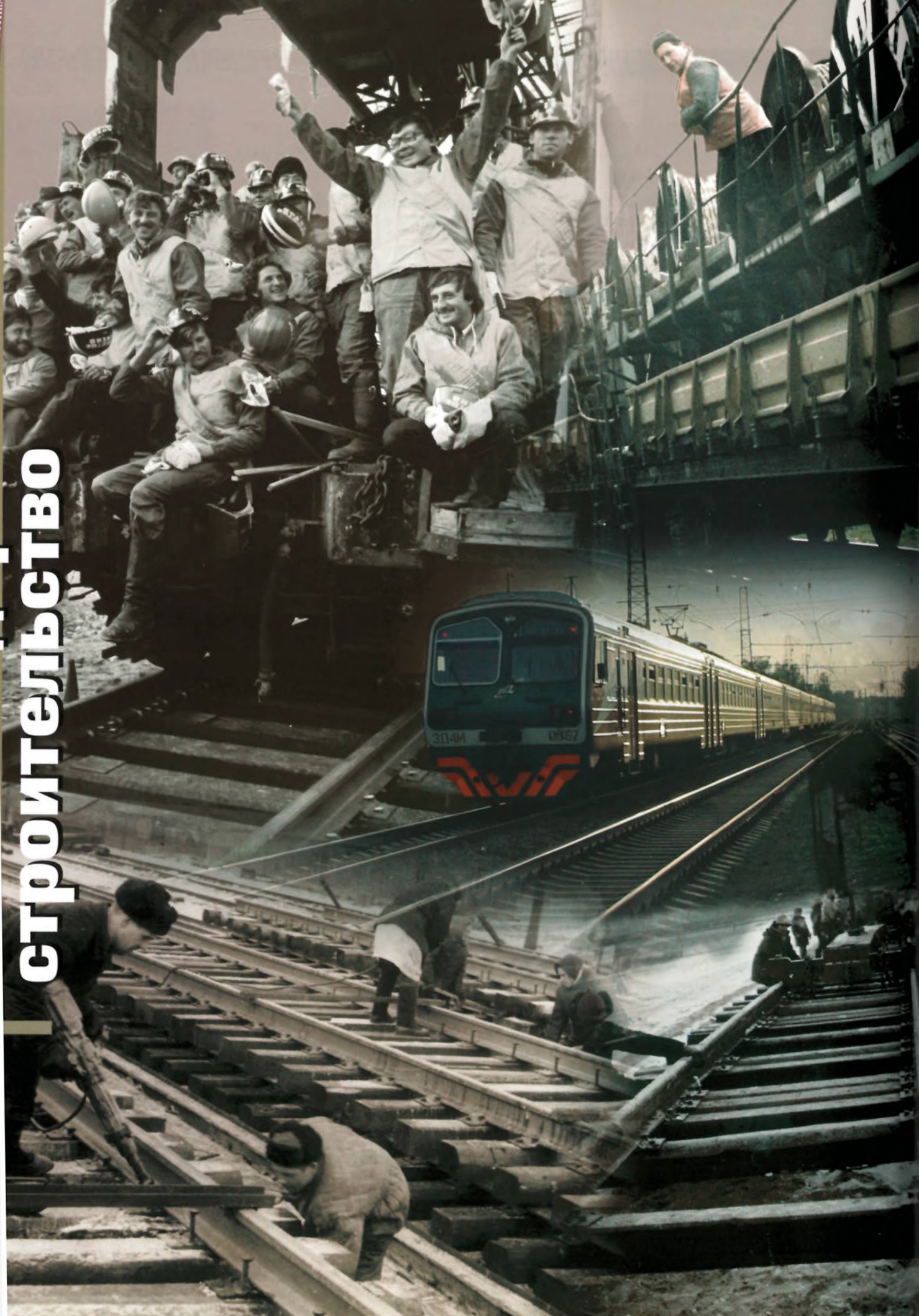

строительство

Транспортное освоение Сибири

В.Д. ПЬЯНКОВ

Сибирь – часть азиатских пространств России от Урала на западе до горных хребтов побережья Охотского моря на востоке и от берегов Северного Ледовитого океана на севере до холмистых степей Казахстана и границы с Монголией на юге. Ее площадь равна 6,7 млн км^2, что составляет 38 % территории нашей страны. Делится на Западную – 2,4 млн км^2 и Восточную Сибирь – 4,3 млн км^2.

Транспортное освоение Сибири — одна из самых значительных вех истории транспортного строительства, изобилующая редкостными по своему эмоциональному накалу и духовному содержанию событиями. Основной связующей нитью этих регионов с остальными районами страны была и остается Транссибирская магистраль — самая грузонапряженная железная дорога в мире.

Транспорт — это не только одно из самых важных, но и одно из самых слабых звеньев хозяйственного комплекса Сибири и Дальнего Востока. Этим регионам уделялось повышенное внимание с первых дней образования Минтрансстроя. Работы щедро финансировались из госбюджета, составляя весомую треть, а в иные годы (строительство БАМа, железных и автомобильных дорог, сооружение речных и морских портов, аэродромов и взлетно-посадочных полос вкупе с другой транспортной и промышленно-гражданской инфраструктурой в районах освоения месторождений) — и более половины объемов министерства.

Учитывая географические особенности Сибири и Дальнего Востока, которые все «состоят из расстояний», как образно выразился знаменитый английский фантаст Герберт Уэллс о России в целом, альтернативы железным дорогам здесь просто нет. В перспективе транспортная сеть Сибири должна иметь вид «решетки», состоящей из 4-х основных широтных магистралей и меридианальных и субмеридианальных линий.

Образно говоря, именно этими графическими задачами, по сути, и занимались с учетом автодорожного строительства организации Минтранс-

ВИКТОР ДМИТРИЕВИЧ ПЬЯНКОВ

Родился в 1950 г. в г. Малмыже Кировской области. Окончил исторический факультет МГУ. По запросу Минтрансстроя распределен в СКБ Главстройпрома (институт «Гипрожелдорстрой») для участия в создании фундаментального труда о строительстве БАМа. Участвовал в подготовке и издании 9-томного Технического отчета и Летописи БАМа (1989–1999 гг.). Автор более 20 работ. Награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали». Почетный железнодорожник.

Открытие рабочего движения на железнодорожной линии Тайшет–Лена . 1956 г.

строя, дислоцированные на сибирских и дальневосточных просторах: техническая реконструкция Транссиба и его электрификация, достройка Южсиба, сооружение Средсиба и отдельных участков Севсиба (Байкало-Амурская магистраль) и их электрификация.

Генеральная схема развития сети железных дорог Сибири и Дальнего Востока в общем виде предусматривала усиление транспортных связей:

Кузбасса с Уралом для освоения возраставших перевозок коксующихся углей, леса, хлеба и продукции обрабатывающих отраслей промышленности Сибири;

Кузбасса, особенно Южного и Центрального, с Восточной Сибирью для перевозок значительного объема коксующихся углей, алюминиевого сырья и железной руды;

Восточной Сибири и Кузбасса с Восточным Казахстаном и Средней Азией для перевозок леса, угля, металла, сырья для текстильной промышленности;

обеспечение транзитных перевозок (транспортных коридоров) между европейской частью страны и Восточной Сибирью, Дальним Востоком и Монголией.

Одновременно Генеральная схема включала создание прямого выхода из новых промышленных районов Восточной Сибири — Нижне-Ангарского и Братско-Тайшетского в центральные районы СССР в обход Сибирской магистрали; развитие сети местных железных дорог в важнейших промышленных и сельскохозяйственных районов Сибири и Дальнего Востока; освоение новых лесосырьевых районов, главным образом, в Тюменской и Иркутской, в Томской областях, Красноярском крае, в Амурской области и Хабаровском крае; соединение с сетью железных дорог новых месторождений полезных ископаемых — угля, железной руды и полиметаллов.

Заседание коллегии Минтрансстроя по Сибири. Ведет министр И.Д. Соснов. 1980 г.

Почти все важнейшие железнодорожные линии Сибири планировалось усилить за счет электрификации, укладки вторых путей, оборудования автоблокировкой или разгрузки за счет сооружения новых линий.

План 1954 г., лишь краем коснувшийся создававшегося Минтрансстроя, был выполнен на 93,2 %. Еще хуже обстояло с плановыми заданиями в организациях главков, работавших на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Главк Урала (И.Д. Соснов) — 83,1 %, Дальнего Востока и Сибири (А.А. Смольянинов) — 83,7 %. Перевыполнил годовой план единственный трест — «Сибстроймеханизация», возглавлявшийся Г.Н. Тимашовым. Среди причин отставания были и субъек-

тивные: «неудовлетворительная» организация работ, плохое использование рабочей силы, текучесть кадров, недостатки в использовании землеройных механизмов. За 9 месяцев 1954 г. ушло 59,6 тыс. работавших, в том числе — со строек Урала, Сибири и Дальнего Востока — 15,1 тыс. человек. План ввода объектов также не вытянули. Из 614 км новых железнодорожных линий в 1954 г. ввели 268 км (43,7 %), в том числе, на Урале, Сибири и Дальнем Востоке — 28,5 %.

Учитывая реалии, руководство министерства во главе с Е.Ф. Кожевниковым принимало экстренные меры по безусловному выполнению плана следующего 1955 г. Начальникам главков: А.А. Смольянинову, И.Д. Соснову, К.В. Мохортову, В.Т. Швецу, М.А. Самодурову, В.О. Архипцеву, И.А. Иванченко, Н.В. Церковницкому было дано задание ежедневно рассматривать ход работ. Особое внимание уделялось строительству вторых путей Акмолинск – Карталы, достройке Южно-Сибирской магистрали, сооружению вторых путей на железных дорогах Урала, Сибири и выходов с этих дорог.

Общее руководство и контроль за важнейшими стройками Минтрансстроя возлагались на первого заместителя министра И.Д. Гоциридзе. Ответственным за строительство вторых путей Акмолинск – Карталы, усиление пропускной способности Южно-Сибирской магистрали, сооружение узкоколейных железных дорог в районах освоения целинных и залежных земель Сибири и Казахстана назначили члена коллегии Минтрансстроя, начальника железнодорожных войск П.А. Кабанова. Он же курировал укладку вторых путей Свердловск – Вагай – Омск, Свердловск – Курган, строительство № 505 и ряд других важных объектов. Для реализации принятых решений на важнейшие стройки Сибири, Урала, Казахстана и Дальнего Востока в январе 1955 г. были командированы первый заместитель министра И.Д. Гоциридзе, начальник главка Урала И.Д. Соснов, заместитель начальника Главтранспроекта В.Д. Миленький, заместитель начальника Главснаба Лапушкин.

В предпусковые дни железнодорожной линии Тайшет–Лена. В центре – начальник главка Урала и Сибири Н.И. Казьмин (четвертый слева) и главный инженер Ангарстроя Н.Д. Михеев (третий слева). Июль 1958 г.

В последующем подобные командировки стали обычным явлением в практике руководства министерства. Спустя годы, В.Т. Наротиев свидетельствовал: «В Сибири мне довелось жить и работать 16 лет. Но кто подсчитает теперь, какой временной довесок к этому моему сибирскому периоду можно приплюсовать?! Ведь приходилось буквально дневать и ночевать на сибирских стройках в период сдачи железнодорожных линий в эксплуатацию. И я, будучи уже заместителем начальника Главка Урала и формально живя в Москве, по 250-260 дней в году находился на «передовой». Памятно в этой связи строительство дороги Решоты – Богучаны. Частенько «навещали» мы с Н.И. Казьминым и другими работниками Главка Урала и Сибири много-

численные уральские и сибирские стройки. Главным в этой нашей кураторской работе было, не ущемляя интересов управляющих трестами (начальников управления), содействовать выполнению целевых задач, ускорению ввода пусковых объектов стройки, пользуясь властными полномочиями министерства (Главка), подчинять единой воле действия всей организационно-технологической цепи. По мере необходимости на местах решались вопросы взаимоувязки (взаимодействия) наших строительных организаций с территориальными советскими и партийными органами. Мы помогали им, они — нам. Командировки эти, как правило, приносили больше пользы, чем вреда — поэтому-то практика выездных бригад на сдаточные объекты существовала во все периоды Минтрансстроя».

В начале 1955 г. на двух коллегиях министерства (12 января и 1 февраля) состоялись очень важные кадровые назначения руководителей трестов и управлений строительства (всего утвердили в должности около 70 человек). В главках Дальнего Востока и Сибири: Б.П. Грабовского — начальником управления Печорского строительства, П.В. Яковлева — начальником управления Южно-Печорского строительства, В.И. Прядко — начальником управления Ангарского строительства, главным инженером управления — Н.А. Мирзоева, А.Н. Мельникова — начальником управления Нижне-Амурского строительства, Б.И. Цвелодуба — начальником управления № 511, главным инженером управления — Д.К. Норинского, Д.И. Сентюрина — начальником управления Сталинско-Магнитогорской магистрали и достройке линии Акмолинска — Сталинск, А.И. Логинова — начальником строительно-монтажного треста по Южно-Уральской железной дороге «Южуралтрансстрой», А.Е. Новикова — начальником строительно-монтажного треста по Томской железной дороге «Томсктрансстрой», главным инженером треста — И.С. Бородулина, Б.И. Недбай — начальником управления по строительству линии Павлодар — Барнаул — Сталинск, главным инженером управления — В.М. Туча, Б.И. Демин — начальником управления строительства вторых путей Карталы — Тобол, главным инженером управления — Б.Ф. Фролова, Г.М. Денисова — начальником управления строительства восточной части железнодорожной линии Сталинск — Абакан, главным инженером управления — В.И. Кличко.

В связи с сооружением Братской ГЭС пришлось вести обходной путь на железнодорожной линии Тайшет–Лена (более 150 км). Отсыпка грунта мехколонной треста «Сибстроймеханизация». 1958 г.

Это были опытные руководители, талантливые инженеры-строители, хорошо зарекомендовавшие себя в предшествующие годы. В последующем многие из них стали в значительной степени определять в Минтрансстрое стратегию хозяйственной деятельности отрасли на просторах Сибири, Дальнего Востока, Урала и Казахстана.

Трудности и проблемы организационного периода продолжали довлеть над минтрансстроевца-

Коллектив треста «Сибстроймеханизация», стабильно выполнял и перевыполнял планы. Новосибирск. 1958 г.

ми, и в 1955 г. Сибирские стройки лихорадило: годовой план был явно завышен, совершенно не учитывались реалии формировавшихся строительных структур, специфики перехода от подневольного труда заключенных к нормальному труду людей.

Не хватало самого главного: квалифицированных кадров, современной техники и оборудования. Как рецидив недавнего прошлого, не на всех новостройках создавались нормальные социально-бытовые условия. В этой сложной, во многом переходной обстановке, руководители Минтрансстроя использовали любые воз-можности и резервы для интенсификации строительного процесса, особенно в северо-восточных районах СССР, а также в районах освоения целинных и залежных земель Казахстана и южной Сибири. В первую очередь, использовался так называемый «административный ресурс». Так, на стройки Сибири и Дальнего Востока только в первой половине 1955 г. через систему оргнабора направили 4150 рабочих. Из них в Ангарстрой пришло пополнение в количестве 2750 человек — здесь активно проходила подготовка к сдаче в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Тайшет—Лена, проводились большие работы по созданию собственной производственной базы, в экстренном порядке готовились подъездные пути к Братской ГЭС и крупным заводам Братского территориально-производственного комплекса. Несколько меньшее пополнение получили управления строительства, работавшие в тот период на сооружении Печорской магистрали: Печорстрой — 900 человек, «Южпечорстрой» — 500, еще меньше — строители Дальнего Востока, Управление строительства № 511 - 250.

В сентябре-октябре 1955 г. в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 23 июля в Минтрансстрое провели очередной набор рабочих для сибирских строек за счет демобилизованных воинов. Эта практика в последующем стала традиционной.

Помимо первоочередных мер обеспечения строек всем необходимым, проводилась повседневная организационная работа, в основе которой лежали принципы демократического централизма: учет и контроль сверху донизу и обязательность выполнения решений вышестоящих органов нижестоящими. Существовала и обратная связь. На заседаниях коллегии регулярно

Объезд строительства железнодорожной линии Решоты–Богучаны. Начальник Восточно-Сибирской железной дороги Г.И. Тетерский, зам. начальника Главжелдорстроя Урала и Сибири В.Т. Наротнев, управляющий трестом «Красноярсктрансстрой» В.В. Якунин, управляющий трестом «Воссибтрансстрой» В.И. Петров. 1977 г.

заслушивались доклады и сообщения ответственных руководителей строек.

Во второй год своего существования Минтрансстрой выполнил государственный план на 95,4 %, по собственным капитальным вложениям чуть больше — на 98,6 %, по промышленному производству еще больше — на 102,8 %. Словом, чувствовалось, что по сравнению с предыдущим календарным годом (а фактически полугодием 1954 г.) наметилась положительная тенденция. Однако на стройках Сибири и Дальнего Востока продолжалась перестроечная оргкампания. Главк Дальнего Востока и Сибири «допустил отставание», выполнив план 1955 г. только на 76,4 %. Неудовлетворительно работали его основные структуры. Например, Ангарстрой вытянул план 1955 г. всего на 67 %, Амурстрой — на 75,8 %, Строительство № 511 — на 69,3 %, трест «Мостострой № 4» — на 68,5 %.

Как отмечалось на очередном заседании коллегии министерства от 16 января 1956 г., «в связи со значительным увеличением объемов работ на дорогах Урала и Сибири была проделана большая работа по массовому перемещению рабочей силы и механизмов в эти районы, что вызвало значительные затраты времени, отразившиеся на выполнении плана». В этом ряду имелись и другие причины — вместо привычных «лаг» организации стали «строй» (Ангарлаг, например, преобразовали в Ангарстрой, Амурлаг — в Амурстрой и т.д.). И это были не просто лингвистические изыски, а коренная ломка всей структуры строительства.

Новое время, получившее впоследствии наименование «хрущевская оттепель», потребовало иных, гуманных методов руководства транспортным строительством. Поэтому министерство всячески поощряло патриотические инициативы и передовые начинания многочисленных трудовых коллективов. Широко использовались возможности трудовой активности «масс», поощрялось рационализаторство и изобретательство. На экскаваторных работах в 1955 г., например, внедрялся прогрессивный метод Доценко, на скреперных работах — Стрельцова. На сооружении жилых домов и служебно-технических зданий использовали поточно-скоростной метод с применением комплексной механизации.

Активно решались социальные задачи. Для рабочих и ИТР, занятых на северо-востоке страны, началось строительство жилья. В 1955 г. объем его ввода составил: Строительство № 511 — 2500 м^2; Печорстрой — 3000 м^2; Южпечорстрой — 2000 м^2; Ангарстрой — 1500 м^2.

Стало придаваться большое значение торговому, медицинскому и культурному обслуживанию строителей: в местах дислокации подразделений сооружались магазины, столовые, больницы, поликлиники, амбулаторные пункты, клубы и красные уголки. На прорабские участки доставлялась в больших количествах общественно-политическая и художественная литература.

Начиная с 1956 г., организации Минтрансстроя, работавшие на сибирских и дальневосточных стройках, стали набирать необходимые производственные мощности. Конечно, как и во всяком большом деле, не обходилось без отдельных срывов, но это были чрезвычайные ситуации, как правило, успешно преодолевавшиеся. Регулярно выполнялись годовые планы строительно-монтажных работ и целевые задачи. По сравнению с организационным периодом на порядок выросла производительность труда. Стабилизация кадрового состава действовавших трестов и управлений строительства и формирование новых (например, в мае 1956 г. в главке Дальнего Востока и Сибири дополнительно были организованы строительно-монтажные тресты, в Красноярске, Иркутске, Чите, в главке Урала в г. Кургане было также создано новое управление строительства) реально повлияла на резкое увеличение объемов работ. Продолжалась целенаправленная работа по дальнейшему кадровому пополнению: в сентябре 1956 г. строители Сибири и Дальнего Востока приняли в свой состав по общественному призыву 15900 молодых рабочих, главк Урала увеличился вскоре еще на 10440 работающих, а главк Дальнего Востока — на 5300 человек.

На заседании коллегии Минтрансстроя от 17 января 1957 г. отмечалось: «В результате огромной помощи, оказанной Партией и Правительством, важнейшие стройки Минтрансстроя, расположенные в районах Сибири и Дальнего Востока, Урала и Казахстана, в 1956 г. были полностью укомплектованы рабочими кадрами, направленными на стройки по общественному призыву. Большинство руководителей строек обеспечили надлежащий прием и правильно произвели использование прибывших молодых рабочихЕ». Таким образом, был выполнен приказ Минтрансстроя от 31 мая 1956 г. за № 131 «О мерах по обеспечению рабочей силой важнейших строек и предприятий, расположенных в восточных и северных районах страны и в Донбассе».

В соревновании по достойной встрече XX съезда КПСС отличились комсомольско-молодежные бригады, трудившиеся на показательных стройках Минтрансстроя: бетонщиков Золотухина (150 % — норма выработки) треста «Омсктрансстрой», каменщиков Ежа (115 %), бетонщиков Коставцева (125 %), такелажников Филатова, Ходорова, Ермоленко (115 %) — треста «Томсктрансстрой». На балластировке верхнего строения пути отличились бригады из Южуралтрансстроя — Глушковой (120 %), Осиповой (130 %).

Высокие технико-экономические показатели были достигнуты на строительстве Железнодорожных линий Есиль—Тургай и Карасук—Камень. Опыт передовых коллективов этих строек (управление строительства «Барнаулстройпуть», начальник — Недбай, главный инженер Туча, а также организации Главного управления железнодорожных войск (начальник Тимофеев, главный инженер Богданов) был обобщен в специально выпущенной Оргтрансстроем брошюре.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за IV квартал 1956 г. серьезных успехов добились коллективы Барнаулстройпуть, Сибстроймеханизация, МП-418, МП-463. Передовики строительства стимулировались материальными и моральными поощрениями.

Энергия Братской ГЭС «пришла» в далекий Бурятский поселок Таксимо. Электрифицирован более 1500-километровый участок БАМа и вторых путей Тайшет–Лена. 1988 г.

Традиционным на протяжении всей 50-летней истории транспортного строительства было повышенное внимание малоосвоенным (пионерным) труднодоступным регионам — Сибири и Дальнего Востока, европейского севера и Казахстана. Учитывая высокий ресурсный потенциал этих территорий, страна вкладывала огромные средства на их хозяйственное освоение, прежде всего через строительство транспортных коммуникаций.

Одним из серьезных испытаний в первой половине 50-х годов, выпавшим на долю минтрансстроевцев, стало участие в выполнении грандиозной программы освоения целинных и залежных земель. После восстановления разрушенного войной народного хозяйства страны это была вторая по значимости государственная проблема. Постановлением Совета Министров СССР от 20 сентября 1954 г. «О строительстве железных дорог в районах освоения целинных и залежных земель» Министерствам путей сообщения и транспортного строительства поручалось построить в 1954-1957 гг. в осваиваемых районах железнодорожные линии протяженностью 2132 км, в том числе, узкой колеи — 1850 км, широкой колеи — 282 км. И эта задача была успешно решена.

До освоения целины из районов, где она имелась, страна получила примерно 25 % валового сбора зерна, после ее освоения этот показатель составил более 40 %, а в закрома государства ежегодно поступало (если брать урожайные годы) от половины до 60 % всего заготавливавшегося зерна, а в среднем — более 40 %.

Валовые сборы зерна в СССР до и после освоения целинных земель. В среднем за год было собрано зерна (тыс. т): в 1949-1953 гг. — 80948, в том числе, в районах освоения целинных земель — 20697; в 1954—1958 гг. — соответственно, 110313 и 45176, в 1959—1963 гг. — 124699 и 51601.

Сдвиги в географии транспортно-экономических связей были вызваны необходимостью повышения темпов развития восточных районов страны и их доли в грузообмене, интенсификацией внешнеторговых связей. Наиболее крупные работы осуществлялись на широтном полигоне железных дорог Кузбасса—Поволжья, в районах Западно-Сибирской низменности, на полигоне Восточная Сибирь—Дальний Восток.

Второй глобальной задачей после строительства целинных железнодорожных линий было сооружение новых магистралей, вторых путей и подъездных дорог к богатейшим месторождениям полезных ископаемых и крупным территориально-производственным комплексам в Западной Сибири

(хотя на практике строительство велось одновременно на громадной сибирской и дальневосточной территории, смещались лишь акценты приложения сил строителей и выполняемые ими объемы и масштабы работ).

Завершение строительства крупнейшей в мире по протяженности и грузообороту Южно-Сибирской магистрали позволило связать в единый транспортный конвейер важные экономические районы страны: Урал, Казахстан и Сибирь, города Уфу, Магнитогорск, Целиноград, Павлодар, Барнаул, Новокузнецк, Абакан, Тайшет. Был открыт кратчайший путь в районы Поволжья и Центр европейской части России важным народнохозяйственным грузам: металлу Магнитки, новокузнецкому и карагандинскому углю, хлебу целинных районов Казахстана и Сибири, лесу Сибири и Дальнего Востока. Эта железная дорога во многом разгрузила крайне напряженную Транссибирскую магистраль.

Южсиб сооружали отдельными этапами, наиболее трудными из которых в климатическом и инженерно-геологическом отношениях были сибирские участки Новокузнецк – Абакан и Абакан – Тайшет. Здесь впервые были применены оригинальные инженерные решения, эффективные способы и прогрессивная технология.

Важное народнохозяйственное значение имела и Средне-Сибирская железнодорожная магистраль протяженностью около 1550 км, замкнувшая транспортный полигон между Западной Сибирью и Уралом по наиболее крупным узлам – Алтайская – Карасук – Иртышская – Кокчетав – Троицк с выходом на Транссиб через линию Иртышское – Карбышево.

Большое место в планах Минтрансстроя в 70-80 годах занимало сооружение железных дорог в Западной Сибири, на так называемом Тюменском севере: Тюмень – Тобольск – Сургут, Сургут – Нижневартовск и Сургут – Уренгой. При строительстве этих железных дорог в исключительно сложных природно-климатических условиях транспортные строители применили много рациональных технологических и организационных решений. Так, железнодорожные опоры продольной линии электропередачи на строительстве магистрали Сургут – Нижневартовск устанавливали с учетом возможности их дальнейшего использования для контактной сети при будущей электрификации, а кабель связи проложили по обочине земляного полотна, гарантируя тем самым его работу в процессе эксплуатации. Для форсирования укладки пути по готовому земляному полотну на отдельных наиболее трудных водотоках (домна реки Большой Ингаир и другие) устраивали временные обходы с инвентарными пролетными строениями мостов.

Третьей глобальной задачей Минтрансстроя было транспортное освоение Восточной Сибири и Дальнего Вос-

Город-порт Ванино – крайняя точка дальневосточных магистралей, сооружаемых транспортными строителями. 1973 г.

Слет молодых электрификаторов ЭМП-705 треста «Трансэлектромонтаж». Электрификация участка Петровский завод – Чита, Забайкальской железной дороги. Первый ряд (слева направо): главный инженер В.И. Захаров, начальник поезда В.П. Сухогузов, главный бухгалтер А.Н. Креч, зам. начальника поезда В.Н. Зырянов. Второй ряд – прорабы и мастера А.П. Подлужный, В.В. Новиков, В.М. Околот, А.И. Гунтов и другие 1978 г.

тока. Первой ласточкой и органическим продолжением Южно-Сибирской магистрали, действующим начальным западным звеном БАМа, стала линия Тайшет – Братск – Усть-Кут (Лена) протяженностью 730 км, сданная в постоянную эксплуатацию в 1958 г. Построенная в исключительно трудных условиях эта линия стала базой хозяйственного освоения районов Приангарья, развития мощного Братского территориально-производственного комплекса, строительства одной из самых мощных в мире Братской ГЭС.

Велико значение построенной (1957 – 1965 гг.) транспортными строителями и «трассы мужества» Абакан – Тайшет. Новая линия сокращала пробеги грузов при перевозках из Восточной Сибири и Дальнего Востока в южный Кузбасс на 330 км, в районы Казахстана и Средней Азии на 60 км. По ней направлялся поток железорудного концентрата Коршуновского месторождения в Новокузнецк, леса для шахт Кузбасса и новостроек Казахстана, металла для Восточной Сибири и Дальнего Востока. С ее помощью удалось разгрузить участки Транссиба на восточных подходах к Кузбассу и образовать второй выход из этого промышленного района на восток.

Велика роль построенных транспортными строителями меридиональных железных дорог в освоении природных богатств малообжитых и труднодоступных районов Сибири и Дальнего Востока и Сахалина. В их числе Ачинск – Абалаково – Маклаково, Асино – Белый Яр, Решоты – Бирюсинская – Карабула, Шушь – Кия-Шалтырь, Хребтовая – Усть-Илимская, Победино – Ныш и многие другие.

И совершенно особая роль в этом ряду принадлежит Байкало-Амурской магистрали – важнейшей стройке Минтрансстроя, о которой специально рассказано в отдельном очерке настоящего издания.

С созданием Минтранстроя открылись новые возможности электрификации железных дорог. Картина будущего Сибири рассматривалась учеными (академики И.П. Бардин, В.Н. Образцов, В.С. Немчинов, Н.Н. Колосовский) в комплексе энергетических вопросов с транспортными. Перевод на электрическую тягу железных дорог Сибири и Дальнего Востока позволил существенно повысить их пропускную и провозную способность, значительно увеличить скорость движения поездов, создать комфортные условия для пассажиров, сократить эксплуатационные расходы, улучшить в примагистральной зоне экологическую обстановку.

К моменту образования Минтрансстроя в СССР было электрифицировано 4,3 тыс. км железнодорожных линий. Четверть из них – в Сибири и на Дальнем Востоке. И этого было явно недостаточно. Увеличению темпов электри-

фикации способствовало принятое в 1956 г. постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О генеральном плане электрификации железных дорог». Этот план, составленный на 15-летний период с учетом мощностей Министерства транспортного строительства и путей сообщения, предусматривал электрификацию железных дорог общей протяженностью 40 тыс. км. Протяженность электрифицированных линий должна была увеличиться к концу 1971 г. примерно в 9 раз и достичь 45 тыс. км.

Минтранстроевцы активно включились в работу. В Министерстве был составлен подробный план мероприятий по электрификации. Резко увеличивались объемы работ по сооружению устройств СЦБ, связи и энергоснабжения. Эти виды на субподрядных началах у генподрядных трестов главков Дальнего Востока и Сибири, Урала выполняли организации, непосредственно подчиненные Главному управлению по электрификации железных дорог — Главтрансэлектромонтажу. Этот главк в разное время возглавляли талантливые и авторитетнейшие в своем деле специалисты: Н.В. Церковницкий, И.И. Корбаков, Э.Я. Мориц; главные инженеры, заместители начальника — Л.О. Грубер, Н.А. Кривоусов, М.Я. Раузов, Н.П. Сюльжин, Б.В. Нечаев, В.П. Сухогузов, Ю.Т. Семыкин, Э.В. Береснев.

В состав «электрического» главка вошли специализированные тресты: «Трансэлектромонтаж», «Трансэнергомонтаж», «Транссигналстрой», «Транссвязьстрой», «Транстепломонтаж», возглавлявшиеся в разный период видными инженерами, крупными организаторами производства — Ш.С. Логуа, О.С. Радкевичем, В.Г. Назаренко, В.П. Луповым, С.Н. Сердиновым, А.С. Марковым, П.В. Ивановым, Г.П. Бизяновым, Р.В. Сидоркевичем, В.А. Балабановым, Б.В. Евсеевым, Е.А. Демидовым, А.А. Матвеенковым, Н.В. Бельковым, И.И. Корбаковым, М.П. Булгаковым, И.В. Бессарабовым, В.И. Спириным, Б.Л. Вучетичем, И.А. Штейнбургом, Б.Н. Степаницким, М.И. Давыдовым, Н.Т. Калининым, В.Г. Радавским, Н.А. Ракуновым, П.П. Григориадисом, Г.М. Кулыгиным, А.Т. Мазаловым, Е.П. Фатькиным, В.В. Папичевым, В.Ф. Теплицким, М.А. Ризо, Э.Я. Чайковским, А.Е. Мамзелевым, Б.В. Нечаевым В.И. Андриановым, Г.Г. Жолудевым, А.И. Гераськиным, Д.Д. Саломатиным, В.И. Соболевым, В.Я. Вермияшем, К.Ф. Орешкиным, Н.С. Шиллингом, Г.Э. Борзенко, Н.М. Володченковым, М.М. Хотиным, И.А. Прохоровым, Н.А. Германом, В.К. Кочетовым, Ю.Р. Сырымятниковым, А.Х. Мардахановым, А.И. Ерофеевым, Н.И. Кузнецовым.

И Главк, и тресты проводили большую работу по подготовке квалифици-

Правительственная комиссия на БАМе. Слева направо: нач. ЭП 764 Н.Е. Ширяев, нач. УРС управления «Бамстройпуть» Р.Г. Зарипов, гл. инженер треста «Мостострой № 10» В.И. Шмидт, управляющий трестом «Мостострой № 10» А.С. Блинков, зам. нач. Главтрансэлектромонтажа Э.Я. Мориц, нач. Главмостостроя Г.П. Соловьев, зам. управляющего Трансэнергомонтажа Н.Т. Калинин, управляющий трестом «Мостострой № 9» И.Д. Рассказов. Тында, 1984 г.

рованных кадров, созданию индустриальной базы, организации новых и усилению имевшихся передвижных линейных подразделений. В тесном творческом сотрудничестве с проектными, конструкторскими и научно-исследовательскими организациями отрасли и специализированными службами управлений дорог — МПС создавались современные машины и механизмы для выполнения работ по электрификации, СЦБ и связи, передвижные мастерские, средства малой механизации, разрабатывались новые эффективные технологические процессы строительства и монтажа, составлялись необходимые нормативные документы.

В Минтрансстрое пропагандировали и внедряли опыт передовиков по электрификации железных дорог (монтаж контактной сети методом «понизу» без закрытия перегона по способу Лупова, Трепаловского, Степанова).

На 60-е годы приходится пик работы электрификаторов — в 1965 г. они, например, электрифицировали 2300 км железных дорог.

Вспоминает Б.Н. Голосной, участник электрификации железных дорог в Донбассе: «Преимущество организационной структуры Министерства ощутимо сказывалось на работе электрификаторов — сибирские поезда в случае необходимости перебрасывались в Европу и наоборот. Так было и в нашем ЭМП-704. Передислоцированный на запад, этот поезд, обогащенный опытом сибирских строек, постоянно был в лидерах социалистического соревнования. Были, помню, такие умельцы, что за неделю могли выполнить месячную норму. И было это в порядке вещей. У нас была психология победителей, — а это окрыляло, работали за идею коммунизма, за светлое будущее народа. И, кроме того, большинство из нас, были тогда молодыми».

Б.Н. Голосной, работник коллектива Сибирского ЭМП-704, участник электрификации железных дорог. 1962 г.

Большое место в производственой программе и загрузке трестов Урала, Сибири и Дальнего Востока традиционно занимала электрификация железных дорог. Смещались лишь акценты приложения сил транспортных строителей по важнейшим железнодорожным линиям и объектам.

Значительный вклад в электрификацию внесли следующие тресты и управления: «Свердловсктрансстрой» (управляющий Г.Ф. Лисиенко), «Уралтранстехмонтаж» (управляющие Г.И. Маруденко, Б.Н. Чистяков), «Южуралтрансстрой» (А.И. Логинов), «Кузбасстрансстрой» (В.М. Олейник), «Красноярсктрансстрой» (В.Н. Рысаков), «Воссибтрансстрой» (Н.И. Балахонов, В.Н. Зимтинг), «Ангарстрой» (В.И. Прядко, В.С. Бондарев, В.А. Лебедь, В.Р. Богач), «Дальтрансстрой» (Г.А. Тетюхина, А.М. Борзенков, Г.П. Козлов), «Забайкалтрансстрой» (В.Т. Наротнев, Н.Н. Девичев), «Запсибтрансстрой» (Н.С. Щеголев, В.М. Минин), «Абаканстройпуть», «Тюменстройпуть» (начальник Д.И. Коротчаев), «Сталинскстройпуть» (Г.М. Денисов),

В коллективах строительно-монтажных поездов и управлений, работавших в 60-70 годы на электрификации железных дорог Сибири и Дальнего Востока, работало почти 70 %

молодежи от общего списочного состава строителей. В этой связи актуальное значение приобретало обучение основным и смежным специальностям.

К началу 1962 г. транспортные строители сдали крупнейшую в мире электрифицированную магистраль Москва – Байкал. ЦК КПСС и Совет Министров СССР в своем приветствии поздравили строителей, монтажников, проектировщиков, ученых и эксплуатационников с большой победой.

Завершение электрификации направления Коршуниха – Тайшет – Абакан – Междуреченск открыло прямой выход в Кузбасс коршуновской руде и значительно улучшило транспортные связи северных районов Сибири. К тому же, опыт электрификации участка Кежемская – Коршуниха показал высокую надежность эксплуатации устройств энергоснабжения в условиях исключительно низких температур, достигающих -50°С. Этому способствовала впервые примененная на дорогах страны компенсированная подвеска контактной сети.

В 70-е годы огромная работа была проведена по электрификации участков Слюдянка – Мысовая, Улан-Удэ – Петровский завод, Чита – Петровский завод и Чита – Карымская. Так, за короткий срок в зимних условиях на участках Улан-Удэ – Петровский завод и Мысовая – Слюдянка было отрегулировано и переключено на новую схему без перерыва движения 22 перегона автоблокировки. На 22 станциях внедрены электрические централизации, задействована двухкабельная 320-километровая магистраль. Были электрифицированы основные сибирские участки железных дорог – Омск – Красноярск – Иркутск – Хабаровск, Екатеринбург – Тюмень – Омск – Абакан – Лена – Таксимо.

Многие годы плодотворно трудились на стройках Сибири ученые ЦНИИСа. Их исследования легли в основу крупных работ по электрификации. На снимке специалисты: А.П. Чучев (справа), В.Е. Кудряшов проводят обследование контактной сети на экспериментальном участке. 1998 г.

Опыт внедрения прогрессивной системы энергоснабжения переменного тока на сибирских и дальневосточных магистралях показал высокую экономическую эффективность. Затраты средств на эксплуатацию устройства энергоснабжения на 25-30 % ниже по сравнению с постоянным током, кроме того, высвобождались тысячи человек эксплутационного штата.

Проходил постоянный поиск и реализация прогрессивных решений в создании устройств тягового и нетягового электроснабжения, контактной сети, высокопроизводительной техники и технологий для строительно-монтажных работ.

Разнообразие климатических и инженерно-геологических Сибири и Дальнего Востока потребовали большого комплекса научных исследований и разработки новых конструкций, устройств и технологий производства работ для обеспечения высокой производительности труда, рациональных затрат материалов и высокого качества строительства. Начиная с 50-х годов в ЦНИИСе и РГОТУПСе проводились исследования методов расчета и проектирования контактной сети. Были разработаны методы расчета кон-

струкций по предельным состояниям, определения и прогнозирования нагрузок и воздействий: климатических (ветровых, гололедных, снеговых, температурных), в аварийном режиме при обрыве проводов, падении одной опоры, монтажных работах.

Ученые ЦНИИСа Е.Ф. Трепаловский, В.П. Шурыгин, А.П. Кучко, А.П. Чучев, А.А. Орел, в содружестве с заводчанами создали экономичные и долговечные железобетонные конструкции блочных фундаментов и опор контактной сети. Исследование несущей способности фундаментов в зависимости от глубины их заложения и вида грунта позволили разработать железобетонные блочные двутавровые, а позже — трехлучевые фундаменты и анкеры, обеспечивающие сокращение расхода бетона на 30 % в сравнении с двутавровыми. Совместно с проектными и строительными организациями были разработаны технологии сооружения опор контактной сети в слабых грунтах. Созданы эффективные по материалоемкости и долговечности жесткие поперечины рамной конструкции, которые в 2 раза легче разработанных ранее поперечин балочного типа.

Особенно большой объем исследований проведен по научно-техническому сопровождению проектирования и сооружения устройств при электрификации Забайкальской железной дороги и отдельных участков БАМа. Здесь была успешно решена проблема заземления электроустановок в грунтах с высоким удельным электрическим сопротивлением, применена новая конструкция подвесных изоляторов для районов с низкой температурой воздуха. Предложенная конструкция заземления обеспечила сокращение расхода метана в 3-4 раза, а трудоемкости и сроков сооружения — в 5-6 раз по сравнению с традиционной конструкцией.

Монтаж устройств тягового электроснабжения проводили специалисты Трансэлектромонтажа, по сооружению воздушных линий электропередачи — Трансэнергомонтажа. Детали и конструкции контактной сети, тяговых подстанций и высоковольтного оборудования изготавливали на электромеханических заводах: Люберецком (директора И.И. Чечурин, А.И. Карпович, В.А. Булатников, В.Г. Кравченко, А.М. Алешин), Батайском (А.А. Борисов), Воскресенском (Л.А. Титов) и Васильевском заводе железобетонных конструкций.

Тесное деловое содружество ученых, проектировщиков, строителей и заводчан Минтрансстроя позволило осуществить технологический прорыв в области электрификации железных дорог страны.

Участники совещания по электрификации железных дорог России. Щербинка, 2003 г.