

Гипрожелдорстрой – на стыке науки и производства

Ю.Б. НАРУСОВ

Когда развернулось широкомасштабное строительство БАМа (с 1974 г.), я работал директором Дмитровского завода мостовых железобетонных конструкций. С 1975 г. завод стал поставлять свою продукцию и для БАМа. Интересная, творческая работа, успешно защищенная кандидатская диссертация отнюдь не наталкивали меня на мысль о перемене трудовой деятельности.

Предложение Константина Владимировича Мохортова, руководившего «Главстройпромом», занять должность заместителя начальника небольшого, по сравнению с объемом работ Дмитровского завода, Специального конструкторского бюро «Главстройпрома» с целью оперативного обслуживания строителей БАМа, оказалось неожиданным и не вызвало у меня поначалу энтузиазма. Однако, как выяснилось, Мохортов обладал не только талантом крупного строителя и руководителя, но и даром психолога. После непродолжительных разговоров он сумел-таки убедить меня в перспективности и крайней необходимости наших разработок по БАМу. Так в апреле 1976 г. совершилось мое перемещение из насиженного и большого директорского кресла в маленькое и не совсем удобное. «Что-то будет впереди?» — этот вопрос вольно или невольно вставал тогда передо мной. Риск представлялся немалым. Байкало-Амурская магистраль привлекла лучшие инженерные и научные кадры. Однако в ее проекте, тем не менее, имлось немало «белых пятен» и недостатков, хотя параллельно со строительством, его более девяти лет готовили такие авторитетные проектные институты, как «Мосгипротранс», «Ленгипротранс», «Сибгипротранс», «Томгипротранс» и «Дальгипротранс». Не последнюю роль в этом сыграли жесткие директивные сроки сдачи магистрали в эксплуатацию. В проекте были слабо продуманы вопросы организации строительства, недостаточно учтены запасы расположенных вдоль трассы необходимых местных строительных материалов, не были составлены ряд типовых проработок зданий и сооружений.



**ЮРИЙ БОРИСОВИЧ
НАРУСОВ**

Родился в 1937 г. в селе Шумячи Шумячского района Смоленской области. Окончил в 1959 г. МИИТ. Инженер-строитель мостов и тоннелей. Работал инженером, начальником смены, директором Дмитровского завода мостовых железобетонных конструкций, с 1976 г. зам. начальника СКБ Главстройпрома Минтрансстроя. С 1978 г. работает начальником СКТБ Главбамстроя (с 1988 г. – институт «Гипрожелдорстрой»). Автор 35 публикаций по тематике транспортного строительства. Кандидат технических наук, доцент. Заслуженный строитель РСФСР. Награжден 3 орденами и 4 медалями СССР. Почетный транспортный строитель. Почетный строитель России.



Байкало-Амурская
железнодорожная
магистраль.
1980 г.

Всеволод Вениаминович
Степанок.
Главный инженер
проекта института
«Гипрожелдорстрой»
в 1978–1996 г.



Нашей задачей было своевременно обнаружить недоработки, недостатки в проекте и в другой документации и на основе тесного содружества со строителями, с учетом местных условий и опыта строительства, быстро найти приемлемые решения.

Так возникло новое структурное подразделение – Специальное конструкторско-технологическое бюро (СКТБ) «Главбамстроя». В соответствии с поистине гигантскими масштабами и разнообра-

зием видов работ, географической разбросанностью объектов, складывалась структура нашей организации, осуществлялся подбор кадров руководителей и специалистов, определялись основные направления деятельности. Наряду с головной структурой (Москва) на местах при генподрядных трестах и Главке в короткие сроки были созданы филиал и комплексные территориальные отделы в городах Тынды, Северобайкальск, Братск, Ургал, а во второй половине 80-х годов – Лабытнанги для обеспечения строителей железнодорожной линии Обская – Бованенково на полуострове Ямал). Кроме того, по распоряжению Главка и заявкам трестов широко практиковались выезды оперативных групп и бригад, составившихся из ведущих специалистов института для решения технических вопросов на пусковых комплексах железных дорог.

Своеобразная роль «чистильщика», оперативный отклик на нужды строителей БАМа требовали от нас оперативной качественной работы. Это достигалось за счет привлечения в наши ряды высококвалифицированных и, главное, опытных специалистов. В этой связи не могу не отметить своих первых помощников – крупных специалистов, кандидатов технических наук Б.И. Курденкова, Н.Д. Михеева, Е.И. Путилина, Г.М. Еремеева, Е.В. Оршанского, Д.И. Анисимова.

Так под руководством Б.И. Курденкова был разработан «Кадастр месторождений горных пород для производства строительных материалов в районе проложения трассы БАМа». Специалистам СКТБ удалось выявить новые гравийно-валунные месторождения в непосредственной близости от трассы БАМ. В результате увеличилось число карьеров, уменьшилась дальность перевозки грунта. Кадастр получил высокую оценку руководителей «Главбамстроя». Под началом Г.М. Еремеева и Е.И. Путилина предпринимались большие усилия по повышению качества строительно-монтажных работ на БАМе.

Создание и внедрение принципиально новых конструкций водопропускных объектов на БАМе (1974-1989 гг.), организация и технологии их сооружения связаны с именами специалистов СКТБ Е.В. Оршанского и Я.Я. Гроо. Впервые в отечественной и зарубежной практике созданы и внедрены конструктивные и технологические решения по строительству водопропускных сооружений с использованием в качестве оснований вечномёрзлых грунтов по первому принципу (сохранение грунтов в мерзлом состоянии на весь период эксплуатации), вопреки существовавшему тогда мнению о преимуществах принципа П (оттаивание при эксплуатации). Пять технических решений были защищены авторскими свидетельствами. Суммарный народнохозяйственный эффект от их внедрения по расчетам, выполненным на кафедре «Экономика строительного производства» МИИТа, составил более 6 млн. рублей в ценах 1984 г.

С приходом в «Гипрожелдорстрой» (1978 г.) 2 опытных специалистов-баумовцев с большим стажем Н.Д. Михеева (главный инженер СКТБ до 1986 г.) и В.В. Степанка (главный инженер проекта) стали кардинально решаться

Северо-Муйский хребет.
Специалистами института разработано ТЭО временного обхода Северо-Муйского тоннеля.
1980 г.





Николай Демьянович
Михеев.

Заместитель главного
инженера Главбамстроя
в 1962–1978 гг.
Главный инженер
института
«Гипрожелдорстрой»
в 1978–1993 гг.

Полигон строительных
конструкций и изделий
из арболита в поселке
Новый Уоян.
1983 г.

крупные вопросы организации строительства, участия в проектировании не предусмотренных проектами временных обходов Байкальского, Северо-Муйского и Кодарского тоннелей. Дело в том, что «Сибгипротранс», на участке которого они были, не предусмотрел сооружения обходов, рассчитывая на четкое исполнение графика проходки основных тоннелей. Жизнь, однако, внесла свои коррективы. По инициативе Н.Д. Михеева творческой группой под руководством В.В. Степанка было разработано ТЭО временного 27-километрового обхода Северо-Муйского тоннеля с уклоном 40%. Это во многом уникальное сооружение успешно действовало вплоть до ввода БАМа в постоянную эксплуатацию (1989 г.).

СКТБ, в соответствии с решением комиссии Совета Министров СССР по БАМу, приказами Минтрансстроя и МПС (1978 г.), было поручено составление и издание технического отчета «Об изысканиях, проектировании и строительстве БАМ». Эту работу возглавил Н.Д. Михеев. После его смерти, в 1993 г., вся нагрузка по завершению многотомного издания легла на главного специалиста института В.Д. Пьянкова. В 1993–1999 гг. было выпущено в свет 4 тома (9 книг) Технического отчета и Летописи БАМа. Работа получила высокую оценку в ОАО Корпорация «Трансстрой» и МПС.

После открытия сквозного рабочего движения поездов по всему БАМу (октябрь 1984 г.) главным направлением деятельности СКТБ стало проектирование строительных объектов промышленной базы, помощь строителям и заводчанам в их доводке до необходимой эксплуатационной мощности. Большую помощь в этом оказал нам опытнейший специалист Л.А. Португал, ставший заместителем директора по производству.

Усматривая гарантию успеха строительства в наличии, главным образом, собственной строительной индустрии, руководители БАМа К.В. Мохортов и особенно Е.В. Басин, а также главный инженер «Главбамстроя» И.С. Розанов нацеливали наш коллектив на преимущественное проектирование баз стройиндустрии и ремонтных баз в каждом тресте. И эта задача силами

проектировщиков всех московских и территориальных отделений и отделов СКТБ была решена. Были запроектированы и построены базы практически всех трестов. Было закончено строительство мощных Шимановского и Тайшетского комбинатов стройиндустрии, Таловского завода ЖБК. Нужно было срочно наладить технологию на этих предприятиях, максимально приспособить



бив ее к нуждам бамовцев, а главное — увеличить на запаздывающих с вводом Шимановском и Тайшетском комбинатах производство крупнопанельных домов, остро необходимых для решения социальных проблем на БАМе. Технологи и проектировщики СКТБ В.И. Лаврентьев, Т.И. Гавриленко, А.В. Знахур, В.В. Волех, О.О. Лунин и другие много сделали для достижения этой цели.

Серьезным препятствием для продвижения (1984 г.) механизированных комплексов к намеченному пункту стыковки главного пути явилась неготовность мостов на участках Витим — Койра и Койра — Куанда, опоры которых были запроектированы на столбчатых фундаментах с прохождением толщи погребенных льдов.

Сотрудники Северобайкальского отдела разработали документацию по замене мостов гофрированными металлическими трубами, укладываемыми в тело насыпи с охлаждающими трубами, способствующими сохранению вечной мерзлоты. Документация была согласована с институтами «Ленгипротранс», ЦНИИС, а затем с руководством Минтрансстроя, МПС и Госстроем.

Строители выполнили работу с опережением сроков. Точно так же по заданию «Главбамстроя» специалисты СКТБ разработали буквально на трассе проектные решения и организацию сооружения обхода Кодарского тоннеля, проходка которого, по вине тоннельщиков, неожиданно затянулась. Эта задача осуществлялась в тесном контакте с трестом «Запбамстроймеханизация» и УС «Бамстройпуть».

Не могу не отметить создание принципиально новых по своему решению приборов для контроля качества строительных материалов фотоэлектрическим методом (автор — главный специалист М.А. Танцман). Созданные приборы КЗМ для экспресс-контроля качества цемента заслуженно получили широкое применение не только в республиках бывшего СССР, но и за его пределами.

В 1988 г. наступил второй судьбоносный этап в жизни СКТБ. К тому времени в нем работало около 500 человек. Решением правительства СССР оно было реорганизовано в институт «Гипрожелдорстрой». Эта идея, безусловно, принадлежала Е.В. Басину, возглавлявшему тогда ППСО «Бамтрансстрой». Коллектив своей продуктивной деятельностью подтвердил правильность принятого решения, что сказалось даже на его численности: в 1992 г. она превысила 700 человек.



Главный инженер Главбамстроя И.С. Розанов проводит совещание работников СКТБ Главбамстроя. 1977 г.



Группа специалистов
на трассе БАМа близ
Усть-Нюкжи.
В центре: Н.Д. Михеев
1975 г.

Евгений Владимирович
Оршанский.
Главный инженер
проекта
«Гипрожелдорстрой»
в 1989–2002 гг.



В течение нескольких лет после ввода БАМа в постоянную эксплуатацию «Гипрожелдорстрой» оказывал существенную помощь строителям в совершенствовании социальной инфраструктуры на БАМе. Было запроектировано значительное количество жилых домов, детских учреждений, объектов здравоохранения, подсобного сельского хозяйства, спортивных и других сооружений.

Одновременно с этим решались и вопросы научно-технического развития. Институтом (отдел № 3) в тесном контакте с ПО «Трансстроймаш» и ЦНИИПодземмаш и с помощью Одинцовского завода была составлена проектно-конструкторская документация, создана уникальная конструкция взрывогенераторной установки для рытья котлованов под опоры контактной сети и линий электропередач в сложных грунтовых условиях.

В 90-е годы наши специалисты создали автоматизированный технологический комплекс для плазменной обработки фактурного слоя строительных конструкций. Интересным и перспективным было признано направление по предотвращению деформаций жилых зданий, связанных с воздействием сейсмичности и вечной мерзлоты. Институт также инициировал, организовал и внедрил на Шимановском комбинате автоматизированный технологический комплекс по изготовлению нового и экономичного отделочного материала — стеклокремнезита, а также арболита и сухих бетонных смесей.

На Дмитровском опытном производстве (составной части института) выпускались средства механизации и различное оборудование с учетом заявок отделов. Следует отметить создание на Тындинском опытном производстве мобильных механизированных комплексов для специализированных видов строительно-монтажных работ. Они заслужили признание не только отечественных строителей, но и вьетнамских партнеров.

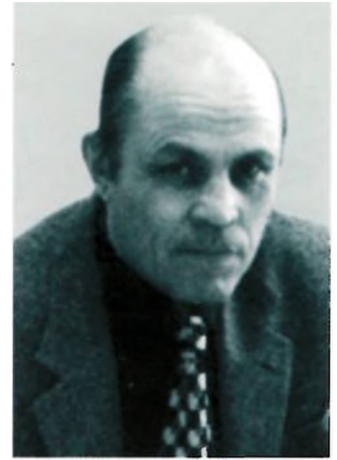
Среди опытных кадровых специалистов-строителей и проектировщиков, прошедших в сложнейших условиях трудовые «университеты» БАМа, АЯМа, прокладки железнодорожных линий Бамовская – Тында – Беркамит, Обская – Бованенково, вторых путей Транссиба и Тайшет – Лена, хочется особо отметить ряд руководителей, которые проработали в институте на различных должностях со дня его основания: Н.Д. Михеев, Б.И. Курденков, М.У. Шиманович, А.А. Соколов, Л.А. Португал, Я.Я. Гроо, А.А. Ли, В.И. Лаврентьев, С.Б. Илларионов, Г.М. Еремеев, Е.И. Путилин, С.И. Алешин,

Л.В. Митюшина. Заслуженным авторитетом в разные годы пользовались такие блестящие специалисты института как: Д.И. Анисимов, А.А. Войтович, В.А. Волех, А.П. Воробьев, Б.Л. Вучетич, Т.И. Гавриленко, Д.В. Дорошкова, М.А. Зайцев, М.Г. Званский, Л.В. Знахур, М.И. Кабаков, Б.А. Костеж, Б.И. Курденков, И.А. Лаевский, П.П. Левочкин, О.О. Лунин, В.В. Малков, В.М. Неллин, Е.В. Оршанский, А.А. Пешков, В.С. Пластун, В.А. Скарга, А.С. Степанов, В.В. Степанок, А.Г. Сударев, М.А. Танцман.

Деятельность института нашла признание и у строителей, и у железнодорожников. Коллектив неоднократно награждался премиями и ценными подарками, его разработки экспонировались на выставках достижений народного хозяйства.

Разнообразие видов выполнявшихся работ, широкая география приложения сил, накопленный в процессе строительства многогранный опыт проектирования позволили «Гипрожелдорстрою» в конце 80-х и начале 90-х годов участвовать в возведении постоянных промышленно-гражданских объектов, объектов культурно-бытового и социального назначения. В дальнейшем это обстоятельство (1994–2002 гг.) позволило нам сравнительно безболезненно переориентировать свою деятельность, хотя и в более узких географических рамках Москвы и Подмосковья.

После расформирования территориальных отделов (в середине 90-х годов) наступил, если точно следовать хронологии, третий этап в биографии института. Численность коллектива уменьшилась на порядок (по состоянию на 1 ноября 2002 г. в нем трудятся не более 100 человек), однако мы выиграли в главном — в качестве проектирования, в гибкости решения проблем в условиях жесткой конкуренции.



Александр Сергеевич Степанов.
Заместитель директора
«Гипрожелдорстрой»
в 1997–2004 гг.

Руководители
и ведущие специалисты
«Гипрожелдорстрою»
2004 г.





Жилой комплекс в Москве.
Проект Гипрожездорстроя.
2003 г.

фессиональный «почерк» института. Среди них такие авторитетные в своей области специалисты как В.И. Лаврентьев, А.С. Степанов, Ю.А. Булгаков, В.П. Бондаренко, О.П. Жарикова, Н.П. Трефахина, Т.П. Зими́на, Т.А. Янтемир, Г.Н. Бизяева, В.А. Булгакова, Е.Б. Липилина. Это поистине наш золотой фонд.

В числе постоянных заказчиков «Гипрожездорстроя» в последние годы неизменно выступают такие солидные организации, как «Моспромстрой», Генеральная дирекция МЧС России, «СтройИнвест-Р». Основным нашим коммерческим заказчиком является НП «Гражданстройпроект». Благодаря этим авторитетным организациям, институт успешно участвовал в проектировании жилых комплексов с объектами соцкультбыта, с различной конструктивной спецификой в Москве: 17 и 22-х этажных каркасных жилых домов на Мичуринском проспекте, монолитных 25-этажных домов с трехслойными кирпичными наружными стенами на улице Веерная (Матвеевское), 4 и 5-этажных кирпичных объектов Академии гражданской защиты МЧС России со сложной индивидуальной технологией в поселке Новогорск. Закончили крупный и сложный проект второй очереди Мосгорархива на улице Профсоюзная. Активно ведем проектные работы на Ярославском шоссе, в г. Долгопрудном Московской области (жилые дома).

В сжатые сроки — практически за 5 лет! — создан работоспособный коллектив проектировщиков промышленно-гражданского профиля, ядром которого являются наши ветераны-бабовцы, а также опытные кадры, определяющие особый про-