



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 Янканский перевал

3 Якутское Синегорье

4 Поворот на Тынду

5 ФЕВРАЛЯ
1958 ГОДА БЫЛА
ОБРАЗОВАНА
МЕХКОЛОННА №74

№
2 (50)
ФЕВРАЛЬ 2013

БамСтройМеханизация



55 мгновений

ПРАЗДНИК

Самая крупная мех- колонна «Бамстройме- ханизации» МК-74 отмечает свой юбилей

«Эти годы пролетели, как одно мгновение» — так о своей работе в МК-74 могут сказать сотни ветеранов, которые приехали на строительство Байкало-Амурской магистрали и, несмотря на все трудности, на долгие годы остались верны своей родной мехколонне. Казалось бы, совсем недавно, десант высадился в Аносовской, потом была передислокация в Усть-Нюкжу, Синегорье, возвращение в Тынду... И вот уже 55 лет. Сегодня вместе с ветеранами мы вспомним первые кубометры и километры, «Магирусы» и «Астры», свадьбы и расставания МК-74 и, конечно, заглянем в будущее — поговорим с теми, кому работать в мехколонне через 20, 30, а может быть, 40 лет.

Алтайские корни

А все началось в далеком 1958 году. Тогда 5 февраля приказом Министра транспортного строительства была создана механизированная колонна № 74. Первое место ее дислокации — село Озерки Алтайского края. Недалеко отсюда началось строительство железнодорожной линии Алтайская — Камень-на-Оби, поэтому

были необходимы новые силы механизаторов. Валентина Константиновна Михайлова работала в МК-74 с самого основания. В 1958 году она приехала в Озерки вместе с мужем Анатолием Михайловым и со своими родителями Татьяной и Василием Быстровыми.

— Приехала совсем молоденькая, никакого образования не было, поэтому устроилась разнорабочей, а муж устроился водителем. Тогда еще на укладке земляного полотна не работали бульдозеры и всю работу выполняли развальщики, в основном это были женщины. Вот мы с мамой вместе и укладывали грунт лопатами, тогда это называлось "укладывать под шнурочек". — делится тонкостями работы ветеран МК-74 Валентина Михайлова. — Я вспоминаю работу в МК с любовью! Вы можете себе представить: группу людей отправляют в тайгу, расчищают там им небольшой уголок земли и все, никаких детских садов, клубов, ничего нет. Мы жили большой дружной семьей, все друг о друге знали, помогали друг другу, а какие замечательные праздники устраивали в МК, очень дружно жили. И главное, тогда было стыдно не работать. Сейчас какие-то другие времена...

В 1961 году мехколонна передислоцировалась в Пировский район Красноярского края на сооружение железнодорожной ветки Ачинск — Абалаково. Через два года коллектив МК-74 переехал строить железную дорогу Решоты — Богучаны. Эти ветки стали ответвлениями от Транссиба и открыли доступ к богатейшим лесным

ресурсам Красноярского края. Строительство железных дорог в начале 70-х годов здесь было завершено, и мехколонне требовались новые объекты. Осенью 1972 года в МК-74 приходит телеграмма о решении передислоцировать мехколонну в Амурскую область на строительство Байкало-Амурской магистрали. В это время слово «БАМ» еще не звучало так громко, но механизаторы уже чувствовали, что впереди их ждет грандиозная стройка.

— Я тогда ушел служить в армию, а мои родители в составе первого десанта МК-74 поехали на Дальний Восток. А когда с армии вернулся, то сразу тоже поехал к ним, — вспоминает водитель МК-74 Сергей Овчинников. — Для меня эта мехколонна стала родной еще в детстве, я ведь уже с 16 лет на машине воду развозил по домам. Отец всегда мечтал, чтобы я стал машинистом бульдозера, но я отучился на токаря и два года им отработал, а потом уже на БАМе стал шофером.

Сергей Овчинников — сын машиниста бульдозера Василия Овчинникова, который одним из первых начал работать в составе МК-74 на строительстве Малого БАМа. В числе первых были водители Чеслав Белинский, Виктор Омельченко, Николай Коробков, плотник Геннадий Абрамов. Им предстояло перевезти сборно-щитовые дома на место будущего поселка Аносовский со станции БАМ, куда их доставляли по железной дороге. Грузы шли непрерывным потоком, разгружать вагоны приходилось целыми сутками, а мороз достигал пятидесяти градусов.

Объекты МК-74

1958–1961

строительство железной дороги
Алтайская—Камень-на-Оби;

1961–1963

строительство железной
дороги Ачинск—Абалаково;

1963–1972

строительство железной
дороги Решоты—Богучан;

1972–1977

строительство железной дороги
БАМ—Тында—Беркалит;

1977–1986

строительство Байкало-
Амурской магистрали;

1985–1995

строительство Амуро-Якутской
железнодорожной, реконструкция
автодороги «Лена» в Якутии;

1995–1996

строительство ВПП
в аэропорту Благовещенска;

1998–2007

строительство федеральной
автодороги «Амур»;

2000–2002, 2010–2011

строительство подъездных путей
к Эльгинскому месторождению угля;

2003–2004

реконструкция Сахалинской железной
дороги, строительство автодорог
в рамках проекта «Сахалин-2»;

2004–2013

реконструкция Забайкальской
железнодорожной, строительство
автодороги Чита—Забайкальск;

2009–2010

строительство железной дороги
Томмот—Нижний Бестях;

2012–2013

реконструкция автомобильной
дороги «Лена».

ЦИФРА НОМЕРА

471

человек работает в МК-74, из них:
235 водителей, 37 экскаваторщи-
ков, 43 бульдозериста, 85 инженер-
но-технических работников.

Янканский перевал

1972—1977

На месте будущего поселка и станции Аносовская в марте 1973 года машинист бульдозера Иван Абрамов начал расчищать площадки, а бригада плотников возводила первые жилые дома. Как только собрали три дома, приступили к основной работе: отсыпке автодороги, станционной площади, земполотна под главный путь. Так и начался БАМ для МК-74: конец апреля, 65—82 километры, станция Янкан. Первые кубометры грунта были уложены на 64 километре автодороги машинистом экскаватора Петром Павловым и его помощником Иваном Зверевым. Затем наступило большое испытание для коллектива мехколонны: тяжелый Янканский перевал. В нем надо было пробить выемку глубиной до 20 метров. Механизаторы здесь поломали много ковшей, порвали тросов. Было вынута 180 тысяч кубометров грунта.

В 1973—1974 годах МК-74 было сдано 33 километра автодороги, почти 22 километра земполотна под железную дорогу, отсыпано более 1 миллиона кубометров грунта. 4 октября 1974 года на станцию Янкан (Аносовская) пришел первый поезд.



Водитель Сергей Овчинников за рулем мехколонновских машин с 16 лет

гирусы», — рассказывает Сергей Овчинников. — В 1976 году меня от «Бамстроймеханизации» отправили на учебу в Новосибирскую техническую школу, где были курсы по обучению водителей на самосвалы «Магирус».

В 1976 году Сергей Овчинников познакомился и со своей будущей супругой Татьяной, которая приехала в Аносовскую по комсомольской путевке из Барнаула. А уже 23 апреля 1977 года Овчинниковы сыграли свадьбу.

— Было очень весело: по поселку разъезжали на «Запорожце» с обклеенными целлофаном окнами, а потом поехали в клуб, где вместе с друзьями, коллегами праздновали свадьбу, — присоединяется к рассказу своего мужа Татьяна Овчинникова.

В середине 70-х годов на БАМ каждый день стали прибывать сотни строителей со всех уголков Советского Союза и свадьбы стали проходить все чаще. Молодые комсомольцы, одухотворенные романтикой, чувствовали себя самыми счастливыми людьми, наверное, не только СССР, но и всего мира.

В это время механизаторы начали отсыпку площадок на станции Тынды. В мехколонну стали поступать немецкие самосвалы «Магирус».

— После «КрАЗов» это были супер-самосвалы: тепло, комфортно. Тогда

все шоферы мечтали побыстрее пересечь на «Магирусы». Так как это были импортные автомобили, то поначалу в прессе особенно не расхваливали новые машины. Говорили так: «Мощные и юркие «КрАЗы» и оранжевые «Ма-

ЦИТАТА

— Я работала точковальщицей, ставила точки водителям самосвалов за привезенный грунт. Позже жетоны выдавали. Сейчас уже нет такой специальности, а раньше учет грунта велся именно так. Даже в самый лютый мороз приходилось стоять на дороге и ждать очередной самосвал. Был смешной случай, когда я совсем замерзла и пошла греться в первую попавшуюся кабину машины, а водитель самосвала приехал, выгрузил грунт и вдруг выбежал из машины и стал рыть грунт, я подхожу и спрашиваю «что делаешь-то?», а он испуганно: «думал, что тебя в морозном тумане не заметил и засыпал».



Елена Борисовна Бондаренко

разнорабочая. Начала с мужем работать в МК-69, которая позже присоединилась к МК-74.

Бамовские рекорды

1977—1987



На строительстве БАМа МК-74 переработала 18 миллионов кубометров грунта и сдала под укладку пути 150 километров земполотна



Юктали стал базовым поселком для мехколонны на строительстве БАМа

В сентябре 1976 года начальник мехколонны Николай Проскурин и его заместитель Василий Мовчан отправились в Усть-Нюкжу, на место будущей станции Юктали. Здесь было определено новое место дислокации МК-74. Осенью сюда было переброшено вертолетом два дома, а с открытием «зимника» в Усть-Нюкжу пошли колонны машин. В феврале 1977 года мехколонна полностью перебазировалась на центральный участок БАМа. В апреле в Тынду для работы в «Бамстроймеханизации» приехал 19-летний выпускник Киевского техникума транспортного строительства Леонид Петров. В тресте ему дали на-

правление в МК-47, которую в 1979 году объединили с МК-74.

— Конечно, работать было интересно, стройка разворачивалась с каждым днем. Тогда быстро приходилось теоретические знания осваивать на практике. Первый участок, который директор мехколонны Николай Тимофеевич поручил мне сдавать, был между Хорогочами и Ларбой. На участке остался только сарай, две-три машины и все. Надо было провести разбивку, сдать под укладку пути 3 километра. Свой первый практический экзамен строителя я тогда сдал, а дальше уже пошли новые участки, — рассказывает директор МК-74 Леонид Петров. — Времени на отдых не остава-

лось, забросят нас на вертолете из Усть-Нюкже в Олондо, мы 10 дней там работаем, прилетаем обратно, по графику положено 4 дня выходных, но их проводим не дома, а в конторе: делаем отчеты, обрабатываем документацию, а потом снова на участок.

МК-74 всегда была лидером различных социалистических соревнований. Сегодня, возможно, это звучит не в духе рыночной экономики, но за высокие производственные показатели мехколонна в 1980 году была награждена Ленинской Почетной грамотой. А по итогам деятельности за X пятилетку МК-74 вручено на постоянное хранение Красное знамя треста «Бамстроймеханизация». Во мно-

гом успех мехколонны зависел от ее директора Николая Проскурин.

— Да, с Николаем Тимофеевичем ругались, и за грудки брались, но в споре рождалась истина. Он всегда требовал выполнения производственных задач и сам следовал принципу «Что сказал, то и сделал». Я тоже старался не подводить, — делится Леонид Петров.

20 февраля 1981 года первый поезд пришел в Усть-Нюкжу, путеукладчик шел дальше, а впереди по-прежнему были механизаторы. Усть-Нюкжа-Хани, Хани-Олондо... МК-74 отсыпала земполотно в западном направлении, приближая стыковку Байкало-Амурской магистрали. При этом на пути механизаторов возникали новые преграды: Удоканский и Кодарский хребты, многочисленные озера и реки.

— Леприндо — очень глубокое озеро, а земполотно шло рядом с ним. В некоторых местах нужно было засыпать края озера. Здесь требовалась аккуратность, как со стороны водителей, так и бульдозеристов, ведь чуть оступился и можно сползти в озеро. У нас был случай, когда бульдозер оказался в озере, правда, это было зимой и машинист успел выбраться, — вспоминает Сергей Овчинников.

В мехколонне в те годы было 4 бригады, в каждой из них в среднем 75 человек: водители самосвалов, экскаваторщики, бульдозеристы, повара, диспетчера, механики. За бригадой было закреплено 12 самосвалов. Среди бригад постоянно шли соревнования по объемам выполненных работ. А вместе с этим соревнования проходили и на спортивных



Леонид Петров поздравляет начальника МК-74 с 1970 по 1987 годы Николая Проскурина с 50-летием мехколонны.

площадках поселка мехколонны. В волейбол, баскетбол, футбол играли все, делились на команды и выходили на поле. В это же время в клубе «Орфей» репетировали участники вокально-инструментального ансамбля «Альтаир».

— Это самый лучший период нашей жизни, хотя было очень трудно, особенно

в бытовом плане: на улице морозы, в домах нет никаких удобств. Привыкнуть к этому непросто после жизни в городе. Некоторые не выдерживали, все бросали и уезжали домой на запад. Оставались самые стойкие, — говорит ветеран МК-74 Татьяна Овчинникова.

— В те годы мы оставляли на тумбочке деньги и не закрывали вагончик, потому что знали, ничего не пропадет. Было доверие к людям, мы все поддерживали друг друга, — вспоминает бухгалтер-кассир МК-74 Зинаида Бастрыкина.

Зинаида Аверьяновна пришла в МК-74 в январе 1976 года. Через два года была назначена бухгалтером-кассиром. С тех пор во уже 35 лет Зинаида Бастрыкина работает на этой должности. Сотни миллионов, а может быть и миллиарды рублей за это время прошли через ее руки, но сама Зинаида Аверьяновна мерит деньги не рублями, а килограммами. Ведь тогда выдача заработной платы в прямом смысле была тяжелой ношей для кассиров.

— Брали обычные сумки, складывали туда деньги и везли на участки. На машине, на лодке, на вертолете, на поезде... Приходилось добираться на всех видах транспорта, а сумки с деньгами были тяжелые, но я на это не обращала внимания, самое главное людям выдать зарплату. А приезду кассира, конечно, все радовались, — рассказывает Зинаида Бастрыкина. — Тогда хорошо, что деньги были, а вот в 90-е годы все изменилось, людям месяцами не выдавали зарплату.

Сложнейший период в истории не только МК-74, но и всего транспортного строительства наступит уже через несколько лет, а пока ничего не предвещало кризиса. Осенью 1984 года было уложено «золотое звено» БАМа, но механизаторам МК-74 еще хватало работы. Строился обход Северо-Муйского хребта. В 1985 году мехколонна постепенно начинает передислокацию в Якутию на строительство Амуро-Якутской магистрали.



Сегодня МК-74 работает недалеко от станции Аносовская, где 40 лет назад для мехколонны начался БАМ.

ЦИТАТА

— Мне досталась мехколонна после сильного руководителя Проскурина, который до этого руководил ею 17 лет. Он сколотил тот кулак, который и сегодня пробивает все. Мехколонна была на подъеме, там практически ничего не надо было менять, только направлять. МК-74 и сегодня отлично работает, в шутку ее называем «мехколонна быстрого назначения», потому что перекидываешь МК с одного участка на другой, и она везде справляется, все объекты сдает вовремя и с хорошей оценкой заказчика. А поселок Синегорье действительно получился хорошим, такого в то время даже на БАМе не было: горячая и холодная вода, баня, брусовые дома на два хозяина, административные здания.



Василий Тарасенко

генеральный директор
ОАО «Бамстрой-механизация»

Якутское Синегорье

1987—2001



В январе 1985 года МК-74 недалеко от станции Нерюнгри-грузовая отсыпает первые кубометры грунта в основание будущей железной дороги Беркаит-Якутск. С окончанием работ на Байкало-Амурской магистрали технику перебрасывают в Якутию. Необходимо было решить вопрос, где будет находиться базовый поселок мехколонны. Решили, что это будет Томмот — практически центр между Беркайтом и Якутском.

— Выбрали очень красивое место, рядом сопка вся утопала в голубике. Отсюда и название нашего поселка Синегорье, — говорит инженер отдела по труду и заработной плате МК-74 Надежда Попова. — Сразу же строили очень добротные коттеджи со всеми удобствами. После Юкталей для нас это был рай. В Синегорье все было для комфортной жизни: баня, детский сад, больница, школа. Мы рядом со своим домом построили теплицу, разбили грядки.

Руководить передислокацией в Томмот и строительством поселка Синегорье было поручено новому начальнику МК-74 Василию Тарасенко, который в 1987 году

В 1998 году МК-74 начала работать на строительстве автодороги «Амур»

сменяет Николая Проскурина.

Строительство Амуро-Якутской железной дороги началось бамовскими темпами, и согласно планам уже в середине 90-х годов первый поезд должен был прийти в Якутск. Но бамовская эйфория продолжилась недолго, уже в конце 80-х годов финансирование стало уменьшаться, а то и вовсе прекращаться. В 1991 году наступил самый тяжелый период для МК-74 и всех бамовских предприятий. Он продлился ровно 10 лет.

— Нам говорили так: «У кого есть желание — увольняйтесь с мехколонны, уезжайте, потому что перспектив нет». Многие уходили на золоторудную фабрику в Куранах, кто-то и совсем уезжал на запад, — вспоминает тяжелые годы Татьяна Овчинникова. — Мы с мужем остались, и сегодня спустя годы несколько не жалею об этом.

— Нашей семье некуда было ехать, поэтому мы тоже остались. Но, то время вспоминаешь с содроганием. Надо учить

детей в институтах, техникумах, а денег нет. Радовались хотя бы тому, что давали продукты, — говорит Надежда Попова.

Несмотря на то, что Синегорье — это Крайний Север, люди здесь выращивали большой урожай овощей. Именно подсобное хозяйство спасало людей от голода.

— У меня отец был рыбаком и охотником, поэтому дичь и рыба дома была всегда. А так жили на «отоварке», ходили в магазин «Рябинка», где нам давали под запись якобы хлеб, а на самом деле — тушенку, макароны и другие продукты питания, — рассказывает старший специалист по кадрам МК-74 Оксана Черная.

Оксана — дочь Ивана Тимофеевича Черного, руководителя мехколонны с 1994 по 2001 годы. Иван Черный в 1971 году окончил Днепропетровский железнодорожный институт и по распределению был направлен в Чечено-Ингушскую АССР в Грозный старшим мастером «Орджоникидзе-строй». Здесь и родилась дочь Оксана. Зимой 1975 года Иван Черный вместе с другом уезжает на БАМ и сразу устраивается в МК-74 производителем работ. Потом быстро поднимается по карьерной лестнице: старший инженер ПТО, главный диспетчер, а в 1984 году его назначают главным инженером, в 1994 году — начальником МК-74.

— Папа очень любил свою работу, он жил ею, приходил домой и рассказывал о своих объектах, технике, людях. Я всегда тянулась к отцу, он меня и на рыбалку брал, и на участке на «Магирусе» прокатит, и на демонстрации вместе мы идем, — вспоминает Оксана. — Отец очень переживал, когда в 90-е годы нечем людям было платить зарплату, когда строители приходили, ругались, просили деньги, но помочь всем было невозможно. Папа перенес операцию на сердце и ему запретили волноваться, курить. Но работа была очень нервная и отец, то и дело, брался за сигарету, нервничал. Все это отражалось на его здоровье.

В 2001 году Иван Тимофеевич остав-



Оксана Черная: «Отец очень переживал, когда в 90-е годы не было денег на зарплату строителям»

ляет пост директора МК-74 и переходит на руководящую должность в ОАО «Бамстроймеханизация». В 2003 году сердце Ивана Тимофеевича Черного перестает биться. Талантливейшей инженер, руководитель, отдавший МК-74 четверть века не дожил до своего 55-летия.



Начальник МК-74 Иван Черный руководил мехколонной в самое трудное время с 1994 по 2001 годы

Поворот на Тынду

2001—2013

Строительство железной дороги Улак—Эльга спасло мехколонну от кризиса

Начало 21 века сделало транспортным строителям подарок, который предрешил судьбу не только МК-74, но и всей «Бамстроймеханизации». Начинается строительство подъездных путей к Эльгинскому месторождению угля. За короткий срок министерство путей сообщения планирует построить 320-километровую железную дорогу и открывает достойное финансирование проекта. Мехколонны «Бамстроймеханизации», в том числе и МК-74 приступает к отсыпке земполотна будущей железной дороги. Для удобства работы принима-

ется проект «Сахалин-2», предусматривающий строительство площадок и дорог для газопроводов. На этих объектах работает МК-74. В Читинской области компания «РЖД» приступает к строительству вторых путей на участке Карымская-Забайкальск. Президент России Владимир Путин ставит задачу перед Росавтодором открыть сквозной проезд по федеральной дороге «Амур». Правительство России принимает решение о продолжении строительства железной дороги Томмот-Нижний Бестях. Компания «Мечел» намерена достроить железную дорогу Улак-Эльга. Это проекты последних 10 лет. Они дали загрузку мехколонне, позволили существенно обновить технику и самое главное дать людям стабильную работу с заработной платой, которая выдается деньгами. Сегодня большинство строителей, которые в 60—70-х годах начинали работать в МК-74, уже на заслуженном отдыхе. Им на смену приходят их дети — те, кто все эти годы смотрел, как отцы работают на «Магирусах», экскаваторах «Като», делают разбивку на трассе...



Камень, установленный рядом с выемкой на участке Седловая — Бурятская в Забайкалье

— Первым человеком, который взялся за мое обучение на участке, был мастер СМР Жеребецкий Валерий Анатольевич, сейчас он работает главным инженером. Через год поняв, что нашёл своё призвание и, получив повышение по работе, меня назначили помощником мастера, решил пойти учиться в ВУЗ. Немало для этого сделал наш руководитель Леонид Иванович Петров. Он не только дал совет о выборе учебного заведения, но и полностью оплатил обучение. В 2005 году я поступил в Иркутский государственный университет на специальность «Открытые горные работы» заочной формы обучения. После первой же сессии меня перевели мастером СМР, — рассказывает мастер МК-74 Алексей Лаврентьев. — С новой должностью на меня легли и новые обязанности. Как говорит наш директор: «мастера на участке для мужиков и за маму и за папу». К каждому нужен свой подход, люди все разные. Но коллектив был мне уже хорошо знаком, поэтому проблем не возникло.

Символично, что спустя 40 лет, МК-74 вновь работает недалеко от станции Аносовская, где в 1973 году для мехколонны начинался БАМ. Сегодня на 100—102-м километре Амуро-Якутской автодороги, которая идет параллельно малому БАМу, механизаторы снова прогрызают скалу — перевал Онон. Только теперь здесь вместо старых «КраЗов», экскаваторов и бульдозеров итальянские самосвалы Astra, японские бульдозеры Komatsu, экскаваторы New Holland.

— Свою первую «Астру» я получил в 2007 году. Конечно, этот самосвал не идет ни в какое сравнение с «КраЗами» и «МоАЗами»-людоедами, которые так прозвали из-за того что их нужно постоянно ремонтировать. В «Астре» комфортно, она гораздо производительнее. Мне повезло, что я работал только на импортных машинах: немецком «Магирусе», чешской «Татре» и итальянской «Астре», — говорит Сергей Овчинников. — Несмотря на свой стаж, я всегда готов поучиться и у молодежи. У нас такой тандем: где-то ко мне за советом обратятся, а в каком-то случае и я спрошу совета у молодых коллег.

Особую атмосферу в МК-74 отмечают и ветераны и те, кто пришел в мехколонну совсем недавно.

— В мехколонне всегда в приоритете человечность, здесь много хороших людей, — раскрывает свой взгляд на успех мехколонны Зинаида Бастрыкина.

Впереди мехколонну № 74 ждут новые объекты, рекорды, люди. А это значит, что снова будут поводы для праздников: погулять на свадьбе, отметить сдачу объекта и, конечно, встретиться на очередном юбилее родной мехколонны, чтобы вспомнить лучшие годы своей жизни.

Леонид Петров заразил своего сына Дмитрия транспортным строительством. Теперь оба не мыслят свою жизнь без сооружения дорог.



Коллектив МК-74 на строительстве железной дороги Улак-Эльга в 2010 году

ется решение о передислокации МК-74 из Синегорья в Тынду. В 2001 году директором мехколонны становится Леонид Петров, до этого занимающий должность главного инженера.

— Конечно, уезжать из Синегорья было жалко, ведь пришлось оставлять добротный поселок, в который мы вложили столько сил и души, — говорит Леонид Петров.

В январе 2002 года финансирование строительства железной дороги Улак-Эльга прекращается и перед механизаторами снова встает вопрос, где работать дальше. В эти годы ОАО «Российские железные дороги» начинает реализовывать ряд крупнейших инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке и в Забайкалье. На острове Сахалин в 2004 году стартовала программа по переустройству узкой колеи на общероссийский стандарт. Это потребовало расширение земполотна, разбор некоторых тоннелей. Здесь же начинается

— Отец меня всегда брал с собой на участок, как и любому мальчишке, мне было интересно наблюдать за работой техники. А на строительстве дорог можно увидеть все: и экскаваторы, и бульдозеры, и катки. Я все машины изучал, а потом и сам сел за руль, в 14 лет уже мог управлять вахтовкой «КамАЗ», — рассказывает заместитель директора МК-74 по производству Дмитрий Петров. — Когда мы ездили с отцом на поезде, он мне постоянно показывал участки, которые построила их мехколонна, рассказывал интересные случаи из строительства. Конечно, это все отложило свой отпечаток на выборе моей будущей профессии.

В МК-74 сегодня работают и дочери Леонида Ивановича Петрова — Алена инженером ОТиЗ, Татьяна — мастер по грузо-разгрузочным работам, а супруга Вера Августовна — заведующая центральным складом. С 1984 года в мехколонне тв-

ку, разбирается в соответствующих программах, но не умеет работать с людьми. Нужно ведь организовывать производство, руководить людьми, показывать им, как нужно работать, но молодежь этого не умеет делать или не хочет, — констатирует Леонид Петров. — Безусловно, нельзя сказать, что вся молодежь такая, у нас есть мастера, прорабы, которые зарекомендовали себя. Это мастер Алексей Лаврентьев, прорабы Лев Резников, Денис Багаутдинов.



ТЕХНИКА МК-74

9



ЭКСКАВАТОРОВ

51



САМОСВАЛ

12



БУЛЬДОЗЕРОВ

4



АВТОГРЕЙДЕРА

4



КАТКА

15



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ МАШИН

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова,
Игорь Баскаков

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ИЗДАТЕЛЬ
ОАО «БАМстроймеханизация»

Адрес 676282, Амурская обл., г.Тында,
Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

Газета распространяется бесплатно. При перепечатке материалов ссылка на издание «БАМстроймеханизация» обязательна.

www.oaobsm.ru

Отпечатано в ОАО «ПКИ «Зея», 675000, Амурская обл., г. Благовещенск, ул. им. Калинина 10.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.