Вместе с тем и после ликвидации системы лагерей ГУЛАГа проблема механизации строительных работ на строительстве атомных предприятий длительное время оставалась нерешенной.

В середине 1950-х гг. в 160 км к востоку от Красноярска начал строиться еще один объект атомного проекта в Сибири – Электрохим завод (Строительство №604). Несмотря на то что период спешки периода ядерного шантажа уже миновал, вопросы организации работ продолжали проводиться в основном по старинке.

Имевшиеся на Строительстве №604 механизмы использовались, как правило, недостаточно эффективно. Уровень механизации работ здесь также был ниже установленных нормативов.

Например, только в первом полугодии 1962 г. на работах, выполняемых собственными силами управления строительства ТЭЦ, было разработано при помощи землеройных агрегатов 898 тыс. м³ грунта, а вручную 130 тыс. м³ (15 %). Вручную было произведено малярных работ общей площадью 47 700 м², оштукатурено вручную 30 700 м² поверхностей³⁷.

Строительная техника нередко простоявала или находилась в ремонте сверхустановленных сроков. Так, экскаватор Э-1252 №330 простоял в ремонте 2 месяца вместо положенных 30 дней, экскаватор Э-652 №483 – 33 дня вместо положенных 18, трактор С-80 №548 – 37 суток вместо 17 и т.д. Из 29 автокранов выходили для производства работ: 1 ноября – 18 ед., 2 ноября – 18, 3 ноября – 19, 4 ноября – 20 ед., или каждый третий автокран простоявал. В результате 29 автокранов отработали всего 36 903 м/ч, а 5 пневмокранов – 24 547 м/ч.

Из-за плохой организации работы директивные нормы использования механизмов по кранам гусеничным были выполнены только на 88 %, по компрессорам на 81 %, а по автокранам лишь на 79 %.

³³ История Северска ... С. 139.

³⁴ ЦДНИ ТО. Ф. 4359. Оп. 1. Д. 5. Л. 86.

³⁵ Иванова Г.М. История ГУЛАГа. 1918–1958: социально-экономический и политico-правовой аспекты. М., 2006. С. 378.

³⁶ Иванова Г.М. Указ. соч. С. 379.

³⁷ ГАКК. Ф. П-560. Оп. 1. Д. 21. Л. 153.

В результате за 1963 г. по статье механизация возникли убытки в сумме 218,2 тыс. руб., в том числе по строительным подразделениям 95,5 тыс. руб., по управлению механизации 122,7 тыс. руб.³⁸

Оставляла желать лучшего практика использования строительных машин и в последующие десятилетия. Так, все основные механизмы в районах Урала и Сибири по нормам Госстроя СССР должны были работать 16,4 ч в сутки. Однако это требование не выполнялось. Например, в 1970 г. в подразделениях Управления строительства №604 50 % парка механизмов работало 8–9 ч в сутки, 50 % бульдозеров работало в одну смену, все экскаваторы емкостью 0,15 и 0,35 м³ работали в одну смену. Хотя в других организациях использование механизмов и транспорта осуществлялось в две смены или по скользящему графику с тем, чтобы механизмы и транспорт были задействованы, по крайней мере, 6 дней в неделю при 8-часовом рабочем дне³⁹.

В 1975 г. организация работы механизмов продолжала оставаться неэффективной. Экскаваторы емкостью ковша до 0,35 м³ работали 8 ч в сутки, экскаваторы с емкостью ковша свыше 0,35 м³ – 12,2 ч, бульдозеры в среднем – 12,5, автокраны – 10,2, пневмокраны – 12,2 ч⁴⁰.

Из вышеприведенных фактов следует, что на начальном этапе атомного проекта в промышленном и в жилищно-гражданском строительстве в закрытых городах Сибири в конце 1940-х – начале 1950-х гг. преобладали мобилизационные методы управления, ориентированные на количественные, а не на качественные методы использования технических ресурсов.

Проблемы организации работ были в значительной мере связаны с кадровым голодом. Значительная часть инженеров и других специалистов была призвана в армию или погибла в годы войны. Ввиду массового строительства в период послевоенного восстановления народного хозяйства повсеместно не хватало инженеров и руководителей среднего звена. Нехватка рядовых специалистов препятствовала эффективной организации использования автотранспорта и строительной техники. Военные строители, как правило, не имели специальностей, а их подготовка давала лишь кратковременную отдачу. По завершении срока службы они увольнялись в запас, а на их место приходило неопытное пополнение. Обучение приходилось начинать сначала.

Однако и в 1960–1970-е гг., несмотря на то, что основной рабочей силой были уже не военные строители, а вольнонаемные, уровень использования автотранспорта и механизмов оставался ниже нормативного. Использование техники осуществлялась нерационально, она или простаивала или выходила из строя ввиду неграмотной эксплуатации.

Вышеизложенные факты свидетельствуют о том, что проблемы механизации были одним из самых слабых мест административно-командной системы управления не только в мобилизационный период 1940–1950-х гг., но и в более благоприятных условиях 1960–1970-х гг. Даже на таких приоритетных стройках, какими являлось строительство объектов атомного проекта, которые обеспечивались в первую очередь всеми необходимыми ресурсами, уровень механизации не соответствовал современным требованиям.

Ввиду несоблюдения правил эксплуатации значительная часть техники была полностью или временно выведена из строя. Продолжалось применение ручного труда при производстве погрузо-разгрузочных работ, при выполнении земельных работ, при отделке и т.п. При этом значительная часть механизмов, позволявшая ускорить производство работ, не использовалась.

Таким образом, можно констатировать, что организация использования автотранспорта и строительной техники в закрытых городах Сибири в 1950–1970-х гг. в основном была нерациональной, а имеющийся потенциал использовался не в полной мере.



³⁸ ГАКК. Ф. П-560. Оп. 1. Д. 40. Л. 24.

³⁹ ГАКК. Ф. П-560. Оп. 1. Д. 118. Л. 49.

⁴⁰ ГАКК. Ф. П-560. Оп. 1. Д. 118. Л. 50.