

МЫ ШЛИ ВМЕСТЕ

В.Г. САВЕЛЬЕВ

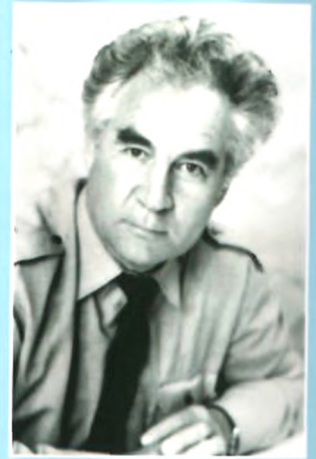
За более чем 40-летний период моей работы на железнодорожном транспорте мне не раз приходилось убеждаться, насколько тесно переплетены эксплуатация, ремонт, новое строительство и проектирование.

Начиная с развития станций Чоп и Батево Львовской железной дороги – ЛЖД (в 1961-65 гг. большой объем на этих объектах выполнили военные строители), электрификации Карпатского перевала (в 1968-1971 гг.) там работал трест «Югозаптрансстрой» с подключением большого числа субподрядных организаций) и заканчивая Северо-Муйским тоннелем и мостом через Амур в Хабаровске (1995-1996 гг.), мне довелось трудиться и решать целевые задачи с бесконечно преданными делу тружениками системы Минтрансстроя СССР.

Конечно, нет смысла даже кратко перечислять объекты, к строительству которых довелось иметь отношение. Их слишком много. Я работал на Львовской (1961-1972 гг.) и Южной (1977-1985 гг.) железных дорогах, с 1985 г. участвовал в общесетевом проектировании, а в 1995-1996 гг., будучи заместителем Министра путей сообщения, непосредственно возглавлял строительную деятельность в МПС. Остановлюсь лишь на памятных и сложных стройках, вспомню некоторых их участников.

В исключительно сложных условиях велось строительство вторых путей на участке Львов – Стрый – Лавочно – Мукачево. Здесь были применены неординарные инженерные решения по земляному полотну: от выторфовки на равнинных, болотистых участках и до буровзрывных работ на перевале и при развитии станции Лавочное. Все эти проблемы требовали от исполнителей совершенно различной техники, знаний и опыта. Военные строители во многом собственными силами, а в некоторых случаях с привлечением субподрядчиков, успешно справились с этой задачей. Большая заслуга в завершении этого объекта, а также в развитии крупных узлов на Ужгородском отделении и в целом на Львовской дороге принадлежит Виктору Тимофеевичу Волобуеву. Отлично проявили себя командир корпуса Арсен Ульянович Хмельницкий и его боевые товарищи.

При решении сложных задач высокие результаты показали А.А. Виноградов, В.П. Химченко, В.А. Шемуратов. На небольшом, но сложном, а для



ВАЛЕНТИН ГРИГОРЬЕВИЧ САВЕЛЬЕВ

Родился в 1939 г. в Днепропетровске. В 1961 г. окончил ДИИТ, инженер-строитель путей сообщения, в 1981 г. – Академию народного хозяйства. Работал дорожным мастером, гл. инженером и нач. отдела кап. строительства Мукачевской дистанции пути Львовской железной дороги. В 1966-1968 гг. находился в командировке на Кубе. 1972-1977 гг. – инструктор ЦК КПУ в отделе транспорта и связи. 1977-1985 гг. – зам. начальника Южной железной дороги. В июне 1985 г. назначен директором «Гипротранс ТЭИ». Представлял железные дороги СССР в Комитете по транспорту Европейской Экономической Комиссии. 1995-96 гг. – зам. министра путей сообщения России. 1996-2000 гг. представлял Российские железные дороги в Финляндии. В настоящее время возглавляет департамент в Дирекции Совета по железнодорожному транспорту СНГ. К.э.н., доктор транспорта имеет более 30 публикаций. Награжден 4 медалями. Почетный железнодорожник. «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».



Разбор хода
строительства станции
Котел. Трест
«Юговостранстрой»
В центре – В.Г. Савельев.
1978 г.

Львовской дороги очень важным объекте – новой линии Солотвино – Великий Бычков в очень короткий срок освоились командиры и специалисты Белорусской бригады под командованием В.А. Коломийца.

Западные железнодорожные рубежи СССР прикрывали не только военные строители, но и высококвалифицированные, хорошо знавшие транс-

портное строительство комплексные и специализированные подразделения Минтрансстроя. В первую очередь хотелось бы отметить хорошо оснащенный передовой строительной техникой и оборудованием с высоким научно-техническим кадровым потенциалом трест «Югозаптрансстрой». Оставшихся в живых руководителей этого треста, бывших и нынешних, я давно знаю по совместной работе, а некоторых со студенческих лет. С министром транспортного строительства СССР, а в последнее время – президентом ОАО Корпорация «Трансстрой» Владимиром Аркадьевичем Брежневым познакомился еще на объектах ЛЖД, когда он возглавлял СУ-150, а я трудился на Львовской дистанции пути.

Характерной чертой руководителей «Югозаптрансстроя» было постоянное стремление не останавливаться на достигнутом. Хороший базис в этом плане заложили ветераны треста А.И. Байда и М.Г. Иванцов. Приход свежих сил каждый раз приводил к укреплению материально-технической базы, к усилению внимания к подготовке кадров. И в этом заслуга крупных организаторов и высококвалифицированных строителей В.А. Брежнева, В.В. Баруленкова, А.А. Гвоздя.

Особо запечатлелись в памяти упоминавшиеся объекты ЛЖД: электрификация Карпатского перевала (Львов – Самбор – Чоп), выхода на Польшу (Львов – Мостиска – Госграница), строительство вторых путей, развитие узлов. Активная позиция начальника дороги Г.И. Богдановича, руководителей главков МПС и Минтрансстроя С.М. Сердинова, Г.Х. Савченко, Н.П. Грома, Е.В. Плотникова, Д.И. Певзнера, Г.В. Фаллаева способствовала тому, что ее удалось вывести из отстающих в число передовых по технической оснащенности.

Такой подход строителей и эксплуатационников подкреплялся всевозможными организационными формами работы. Одной из них стало создание оперативных штабов по сдаче крупных объектов. На пусковой период составлялся график производства работ и бралось на контроль его выпол-

нение. На электрификации перевального участка Львов – Самбор – Чоп по решению руководства дороги и генподрядчика мне поручили возглавлять оперативный штаб. Начиная с октября месяца, В.А. Брежнев (трест «Югозаптрансстрой»), Г.М. Кирсанов (начальник службы электрификации) и руководитель оперативного штаба ежедневно, а в декабре – ежедневно, проводили селекторные разборы с участием всех строительных и монтажных организаций, руководителей Ужгородского и Львовского отделений дороги. Заслушивались доклады о ходе работ, принимались оперативные решения по предоставлению «окон», переброске техники, отдельных подразделений и специалистов, срочной доставке материалов и оборудования.



За выполнение пускового графика строго спрашивалось. В последней декаде в селекторных совещаниях принимали участие руководители главков Минтрансстроя и МПС Е.В. Плотников и С.М. Сердинов. При такой организации целевые задачи, естественно, реализовывались практически на 100%.

Подобные схемы использовались на многих стройках и дорогах. На Южной железной дороге мы с руководителями треста «Южтрансстрой», очень грамотными специалистами и хорошими организаторами В.А. Мочульским, Б.С. Крюковым, Ю.С. Мкртчяном, тоже ввели оперативно-пусковые периоды на стройках. Особенно это помогало при одновременном пуске в областных центрах трех крупных вокзалов: реконструкции вокзала в Харькове и практически новом строительстве вокзалов в Белгороде и Сумах.

Если заходит речь о достижениях и результатах работы транспортных строителей, нельзя забывать специалистов-проектировщиков, так как изыскания, инженерные расчеты, разработка проектно-сметной документации являются основой любого объекта. Еще до начала строительства в творческом поиске, нередко с привлечением научно-исследовательских организаций, они рассматривают и принимают решения по будущему объекту. Сколько уникальных подходов было найдено в институтах в период работы руководителями В.В. Шолина и В.Б. Скорнякова («Мосгипротранс»); Л.Н. Данильчика и К.Н. Минина («Ленгипротранс»); П.И. Мусиенко, Н.М. Богатырева, О.А. Рассказова («Киевгипротранс»); К.А. Силакова и В.А. Собины («Харгипротранс»); Э.А. Прица («Сибгипротранс»); Б.Н. Гамаузова и С.А. Дмитриева («Дальгипротранс»).

Исключительно большую роль в проектировании играл специализированный Государственный институт технико-экономических изысканий

Карпатский перевал до электрификации

и проектирования железнодорожного транспорта («ГипротрансТЭИ»), который, выполняя по большинству крупных объектов технико-экономические расчеты и обоснования, разрабатывал схему развития железнодорожного транспорта в нашей стране на перспективу в соответствии с ростом производительных сил. В любом случае для профильных транспортных институтов «ГипротрансТЭИ» всегда готовил раздел экономических изысканий. Даже сейчас, рассматривая «реформаторский» развал экономики нашего государства, никто не смог сделать обоснованных упреков в адрес перспективных разработок по транспортной системе. А эпизодические выдергивания из нее и представление поверхностных рассуждений о необходимости строительства БАМа уже никто не воспринимает всерьез. БАМ запроектирован в духе лучших мировых стандартов, построен силами многотысячного коллектива транспортных строителей и работает сегодня на будущее.

В «ГипротрансТЭИ» выросла целая плеяда маститых специалистов-проектировщиков и ученых, которые активно участвовали в решении сетевых проблем. Среди них — нынешний директор института Ф.С. Пехтерев, Ф.С. Шинкарев, А.С. Чертков, В.Р. Козловский, В.И. Беляев, Ю.В. Чепуркин, С.Н. Шаранов, А.А. Кочерыгин, Б.В. Анешин, Н.В. Кирсапова, Е.В. Карташева, которые успешно трудятся и определяют возможности решения проблем, возникающих на железных дорогах. «Гипротранс ТЭИ», первый среди проектных институтов, разработал технико-экономическое обоснование организации скоростного движения пассажирских поездов на участке Москва — Санкт-Петербург. Это прогрессивное начинание было своевременно поддержано в МПС, и благодаря активной позиции руководителей проектных институтов В.Д. Элконина («Гипротранспуть»), А.Ф. Слюсаря («Гипротрансигнализация»), Г.С. Акопяна («Трансэлектропроект»), в очень короткие сроки была выдана проектная документация. Строительные

Митинг по случаю пуска
электрификации
Львов–Самбор–Чоп,
На снимке: начальник
пассажирской службы
Львовской железной
дороги В.П. Набоченко,
начальник Ужгородского
отделения ЛЖД
И.Ф. Миронюк,
зам. начальника ЛЖД
Н.И. Золоташко,
начальник СУ-150 треста
«Югозаптрансстрой»
В.А. Брежнев,
начальник ЛЖД
Г.И. Богданович,
начальник отдела
капитального
строительства ЛЖД
В.Г. Савельев,
председатель
«Дорпрофсожа»
железнодорожников и
транспортных строителей
Г.И. Олехнович.
1968 г.



и монтажные работы на реконструкции участка Москва – Санкт-Петербург, которые были альтернативным вариантом строительства новой ВСМ, уже практически завершены.

О проектировщиках железных дорог и отдельных сооружений можно рассказывать долго. Железнодорожные институты нашей страны уделяли много внимания подготовке инженеров-проектировщиков, уже в учебных программах закладывая хороший базис

для начального периода работы. Но высококвалифицированный специалист-проектировщик даже при собственном рвении вырастал из институтских инженеров лет через 8-10. Только обогащение знаниями по преодолению трудностей в строительстве сооружений, глубокая подпитка научными идеями ЦНИИСа, ВНИИЖТа, выработка инженерного подхода к проблемам, формирование хорошего архитектурного стиля и чувства дизайна создавали зрелого проектировщика. Сейчас многие говорят о наличии существенного разрыва или провала в вопросах проектирования, об отсутствии преемственности в этом деле. Конечно, мы потеряли не только индивидуумов-специалистов, но и целые отделы и институты. Однако пройдет какое-то время, и на этом участке восстановится допущенный пробел.

Строители в других отраслях народного хозяйства не всегда понимали раньше и с трудом воспринимают сейчас опыт Минтрансстроя и МПС по совместной организации строительства подрядчиком и заказчиком. Мне приходилось проводить разборы хода сотен строек и практически на каждой из них у генподрядчика и субподрядчиков был «визави» на железной дороге или в отделении дороги. На селекторных разборах, которые проводили министры В.А. Брежнев и Н.С. Конарев, большой спрос за реализацию целевых задач порой был с железнодорожников, чем со строителей. Опыт эксплуатации и строительства железных дорог пригодился во многом при оказании помощи в реконструкции железнодорожного транспорта на Кубе.

В последние годы, не по вине железнодорожников и транспортных строителей, многое упущено, но думаю, что накопленный опыт организации строительства и проектирования будет востребован. Уверенность в этом внушают значительные достижения, показанные транспортными строителями на новых объектах.



Реконструкция железных дорог на Кубе с укладкой железобетонных шпал. 1967 г.