



А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 42.
Московский
Сервис-Холод
1950-1960**

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 42.

Московский Сервис- Холод 1950-1960

<https://litres.ru/74616868>

SelfPub; 2026

Аннотация

Считанные единицы из всех хладокомбинатов России имеют возраст 85 лет. А именно к этой юбилейной дате подходил коллектив Акционерного общества «Сервис-Холод», передовой в системе своей отрасли в Москве, в 1999 году, когда была издана книга по его истории. Будучи холодильником с названием «Царские склады», а затем начав с задач по хранению и переработке продукции, с названием «Холодильник 10», предприятие получило оптово-сбытовые функции и, в дальнейшем построив фабрику мороженого и завод сухого льда, стало комбинатом. В период рыночных преобразований ему удалось не только благополучно выстоять, но выйти на качественно новый, современный уровень производства, выпуская продукцию богатой номенклатуры. О долгих и трудных годах становления и развития хладокомбината на его пути к выдающемуся успеху в Москве и в России рассказывает эта книга.

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 42.

Московский Сервис- Холод 1950-1960

ЧАСТЬ IV
ГЕНЕРАЛЬНАЯ
РЕКОНСТРУКЦИЯ

ГЛАВА 1
ОРИГИНАЛЬНЫЕ
РЕШЕНИЯ

В канун генеральной реконструкции 1950—1951 годов на холодильнике № 10 было осуществлено около сорока ценных технических мероприятий, направленных на коренное обновление всех его цехов и участков. К крупным из них относилась реконструкция цеха мороженого, а также частичная реконструкция технологического и компрессорного цехов.

До реконструкции общая приведенная емкость холодильника составляла 10281 тонну, а пропускная способность мя-

соморозилок—104 тонны в сутки. В результате реконструкции ее следовало довести не менее чем до 15000 тонн, что давало бы увеличение мощностей примерно на 45 процентов, а пропускная способность мясоморозилок должна была достичь примерно 150 тонн в сутки, то есть увеличиться на 46 тонн суточного хранения (или на 48 процентов).

Такое увеличение достигалось по двум направлениям. Во-первых, в существующих холодильных камерах с охлаждением от воздухоохладителей системы Рашига установили новые вентиляторы среднего давления двухстороннего засоса вместо ранее стоявших вентиляторов низкого давления марки «Сирокко».

После осуществления этого сняли до половины воздушных коробов во всех камерах хранения холодильника и увеличили тем самым грузовую емкость холодильника более чем на две с половиной тысячи тонн, причем выполнили это за счет средств по капитальному ремонту! Во-вторых, минусовую емкость решили расширить путем нового строительства холодильных камер — всего пяти — общей приведенной емкостью не менее 2200 тонн на температуру от минус 12 до минус 30 градусов.

Дело в том, что шесть камер до реконструкции не существовали как плюсовые камеры в контуре холодильника, из них две камеры размещались в под-эстакадном объеме двухэтажной эстакады холодильника. Из-за непрерывного протекания рассола, талой воды от вагонов-ледников через желе-

зобетонное перекрытие эстакады не было возможности использовать подэстакадный объем здания, даже для хранения плюсовых грузов!

— Но ведь это резерв более чем в 5 тысяч кубометров! — сказали однажды себе работники предприятия.

Оставалось получить средства на ремонт самой железной дороги, а их-то как раз и выделяли в виду острой необходимости реставрации этого участка.

Проникавшая в течение сорока лет через железобетонное перекрытие эстакады течь, чрезвычайно сильно разрушила железобетонные несущие конструкции эстакады, что уже давно вызывало большие опасения за безопасное движение железнодорожных составов. И вот начавшаяся реконструкция подъездного железнодорожного пути в крытой и открытой частях эстакады холодильника полностью и радикально решила вопрос улавливания талой воды от вагонов-ледников.

Это вскоре позволило переоборудовать обширное помещение, примыкающее к контуру холодильника, в хорошую холодильную камеру № 15 с приведенной емкостью 910 тонн на температуру 12 градусов. Вскоре в эту новую камеру холодильника будет загружено на хранение мясных блоков и свинины в количестве 1450 тонн.

Сооружая таким образом две новые холодильные камеры с приведенной емкостью более 1200 тонн, коллектив при укреплении несущих способностей железобетонных кон-

струкций эстакады своими силами поработал столь же творчески и результативно. Во-первых, была разработана конструкция, гарантирующая влагонепроницаемость перекрытия. Для этого была предложена оригинальная безшпальная конструкция железнодорожного полотна с внутренним сборным лотком с уклоном в сторону станции. Рельсы крепили с помощью заделанного в бетон угольника 10 на 10 сантиметров и двадцати-двухмиллиметровых в диаметре мощных болтов.

Такая конструкция железнодорожного полотна эстакады была применена с одобрения Министерства путей сообщения, 10 декабря 1949 года ее приняли в эксплуатацию.

Серьезные работы, не предусмотренные планом строительства, провел коллектив, чтобы улучшить условия безопасности работы специалистов подвала машинного отделения: оттуда непосредственно на улицу был построен второй выход и, таким образом, условия работы на этом участке стали полностью соответствовать правилам техники безопасности.

По плану техмероприятий шла проработка проектов установки предохранителя паров аммиака поверхностью 50 квадратных метров, с помощью которого обеспечивалось горячее водоснабжение для хозяйственных нужд предприятия, установки градирни с принудительной циркуляцией воздуха для обеспечения охлаждающей водой новых кожухотрубных конденсаторов, механизации ремонта автомашин и других.

Огромную организационную и творческую работу проводили в этот период авторы техмероприятий—директор холодильника И. В. Волынкин, заместитель директора С. И. Ермаков, главный инженер К. А. Бондаренков, главный энергетик М. Г. Кузнецов; инспектор по кадрам А. С. Ситнова, начальник планово-финансового сектора В. И. Глаголев, начальник АХО О.В.Нагорная, а также руководящие работники цехов и цеховых подразделений: начальник технологического цеха Вера Ивановна Гришина, начальник цеха мороженого Николай Григорьевич Коровин, начальник компрессорного

цеха Василий Иванович Соколов, начальник электроцеха Алексей Прокофьевич Гришин, начальник гаража Михаил Григорьевич Кузьмин, начальник строительного цеха Е. А. Кузьмина, заместитель начальника компрессорного цеха Николай Иванович Курносов, инженер по снабжению Василий Михайлович Брылов, начальник спецчасти Александра Ивановна Попова, заместитель начальника цеха Мария Дмитриевна Кожанова, старший бухгалтер Галина Павловна Соболева, бухгалтер Раиса Петровна Фролова.

Свою важную роль в вопросах организации механизации сыграл ведущий специалист, которому вскоре будет предложена должность главного инженера, Яков Израилевич Ривкинд. Под его руководством проводились серьезные технические мероприятия по механизации подвески грузов и по вопросу хранения продуктов, созданию необходимого тем-

пературного режима в камерах.

Яков Израилевич вникал во все вопросы производства.

Так, например, в этот период он предложил отказаться от практики розничной торговли мороженым и сделать все возможное, чтобы реализовывать его через оптовую торговую сеть. «На холодильнике нет аппарата торговли, не хватает транспорта, словом, — считал он, — коллектив не подготовлен к этой работе». Отличался он и тем, что старался на всем экономить. Призывая к большой механизации, он, однако, призывал не отказываться и от тележки; призывая создать новые виды тары, не отказывался и от простых коробок...

Но главное, был он силен именно в технике, хорошо зная все технологические процессы. «Человек дела!»—говорили о нем. Если Я. И. Ривкинд взялся за решение задачи и сказал: «Будет сделано», никто не сомневался, что это сделано будет как надо—качественно и в срок.

Не каждый догадывался, каких трудов это стоит специалисту, заботящемуся о чести своей профессии. Ведь делать на предприятии приходилось так много, а решать невероятно сложные задачи. Наверное, он больше других брал на себя, хотя что-то мог бы переложить и на других, но видя как ему доверяют, очень старался, тем более что был действительно грамотнее многих, отличался эрудицией, умел найти подход к любому человеку, быстро организовать работу.

Не случайно в ответственный момент подступа к главной реконструкции должность главного инженера доверили

именно такому человеку.

В 1950 году в соответствии с приказом Минмясомолпрома холодильнику в план реконструкции включили строительно-монтажные работы по новой холодильной камере № 17 в под-эстакадном помещении, которую решено было использовать для закалки мороженого при температуре минус 30 градусов, приведенной емкостью 329 тонн. Эту работу коллектив закончил в четвертом квартале, ее помогло осуществить строительно-монтажное управление № 1 треста «Хладопромстрой».

Новые дополнительные четыре камеры на температуру минус 18 градусов в контуре основного здания холодильника коллектив получил, вынеся из контура оросительные конденсаторы общей поверхностью охлаждения 1350 квадратных метров, а кроме того, — и за счет над-стройки наружной стены отсека на два с половиной метра и строительства трех новых железобетонных перекрытий с изоляцией наружных ограждающих стен.

Это тоже было по-своему оригинальным, и к тому же единственно верным решением. А взамен оросительного конденсатора коллектив запроектировал и установил вертикальные кожухообразные трубные конденсаторы общей поверхностью 500 квадратных метров, которые установили на железобетонный бак емкостью 50 кубометров, и четыре ресивера жидкого аммиака по два кубометра.

Над конденсаторами же была установлена и чрезвычайно

компактной конструкции градирня с принудительной циркуляцией воздуха. Это техническое новшество стало первым и единственным в системе мясной и молочной промышленности страны.

При осуществлении реконструкции холодильника, также впервые в практике холодильного строительства, коллектив осуществил оригинальную аммиачную каскадную схему непосредственного испарения аммиака: эту конструкцию предложил инженер Ш. Н. Кабулашвили.

Практика эксплуатации этой аммиачной схемы и принятая холодильником № 10 конструкция коротко-шланговых батарей укажет по истечении времени на большую перспективность внедрения таких схем при строительстве новых холодильников.

Демонтированные секции оросительного конденсатора поверхностью 1350 квадратных метров коллектив полностью использовал как охлаждающие батареи непосредственного испарения аммиака в двух камерах подэстакадного помещения и тем самым достиг огромной экономии средств, если учесть, что строительство отдельного холодильника такой же емкостью обошлось бы почти в три раза дороже!

Вся проведенная в 1950 году реконструкция была настолько точно продумана и технически грамотно исполнена, что, как говорится в отчете тех лет, «даже после организации цеха производства мороженого производительностью до 10 тонн в сутки, ввода в эксплуатацию новой мясоморо-

зилки производительностью 50 тонн в сутки и новых камер хранения емкостью 2211 тонн, при безусловном выполнении постановления Совета Министров Союза ССР по обеспечению пониженных температур (-12 гр. С) в камерах хранения мы не увеличили установленную мощность холодильных компрессоров».

В то же время, чтобы обеспечить нормальную транспортировку увеличенного грузопотока были установлены три новых быстроходных грузовых лифта грузоподъемностью по 2 тонны каждый.

При реконструкции холодильника одновременно шла и дальнейшая реконструкция цеха выработки мороженого. Созданный поточный агрегат, тоже оригинальной конструкции, по заморозке фасованного мороженого в рассоле при температуре минус 33 градуса обеспечил в практике эксплуатации очень правильную форму брикета, быструю закатку мороженого, мелкую кристаллизацию, маслянистую структуру, а также точный стандартный вес.

Такое мороженое быстро нашло свой сбыт и хорошие отзывы у специалистов, выпускающих мороженое традиционно и давно.

Вскоре со всеми этими достижениями коллектива приехал познакомиться лично руководитель Министерства мясной и молочной промышленности СССР И. А. Кузьминых. Пройдя по территории предприятия, он лично убедился в оригинальной конструкции железнодорожной эстакады, за-

глянул и в под-эстакадную камеру № 17, которую уже приспособляли под камеру хранения мороженого. Здесь он внес свое предложение: в камере высотой в пять с половиной метров имелась возможность установить постоянные разгрузочные площадки, тогда можно было бы загрузить коробками всю камеру.

Действительно, гофрированные коробки с мороженым позволяли их укладывать в высоту максимально по восемь штук. Нагрузка на настил площади была достаточно большой—около тонны на квадратный метр, теперь стало реальным вдвое увеличить загрузку этой камеры.

Министерство отметило высокопрофессиональную работу коллектива при проведении своей реконструкции в послевоенный период, подчеркнув, что опыт холодильника № 10 во многом может быть поучительным для других, ведь за период 1949—1950 годов здесь смело внедрялись в производство технические новшества, прежде еще нигде не апробированные.

Это касалось внедренного в очень короткие сроки, новой оригинальной конструкции, поточного открытого рассолного генератора для фасованного мороженого с необходимым приспособлением; реконструкции железнодорожного пути закрытой двухэтажной эстакады холодильника, позволившей вскрыть огромный резерв по вводу дополнительной минусовой емкости холодильника; выноса из контура холодильника оросительного конденсатора, из-за которого

прежде значительно разрушались строительные конструкции, сильно увлажнялись изоляции примыкающего отсека холодильника и по этой причине плохо поддерживался температурный режим в камерах хранения (в освободившемся объеме были построены четыре камеры емкостью 972 тонны); внедрения в очень короткий срок оригинальной аммиачной каскадной схемы непосредственного испарения аммиака в короткошланговых батареях. .

Все эти новшества себя оправдали и явились хорошим вкладом в развитие техники холодильного дела отрасли.

По планам капитального строительства был предусмотрен ввод в эксплуатацию 500 тонн приведенной емкости, но коллектив перекрыл это задание более чем в два раза! — до 1053 тонн приведенной емкости при температуре от минус 18 до минус 30 градусов.

В результате реконструкции значительно улучшились показатели как по снижению удельного веса расхода электроэнергии — на 4 процента, так и по другим технико-экономическим показателям. В 1950 году во всех камерах хранения температура была снижена в среднем на 30 процентов. И это всего за один год! Коллектив выгрузил до двадцати камер, дезинфицировал их, и загрузил камеры вновь. Все они подвергались исследованию на бактериальное состояние воздуха, произведено было около семисот анализов. В течение года на 13 процентов больше, чем в минувшем году было принято грузов, всего же 34 тысячи тонн; работ по заморозке

мяса было выполнено больше плана на 66,5 процента, что составило рост к минувшему году почти в два раза, всего же заморозили мяса свыше 16 с половиной тысяч тонн; кроме того, мяса переработали свыше 1000 тонн, субпродуктов 40 тонн; перетопили масла свыше 87 тонн; выпустили мороженого свыше 1100 тонн молочного, 400 тонн сливочного шоколадного, 60 тонн фруктово-ароматического, в том числе фасованного 1040 тонн.

План по выпуску мороженого был перевыполнен на 64,7 процента, особенно велико было увеличение сливочного шоколадного мороженого, которого выдали больше плана на 53,9 процента, а по сравнению с 1949 годом прирост составил более чем в четыре с половиной раза!

Для реализации мороженого коллективом к началу 1951 года было организовано до 34 летних стоянок, появилось до 15 точек и в клубах.

Оптовым покупателям было реализовано 87,4 процента от общего объема выработанного мороженого, в том числе Московской рознице Главмясо, Управлению продторгами, Мосглавресторану, тресту вокзальных ресторанов, Бронницкому и Балашихинскому РПС, Егорьевскому торгу и другим организациям.

Одним из недостатков в доставке мороженого было отсутствие экспедиции. Начальником торгового отдела А. В. Моржиным уже был поставлен вопрос об организации экспедиции на совещании руководящего хозяйственного актива, со-

стоявшегося еще 15 марта 1950 года, и шли подготовительные меры по его решению.

Важными за минувший год стали, осуществлявшиеся под руководством начальника цеха мороженого Н. Г. Коровина, мероприятия, направленные на расширение выработки мороженого на вафлях.

Возвратов на переработку на внедренной технологической линии было еще много, но она постоянно совершенствовалась, впрочем, как и сама технология.

За отлично выполненную работу в первом квартале коллективу холодильника № 10 было вручено Красное знамя ВЦСПС и Министерства мясомолочной промышленности СССР, за работу во втором, третьем и четвертом кварталах он награждался Красным знаменем Совета Министров СССР и денежными премиями.

Самое активное участие в работе по реконструкции и достижению высоких производственных показателей принимали начальник технологического цеха В. И. Гришина, заместитель начальника цеха И. Г. Семьянских, старший инженер-технолог цеха В. Н. Смирнов, старшие мастера-технологи цеха П. Н. Ивлиев, А. С. Боровикова, сменные мастера-диспетчеры Д. Г. Кондратьев, М. П. Соколов, О. Н. Гордеева, А. П. Ивашенков, сменные мастера В. И. Чижов, В. В. Дронов, начальник цеха мороженого Н. Г. Коровин, заместитель начальника цеха А. В. Моржин, мастер цеха М. Д. Кожанова, начальник компрессорного цеха В. И. Соколов,

главный механик П.Н. Константинов, старшие механики Н. И. Курносов, И. С. Голод, И. А. Ковалев, Б. В. Масленников, начальник электроцеха А. Н. Гришин, начальник ремонтно-строительной группы А. В. Пастушенко, начальник посолочного цеха Л. Т. Чепеленко, мастер цеха А. К. Комолов, начальник ОПВК Я. С. Пуклин, начальник автогаража М. Г. Кузьмин.

ГЛАВА 2

ЦЕХ СУХОГО ЛЬДА

В 1951 году по инициативе предприятия был запроектирован и началось строительство цеха сухого льда. Для реализации этого важнейшего мероприятия холодильнику № 10 был передан смежный участок площадью 0,7 гектара, принадлежавший ранее Московскому мясокомбинату и временно находившийся в аренде Рыбокопильного завода Минрыбпрома СССР.

Строительство своего завода сухого льда, хотя и возникали немалые трудности в оформлении проекта в городских организациях и особенно в приобретении строительных и монтажных материалов, все же осуществлялось довольно быстро. Каждый член коллектива отрабатывал на возведение этого объекта установленные ему часы: завод было решено сдать к 1 Мая 1952 года.

На новое мощное подразделение холодильника возлага-

лись очень большие надежды. Ведь с вводом его в эксплуатацию техническое оснащение предприятия возросло настолько, что его можно было бы поставить в разряд крупных хладокомбинатов страны.

В начале строительства по инициативе начальника компрессорного цеха В. И. Соколова были составлены месячные планы поддержки стройки каждым цехом, отделом и участком в отдельности.

В это время, для поддержания боевого настроя, коллектив вызвал на соревнование работников Ярославского холодильника Главмясо и, как покажет время, в течение года всегда будет идти впереди. Да что там ярославцы! По результатам Всесоюзного соцсоревнования в течение всех двенадцати месяцев холодильник № 10 удерживал Красное знамя ВЦСПС и Совета Министров СССР!

Впрочем, это было уже не в новинку, но от этого не становилось легче тем, кто вступал с московским холодильником № 10 в трудовое соперничество.

Особенных успехов в соревновании добивался коллектив ремонтников предприятия. На капитальном ремонте было задействовано всего 23 человека, которые выдвинули лозунг: «Качественный ремонт — чтобы избавиться от случаев поломок и аварий!»

Значительно улучшается техническое оснащение каждого цеха, участка. В частности, устанавливаются три новых быстროходных лифта фирмы «Ково», которые в мясную кампа-

нию создали очень благоприятные условия для размещения грузов; в аппаратном отделении компрессорного цеха заменяются два старых рассольных насоса на новые; в цехе мороженого достраивается специальная закалочная камера № 17 приведенной емкостью 329 тонн на температуру минус 30 градусов. Камеру через специальный люк сообщили с цехом мороженого, что избавило от транспортировки готовой продукции через гужевою платформу в морозилку.

На общей занимаемой площади предприятия в 17 тысяч квадратных метров под застройкой находилось 1180 квадратных метров. Спустя время будут расширены все главные производственные площади, в том числе и цеха мороженого. Пока план выработки мороженого приходилось, при отсутствии новых площадей, наращивать лишь за счет более полного использования технологического и холодильного оборудования.

Значительная работа была проведена по отделению аммиачной схемы обслуживания цеха от схемы технологического цеха термической обработки. Для этой цели был установлен горизонтальный двухтрубный аммиачный переохладитель, отделитель воздуха и ресивер для жидкого аммиака емкостью 1 кубометр. С учетом расширения мощности компрессоров был смонтирован добавочный вертикальный кожухотрубный конденсатор поверхностью 100 квадратных метров. В аппаратном помещении компрессорного цеха установлен общий маслосборник емкостью 1 кубометр. Была переобо-

рудована камера воздушного охлаждения № 53 приведенной емкостью 650 тонн, с непосредственным испарением аммиака. В цехе мороженого полностью были заменены четыре рассольных фризера на фризеры с непосредственным испарением аммиака ОФА, что также стало заметным событием по плану внедрения новой техники. Во втором квартале 1952 года по специальному распоряжению главка был смонтирован второй аммиачный компрессор двухступенчатый производительностью 150 тысяч раб/калор. в час.

В конце 1951 — начале 1952 годов внедрялись предложения начальника компрессорного цеха Н. И. Курносова и слесаря Б. С. Масленникова по установке общего маслоотделителя к компрессорам взамен существующих трех маслоотделителей, запрещенных инспекцией Котлонадзора к эксплуатации при давлении 6-ти атмосфер; предложение главного энергетика А. П. Гришина по сооружению мастерской для механического и столярного цехов за счет использования под-эстакадного объема; предложение механика В. Н. Иванова — «Конструкция эластичной муфты сцепления к агрегатам с непосредственным соединением с электромотором» и другие.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.