

Запбамстроймеханизация: лучшие дороги жизни

В.К. СТЕПАНЕНКО

Лучшие дороги?! У нас их было много. Когда построили БАМ, нам казалось, что эта дорога – лучшая. Лучше не бывает. Многие связывает нас с ней. Мы строили магистраль и, как ни пафосно это звучит сейчас, она строила нас, наши биографии. Здесь обзавелись семьями, родились и выросли наши дети. БАМ стал их Родиной в прямом смысле.

Трудовая биография треста «Запбамстроймеханизация» началась в далеком 1974 г. С той поры его трудовую школу прошло порядка 100 тыс. человек. Особенностью нынешних работников треста является их бамовская принадлежность. Это же относится к руководящему составу и ИТР, а также ко многим рабочим и специалистам филиалов.

БАМ называют краем вечной мерзлоты и трескучих морозов. Нелегко приходилось людям и технике. Минус пятьдесят, металл не выдерживал нагрузок, разлеталась в клочья резина, горючее застывало в баках. На БАМе мы узнали, почем эта мерзлота и как с ней не бороться, а дружить. В первый период обустройства отсыпали площадки под временные поселки. Строили их, как правило, на склонах сопки. Вырубали лес, солнце припекало, растапливало мерзлоту, получалась топь. В дальнейшем под каждый дом или промышленный объект отсыпали мощную «подушку» из скального грунта, технологические подъездные пути. Едешь по такой дороге, а она колышется под колесами автомобиля, того и гляди уйдет в болото. Эти дороги-временки пробивали мы и на Чине, но к тому времени за плечами у нас уже был БАМ.

Особенно трудными в 70-х годах были участки БАМа на подступах к Ние. Мерзлота – штука коварная. Бывало так: насыпь плыла там, где все вроде бы сделано по рекомендациям науки – грунт сыпали на разровненные бульдозерами площадки. Верхний слой при этом нарушался, изменялся температурный режим, и мерзлота сплывала с сопки целые участки тайги. Если же землю сыпали начерно, не трогая растительный покров, насыпь держалась устойчиво.



**ВИКТОР КАРПОВИЧ
СТЕПАНЕНКО**

Родился в 1951 г. в селе Малополовецкое Фастовского района Киевской области. Окончил в 1975 г. Одесский техникум газовой и нефтяной промышленности. Работал прорабом, начальником мехколонн треста «Запбамстроймеханизация», с 1995 г. – генеральный директор ОАО «Запбамстроймеханизация». Награжден орденом РФ и медалью СССР. Почетный железнодорожник. Почетный транспортный строитель.



Обсуждение текущих
и перспективных
вопросов строительства
на сооружении линии
Чара–Чинна.

Слева направо:
В.И. Колесников,
И.П. Карпов,
Н.А. Золотарев,
В.К. Степаненко,
А.М. Фоменко,
Ю.А. Бузиков,
В.И. Волошин,
С.К. Вартикян,
Н.В. Кухаренко.

2000 г.

Постепенно приходили навыки сохранять покров — и не только под насыпью, но и на 15-20 м по обе ее стороны. «Земля» всегда была заботой номер один. Как только ее, родимую, не величали: и «черный хлеб», и «золото». А мой заместитель по тресту Валерий Иванович Колесников как-то раз уважительно назвал «Ее величество». Наши механизаторы всегда были с нею на «Вы». Подход был один и универсальный — не навреди.

Первый год на строительстве БАМа был подготовительным. Организовывались тресты, формировались трудовые коллективы, осуществлялось их обустройство. Для БАМа вначале не были установлены нормы выработки, не было нормативов расходования запасных частей, горюче-смазочных материалов, расходов резины. Механизаторы, прошедшие стройки Абакан–Тайшет, Хребтовая–Усть-Илимская, утверждали, что новая техника больше двух лет не выдержит. Так и было поначалу, техника поступала не новая и не приспособленная для работы в северных условиях. Требовались иные подходы.

С 1975 г. в наш трест стала поступать современная мощная техника. Много было «импорта» — высокопроизводительного, дорогостоящего. Это был настоящий праздник — столь комфортного и удобного для работы парка машин, механизмов и оборудования не было ни на одной предшествовавшей БАМу стройке. Эффективности их использования способствовало создание комплексных бригад, в которых внедрялась аккордно-премиальная оплата труда. Комплексная бригада оснащалась одним экскаватором, несколькими автомобилями-самосвалами в зависимости от грузоподъемности и дальности возки грунта, 1-2 бульдозерами и уплотнительным катком. В летнее время к комплексу придавалась еще поливомоечная машина. Затем их количество увеличилось до 62. Были созданы и более мощные бригады, оснащавшиеся двумя и даже четырьмя экскаваторами.

Эффективным было движение «двадцатитысячников», зародившееся в 1975 г. в нашем тресте. В движении удачно сочетались интересы экскаваторщиков и водителей — трудились по одному наряду, получали оплату труда по результатам при завершении работ с учетом личного вклада каждого. Это исключило простои механизмов, водители старались избегать полупрожных рейсов, а экскаваторщики загружали шоферов по «полной программе» в карьерах. «Двадцатитысячники» треста в 1975–1976 гг. дополнительно

переработали около 3 млн м³ земли на первом сдаточном перегоне Лена – Таюра, обеспечив тем самым досрочный приход первого поезда в Звездный и положив начало бамовскому ускорению.

С первых дней становления Запбамстроймеханизации практиковался бригадный и участковый подряды. Приобретался необходимый производственный опыт, на основе моральных и материальных стимулов складывался коллектив единомышленников: передовики получали премии, талоны на внеочередное приобретение товаров повышенного спроса, награждались почетными грамотами, становились почетными пассажирами первых поездов на сдаточных перегонах, в честь победителей вывешивался над поселком флаг Трудовой славы. Все это действовало на сознание людей, заставляло, как говорится, использовать внутренние резервы. А они были поистине неисчерпаемыми. У большинства молодых ребят, к которым относились и мы, быстро происходила внутренняя перестройка. Этому способствовала работа комсомола, внимание всей страны к молодежной стройке.

На таком фоне и возникло комсомольско-молодежное движение «Я – хозяин стройки!». Лучшим механизаторам вручались именные машины, а точнее – техника оставалась та же, но на дверцах красовались таблички: «Отработать на вверенной технике до конца строительства!». Это стимулировало труд механизаторов. Самые умелые выполняли и перевыполняли личные пятилетки. Лучшие работники принимали на себя обязательства, которые назывались в ту пору социалистическими.

Первым на Западном участке БАМа и в тресте стала работать по бригадному подряду бригада во главе с опытным механизатором П.А. Чумаченко, затем присоединились и другие передовые бригады.

Опыт Запбамстроймеханизации активно изучался в организациях, входящих в систему транспортного строительства (а это ни много, ни мало – масштаб всего СССР). Десятки раз в своей биографии трест занимал призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании – и в 70-х, и в 80-х годах. И трест, и мехколонны неоднократно награждались переходящими Красными Знаменами ЦК КПСС и Совета министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, а также знаменами Министерства транспортного строительства и Главбамстроя. Поэтому мы – прямые и непосредственные участники производственного процесса – без удивления восприняли награждение коллектива 25 октября 1984 г. орденом Трудового Красного Знамени, как своевременную и вполне заслуженную оценку нашего труда. Большой вклад в процесс строительства внесли передовые бригады, возглавляемые В.Н. Звягинцевым, В.В. Балакиным, В.И. Сальниковым, А.М. Мирзалимовым, В.И. Аксеновым, Г.В. Салаченком, В.Т. Плюсниным, Е.Л. Сизовым, Р. Бареевым, Н.И. Рябовым, В.А. Аксаментовым, А.А. Федоровым, М.К. Бахтиным, Р.Х. Галеевым, А.М. Налетовым, В.Д. Негодиным, В.М. Ждановым, В.В. Петровым, Н.М. Копелевым, В.П. Осиповым, В.В. Дурковым, С.Н. Казьминим, В.Н. Касаткиным, В.М. Титовым, Н.А. Планником, Ю.Н. Белоусовым и многими другими. Это люди особого склада, беззаветно преданные своему делу, своей организации. Большинство из них не только виртуозно владели техникой, но и воспитали себе достойную рабочую смену.

С первых дней становления Запбамстроймеханизации практиковался бригадный и участковый подряды. Приобретался необходимый производственный опыт, на основе моральных и материальных стимулов складывался коллектив единомышленников.



Улькан образца 1976 г. был красивым и крупным бамовским поселком с почти трехтысячным населением, представляющим 26 национальностей СССР. И, кстати, никаких национальных разногласий не наблюдалось. Скорее наоборот, существовало согласие, взаимовыручка и дружба народов не на словах, а на деле. Рельсов на Улькане еще не было. И мы делали все, чтобы они поскорее «пришли». Обязательства прийти с укладкой на границу Иркутской области с Бурятией на год раньше запланированного срока никто не отменял.

Чем дальше на восток забрасывала нас стройка, тем красивее и экзотичнее становились места. Выход трассы к Байкалу познакомил нас с этим легендарным озером, воспетым в легендах, в песнях. Водная гладь озера на первых порах служила дорогой, по которой завозились необходимые для строителей БАМа грузы. Если в 1975 г. грузооборот байкальского флота составлял 40 тыс. т, то в 1976 г. уже перевалил за 150 тыс. т. Зимой по льду Байкала также шло интенсивное движение автотранспорта.

В 1978 г. рельсы Большого БАМа пересекли границу Иркутской области и Бурятии, а в 1979 г. железная дорога «пришла» в Северобайкальск, открывая новые возможности великой стройки. Фронт работ механизаторов Запбамстроймеханизации растянулся на 1,5 тыс. км. Усложнились соответственно и организация работ подразделений, и треста в целом. Большое значение приобретали в этих условиях компетентность руководителей мехколонн, среднего руководящего звена.

Дальней далью казалась нам в конце 70-годов неведомая Бурятия. Не говоря уже о Таксимо, который находился на краю Бамовской ойкумены. Это был маленький звенкийский поселок, и трудно было представить, что в скором времени придется осваивать и те диковинные края. Именно здесь кончался Северобайкальский район Бурятии и начинался Баунтовский. В 1980 г. первый десант 136-й мехколонны отправился из Магистрального в сторону Таксимо.

Стройка стремительно приближалась к своему апогею. Особенно памятным был 1984 год. На самом высоком уровне принимались обязательства о досрочной стыковке рельсов всего БАМа. Эти обязательства опубликовали все центральные и местные периодические издания. На радио велись прямые репортажи с места укладки рельсов и на Бурятском, и на Читинском участках БАМа, по телевидению показывались документальные съемки.

Все силы и средства строителей были направлены на то, чтобы наверняка выполнить поставленную задачу года и наметить будущее. Каждый считал своим долгом трудиться на пределе сил, стремился быть в голове укладки. Все двигались на восток, к стыковке, единой массивированной колонной: механизаторы и мостовики имели задел до 50 км. Подобной интенсивности отечественная практика железнодорожного строительства еще не знала.

Казалось бы, что хитрого в отсыпке земляного полотна? Выбирай грунт, круши скалу и выбирай дорогу. Но так видится только со стороны. Вот строители уперлись в захороненные льды. Как их обойти или засыпать? Ответы находили не сразу — поиском и риском проверялись нетрадиционные решения.

Разве забудешь, сколько споров и разногласий у проектировщиков и заказчика вызвала идея наших инженеров-новаторов пройти вечномерзлую

выемку на подходе к Витиму?! Проект предусматривал здесь трудоемкий и дорогой вариант строительства, требовал времени.

Мы осуществили отсыпку земляного полотна, сохранив при этом мерзлоту, быстро и надежно. Экономия составила более 1 млн рублей. Точно такой же эксперимент повторили и на обходе Северо-Муйского тоннеля, когда вместо вырезки вечной мерзлоты и последующей отсыпки грунта в несколько слоев (так было предусмотрено в проекте) по согласованию с проектировщиками выполнили углубленные откосы из естественного грунта. Много новых инженерных решений применили также в последующем и на проходке барьерной 775-километровой трассы БАМа.

Особенно большое значение для общего ускорения работ имели рационализаторские предложения по обходу Кодарского тоннеля. Трест серьезно подготовился к операции «Обход». И не только подбором специалистов, рабочих. В голове укладки была создана и успешно действовала оперативная группа во главе с заместителем управляющего В.Г. Васильевым. Главная задача была предельно проста — не допустить и часа простоя путеукладчика. Но от этой простоты она не становилась менее сложной: каждый сэкономленный день работал на главную цель — пропуск по обходу составов с грузами для осуществления «золотой» стыковки БАМа.

После завершения строительства БАМа нас было трудно чем-либо удивить. Привычка к суровым климатическим, тяжелым инженерно-геологическим условиям вырабатывалась более 25 лет. Однако строительство к Чинейскому месторождению полиметаллов от станции Чара стоит особняком в списке многочисленных строек, в которых участвовал коллектив Запбамстроймеханизации. Казалось бы, что здесь сложного и необычного по сравнению с самыми труднопроходимыми местами Байкало-Амурской?! Протяженность трассы — небольшая, всего-то 71,55 км (надо добавить еще 2,5 км от станции Чина до месторождения — станция Карьерная). Дорога строилась по нормам IV категории (БАМ — по первой). И все же Чара — Чина по совокупности преодоленных экстремальных преград на километр пути на порядок сложнее Бамовской трассы. И это не только мое мне-



Строительство
подъездного пути
Чара–Чина. Читинская
область.
2001 г.



ние. Так считают все земляники нашего треста и субподрядчики, проектировщики Востсибтранспроекта и ученые ЦНИИСа, руководители и специалисты Корпорации «Трансстрой» и МПС. Самые матерые наши экскаваторщики, когда-то начинавшие БАМ, и бульдозеристы, и водители, на счету которых не одна тысяча километров пройденных таежных трасс, выделяют железнодорожный путь от Чары к Чине как самый опасный для строительства.

Трасса Чара – Чина пролегла в крутых склонах Удоканского хребта с множеством узких и глубоких ущельев. Местами трасса взбирается на предельную высоту (самый пик расположен на высоте свыше 1600 м над уровнем моря). К этому следует добавить, что район строительства отличается также предельными сейсмоусловиями (на отдельных участках возможна сейсмичность более 10 баллов по шкале Рихтера). К этим «прелестям» надо приплюсовать курумы, селевые потоки, наледи и вечную мерзлоту – и тогда картина приблизится к исчерпывающей. Понятно, что без высокого профессионализма, опыта и прочных инженерных знаний, без знаний специфики условий строительства аналогичных Чарским задача не могла быть выполненной в столь сжатые сроки и с высоким качеством.

Начав отсыпку в мае 1998 г., в сентябре 2001 г. совместно с другими подразделениями сдавали весь комплекс в эксплуатацию, переработав и уложив в тело железнодорожной насыпи 18 млн м³ вечномёрзлого скального грунта. Качество проведенных работ не вызвало никаких нареканий со стороны заказчика.

В 1993 г. трест «Запбамстроймеханизация» акционировался. 80 % акций теперь принадлежит коллективу, остальные 20 – государству. Наш трест сейчас – крупная специализированная фирма со своим стилем работы. Но не исчезли из названия акционерного общества слова «трест» и «Ордена Трудового Красного Знамени». Это – наш труд, наш отличительный фирменный знак. При всех перипетиях переходного времени предприятие сохранило свой производственный потенциал, кадры, пополнилось современными машинами и механизмами, и поэтому реально является флагманом среди фирм и трестов Корпорации «Трансстрой».

Главный наш козырь – колоссальный опыт строительства и реконструкции железных и автомобильных дорог. И характерно, что он приобретен, главным образом, в экстремальных условиях. А это дорогого стоит. Поэтому мы участвовали, как говорится «с открытым забралом», в III Всероссийском конкурсе на лучшую строительную организацию. По эффективности работы наш трест включен в рейтинг 130 лучших организаций – лидеров строительного комплекса России 1999 г.

Хорошие дороги нужны везде. Это – прописная истина. Особенно нужны они на необъятных пространствах России. В этом направлении наш коллектив за 30 лет сделал немало: построено 2500 км автодорог, отсыпано и сдано под укладку верхнего строения пути железных и магистральных дорог около 3000 км. Но никто не собирается успокаиваться на достигнутом. Завершая одну стройку, осваиваем новые рубежи, строим новые трассы.

В 90-х годах созданы новые мехколонны «европейского типа» в Саратове, Смоленске и Красногорске, которые получают современную технику и пользуются социальными благами наравне с нашими старейшими «азиатскими» организациями. Активно идет реконструкция существующих производственных баз, строятся новые.

Если раньше мы специализировались на земляных работах при возведении насыпей железных и автомобильных дорог без твердого покрытия, то теперь строим водопропускные трубы, имея для этого новейшую дорожно-строительную технику и оборудование отечественного и зарубежного производства. Появились у нас свои специалисты по качественной укладке асфальта.

Отличительной особенностью деятельности Запбамстроймеханизации (наш скрытый резерв) на протяжении десятков лет является жилищное строительство за счет собственных средств и отчасти федеральных источников. В возведение жилья для своих кадровых проверенных в деле работников мы вкладываем без преувеличения миллионы рублей ежегодно. Только за последние 12 лет трестом построено 340 домов или 1295 квартир суммарной площадью 109 тыс. м². География строительства обширна: от регионов Сибири — Усть-Кут, Иркутск, Омск, до центральных, западных и южных районов европейской части России — Москва, Красногорск, Смоленск, Белгород, Туапсе, а также ряд населенных пунктов в странах СНГ. Кроме того, ежегодно проводим работы по частичной реконструкции поселков механизаторов на вторых путях и трассе БАМа: в Северобайкальске, Усть-Илимске, Железнодорожке, поселке Магистральном, Нижнеангарске и Таксимо, где дислоцируются наши основные силы — МК-137, 70, 162, 131, 142, 136 и СПМК-88. Максимальная забота о людях труда — это постоянные приоритеты, главная стратегия управления коллективом. Еще одним немаловажным по нынешним временам преимуществом и стимулом работы в подразделениях треста: гарантированное получение заработанного. Большие средства вкладываем в социальные мероприятия.

Огромное внимание уделяется постоянному обновлению основных фондов организации, расширению сферы производственной деятельности. Сегодня активно работаем на автодороге «Амур», на Сахалине. Жизнь продолжается в труде, в творчестве, в поиске. А это и есть главное в профессии СТРОИТЕЛЯ!

Участники сооружения железной дороги Чара-Чина — специалисты и руководители Запбамстроймеханизации, Востоктрансстрой и Воссибтранспроекта у памятной стелы на станции Чара. 25 сентября 2001 г.

