



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. [41656] 4-04-11

40 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА
СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ
МАГИСТРАЛИ

№
5 (68)
Июль 2014

БамСтройМеханизация

ЮБИЛЕЙ ЭПОХИ



Хроника строительства Байкало- Амурской магистрали

10 апреля 1972 года

первый кубометр грунта Малого БАМа погрузил машинист экскаватора МК-94 Владимир Астахов

8 июля 1974 года

подписано постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР №561 «О строительстве Байкало-Амурской магистрали»

10 ноября 1974 года

приказом Минтрансстроя СССР был образован трест «Бамстроймеханизация»

15 января 1975 года

отсыпаны первые кубометры грунта притрассовой автодороги от Тынды в сторону Кувукты

8 мая 1975 года

первый поезд пришел в Тынду по новой линии Бамовская — Тында

29 октября 1977 года

гудок тепловоза известил о прибытии первого поезда на станцию Беркамит

29 декабря 1978 года

укладка рельсошпальной решетки на станции Ларба

13 мая 1982 года

путеукладчик пришел на станцию Хани – стык Амурской, Читинской областей и Якутской АССР

29 сентября 1984 года

на разъезде Балбухта встретились путеукладчики Александра Бондаря и Ивана Варшавского. Состоялась стыковка Байкало-Амурской железной дороги

1 октября 1984 года

церемония укладки «золотого» звена на станции Куанда

22 октября 1984 года

поезда с западного и восточного участков БАМа встретились в Тынде, открылось сквозное движение

1 ноября 1989 года

сдача обходного участка Северомуйского хребта. Строители его назвали БАМом в миниатюре

Гордость компании



Василий Тарасенко,

председатель совета директоров
ОАО «Бамстроймеханизация»:

Дорогие друзья!

В эти дни мы отмечаем 40-летие со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали — дороги, которая оставила свой яркий след в жизни сотен тысяч людей. Время пролетело, как одно мгновение. Казалось бы, только вчера наши механизаторы отсыпали первые кубоме-

тры земполотна будущего БАМа. Прошло 40 лет: молодые строители уже стали ветеранами, а по некогда непроходимой тайге сегодня мчатся поезда.

Несмотря на десятилетия, в нашей памяти свежи воспоминания о десантах строителей на необжитые участки в 50-градусные морозы, первых километрах земполотна, сданных под укладку пути, праздниках по случаю прихода путеукладчика на очередную станцию. БАМ воспитал плеяду людей, которые не обращали внимания на бытовые сложности, природные условия, а шли вперед — к «золотой» стыковке. Из таких бамовцев выросли строители, которые навсегда сохранили дух грандиозной стройки. Это не только

комсомольская романтика, в первую очередь это высочайший профессионализм и ответственность за свою работу. Вместе с механизаторами на БАМе в одной команде работали взрывники, мостовики, железнодорожники, учителя, врачи... Именно благодаря сплоченности и поддержке друг друга бамовцы смогли в кратчайшие сроки построить уникальную железную дорогу. Поэтому сегодня я хочу поздравить каждого, кто вложил частичку своей жизни в Байкало-Амурскую магистраль, с 40-летием со дня начала строительства БАМа.

Желаю Вам, дорогие друзья, крепкого здоровья, благополучия и новых свершений. Пусть БАМ будет всегда символом молодости, стойкости и энтузиазма!

БАМ продолжается...



Виталий Тарасенко,

генеральный директор
ОАО «Бамстроймеханизация»:

Уважаемые коллеги!

Наша компания неразрывно связана с Байкало-Амурской магистралью. Ведь именно для строительства этой уникальной железной дороги в 1974 году был создан трест «Бамстроймеханизация». И сегодня спустя 40 лет со дня начала сооружения БАМа, мы гордимся, что внесли значительный вклад в строительство

магистрали, ставшей настоящей школой жизни для тысяч механизаторов.

Многие из первостроителей Байкало-Амурской магистрали сейчас уже на заслуженном отдыхе. Но они воспитали новое поколение строителей, продолжающих дело своих родителей. В то же время хочется выразить огромную благодарность и тем ветеранам «Бамстроймеханизации», которые приехали в 70-е годы на строительство БАМа и сегодня, несмотря ни на какие трудности, по-прежнему работают в нашей компании водителями, машинистами бульдозеров и экскаваторов, слесарями, инженерами... И самое главное — передают свой накопленный опыт молодежи. Мы благодарны ветеранам за огромный вклад, которые они

внесли в развитие нашей компании.

Впереди у «Бамстроймеханизации» новые проекты по развитию БАМа: строительство вторых путей, реконструкции станций и разъездов. Механизаторы готовятся снова вернуться на те участки, которые начинали строить 40 лет назад и продолжить лучшие бамовские традиции. Уверен, что в этом нам помогут наши ветераны.

В эти праздничные дни от имени коллектива ОАО «Бамстроймеханизация» выражаю признательность ветеранам БАМа за их силу духа, профессионализм и трудовой подвиг. Желаю всем крепкого здоровья и долголетия, молодости духа и оптимизма, которые были так присущи первопроходцам БАМа!

МЫ СТРОИЛИ БАМ —



Байкало-Амурская магистраль пересекает несколько горных хребтов и своенравных сибирских рек, поэтому механизаторам пришлось строить глубокие выемки и сооружать высокие насыпи — подходы к многочисленным рекам. Мехколонны «Бамстроймеханизации» справлялись с этими задачами блестяще и неоднократно становились победителем различных социалистических соревнований

Ветераны «Бамстроймеханизации» о главной стройке своей жизни



ФЕЛИКС ХОДАКОВСКИЙ,
первый управляющий трестом «Бамстроймеханизация» (1974—1977 годы),
Герой Социалистического Труда:

— Задачи, которые стояли перед вновь созданным трестом «Бамстроймеханизация» были крайне напряженными. Строители обязались к 9 мая 1975 года уложить рельсы до Тынды и открыть рабочее движение поездов на линии Бамовская — Тында. Нам предстояло за короткое время на голом месте сформировать 12 механизированных колонн, обустроить их, оснастить техникой, укомплектовать рабочими и инженерами.

Очень сложно было получить в необжитой таежной Тынде клочок земли, и все же нам отвели небольшой участок в районе МК-94 под несколько блочных домиков, столовую, административное здание, учебный пункт, общежитие. Мы решили высадить десанты для обустройства будущих коллективов. Передовые десанты мехколонн отправились в Кувукту, Хорогочи, Ларбу. На каждой станции дислоцировались по две мехколонны. Высадились десанты и в направлении Якутии (Могот, Нагорная, Золотинка).

В 1975 году в адрес треста «Бамстроймеханизация» было отправлено большое количество машин, механизмов, деталей домов, различных конструкций и материалов. Все это надо было получить, перевести, сохранить и пустить в дело. Но для перевозки, например, гусеничной техники, не было прицепов. Этот вопрос рассматривался на Коллегии Минтрансстроя в марте 1975 года и был решен. На БАМ начали поступать мощные тягачи.



ВЛАДИМИР ЮДАЕВ,
слесарь МК-94, в 1973—2003
годы — водитель МК-116:

— Грузоподъемность «Фауна» — 65 тонн, а колес у него 26. Мы только успевали их делать, одно колесо поставим, а тут и другое уже нужно менять. На тягачах мы перевозили бульдозеры, экскаваторы. Шли в прямом смысле слова по заячьим тропам, дорог-то никаких не было, одно направление. От Тынды до Хани ехали 5 дней. 10 километров — подъем, 10 километров — спуск, вот так полдня на сопку залазили. Впереди шла машина со шлаком, на тяжелых участках из кузова подсыпали дорогу, и метр за метром продвигались. Мостов-то не было, поэтому ехали по зимникам. Подъезжаем к реке, она парит, что делать — надо ехать. Спускались с трала бульдозер, сначала реку переезжал тягач, а потом следом бульдозер. Были случаи, когда бульдозер убежал с трала. Помню, в районе Восточного поднимаюсь в гору, а с трала съезжает техника. Оказалось, что механизатор забыл поставить бульдозер на «ручник».



ВАСИЛИЙ ГОЛУБ,
машинист экскаватора
МК-55:

— На строительство БАМа я приехал из Барнаула в 1974 году. Для меня великая стройка началась с будущей станции Кувукта. Сюда мы пришли первыми в составе МК-148 треста «Бамстроймеханизация». Здесь еще не было поселка, поэтому первое время жили в привезенном вагончике на берегу реки. Потом начали завозить деревянные щиты для домов с Большого Невера. Мне самому довелось возить стройматериалы с Транссиба по Амуро-Якутской магистрали. Дорога от Невера до Кувукты занимала двое суток, от Тынды мы ехали по бездорожью, да и АЯМ был довольно коварным, нередко автомобили переворачивались, съезжали в кювет.

В 1975 году выучился в тресте на машиниста погрузчика и сразу же приступил к отсыпке притрассовой автодороги от Тынды до Кувукты. Одновременно с этим механизаторы отсыпали площадку под поселок и строили дома. Кому

срочно нужно было привозить семью, тем в первую очередь давали только что построенное жилье.



ЛЮДМИЛА ВЫСОЦКАЯ,
инженер по труду
ОАО «Бамстроймеханизация»:

— В начале ни о каком временном, не говоря уже о благоустроенном жилье, естественно, тогда и речи не могло быть. Жили все в палатках и вагонах, потом строили щитовые бараки. Продукты забрасывали вертолетом, а когда винтокрылая машина прилетит только небесной канцелярии известно, тут все зависело от погоды. Поэтому каждой посылке с продуктами мы безумно радовались. Сбросят черствый хлеб, так и мы счастливы, что хоть такой есть. А выбраться отсюда на большую землю мы могли только со Старой Чары. Там с перебоями, но работал аэропорт. Сидели по несколько дней, ждали рейса пока установится погода. Аэропорт был с песчано-гравийным покрытием: помню, как плюхался самолет в грязь — страшно садиться в него, а куда денешься, ведь другого транспорта нет. А сколько было вокруг медведей... На одном из участков косолапый залез в бульдозер и все внутри так скрутил, что пришлось заменять детали кабины.



ВЛАДИМИР БУДНЫЙ,
слесарь МК-94, водитель МК-116
с 1975 по 1992 годы, Герой
Социалистического Труда:

— В октябре 1975 года я приехал в поселок Тындинский. В районе, где сейчас автостанция, встретил водителя на «Магирусе», который посоветовал обратиться в МК-116 или МК-94. Я пошел в 116-мехколонну и сразу же попал в бригаду к Анастасу Блоцкому. Потом руководство мехколонны сказало, что нужно создать бригаду Будного и с 1981 по 1992 годы я работал бригадиром. У нас было около 70 человек: это и водители, и машинисты экскаваторов, и повара.



Приход первого поезда в Тындинский со станции Бамовская коренным образом изменил жизнь севера Приамурья и открыл плацдарм для строительства Большого БАМа

— Б А М С Т Р О И Л Н А С



Механизаторы первыми пробирались к новым участкам через непроходимую тайгу

План мы перевыполняли всегда. Летом 1984 года ежемесячная выработка на каждый самосвал достигала 9350 тонн, что на 1150 тонн больше задания. Так мы заслужили право вместе с другими механизаторами отсыпать последние кубометры грунта, а потом и стать почетными пассажирами первого поезда из Тынды в Куанду, где 1 октября было уложено «золотое» звено. Но, я и предположить не мог, что буду удостоен такой высокой награды — Героя Социалистического Труда.



ВИКТОР ЯБЛОНСКИЙ,
машинист бульдозера МК-154
с 1982 по 1985 годы, замести-
тель директора, директор МК-154
с 1985 по 2012 годы:

— Совет министров СССР издает постановление, по которому всем, кто хочет ехать на БАМ, должны оказывать максимум содействия, причем с сохранением всех трудовых заслуг. Вдохновленный этим событием, я взял отгул, поехал в Тынду в МК-154, где взял отношение

на перевод. Приехал, принес его и заявление на стол к начальнику. Тот пытался меня отговорить, после чего поставил резолюцию прямо на документе: «Против увольнения возражаю, но против Постановления Партии правительства возражать не смею». Вот так я и попал в Тынду. Зарплата механика тогда была 120—130 рублей, а бульдозерист получал в 3 раза больше. Работаешь такое же количество времени, но без всякой нервозности, кроме того, мне определили иностранный харвестер «Интернационал» — на такой технике я еще не работал.



ЛЕОНИД ПЕТРОВ,
директор МК-74 с 2001 года.
Начал работать в мехколонне
в 1977 году:

— Конечно, работать было интересно, стройка разворачивалась с каждым днем. Тогда быстро приходилось теоретические знания осваивать на практике. Первый участок, который директор мехколонны Николай Тимофеевич Проскурин 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 пошли новые участки. Времени на отдых не оставалось, забросят нас на вертолете из Усть-Нюжки 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. С Николаем Тимофеевичем приходилось иногда и ругаться, за грудки брались даже, 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.



НИКОЛАЙ ТАЛИКИН,
водитель-бригадир
МК-94 с 1972 года:

— Несмотря на то, что за «Бамстроймеханизацией» был закреплен центральный участок БАМа, мехколонны треста оказывали помощь и военным, которые строили железную дорогу на восток от Тынды. Так МК-94 работала на отсыпке земполотна в районе разъезда Мультугакан, Червинка. Это были сложные участки с миллионной выемкой, но механизаторы успешно справились с этим заданием и снова вернулись на запад. Здесь всех ждал перевал Мурурин — самая высокая точка БАМа. Это была Курская дуга. Все мехколонны воевали за перевал. Объемы были очень большие, насыпи высокие, кривая на кривой. В составе моей бригады было 120 человек. Она давала 2/3 плана мехколонны. Справиться с такими объемами помогала жесткая дисциплина. За 15 дней троих принял — троих выгнал и только четвертого взял. Был жесткий отбор. Но зато и результаты мы показывали. Наша бригада занимала первые места по всей стройке. Тогда же были социалистические соревнования, они заинтересовывали всех работать лучше и больше. А накануне стыковки началось соревнование за «золотой» куб БАМа. И наша бригада выиграла почетное право отсыпать 25-миллионный кубометр на Балбухте. В торжественной обстановке на оформленном транспарантах «Магирусе» был отсыпан последний кубометр в земполотно БАМа.



Бригада водителя Николая Таликина (первый слева) из МК-94 выиграла почетное право отсыпать «золотой» кубометр на Балбухте



Трест «Бамстроймеханизация» вел отсыпку земполотна на протяжении всего Малего БАМа от Бамовской до Беркакита и на центральном участке Байкало-Амурской магистрали от Тынды до реки Витим. Также мехколонны треста работали на строительстве обходного участка Северомуйского хребта

Статистика «Бамстроймеханизации»

1239

СТОЛЬКО КИЛОМЕТРОВ
ЗЕМПОЛТНА ОТСЫПАЛИ
МЕХАНИЗАТОРЫ ПОД ЖЕЛЕЗ-
НОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ БАМА

981

ПРОТЯЖЕННОСТЬ
В КИЛОМЕТРАХ ПРИТРАС-
СОВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ДОРОГИ ВДОЛЬ БАМА,
ПОСТРОЕННОЙ ТРЕСТОМ

16

КОЛИЧЕСТВО МЕХКОЛОНН,
РАБОТАЮЩИХ НА СТРОИ-
ТЕЛЬСТВЕ БАМА

12 000

ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ
ТРЕСТА «БАМСТРОЙМЕХАНИ-
ЗАЦИЯ» В ГОДЫ СООРУЖЕ-
НИЯ МАГИСТРАЛИ

4 000

СТОЛЬКО ЕДИНИЦ
ТЕХНИКИ РАБОТАЛО
НА УЧАСТКАХ «БАМСТРОЙ-
МЕХАНИЗАЦИИ»

220

МИЛЛИОНОВ — СТОЛЬКО
КУБОМЕТРОВ ГРУНТА БЫЛО
ПЕРЕРАБОТАНО ТРЕСТОМ
«БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ»
НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАМА

БАМ: 40 лет спустя

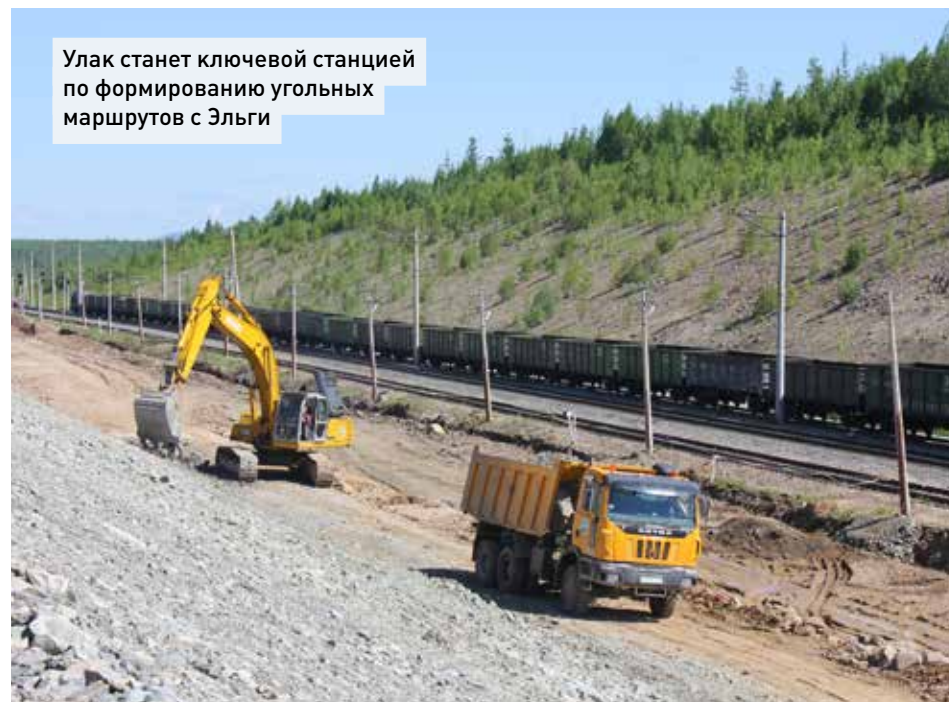
РАЗВИТИЕ

«Бамстроймеханизация» продолжает работать на Байкало-Амурской магистрали

Тод 40-летия с начала строительства Байкало-Амурской магистрали знаковый. Наряду с юбилеем железная дорога по сути переживает второе рождение. В 2014 году стартуют масштабные работы по модернизации Северного широтного хода. «Бамстроймеханизация» готова принимать участие в реконструкции БАМа.

Если в целом по сети российских железных дорог наблюдается тенденция к снижению объемов перевозок, то на Байкало-Амурской магистрали, наоборот, отмечается ежегодный рост грузопотока. Еще несколько лет назад стало очевидно, что существующая инфраструктура в ближайшее время не сможет справиться с растущим объемом грузов. Тогда на уровне Правительства России была разработана программа по модернизации Восточного полигона железных дорог. После ее утверждения президентом России началась большая работа по проектированию новых развязок, двухпутных вставок, расширению станций.

«Бамстроймеханизация» одна из первых приступила к реализации этой про-



Улак станет ключевой станцией по формированию угольных маршрутов с Эльги

граммы. Так на линии Бамовская — Тында началось строительство развязки имени Мохортова, на линии Тынды — Новый Ургал реконструкция станции Улак. Символично, что строительство развязки Мохортова ведет МК-74, которая почти 40 лет назад отсыпала в этом районе земполотно под Малый БАМ. На ветке, соединяющей Тынду с Транссибом, запланировано построить еще несколько развязок, а на ряде перегонов возвести второй путь. Это позволит значительно

увеличить пропускную способность самой загруженной линии Малого БАМа.

Реконструкцией станции Улак на восточном участке БАМа занимается МК-94. Улак в ближайшие годы должен стать ключевой угольной станцией Байкало-Амурской магистрали. Здесь будут формироваться маршруты с эльгинским углем. Для этого на станции удлинят существующие пути и построят три новых приемоотправочных пути. Сегодня механизаторы завершают строительство

полувыемки и начинают готовить земполотно под укладку рельсошпальной решетки. В перспективе на восточном участке БАМа будут построены несколько развязок.

Но самые масштабные работы должны развернуться на линии Тынды-Хани. Вместе с сооружением новых развязок здесь запроектировано строительство вторых путей на ряде перегонов и двухпутных вставок. За три года планируется построить одиннадцать новых развязок и уложить более ста километров вторых путей.

Президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин:

— В числе основных приоритетов ОАО «Российские железные дороги» на 2014 год начало модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. На фоне стагнации экономики происходит дальнейшая пере-дислокация грузовых потоков в сторону дальневосточных портов. В частности, возрастает объем перевозок угля на экспорт. Уже сегодня угольные компании заявляют, что те мероприятия по расширению пропускных возможностей БАМа и Транссиба, которые согласованы правительством и реализуются ОАО «РЖД», недостаточны. Поэтому нужно не только самым наиболее быстрым образом их проводить, но и рассматривать вопрос о дальнейшем наращивании пропускных способностей в данном направлении.

«Магирус» как символ БАМа

ТЕХНИКА

На стройке века работала лучшая в мире японская и немецкая техника

Самоотверженность десятков тысяч строителей сыграла решающую роль в сооружении Байкало-Амурской магистрали за столь короткие сроки. Но добиться таких результатов — построить за 10 лет более трех тысяч километров железной дороги, было бы невозможно без мощной техники, которая в те годы поступала на БАМ. По технической оснащенности «Бамстроймеханизации» тогда не было равных. Если в начале строительства на участках работали советские «КраЗы», «МАЗы», то в 1975 году им на смену начала поступать импортная техника.

— Первым бамовским бульдозером для меня стал Т-100, а уже через год на БАМ стали приходить американские Caterpillar и японские Komatsu. Сначала ведь бамовские бульдозеры и экскаваторы были с тросовым управлением. А импортная техника, конечно, отличалась, — рассказывает машинист бульдозера МК-7 Виктор Дементьев. — С самого начала строительства БАМа я управляю тяжелыми бульдозерами, поэтому зачастую иду впереди всех механизаторов,



Мощные, надежные, удобные... Импортные машины были адаптированы к бамовским условиям

пробивая дорогу для других машин. Легких участков у меня не было, везде были свои трудности. Но благодаря Komatsu все их мы преодолевали.

Для возведения Байкало-Амурской магистрали было поставлено 800 единиц японской строительной техники. Наряду с бульдозерами Komatsu на БАМ приходили экскаваторы КАТО. Их доставляли по железной дороге из порта Владивостока до Сковородина, а оттуда на тралах на бамовские участки. В это же время

большие партии техники начали поступать из Германии. Это были самосвалы «Магирус». За годы строительства БАМа в Сибирь и на Дальний Восток их пришло более 10 тысяч единиц.

— Сесть за руль «Магируса» было грандиозным событием для всех водителей на БАМе. Эти самосвалы были крепкими, мы осенью в течение месяца сделаем техническое обслуживание, а потом «немец» целый год трудится, — вспоминает механик МК-74 Геннадий Чернев.

— После «КраЗов» это были суперсамосвалы: тепло, комфортно. Тогда все шоферы мечтали побыстрее пересечь на «Магирусы». Так как это были импортные автомобили, то сначала в прессе особенно не расхваливали новые машины. Говорили так: «Мощные и юркие «КраЗы» и оранжевые «Магирусы», — говорит водитель МК-74 Сергей Овчинников. — В 1976 году меня от «Бамстроймеханизации» отправили на учебу в Новосибирскую техническую школу, где были курсы по обучению водителей на самосвалы «Магирус».

По сравнению с советскими автомобилями, «Магирусы» имели более высокие динамические качества, хорошие эксплуатационные и экономические показатели, отличались комфортабельностью и легкостью в управлении в любых климатических и дорожных условиях.

«Магирусы» для бамовцев были машинами на все случаи жизни. Самосвалы украшали лентами, укрепляли спереди куклы и возили в кабине молодоженов, на «Магирусах» отправляли рожениц в больницы, доставляли на участки каски с зарплатой...

Отработав на строительстве Байкало-Амурской магистрали, «Магирусы» вместе с японскими бульдозерами и экскаваторами были передислоцированы на сооружение Амуро-Якутской железной дороги. А в 90-е годы оранжевые самосвалы работали и на строительстве автомобильной дороги «Амур».

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова,
Николай Кучеренко

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ИЗДАТЕЛЬ
ОАО «БАМстроймеханизация»

АДРЕС 676290, Амурская обл., г.Тынды,
Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

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

www.oaobsm.ru

Отпечатано в ИПК «Приамурье», 675028, Амурская обл., г. Благовещенск, ул. им. Калинина 126.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.