



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 **Фабрика маршрутов**

3 **Путепровод на перекрестке БАМа**

4 **Перегон с новыми возможностями**

№
1 (89)
март 2019

БамСтройМеханизация



Устройство охлаждающей наброски и дренажной системы помогает стабилизировать земляное полотно

БАМ ГОТОВИТСЯ К юбилею

В Тынде стартовала подготовка к празднованию 45-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали. В рабочую группу, созданную для организации проведения юбилея, вошли представители «Бамстроймеханизации», входящей в Группу компаний 1520. На первых заседаниях уже обсудили программу праздника, установку стелы, посвященной легендарной стройке, а также вопросы награждения ветеранов.

Часть мероприятий будет проходить в течение всего года, основные торжества состоятся в июле. Уже по традиции праздник начнется с прибытия в Тынду двух эстафетных поездов с западного и восточного участков БАМа. После этого на привокзальной площади состоится митинг, а затем ветераны переедут в драматический театр, где пройдет церемония награждения строителей и железнодорожников. Сейчас разрабатывается эскиз памятной медали в честь 45-летия БАМа. Во второй половине дня в администрации города состоится конференция, посвященная развитию Восточного полигона. Вечером на площади 25-летия БАМа начнется гала-концерт с участием звезд российской эстрады. Юбилей завершится большим фейерверком.

— Сегодня в Тынде осталось всего несколько строительных компаний, принимавших участие в строительстве БАМа. Самая мощная из них, сохранившая кадровый и технический потенциалы — это «Бамстроймеханизация», которая в этом году тоже празднует свой юбилей вместе с БАМом. Поэтому подготовка праздника будет проходить в тандеме со строителями, — рассказывает заместитель главы Администрации Тынды Павел Козменчук. — Нам важно в год 45-летия БАМа отметить не только ветеранов, но и подчеркнуть роль строителей, работающих сегодня на сооружении вторых путей БАМа. Наряду с ветеранами они такие же герои, потому что работают также в труднейших климатических условиях и выполняют сложнейшие задачи.

Полигон без деформаций

Механизаторы на БАМе защищают железную дорогу от просадок и пучин

В рамках модернизации Восточного полигона «Бамстроймеханизация» ведет реконструкцию земляного полотна на проблемных участках, а также выполняет комплекс мероприятий, направленных на стабилизацию железнодорожной насыпи на строящихся разъездах и вторых путях. Такие работы уже выполнены на перегонах Адникан — Новый Ургал, Молдавский — Мирошниченко, Нора — Меун, а также разъездах, расположенных на БАМе.

На этих участках железнодорожники постоянно сталкивались с массой проблем в виде деформаций, просадок, пучин земляного полотна. В большинстве случаев это было связано с тем, что при проектировании не учитывалась технология сохранения вечной мерзлоты. Именно из-за этого в 2008 году, сразу после сдачи железнодорожного обхода зоны затопления Бурейской ГЭС на ли-

нии Известковая — Чегдомын начались проблемы при эксплуатации на перегоне Адникан — Новый Ургал. Девять лет путейцы боролись с многочисленными деформациями на этом участке. «Бамстроймеханизация» провела здесь реконструкцию земляного полотна.

— Работы на объекте Адникан — Новый Ургал начались в 2017 году и закончились в ноябре 2018 года. За это время на участке протяженностью 10 километров установили водоотводные лотки, термостабилизаторы, произвели отсыпку охлаждающей наброски насыпи объемом 100 тысяч кубометров, — рассказывает руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Сергей Юсупов.

При реконструкции земляного полотна использовались бутовый камень, щебень различных фракций. Водоотводы построены из композитных лотков. При устройстве берм и укладке водоотводных лотков применили геотекстиль.

— Обслуживать обновленные километры пути после реконструкции стало проще, так как практически прекратились просадки земляного полотна. Для движения поездов на перегоне сейчас установлена скорость 40 км/час с перспективой ее увеличения. В целом реконструкция этого проблемного перегона не только облегчит работу путейцам, но и повысит безопасность движения, пропускную способность на участке, где раньше постоянно вводились ограничения скорости, — подчеркивает начальник Ургальской дистанции пути Михаил Наумов.

В Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги в 2018 году реконструкцию земляного полотна произвели на участке Нора — Меун. На трех километрах перегона механизаторы произвели устройство бермы, охлаждающей наброски, смонтировали водоотводы, металлическую трубу, термостабилизаторы. Общий объем земляных работ составил около 65 тысяч кубометров.

На линии Тында — Новый Ургал «Бамстроймеханизация» также реконструи-

ровала земляное полотно на перегоне Молдавский — Мирошниченко.

Большой фронт работы у механизаторов на линии Хани — Тында. Здесь проблемные участки расположены в зоне строительства двухпутной вставки Тас-Юрях — Юктали, вторых путей Ункур — Чильчи, нового разъезда Студенческий.

— На участке, где строится разъезд Студенческий, каждую зиму образуются наледы за счет выхода воды со стороны выемки. Для решения этой проблемы проектировщиками была разработана дренажная система. Ее длина составляет 900 метров. Она предусматривает укладку полиэтиленовой трубы диаметром 250 мм с отверстиями в котлован, который засыпается дренирующим щебнем. Также здесь используются такие защитные материалы, как геотекстиль, пенополистирол, — рассказывает руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Василий Зверев.

Комплекс мероприятий по стабилизации насыпи позволяет исключить межсезонные деформации (выпучивания, проседания) и повысить скорости движения поездов по БАМу. Таким образом увеличивается пропускная способность Восточного полигона железных дорог, где ежегодно наблюдается динамика роста грузоперевозок.



На разъезде Студенческом ведется устройство дренажной системы



На перегоне Тас-Юрях — Юктали выполнен комплекс мероприятий для защиты железной дороги от наледей

Цифра номера

30

метров — глубину выемки, которую начнет разрабатывать в этом году «Бамстроймеханизация» в рамках реконструкции участка 165—172 км федеральной автодороги «Лена».

Хабаровск — фабрика маршрутов

Главная станция
Дальнего Востока
теперь формирует
составы по-новому

Компания «Бамстроймеханизация» завершила реконструкцию четного сортировочного парка станции Хабаровск-2. Реализация проекта позволила увеличить пропускную способность главного железнодорожного узла ДВЖД, который сегодня формирует составы в адрес тихоокеанских портов и пограничных переходов.

До реконструкции парка «ЧС» станции Хабаровск-2 железнодорожники не могли формировать поезда принятой весовой нормы и длины непосредственно в сортировочном парке. В связи с этим накопление вагонов производилось группами, которые выставлялись в парк отправления и проставлялись в ожидании пополнения до нужной длины и веса. Групповое формирование поездов в отправочном парке приводило к дополнительным маневровым работам и увеличению среднего простоя транзитного вагона с переработкой по станции, а также увеличению времени доставки грузов по назначению.

— Парк «ЧС» включает в себя 39 путей, объединенных в пять пучков. Согласно проекту, железнодорожные пути пятого пучка были удлинены до полезной длины 1050—1065 м, четвертого пучка до полезной длины 970—1035 м. В условиях



Реконструкция сортировочного парка станции Хабаровск-2 позволила значительно увеличить пропускную способность крупнейшего узла Транссиба

городской застройки удлинение остальных пучков парка не представляется возможным, — рассказывает заместитель генерального директора «Бамстроймеханизации» по производству Денис Отливан. — В рамках реконструкции уложено 6,725 км пути, 19 комплектов стрелочных переводов, смонтированы 1018 м железобетонного водоотводного лотка, построены 2-этажные кирпичные здания табельной путейцев, маневровой вышки МВ-4, комплекс транспортальных модулей ЭЦ-ТМ, модульный пункт для составителей и путейцев, блочно-модульные трансформаторные подстанции, очистные сооружения дождевой канализации.

«Бамстроймеханизация» также смонтировала ригельное освещение двух горло-



В рамках реконструкции на станции построены здания для путейцев, составителей поездов

вин парка с применением светодиодных светильников, а также установила систему АСКИН (автоматизированная система контроля инвентарных номеров) и АСКО ПВ (автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов).

Реконструкция парка «ЧС» станции Хабаровск-2, связанная с удлинением пучков четного сортировочного парка, позволила накапливать составы в 71 условный вагон, что улучшило эксплуатационную работу станции по формированию и формированию транзитных поездов с переработкой, а также вагонов с местным грузом. В целом это дало возможность поднять показатели работы всей станции, являющейся фабрикой маршрутов на Дальнем Востоке.

Путь вдоль Нюкжи

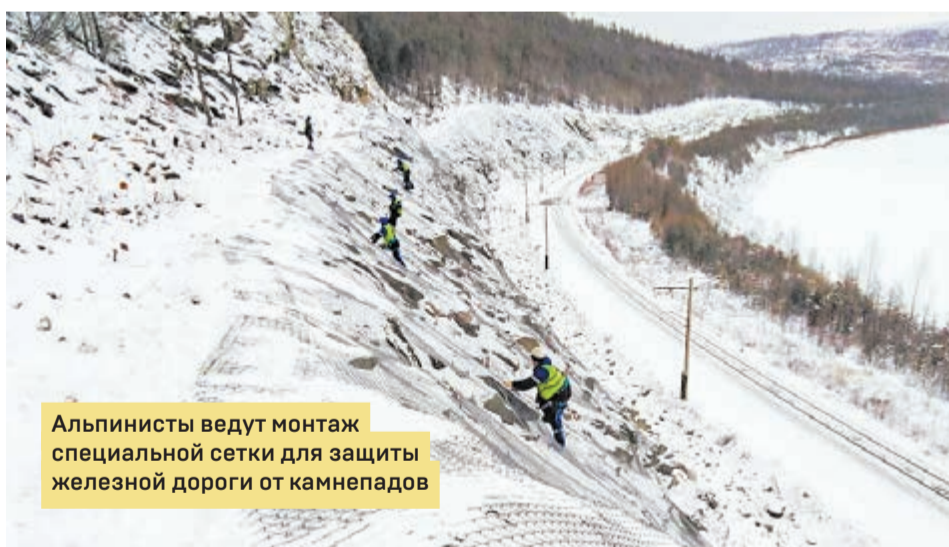
регион: амурская область

Началось расширение
сложного перегона
БАМа Ункур — Чильчи

Строительство вторых путей развернула «Бамстроймеханизация» на участке Ункур — Чильчи однопутной линии Хани — Тында Дальневосточной железной дороги. Сегодня здесь идет укрепление скально-обвальных участков, подготовка к устройству водоотводных канав и сооружению искусственных сооружений.

В первую очередь на объект зашли промышленные альпинисты, которым предстоит с помощью специальной сетки защитить от камнепадов склон протяженностью два километра. На этом объекте работает дочерняя компания «Бамстроймеханизации» — «ТрансГеоСервис».

— Климатические условия в зоне БАМа неблагоприятно влияют на грунт. Резкие колебания температур приводят к выветриваниям, которые потом проявляются в виде трещин на скале, что, в конечном итоге, может закончиться камнепадами и создать угрозу безопасности движения поездов. Участок Ункур — Чильчи проходит в прижимах к реке Нюкжа и славится сходами горной породы, поэтому здесь важно провести комплекс мероприятий, направленных на защиту железной дороги от падения камней и оползней, — рассказывает начальник участка «ТрансГеоСервис» Денис Кужаков. — Сейчас наши специалисты укрепляют скально-обвальные места



Альпинисты ведут монтаж специальной сетки для защиты железной дороги от камнепадов

защитным сетчатым покрытием с анкерными креплениями и камнеулавливающим барьером. Январские морозы не помеха для промышленных альпинистов. Даже при — 47 градусах они работают на высоте 70 метров. На участке у нас задействована бригада из 45 человек. В прошлом году наши альпинисты защищали от камнепадов другой бамовский

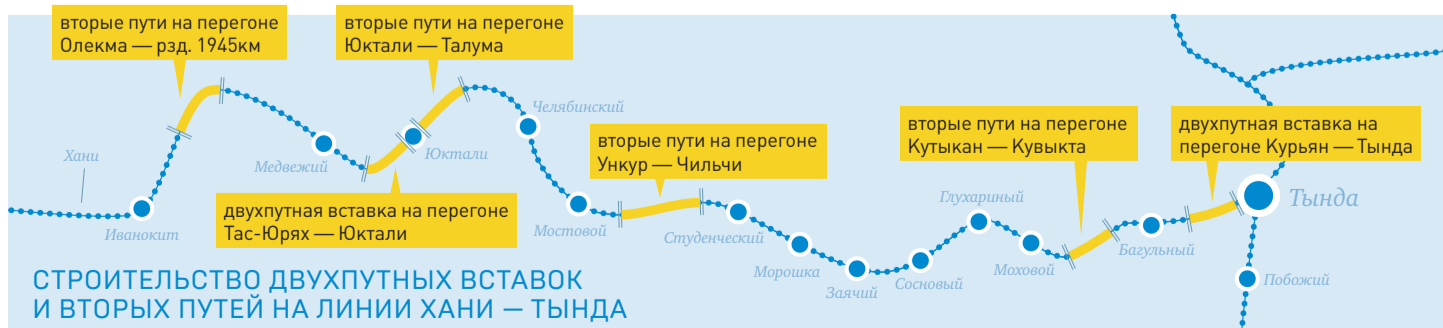
перегон — Юктали — Талума, где также ведется строительство вторых путей.

Перед альпинистами стоит задача до конца весны завершить работы, чтобы предоставить полигон для строителей. В феврале на сооружение вторых путей выйдут мостовики и механизаторы. Протяженность вторых путей, которые будут построены на участке Ункур — Чильчи

составляет 35 километров. Земполотно под второй путь здесь было отсыпано во время строительства БАМа 40 лет назад.

— Сегодня механизаторам необходимо провести устройство водоотводных канав, восстановить насыпь до проектных отметок. Объем земляных работ составит около полумиллиона кубометров грунта. В свою очередь мостовикам нужно построить 15 водопроницаемых железобетонных и металлических труб, 13 мостов длиной до 50 метров, 6 мостов от 50 до 100 метров и один мост длиной более 100 метров, — приводит цифры руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Василий Зверев. — В рамках строительства вторых путей на перегоне Ункур — Чильчи «Бамстроймеханизация» реконструирует системы СЦБ, связи, энергоснабжения. Для удобства железнодорожников, обслуживающих этот участок, будут установлены 11 пунктов обогрева.

На участке задействована компания, которая здесь отсыпала земполотно 40 лет назад. Это подразделение «Бамстроймеханизации» — МК-7. Здесь продолжают работать ветераны БАМа, вместе с ними на новых объектах трудится молодое поколение механизаторов.



Путепровод на перекрестке БАМа

В Тынде идет строительство железнодорожной развязки

На перегоне Курьян — Тында Дальневосточной магистрали продолжаются работы по строительству двухпутной вставки. Накануне в южной горловине станции Тында мостовики завершили демонтаж балок пролётных строений 66-метрового искусственного сооружения на перекрестке двух железнодорожных линий.

Реконструкция путепровода идёт в рамках строительства двухпутной вставки на перегоне Курьян — Тында. Мост проходит над действующей железной дорогой Тынды — Бамовская, по которой поезда идут в сторону Транссиба.

— К демонтажу балок пролётных строений путепровода мы приступили в конце января. Всего их 8, на каждую требуется четырёхчасовое технологическое «окно», — рассказывает начальник участка Валентин Киреев. — Сам процесс демонтажа балки и погрузки на трал занимает считанные минуты, зато на подготовительные работы, устройство временного переезда из шпал, по которому движется техника, уходят часы. Обяза-



Второй путь со стороны Курьяна позволит увеличить пропускную способность станции Тынды

тельно ориентируемся на погоду, должна быть хорошая видимость, а скорость ветра не более 12 м в секунду.

Теперь мостовики начнут реконструкцию опор. Насадки старых опор разберут и установят новые, монолитные. Разборку планируют провести в марте, затем займутся устройством армокаркаса, установкой опалубки, а в мае начнутся бетонные работы. В сентябре новый путепровод будет сдан под укладку верхнего строения пути.

Протяженность двухпутной вставки на перегоне Курьян — Тынды составляет 6 километров. «Бамстромеханизация»

уже выполнила основной объем земляных работ, связанных с восстановлением насыпи под второй путь до проектных отметок. Механизаторы переработали здесь более 50 тысяч кубометров грунта: это отсыпка насыпи, контрбанкетов, охлаждающей наброски, досыпка откосов, нарезка канав.

На перегоне Курьян — Тынды, где будет двухпутная вставка, предусмотрено 10 искусственных сооружений, в том числе мост через реку Тынды длиной 130 метров, 6 металлических и железобетонных мостов, 2 железобетонные водопропускные трубы, 1 путепровод. Для железно-



Мостовики завершили демонтаж балок на путепроводе через Малый БАМ

дорожников построят 3 пункта обогрева, 1 мобильный путевой пост, состоящий из 4 модулей. На перегоне смонтируют 7 стрелочных переводов, в том числе 6 в четной горловине станции Тынды.

Также запроектирована реконструкция существующей системы СЦБ, связи и электроснабжения. Будет уложен бесстыковой путь, для обдува стрелочных переводов предусмотрена система воздушоснабжения. На станции Тынды смонтируют новые стрелочные переводы с марками крестовины 1/11 на железобетонных брусках.

Реализация проекта позволит увеличить в два раза пропускную способность этого участка за счет строительства второго пути и даст дополнительные возможности для приема и отправления поездов с внеклассной станции Тынды.

цитата номера

Генеральный директор Группы компаний 1520 Алексей Крапивин в интервью газете «Известия»:

— Основная задача комплексного расширения и реконструкции БАМа

и Транссиба, которые реализует группа компаний 1520, преследует последовательное решение двух ключевых задач: увеличение пропускной способности трасс, которая, в свою очередь, позволит увеличить скорость движения поездов, а значит, и доставки грузов, — и увеличе-

ние так называемой провозной способности, которая позволит увеличивать загрузку следующих по путям составов. Значение БАМа трудно переоценить, и нам еще предстоит понять масштаб задачи, которая сегодня стоит перед нами. Мы строим не просто тысячи километров

современных, оборудованных железнодорожной автоматикой, путей с новыми разъездами, мостами и туннелями. Современная дорога даст новые возможности людям, которые живут в городах и регионах, через которые проходит БАМ, а значит, и всей стране.

К океану вторым путем

регион: Хабаровский край

Пропускная способность перегона Кото — Джигдаси возрастет с 30 до 42 пар поездов в сутки

В рамках программы развития Восточного полигона на линии Комсомольск — Советская Гавань ведутся работы по увеличению пропускной способности. «Бамстроймеханизация» ведет здесь строительство двухпутной вставки на перегоне Кото — Джигдаси. Сегодня это лимитирующий участок, который с трудом справляется с грузопотоком в адрес тихоокеанских портов.

Протяженность двухпутной вставки между станциями Кото и Джигдаси составит 3,1 километра, так как вставка непосредственно примыкает к станции Кото, пути №1 и №2 являются ее частью, таким образом, полезная длина вторых путей будет 4,5 километра.

— Инженерно-геологические условия на участке отличаются особой сложностью. Строительство идет по берегу реки Мули, правого притока реки

Тумнин. Сейсмичность района относится к 7-балльной зоне, — рассказывает заместитель генерального директора «Бамстроймеханизации» по производству Денис Отливан. — Объем земляных работ при строительстве двухпутной вставки составляет 344 тысячи кубометров грунта, это устройство насыпи, водоотводных канав и кюветов, разработка выемки. Проектом предусмотрены реконструкция и строительство 6-ти железобетонных водопропускных труб,



Второй путь на перегоне Кото — Джигдаси даст возможность пропускать больше поездов в адрес портов Ваннинского узла.

4 существующие трубы реконструированы ввиду неудовлетворительного состояния, 2 трубы построены на новых осях взамен фильтрующих насыпей.

Сейчас на участке идет укладка верхнего строения пути на железобетонных шпалах. В пределах двухпутной вставки и станции Кото будет произведено переустройство и действующих путей. Деревянные шпалы заменят на железобетонные, уложат новые стрелочные переводы и бесстыковой путь. На станции Кото

действующие приемоотправочные пути удлинятся до 1050 метров. Они позволят принимать для скрещения длинноставные поезда.

Станция Кото оборудуется микропроцессорной централизацией (МПЦ-И), также здесь ведется реконструкция действующих и монтаж новых сетей связи, СЦБ и электроснабжения. Для автоматизации измерений и контроля параметров кабельных линий, качества электроэнергии устанавливается модульный диагностический комплекс (МДК).

Строительство двухпутной вставки на перегоне Джигдаси — Кото необходимо для организации безостановочного скрещения поездов. Вставка позволяет увеличить пропускную способность с 30 до 42 пар поездов в сутки, с возможной провозной способностью 47,88 млн ткм/год, что позволит освоить перспективный грузопоток на 2020 год.

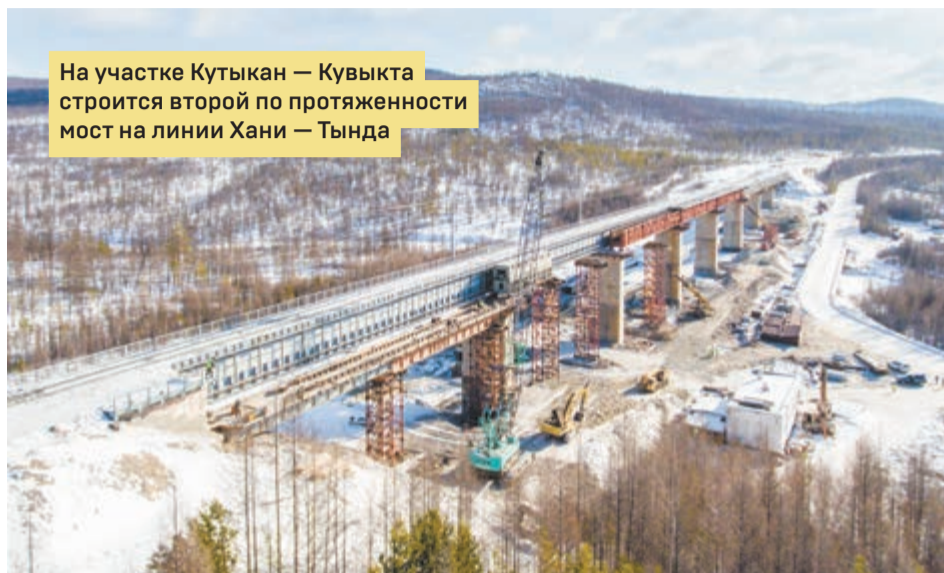
Несмотря на сложную транспортную доступность объектов, отсутствие дорог для осуществления доставки строительных материалов, тяжелой техники, оборудования и организации вахтовых поселков, суровые климатические условия, «Бамстроймеханизация» намерена сдать в эксплуатацию двухпутную вставку на перегоне Кото — Джигдаси линии Комсомольск — Советская Гавань в соответствии с разработанным графиком — в 4 квартале 2019 года.

Перегон с новыми возможностями

«Бамстроймеханизация» увеличивает пропускную способность линии Хани — Тында

Продолжаются масштабные работы по строительству вторых путей на перегоне Кутыкан — Кувыкта линии Хани — Тында Дальневосточной железной дороги. Механизаторы, мостостроители, путейцы одновременно работают на нескольких объектах 20-километрового участка. Здесь отсыпается земполотно под второй путь, монтируются пролетные строения на мостах, ведется устройство верхнего строения пути.

Сооружение вторых путей на перегоне Кутыкан — Кувыкта «Бамстроймеханизация» ведет в рамках программы развития Восточного полигона железных дорог России. Как и на других строящихся объектах на линии Хани — Тында здесь уже было отсыпано земполотно и установлены опоры мостов под два пути в 70-х годах. Спустя 40 лет «Бамстроймеханизация» и ее подрядчики восстанавливают и обновляют существующую инфраструктуру.



На участке Кутыкан — Кувыкта строится второй по протяженности мост на линии Хани — Тында

— На перегоне в первую очередь мы выполнили устройство водоотводных канав с обеих сторон насыпи. Они позволят отвести воду от земполотна и стабилизировать его. На нескольких участках, где наблюдается сильный водоток, канавы устилаются матрасами «Рено». Для сохранения вечной мерзлоты производится охлаждающая наброска на откосы, — рассказывает начальник участка МК-7 Сергей Бойко. — За 40 лет на ряде участков земполотно под второй путь просело, поэтому там, где это необходимо, строители досыпали его до проектных отметок.



Поезда уже идут по новому мосту через реку Кованта, а в этом году здесь завершат строительство пролетов под второй путь.

Большой фронт работ у мостовиков. Им необходимо построить 9 искусственных сооружений, включая внеклассный мост через реку Кованта.

Мостоотряд в прошлом году завершил монтаж пролетных строений под второй путь на мосту через Кованту и переключил на него движение поездов. После этого строители приступили к замене конструкций на действующем пути. Такая схема работы позволила свести до минимума предоставление «окон» на этом крупнейшем мосту. Длина искусственного сооружения — 465 метров, по своим масштабам он считается вторым на линии Хани — Тында после моста через реку Олекма.

425 метров железной дороги, проходящей по скально-обвальным участкам, уже защитили специальной георешеткой. По проекту предусмотрено строительство дополнительных путей на разъезде Кутыкан и станции Кувыкта, которые позволят принимать поезда, следующие по вторым путям этого перегона. Для обслуживающих участок железнодорожников «Бамстроймеханизация» установит 9 пунктов обогрева, а на разъезде Кутыкан будет смонтирована посадочная платформа. На перегоне запроектирована автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельное средство сигнализации и связи на базе системы АБТЦ-МШ, с централизованным размещением оборудования по каждому пути.

К 45-летию БАМа

люди компании

Ветеран Георгий Чесноков: «Без твердого характера на БАМе делать нечего»

Механик отдела снабжения МК-154 Георгий Чесноков пережил становление, забвение и развитие Байкало-Амурской магистрали. В 1974 году он приехал в Тынду и с тех пор с ней не расстанется. Вместе с сотнями тысяч людей он возвел стальную магистраль в прошлом веке и спустя 45 лет строит БАМ-2.

Это сегодня Георгий Чесноков в теплом кабинете формирует списки необходимых запчастей, составляет дефектные ведомости. Трудовой его путь на БАМе начинался с совершенно других условий. Молодой газосварщик из Новосибирска приехал на Крайний Север, чтобы проверить свои силы. 21-летний специалист по распределению попал в МК-116. Первым объектом Георгия Евгеньевича стала станция Аносовская, там мехколлонна работала на выемке и отсыпке земляного полотна под железную дорогу. Ветеран вспоминает, что приходилось ремонтировать технику под открытым небом. Большой износ ковшей был у экскаваторов: от соприкосновения с вечномерзлыми грунтами они быстро приходи-



Григорий Чесноков с ностальгией вспоминает первые годы на БАМе

ли в негодность. В 1974 году вся техника в мехколлонне была отечественного производства. «КрАЗы», «МАЗы», «ЗИЛы» чинили днем и ночью. Из-за перепадов температур пришлось усовершенствовать технологию для сварки в экстремальных климатических условиях.

— Я сам выбрал Тынду, меня сначала распределили в Усть-Кут, но я попросил, чтобы отправили на участок подальше. Меня не пугали ни крепкие морозы, ни условия работы, ни быт с печкой и привозной водой. На такие мелочи никто не обращал внимания, народ был сплоченный, молодежь была дружной и задорной, — вспоминает Георгий Чесноков.

С первых дней работы молодой сварщик зарекомендовал себя в мехколлонне, как отличный специалист, и был нарасхват. Георгий Чесноков с самого детства отличался от других характером и отношением к делу. После окончания школы он работал токарем на Чкаловском заво-

де, оттуда сибиряка забрали в армию, на службу попал в отдельный полк специального назначения: молодой солдат следил за порядком на территории Кремля и нес службу на объектах пропускного режима. Георгий Евгеньевич без особой ностальгии вспоминает Москву, ему ближе БАМ.

— Я не любил лето, потому что при бамовской жаре с железом справиться было тяжело, мне больше нравилось работать сваркой зимой, в морозы. Летом в 1975 году уехал в отпуск, а когда вернулся, то не узнал Тынду: можно сказать, за месяц вырос на месте тайги новый поселок — Новотында. Также быстро развивалась наша МК-116, за год ее коллектив увеличился на 150 человек, построили общежития, гаражи для техники. А самое главное — в 1975 году мы получили первые «Магирусы», это мои любимые машины, на которых был построен весь БАМ, — делится Георгий Чесноков.



За 45 лет Георгий Чесноков вместе с «Бамстроймеханизацией» построил десятки дорог

Тандем сварщика, кузнеца и слесаря давал много рационализаторских предложений по наплавке ножей для бульдозеров. Георгий Чесноков с четвертого разряда быстро переквалифицировался на повышенный, шестой разряд газосварщика. 25 лет наш герой отработал газосварщиком, потом перешел в механику.

Кроме работы Георгий Чесноков увлекался фотоделом. Фотоаппарат «Зенит» он брал с собой на участки. Почти вся география стройки отражена в его альбоме. Есть кадры с Малого БАМа, западного и восточного участков.

— На контрасте 80-х годов, когда жизнь кипела на БАМе, было сложно привыкнуть к 90-м годам с постоянным безденеьем: вместо зарплаты давали продукты, объектов у мехколлонны практически не было. Надежда появилась только в 2000-е годы, когда началось строительство железной дороги на Улак. Если 25 лет у меня была одна запись в трудовой книжке, то потом они менялись часто, — рассказывает Георгий Чесноков.

После МК-116 Георгий Евгеньевич работал в МК-55, ему довелось быть начальником участка БСМ-2, мастером РСУ, механиком, инженером по комплектации оборудования. В 2013 году он перешел в МК-154. За плечами механика отдела снабжения большой опыт, который он передает молодежи. Сегодня вместе с новым поколением строителей, ветеран БАМа строит новые разъезды и двухпутные вставки, вспоминая свои лучшие годы.