



Уважаемые друзья!

Я рад случаю приветствовать коллектив крупнейшего дорожно-строительного предприятия Республики Татарстан – ОАО «Трест Камдорстрой» в связи с тридцатилетием.

Судьба каждого предприятия неповторима и интересна. Особенна и судьба Камдорстроя. Трест строит дороги, увязывая в единое целое дела и годы, соединяя предприятия и целые отрасли в неразрывный народно-хозяйственный комплекс. В истории Камдорстроя запечатлены трудные годы освоения нефтяных богатств республики, размах строительства КАМАЗа и других промышленных гигантов, сложности перестроечного периода и напряженный ритм сегодняшних дней. Радостно видеть на страницах этой книги и имена основателей дорожно-строительной промышленности Татарстана, тех, кто преобразовывал лицо Закамского региона.

Позади у Камдорстроя тридцать трудных, но содержательных лет. Сегодня он является одним из самых перспективных предприятий города Набережные Челны и республики, строящим дороги европейского качества.

Поздравляю трудолюбивый коллектив дорожников с юбилеем и желаю дальнейших успехов и процветания на благо нашего Отечества! Будьте здоровы и счастливы!

Минтимер Шаймиев,
президент Республики Татарстан



Роль дорог трудно переоценить. Развитость транспортных сетей того или иного государства, региона непосредственным образом влияет на уровень развития их экономики и благосостояния общества в целом. Так было и так будет. Ныне особенно выросло значение автомобильных дорог.

По обилию транспортных артерий, в том числе и автодорог, Татарстан всегда выгодно отличался от республик и областей Поволжья, да и всей России. Свидетельством должного внимания в республике к строительству дорог является тот факт, что еще в доперестроечные времена в Татарстане действовали два крупных дорожно-строительных треста: Каздорстрой и Камдорстрой.

Наша республика и сегодня идет в авангарде новой дорожной политики государства. Пережив неурядицы перестроечных лет, дорожно-строительная отрасль Татарстана набирает силы. В этом общем успехе велика доля треста Камдорстрой, которому ныне исполняется 30 лет, и который является одним из важнейших звеньев дорожно-строительной отрасли республики. Помимо многих километров новых дорог, преобразивших и украсивших лик республики, на счету Камдорстроя также и выращенная им плеяда незаурядных специалистов и руководителей, оказавших непосредственное влияние на реорганизацию и модернизацию всей дорожно-строительной отрасли Татарстана.

Сегодня марка Камдорстроя означает - высокий профессионализм, новые технологии, дороги и аэропорты европейского качества. В условиях тяжелейшего экономического кризиса 90-х годов производственный коллектив треста не только сохранил свой технический потенциал и богатейший опыт, но вышел из испытаний обновленным и смог подняться на принципиально новый уровень. Этим руководству и людям Камдорстроя можно и должно гордиться, в этой победе залог дальнейших успехов всей нашей республики.

В канун тридцатилетнего юбилея хочется пожелать камдорстроевцам новых дорог, новых достижений. С праздником, дорогие друзья!

Рустам Минниханов,
премьер-министр Республики Татарстан





Н. Шинкина, И. Яковлева

Нет
городе
окопчатья...

Идея написания этой книги принадлежит Совету директоров акционерного общества "Трест Камдорстрой". Такая книга – важный и необходимый этап в развитии коллектива, дающий возможность систематизировать и переосмыслить опыт прошлых лет, укрепить чувство патриотизма к своему предприятию, являющемуся стимулом к его развитию.

Приступив к работе, авторы с сожалением обнаружили, что в республике не существует достаточно подробных исследований о становлении дорожно-строительной отрасли. Поскольку судьбу Камдорстроя невозможно рассматривать в отрыве от общей истории дорожного дела, мы сочли необходимым несколько расширить временные рамки повествования. Неоценимую помощь в поиске исторического материала оказали заместитель генерального директора объединения "Татавтодор" Светлана Леонидовна Морозовская, декан автодорожного факультета Казанской государственной архитектурно-строительной академии Иван Петрович Семенов, заместитель директора Департамента по управлению целевыми бюджетными фондами Минфина Республики Татарстан Павел Петрович Чернов, заместитель директора Государственной дорожной службы Республики Татарстан Александр Павлович Репенко, генеральный директор ОАО "Камдорстрой" Владимир Иванович Усатенко, председатель профкома этого же предприятия Вячеслав Федорович Логинов, сотрудники республиканской Государственной библиотеки имени Ленина и музея истории города Набережные Челны.

Книга, кроме того, задумывалась как труд, показывающий типичные и, с другой стороны, уникальные черты одного из крупнейших дорожно-строительных трестов страны.

Типичное – это патриотический подъем десятилетия строительства КамАЗа, участие в таких кампаниях, как строительство дорог для нефтя-

ников, для заводов нефтехимической промышленности, для сельчан... Это и период кризиса девяностых годов, в котором оказались предприятия всех, без исключения, отраслей.

Уникальное же – способы, с помощью которых Камдорстроем решались те или иные задачи, конкретные условия, в которых оказывался коллектив дорожных строителей и, наконец, люди, своими руками вершившие историю треста на протяжении всех тридцати лет. Это также умение его лидеров увидеть в нужное время нужную цель, движение к которой позволяло преодолевать периоды стагнации, предотвращать унадок, случающийся на пути любого предприятия, чтобы, выйдя на новый уровень, двигаться дальше.

Авторам не хотелось, чтобы их труд представлял собою простое перечисление имен или пересказ биографий людей, пусть даже самых заслуженных. Гораздо важнее, на наш взгляд, было показать генеральное направление, которым следовал коллектив, сформулировать концепцию его развития, дать оценку сделанному. Выстроить от главы к главе хронологически верное повествование помогли десятки людей, которым авторы искренне благодарны за деятельное участие в подготовке книги:

[В. А. Борисов] В. А. Борисова, Ю. П. Вячин, В. Д. Скугоров, Г. Н. Майорова, Е. Н. Вальчук, Р. В. Вальчук, И. А. Семенов, Н. Л. Златомрезова, Л. П. Миндубаева, Е. В. Рац, В. Н. Петряшов и многие другие.

Авторы выражают особую благодарность за техническое редактирование книги бывшему главному технологу предприятия Александру Анатольевичу Федорову.

Успешной работе над книгой помогла атмосфера доброжелательности и взаимопонимания со стороны всех руководителей Камдорстроя и специалистов его служб – людей, бесконечно преданных своему делу и родному предприятию.

Как ты хороша подчас, далекая,
далекая дорога!

Сколько раз, как погибающий и
топящий, я хватался за тебя, и ты
всякий раз меня великодушно
выносила и спасала!

А сколько родилось в тебе чудных
замыслов, поэтических грез, сколько
переживалось дивных
впечатлений!..

Н. В. Гоголь

Дорога... Какое многообразие ассоциаций рождает это короткое слово! В нем – романтика путешествий и тоска по родному дому, в нем - запах степной полыни и белизна северных заснеженных полей.

В нем – эхо пахнущих порохом военных лет и стремительный бег новых дней, ритм и темп больших строек, скрежет тормозов автомобилей на виражах суперсовременных магистралей. И жизнь, жизнь... Вся, как она есть!

Победы Александра Македонского и богатства караван-сараяв вдоль Великого Шелкового пути - это дороги. Процветание загадочной, почти сказочной Древней Персии и могущество Римской империи - это тоже дороги. Многие историки, начиная от Геродота, восхищались древними строителями дорог, справедливо полагая, что именно их трудом были созданы главные памятники как персов, так и римлян. Судите сами: за 500 лет до нашей эры при персидском царе Дарии I протяженность сети дорог этого государства составляла более двух с половиной тысяч километров. Римляне также построили уникальную систему дорог общей протяженностью 250-300 тысяч километров, из них примерно 90 тысяч – магистральных, вымощенных, как, например, Аппиева дорога, базальтовыми плитами.

С тех пор прошли многие сотни лет. Все изменялось вокруг: распадались империи, рушились троны, прахом становились идолы и вожди, умирали идеологии.

Но оставалось неопровержимым и все более возрастало значение дорог. Ныне, в начале третьего тысячелетия, в эпоху покорения космоса и атомной энергии, такой показатель, как плотность сети дорог с твердым покрытием, является одним из наиболее чувствительных критериев в оценке степени экономического развития того или иного государства.

Предистория



Основные вехи истории дорожного дела в России и Казанской губернии

Начало дорожному строительству в России было положено сенатским указом от 1 июня 1722 года о постройке дороги, связывающей Москву и Петербург. Это была дорога шведского образца: покрытая тесаными бревнами, уложенными на отсыпанную подушку, с водоотводными канавами вдоль полотна. Ее можно считать первым в стране инженерным дорожным сооружением, а инициатора этого начинания Петра Великого – первым русским строителем дорог. Однако, осуществление масштабного по тем временам проекта растянулось на многие годы, и сооружение магистрали протяженностью 728 верст было завер-

шено лишь через 20 лет, в период царствования Елизаветы.

Второй в списке российских дорожников по праву должна стоять Екатерина II. 28 мая 1785 она издала указ, в котором говорилось: "Впредь дорог бревнами и плахами не мостить, а вместо того делать ... оные каменными..." 14 марта следующего года императрица утвердила "Комиссию о дорогах в государстве" и поручила ей составить "генеральные правила о строении дорог". Уже через месяц по докладу этой комиссии было принято решение "Об устройстве дорог между столицами", ознаменовавшее начало российских магистральных дорог с твердым покрытием.

Третий строитель дорог, венценосный внук Екатерины Александр I, в 1809 году учредил Главное управление путей сообщения, а в 1810 году открыл в Петербурге Институт корпуса инженеров путей сообщения, основав таким образом российскую техническую дорожную школу.

В первой половине XIX столетия были построены главнейшие транзитные шоссе, как стало модным на французский лад (от *chaussee*) называть в ту пору дороги с твердым покрытием: Московско-Варшавское (от Москвы до Бреста) – 999 верст, Киевское (от Острова до Бровар) – 787 верст, Петербургско-Московское – 676 верст, Московско-Нижегородское – 382 версты и другие. Но с 1861 года строительство магистральных дорог на долгие годы практически совершенно прекратилось в связи с отвлечением финансов на развитие железнодорожной транспортной сети.

Тем временем немецкий инженер К. Бенц уже прилаживал к трехколесной повозке бензиновый двигатель, и в 1887 году Г. Даймлер приступил к серийному выпуску автомобилей. К 1900 году во всем мире их насчитывалось уже около 11 тысяч, и они диктовали новые требования к дорогам и технологии дорожного строительства.

А пути сообщения Российской державы и на пороге XX века по-прежнему оставались одним из самых уязвимых звеньев ее экономической жизни. В канун революции 1917 года из 726 211 верст гужевых дорог всего 4,7 % имели твердое покрытие, то есть были выложены камнем. На беспредельных российских просторах продолжало царствовать бездорожье. В русской классической литературе без труда можно найти множество описаний дорожных мытарств. Одно из первых принадлежит перу Александра Радищева. В его печальном "Путешествии из Петербурга в Москву" читаем: "Земля, насыпанная на дороге, сделав ее гладкою в сухое время, дождями разжиженная, произвела великую грязь среди лета и сделала ее непроходимой." А

еще через несколько страниц: "Бревешками вымощенная дорога замучила мои бока." Поэт Петр Вяземский с сарказмом заметил, что свободно передвигаться в России можно только в двух случаях, когда:

*Зима, свершив, треща от гнева,
Опустошительный набег,
Путь окует чугуном льдистым...
Или когда поля проймет
Такая знойная засуха,
Что через лужу может вброд
Пройти, глаза зажмуря, муха.*

Дороги Казанской губернии, расположенной на пересечении важнейших транспортных артерий Российской империи, не составляли исключения из правила. Представление о них можно составить из имеющихся в хранилище национальной библиотеки Республики Татарстан описаний дорожных сооружений Московского, Сибирского и Царевококшайского трактов, относящихся к 1890 году. Так, на Сибирском тракте единственный мощеный участок был ни чем иным, как продолжением городской мостовой при выезде из Казани. Длина его при ширине три сажени составляла всего 204 сажени (1 сажень равна 2,13 метра). Строился он, согласно описанию, целых пять лет - с 1875 по 1880 год и обошелся земству в 2338 рублей и 42 копейки. А далее на протяжении 108 верст проходящей по территории губернии дороги, связывавшей европейскую и азиатскую части страны, путник мог полагаться только на погоду да на 28 деревянных и 92 "на каменных стенах" мостов и мосточков, переброшенных через речки, овраги, канавы и водомоины.

Города Казанской губернии соединялись между собой уездными дорогами. К таковым относились дороги Буинск – Теплоши, Базарные Матаки – Спасск, Мамыково – Аксубаево – Чистополь, Билярск – Чистополь, Кузнечиха – Бездна, Рыбная Слобода – Пестрецы, Казань – Атия и Казань – Дубьязы.

Однако, в том же 1890 году в стенах только что учрежденного Казанского промышленного училища началась подготовка специалистов для дорожного строительства. С момента возникновения училища и до ноября 1918 года в нем было подготовлено 394 специалиста средней и низшей квалификации. В известной степени этот факт свидетельствовал о росте внимания к проблеме дорог.

К 1917 году общая протяженность сети шоссежных дорог в губернии составляла около 500 километров. Участки с твердым покрытием имелись на Зюрейском тракте (Казань - Уфа), Оренбургском, Московском и Симбирском.

Москва–Санкт-Петербург – первая в России дорога с твердым покрытием. Построена в 1722-46 (твердое покрытие с 1817 года). Реконструирована в 1953-58 годах.

По закону 1809 года Российская империя вместе с княжеством Финляндским и Сибирью была разделена в дорожном отношении на 10 округов, заведование которыми было возложено на начальников округов.

К 1910 году в ведении Министерства путей сообщения Российской империи находилось около 20 тысяч километров дорог, большая часть которых была государственной (ими управляли Округа путей сообщения). Примерно одна четверть всех дорог находилась в ведении губернских земств.

В дореволюционной России дороги делились на размеры, в зависимости от ширины дорожного полотна:

- губернские почтовые тракты – 20 метров,
- торговые тракты – 10-20 метров,
- просёлочные дороги – 4-10 метров.

Губернские власти осуществляли местный надзор за дорожными работами.

В составе губернских земских управ имелись дорожные отделения, следившие за правильностью производства дорожных работ и состоянием искусственных сооружений.

В 1816 году с целью пополнения средств казны для содержания дорог был установлен особый сбор – с каждой ревизской души по 25 копеек в год. В сумме сбор этот давал около 5 млн. рублей ассигнациями.

В 1865 Главное управление путей сообщения России было преобразовано в Министерство путей сообщения (МПС). С 1870 года МПС начинает передавать казенные шоссейные дороги во временное пользование губернских земств.

В Европейской части России в конце XIX века на тысячу жителей было 2,8 километра шоссейных дорог, а на 100 кв. км территории 0,56 км, в то время как в Германии соответственно 47,3 км и 48,6 км, во Франции – 144,3 км и 104,8 км, в Англии 60,9 км и 81,2 км. На одинаковую площадь Европейской части России приходилось почти в 200 раз меньше дорог, чем во Франции и почти в 100 раз меньше, чем в Германии.

В 1912 году в стране был разработан перспективный план строительства шоссейных дорог. Среди важнейших была обозначена и дорога Казань – Пермь. В это время многие резервные мосты стали перестраиваться на постоянные. Два из них, построенные в Казанской губернии, сохранились и поныне; это Тюлячинский и Кукчинский мосты на дороге Казань – Тюлячи.

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляла в России в 1913 году 24,3 тыс. км.

От революции до 50-х годов

В 1924 году в СССР были выпущены первые 10 полуторатонных автомобилей АМО-Ф-15. Индустриализация страны увеличивала потребность в автомобильном транспорте. В 1928-29 годах были приняты решения о строительстве автозаводов в Москве и Горьком.

Одновременно закладывались основы современного дорожного строительства. Так, в 1924 году ленинградские инженеры путей сообщения Б. П. Жерве и К. И. Лубны-Герцык стали инициаторами создания исследовательской группы по проблемам дорожного строительства, преобразованной через год в дорожно-исследовательское бюро при Ленинградском отделе местных сообщений. Уже в 26-м году здесь была построена первая экспериментальная дорожка длиной в 100 метров и шириной 0,5 метра для испытания различных дорожных покрытий. С 1927 года в СССР началось испытание и внедрение в практику поверхностной обработки дорожного полотна с использованием вязких битумов. А в начале 1931-го в Ленинграде прошла I Всесоюзная конференция по научно-исследовательским вопросам в области дорожного строительства.

— В 1928 году для строительства дорог и управления ими было создано Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудотранс), которое спустя три года стало самостоятельным подразделением Совета народных комиссаров СССР.

В 1923 году завод "Красный Путиловец", ныне Кировский завод, освоил производство первых советских тракторов "Фордзон-Путиловец". Массовое изготовление тракторной техники началось с пуском Сталинградского (1930) и Харьковского (1931) тракторных заводов. Это были колесные тракторы марки СТЗ-ХТЗ. В 1932 году на XVII конференции ВКП(б) при рассмотрении плана развития народного хозяйства страны была отмечена необходимость коренной реорганизации дорожно-строительной отрасли и скорейшего перехода к механизации всех видов работ. Согласно этому плану, в СССР началось серийное производство грейдеров, скреперов, бульдозеров, самоходных дорожных катков, камнедробилок, асфальтовых смесителей. В 1933 году на Челябинском тракторном заводе было начато производство тяжелых гусеничных тракторов С-60.

В течение последующих тридцати лет система управления дорожным строительством претерпела множество преобразований. Так, 28 октября 1935 года Цудотранс был передан в НКВД СССР, а в марте 1936-го реорганизован в Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор) НКВД СССР. Строительство дорог велось с применением труда заключенных, а также сельского населения, в обязательном порядке привлекавшегося к дорожным работам на основании постановления ЦИК СНК СССР от 3 марта 1936 года, получившего название "Закон о трудовом участии населения в дорожных работах". Основными орудиями труда оставались носилки, тачки и конные грабарки.

В 1941 году было создано Главное дорожное управление Красной Армии. Ему подчинялись дорожно-строительные войска. Военно-дорожные отряды, укомплектованные солдатами, строили и восстанавливали дороги Великой Отечественной войны. К началу 1942 года их численность превышала восемь процентов боевого состава Красной Армии. Без преувеличения можно сказать, что солдаты-дорожники, вооруженные лопатами, кирками и топорами, буквально на руках пронесли боевую технику через хляби военного лихолетья. Генерал-фельдмаршал Э. Манштейн отмечал в своих воспоминаниях, что "русские были мастерами восстанавливать дороги".

В марте 1953 года Гушосдор перешел в ведение МПС СССР, а в августе того же года было организовано союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог (Минавтошосдор СССР). В 1956 году при Совете министров СССР создается Главное управление по строительству дорог (Главдорстрой), которое с января 1959 года вошло в состав созданного в 1954 году Министерства транспортного строительства.

В Татарии с 1931 года организацией строительства и ремонта магистральных дорог начало заниматься республиканское подразделение Цудотранса – Татдортранс, состоящее из 12 дорожно-эксплуатационных участков (ДЭУ). Местные дороги были переданы в Райдоротделы. Позднее структура Татдортранса также неоднократно претерпевала изменения. Для решения транспортных проблем в 1936 году были организованы машинно-дорожные станции (МДС): №1 в селе Пановка и №52 в Чистополе; кроме того, подразделения Татдортранса обслуживала автоколонна, созданная в Казани.

В 1933-39 годы в Татарской АССР было построено 1992 км дорог с каменным и гравийным покрытием. Однако, они в основном были рассчитаны для проезда гужевого и легкового автомобильного транспорта, причем без учета зимних условий. Их

земляное полотно сооружалось по принципу компенсации объемов земляных работ, то есть объем насыпи не мог превышать объема выемок. Поэтому отметки земляного полотна были, как правило, нулевыми. Ширина его колебалась от 8 до 9,5 м, а проезжей части от 4,5 до 5,5 м. Наилучшей конструкцией по-прежнему считалась булыжная мостовая. В тот период твердое покрытие было уложено почти на всем протяжении Зюрейского тракта, за исключением разрывов в поймах рек. Был также составлен проект реконструкции Ульяновского тракта. Значительные работы были выполнены на дороге Казань – Чистополь – Бугульма.

Источниками снабжения строительства камнем были при-трассовые месторождения. В связи с нехваткой транспорта и удаленностью некоторых участков дорог от карьеров, на дорогах оставалось много грунтовых разрывов. По состоянию на 1 января 1940 года в Татарской АССР из 1200 км дорог союзного значения твердое покрытие имели 767 км, а из 8000 км дорог местного значения, включая областные, – 1700 км.

В 1941 году на седьмом километре шоссе Казань – Оренбург впервые начали строительство участка с белым щебеночным покрытием, так называемого "белого шоссе". Новая технология предполагала пропитку дорожного полотна связующим материалом, в качестве которого использовалась каменноугольная смола, в обиходе называвшаяся варом. Вар разогревали, разжижали креозотовым маслом и разливали ручным гудронатором. Затем полотно засыпали мелким щебнем и укатывали катком. Получаемое при этом покрытие уже было похоже на асфальт. Строительством руководила Антонина Федоровна Каткова, старший инженер казанского дорожного участка № 257. Возглавлял участок Георгий Иванович Львов.

В годы Великой Отечественной войны дорожное строительство в республике велось незначительными силами. Несмотря на то, что сеть дорог с твердым покрытием к 1945 году выросла до 2740 км, большая часть из них пришла в ветхое состояние. В послевоенный период, до начала 50-х, главной задачей стала реконструкция дорог. Прежде всего, это относилось к трассе Казань – Чистополь – Бугульма, которая к тому времени приобрела важнейшее народнохозяйственное значение.

В 1956-57 годах на дороге Казань – Оренбург впервые в республике появился участок с асфальтовым покрытием. Около села Сокуры Лаишевского района был построен асфальтобетонный завод. Производство асфальтобетона становилось на промышленную основу, и новый день дорожного строительства требовал квалифицированных инженерных работников

Еще 2 января 1919 года на базе Казанского промышленного техникума, вобравшего в себя упоминаемое раньше промышленное училище, был создан политехнический институт, на инженерном факультете которого год спустя открылось дорожно-мостовое отделение. В течение последующих лет до начала Великой Отечественной войны институт претерпел множество реорганизаций и переименований, но тем не менее, здесь только за десять лет, с 1931 по 1941 годы было подготовлено 193 инженера-дорожника.

На период войны институт закрылся, а после открылся уже под именем инженерно-строительного. Специалистов для дорожного строительства в нем не готовили вплоть до 1961 года. К тому времени в этой отрасли республики сложилась ситуация острой нехватки инженерных кадров. Потому приказом по Министерству высшего и среднего специального образования № 220 от 28 марта 1961 года в составе строительного факультета Казанского инженерно-строительного института была открыта специальность "Автомобильные дороги", а 10 января 1966 года в институте был организован автодорожный факультет. В том же году состоялся первый выпуск инженеров-дорожников в количестве восьми человек; через год их было уже 23.

К числу педагогов, внесших значительный вклад в становление казанской школы инженеров-дорожников, следует отнести профессора М. Г. Ельчанинова, еще в 1919 году издавшего монографию "Краткий курс военных мостов и переправ", затем в 1922 году – "Обыкновенные дороги", а также доктора технических наук, профессора С. Г. Писарева, руководившего с 1936 по 1941 годы кафедрой "Дороги". В начале шестидесятых годов созданием базы автодорожного факультета занимались ректор КИСИ М. Т. Кулеев, деканы автодорожного факультета Владимир Петрович Борисов, Донат Владимирович Волоцкой, Юрий Васильевич Карась.

Цифры и факты

В 1940 году протяженность автодорог с твердым покрытием составила в СССР 143,4 тыс. км, в 1960 – 270,8 тыс. км., в 1968 – 456 тыс. км.

К 1950 году общая протяженность дорог в Татарстане составила 8600 км; из них твердое покрытие имели 2400 км.

В конце пятидесятых годов двадцатого столетия силами ДЭУ №1 и №2 Татавтодора начали асфальтировать дорогу Казань – Оренбург. Темпы строительства были довольно высокими: ежегодно вводилось по 20 км трассы. В это же время были построены мосты через Свиягу, Мёшу и др.

Дароги нефтяников

28 апреля 1950 года постановлением Совета Министров СССР "О мероприятиях по ускорению развития добычи нефти в Татарской АССР" было организовано объединение "Татнефть". С этого дня началось мощное наступление на подземные кладовые крупнейшего в Европе Ромашкинского месторождения нефти. Однако, темпы бурения и добычи тормозились практически полным отсутствием дорог, строительство которых в этом регионе надо было начинать с нуля. "Нефть Татарии началась с дорог", - справедливо отмечал впоследствии тогдашний министр нефтяной промышленности В. Д. Шашин.

Дело осложнилось тем, что земли Татарии оказались бедными на высокопрочные инертные материалы. Щебень, привезенный по железной дороге из карьеров Башкирии, Челябинской и Свердловской областей, надо было перегружать на автомашины для доставки к месту строительства. В распутицу грязь превращала подъездные пути в непроходимые топи. Расстояние в 20 километров от Альметьевска до поселка Русский Акташ преодолевали по полдня.

В первые годы единственным строителем дорог для промышленников была военная дорожно-строительная часть 2804 МВД СССР. Почти все дорожные операции велись вручную. Механизация сводилась к лопате, лому да кирке. Рабочие жили в землянках, не хватало специалистов. В таких условиях они построили к концу 1950 года первые километры автодорог: Октябрьск – Потаново (26 км) и Бавлы – Бугульма (35 км).

Затем сюда прибыли и спешно начали обустриваться в Альметьевске, Актанше и Ново-Каширове строительные подразделения Управления строительства-3, базировавшегося в Башкирии и строившего там дороги для нефтяников. Однако, для требуемых объемов дорожного строительства на юго-востоке Татарии башкирский десант был явно маломощным. И все же с его помощью к концу 1956 года было построено 560 километров асфальтированных дорог. В первую очередь строились магистрали, дававшие выход нефти к железнодорожной линии Уфа – Бугульма – Ульяновск, ветке Бугульма – Акташ – Круглое Поле и пристани поселка Бетьки на реке Каме. Это дороги Альметьевск – Бугульма, Октябрьск – Бугульма, Азнакаево – Бугульма, Азнакаево – Альметьевск, Альметьевск – Заинск.

Однако, коренной перелом в обеспечении большой нефти Татарстана надежными современными дорогами произошел только с передислокацией в республику дорожного Управления строительства № 11 (УС-11), переименованного в 1963 году в трест "Каздорстрой". Этот отряд строителей внес неоценимый вклад в развитие дорожной сети нефтяного региона.

Но самое важное для авторов настоящего повествования заключается в том, что Каздорстрой является прародителем "главного действующего лица" книги – набережночелнинского треста "Камдорстрой". Поэтому, переходя к основному рассказу и думая о дне нынешнем, мы вновь должны обратиться к событиям более, чем 40-летней давности, к страницам истории УС-11. Ибо там – исток Камдорстроя, там – начало его традиций, там – имена его первопроходцев.

Цифры и факты

В августе 1954 года было создано Министерство транспортного строительства СССР, что было продиктовано остро назревшей необходимостью реконструкции и совершенствования транспортной системы страны.

Разрозненные по эксплуатационным транспортным Министерством строительные организации не могли справиться с этой задачей из-за ведомственной разобщенности.

В новом Министерстве были объединены около 90 строительных трестов, а также научно-исследовательские, проектно-изыскательские, проектно-конструкторские и технологические организации, осуществлявшие научные исследования в области строительства.

Внутри Министерство

подразделялось на специализированные Главки, в частности, строительством автомобильных дорог руководил Главдорстрой.

Структура и производственная база отрасли обеспечивали реализацию государственной политики по развитию транспортной сети, а также решали первоочередные задачи по восстановлению жизнедеятельности транспортных систем в случае стихийных бедствий и аварий.

С 1952 по 1959 год в нефтяных районах Татарстана были построены и реконструированы дороги Казань – Оренбург на участке Альметевск – Бугульма – Бавлы (90 км), Альметевск – Азнакаево (56 км), Набережные Челны – Зайнск – Акташ (96 км) и другие.

Из Новгорода в Казань

В ходе хрущевских реформ Советской армии в конце 1956 года были ликвидированы дорожно-строительные войска. Именно тогда прекратила свое существование 9-я дивизия особого дорожно-строительного корпуса Министерства обороны, располагавшаяся в Новгороде (Великом) и занимавшаяся реконструкцией дороги Москва – Ленинград.

На базе упраздненного военного подразделения было организовано Управление строительства № 11. Соответствующий приказ был подписан начальником Главдорстроя СССР 23 июля 1956 года. В состав УС-11 вошли три дорожно-строительных района (ДСР), три автоколонны и центральные ремонтные мастерские. До начала 1958 года все они, заканчивая работы, начатые ими в составе армейских подразделений на дороге Москва – Ленинград, базировались в поселках и деревнях Новгородской области.

Весной 1958 года УС-11 передислоцировалось в Татарию. Однако, целью перевода в республику одного из самых сильных строительных отрядов страны была не только забота о дорогах нефтяников, а прежде всего осуществление грандиозного проекта по строительству автомагистрали Москва – Пекин, которая должна была стать олицетворением апофеоза советско-китайской дружбы. Однако, время политических перемен внесло свои коррективы в эти планы. Пока велись изыскательские работы, вычерчивались проекты, пока армия дорожных строителей, перестраиваясь на марше, подтягивалась к стволу будущей дороги, отношения СССР и КНР осложнились, а затем остыли настолько, что вместо строительства магистрали в Пекине правительство занялось укреплением государственной границы с Китаем. Долгие годы своеобразным памятником неосуществленному проекту были десять километров земляного полотна близ села Соколки Мамадышского района, отсыпанного первопроходцами ДСР-1 в 1958 году.

Тем не менее, безработица дорожным строителям в Татарии не грозила. Нефтедобыча задыхалась от бездорожья. Так УС-11 волею судьбы пришло на помощь нефтяникам, а возглавлявшему управление Георгию Николаевичу Декейперу и главному инженеру, демобилизованному инженеру-подполковнику Николаю Владимировичу Пржевальскому суждено было заложить в

республике основы технической политики современного дорожного строительства.

Георгий Николаевич Декейпер пришел в 9-ю Особую дорожно-строительную дивизию буквально перед ее расформированием, поэтому до высокого воинского звания не дослужился. Одни вспоминают, что он носил погоны майора, другим помятся на них капитанские звездочки. Декейпер не был дорожным строителем по образованию. Он окончил Московский химико-технологический институт и до войны руководил заводом по производству извести в Издешково Смоленской области. Однако, перейдя в дорожное строительство, Георгий Николаевич и здесь проявил себя как грамотный инженер и талантливый руководитель.

После войны он "командовал" военнопленными, строившими дорогу Москва – Минск. Затем ему довелось сооружать окружную Московскую дорогу и подъездные пути к ракетным шахтам. Этот противоракетный щит Москвы создавало Министерство среднего машиностроения. В состав Министерства входили и подразделения дорожников.

Следующим пунктом в послужном списке Георгия Николаевича были дороги под Ленинградом. Здесь ему пришлось руководить уже солдатами срочной службы, представлявшими главную рабочую силу. После этого, уже в составе Гушосдора, Декейпер строил трассу Москва – Киев, а оттуда его перевели в Новгород.

Георгий Николаевич был прирожденным управляющим трестом. Он умел главное – сплотить коллектив и направить его на выполнение задач. Декейпер заботливо и терпеливо растил кадры, и многие молодые специалисты тех лет стали впоследствии руководителями высокого ранга именно благодаря ему. Ко всему сказанному, близко знавшие Декейпера люди характеризуют его как человека скромного и честного, всего себя отдававшего работе. Дожил Георгий Николаевич всего до 64 лет; в 1976 году его не стало...

Пржевальского можно без всякого преувеличения назвать патриархом дорожного строительства Татарстана. Внучатый племянник знаменитого русского путешественника, исследователя Центральной Азии Николая Михайловича Пржевальского, он большую часть своей жизни отдал строительству дорог. Закончив в 1930 году дорожное отделение Московского строительного политехникума, Николай Владимирович принимал участие в проектировании автомобильных дорог в Таджикистане, Якутии, на Черноморском побережье Кавказа. В 1936 году вел изыскания дороги Симферополь – Ялта, в 1937 – дороги

Фрунзе – Ош.

В 1941 году он падел шинель, на долгие 15 лет став военным строителем. В составе дорожно-строительных частей II Белорусского фронта Пржевальский участвовал в обороне Москвы, затем восстанавливал дороги и мосты на западном направлении. Вот как вспоминал он те годы:

– Восстановление крупных мостов было особенно трудным делом. Проекты восстановительных работ выполнялись в Главном дорожном управлении Красной Армии. А как их реализовывать – решали на месте уже мы. Все делалось из дерева. Сами рубили лес, сушили его, изготавливали и поднимали мостовые фермы, а они имели солидные размеры: высоту до 5 метров и длину до 48 метров. Но работали мы очень быстро и качественно. С января по октябрь 1944-го восстановили мост через Днепр у города Орши, с декабря 1944 года по март 1945 – через Западную Двину в районе Полоцка. Это были достаточно крупные мосты по 200-300 метров длиной. Я восстанавливал также мост через Днепр в Смоленске.

После войны Николая Владимировича командировали на проектирование и изыскание автомобильной дороги Иркутск – Улан-Удэ. В составе дорожных войск он работал в Грузии, на Кавказе, в Башкирии и, наконец, реконструировал дорогу Москва – Ленинград. На этом объекте он принял и отстоял незаурядное инженерное решение: отсыпка земляного полотна дороги была произведена не из притрассовых грунтов, качество которых не гарантировало долговечность сооружения, а из песка. Жизнь подтвердила правильность этого шага, а Николай Владимирович считал его одной из главных своих заслуг. Имея за плечами четвертьвековой опыт дорожного строительства, в том числе в труднейших условиях войны, Пржевальский в марте 1958 года прибыл в Казань. Вот как вспоминает о нем Вячеслав Федорович Логинов, один из заслуженных ветеранов Каздорстроя:

– Николай Владимирович был королем технической службы, непревзойденным до сих пор. Равных ему не было в Главдорстрое. Он удерживал в памяти десятки СНИПов – знал по любому из них, в каком параграфе и на какой странице что написано. Пржевальский прекрасно разбирался также в вопросах экономики и финансов, а в технологии строительства был сведущ, как никто другой. Внедряя теорию в практику, Николай Владимирович обращал наше внимание на такие тонкости, о которых мы, молодые, и не подозревали. Он с любовью относился к молодежи, предъявляя повышенные требования к тем, из кого, по его мнению, мог выйти толк. Он передавал нам свои знания,

и это тоже умел делать прекрасно, что дано не каждому инженеру! При этом он являл собой пример истинного патриотизма и гражданского мужества: в советские времена он, указывая в анкетах свое происхождение, писал – "из дворян".

В качестве главного инженера УС-11 Николай Владимирович проработал 17 лет, оставаясь поборником высокого качества, строил дороги. Он прожил более 90 лет. Пржевальского не стало в 2000 году. Если бы дорогам, как и улицам, давали имена, то самую главную автомагистраль Татарстана следовало бы назвать именем заслуженного строителя ТАССР Николая Владимировича Пржевальского.

Цифры и факты

Выдающаяся роль в деле развития и совершенствования транспортного строительства принадлежат возглавлявшим Минтрансстрой Е. Ф. Кожевникову, И. Д. Сонову и В. А. Брежневу, а также заместителю министра транспортного строительства В. Т. Федорову.

Огромный вклад в совершенствование дорожно-строительной отрасли внесли начальник Главдорстроя (1959-63 гг.), заместитель министра (1943-86 гг.) транспортного строительства Н. И. Литвин и начальник Главдорстроя (1969-88 гг.) В. А. Субботин.

В 1977 году для строительства автомобильных дорог Западной Сибири в Минтрансстрое помимо Главдорстроя был создан Главзапсибстрой, который возглавил Ю. Ф. Чередников.

В 1959-1965 годах в республике Татарстан было построено 3721 км дорог с твёрдым покрытием, в том числе республиканских и областных 655 км, местных 2221 км, ведомственных 845 км.

На 1 января 1970 года в Татарстане имелось 10848 км дорог, из них 6885 км, то есть 63 процента, с твёрдым покрытием.

Мамадыш – Набережные Челны

С передислокацией в Татарию подразделения УС-11 получили новые адреса для размещения своих баз. При этом структура управления изменилась, так как в него влились участки башкирских дорожных строителей. Местом расположения Дорожно-строительного района №1 и автоколонны №3, базировавшихся на Новгородчине в поселке Чудово, был определён Мамадыш. Неподалёку от него должен был строиться важный объект трассы Москва – Пекин: мостовой переход через Каму, от которого дорога через Альметьевск должна была взять направление на Среднюю Азию.

Распоряжение о передислокации поступило в конце 1957 года, а в начале следующего начался переезд. Сохранился уже мамадышский приказ №1 по Дорожно-строительному району №1, датированный 3 февраля 1958 года:

"§1. Приступил к своим обязанностям начальника ДСР №1 УС-11 с 3 февраля 1958.

Начальник ДСР №1 Герасимович."

Георгий Акимович Герасимович, 1919 года рождения, капитан в отставке, в Новгородской области руководил автоколонной №2, а в Татарии до 1963 года возглавлял ДСР-1. Под его руководством этот коллектив обживался на новом месте, строил первые объекты. Георгия Акимовича вспоминают как не только взыскательного начальника, но и непосредственного, жизнерадостного человека. Рассказывают, что уже в Набережных Челнах Герасимович собирал мальчишек с окрестных улиц, и под его предводительством они сажали деревья в только что построенном поселке Дорожников. Давно уже нет в Челнах того поселка, но до сих пор живы старые тополя.

В приказе №2, датированном следующим днём, 4 февраля, называются имена людей, приехавших из-под Новгорода на новую стройку. В этом списке 58 человек, многие из которых стали зачинателями истории Камдорстоя. Они составили основу будущего коллектива, сразу же начавшего пополняться из числа местных жителей. Тех, кто не имел специальности строи-

телей-дорожников, принимали разнорабочими третьего разряда с двухнедельным испытательным сроком.

На железнодорожных платформах прибыл этой же зимой на станцию Кукмор автопарк колонны №3. В Мамадыш машины шли своим ходом. Их было около 60-ти, в основном ЗИЛ-585. Вся ремонтная база в Чудово состояла из старенького токарного станка и электросварки, так что везти в Мамадыш было практически нечего. Коллектив автоколонны тоже разделился: многие остались на Новгородчине.

Возглавлял приехавший коллектив автомобилистов Тимофей Степанович Турков. Были в числе приехавших и специалисты, впоследствии долгие годы проработавшие на предприятии, внёсшие большой вклад в его становление, снискавшие заслуженное уважение и память в коллективе.

Назия Юсуповна Сакаева приехала в Татарию с двухлетним сыном Володей. У этой молодой, на редкость красивой женщины была вполне "мужская" должность – начальник отдела эксплуатации автоколонны. Пожалуй, это был самый напряжённый, хлопотливый и психологически непростой участок работы. Но Назия Юсуповна, обладавшая незаурядным умом, волевым характером и организаторскими способностями, умела держать в руках производство и коллектив водителей. К каждому из них ей удавалось найти подход. И сегодня, спустя много лет, знавшие Сакаеву работники автобазы называют ее одним из лучших руководителей этого отдела за всю историю его существования. Уже достигнув пенсионного возраста, Назия Юсуповна продолжала работать инженером по эксплуатации. Её труд был отмечен орденом Дружбы Народов и медалью "Ветеран труда". Сумела она достойно воспитать и сына, привив ему любовь к непростой профессии дорожника. Впоследствии Владимир Александрович Швецов стал управляющим треста "Камдорстрой".

За техническое состояние автопарка отвечал механик Владимир Николаевич Петряшов. К моменту переезда выпускник автодорожного техникума проработал в автоколонне всего полгода. Только начинался его трудовой путь, который закончит он много лет спустя всё на том же предприятии в должности главного механика автобазы №48.

То же надо сказать о Сергее Васильевиче Конусове. Он со времени передислокации автоколонны и до ухода на заслуженный отдых работал в должности автослесаря. Имел правительственные награды и множество поощрений от Главка, треста и администрации автобазы № 48.

Владимир Николаевич Петряшов вспоминает:

– Разместили нас в Заошье – так называется старая часть Ма-

мадыша, за речкой Ош. В поле огородили мы площадку автоколонны проволокой, и по ночам сами сторожили машины. Надо сказать, что по дороге к новому месту их основательно разграбили. А на дворе март месяц, скоро начало сезона, и надо готовить технику к работе. Но поступили и новые машины, двадцать ЗИЛов. Это было для нас целое богатство.

Коллектив ДСР-1 с первых же дней приезда в Мамадыш начал строительство жилых домов, ремонтных мастерских, цементобетонного и асфальтобетонного заводов, пристани. Линейным руководителем всех этих работ была старший прораб Клавдия Ивановна Зайцева.

Параллельно с обустройством шла отсыпка грунта на строительстве дороги близ деревни Рагозино. Главному механику Ф. Г. Чердацеву было поручено обеспечить бесперебойную работу дорожных механизмов, их своевременный ремонт и обслуживание в полевых условиях. Начальник планово-производственной части Евгений Николаевич Вальчук к 21 мая 1958 года готовил точное месячное и суточные задания по прорабствам. То есть, полным ходом шла подготовка к летнему сезону.

Но начать его дорожникам пришлось уже в Набережных Челнах: 24 мая поступил приказ руководства УС-11 за №61, в котором окончательным "местом прописки" ДСР-1 и автоколонны №3 был назначен этот закамский город. Цель переезда – строительство автодороги Набережные Челны – Зайнск – Альметьевск.

Приказ, подписанный Г. А. Герасимовичем 28 мая 1958 года, гласил:

"Для производства подготовительных работ в городе Набережные Челны по новому месту дислокации ДСР-1 приказываю:

– Создать оперативную группу в городе Набережные Челны в составе старшего прораба В. П. Павленко, старшего инспектора по кадрам Л. К. Бабиковой, мастеров А. Ф. Гарбуз, Н. М. Грудиной, Н. П. Солдатенковой.

На оперативную группу возложить следующие обязанности:

– подготовить жилые помещения для размещения личного состава,

– подготовить и арендовать склад для размещения материальных ценностей,

– подготовить временные площадки для размещения техники ДСР,

– начать подготовку для производства земляных работ по возведению земляного полотна."

Уже 31 мая на мамадышской пристани были готовы к отплы-

тию на другой берег техника и материальные ценности дорожников. 10 июня 1958 года очередная и окончательная передислокация была завершена.

Конец 50-х был началом индустриализации доселе тихого, почти заповедного закамского региона Татарии. В 1958 году в окрестностях Бондюги (Менделеевск) и Елабуги началась разработка нефтяных месторождений. В декабре того же года на площадку будущего крупнейшего в стране комбината по переработке нефти в Нижнекамске прибыл санно-тракторный поезд со строителями. Для энергообеспечения этого и других объектов уже тремя годами раньше Куйбышевгидрострой начал возводить Заинскую ГРЭС. Ее первый энергоблок мощностью 200 тысяч кВт был пущен 23 февраля 1963 года.

Дорожным строителям предстояло связать зарождавшиеся промышленные центры транспортными артериями, важнейшей из которых должна была стать трасса Набережные Челны – Заинск – Русский Актанш. Пока же дорог здесь практически не существовало. В распутицу 60 километров от Челнов до Заинска преодолевали, бывало, по несколько дней. Как бы в противовес этому бездорожью время сохранило дорогу от Елабуги до Менделеевска – кусочек знаменитой "Владимирки", вымощенную камнем, с отличными водоотводами, обсаженную берёзами. Вокруг этого памятника культуры дореволюционной России тянулись девственные Шишкинские леса.

Сам город Набережные Челны конца 50-х начальник плано-во-производственной части ДСР Евгений Николаевич Вальчук вспоминает так:

– К Каме спускалась улица Центральная, параллельно ей протекала речушка. Рядом был причал, откуда паром перевозил людей на правый берег Камы. Постройки в основном деревянные: школа механизации, у причала с правой стороны милиция, слева столовая и ресторанчик, чуть подалее баня. Мы с детьми ходили туда мыться.

Жила моя семья первое время на квартире у бабушки-татарки Марьи Семёновны, так по-русски мы ее звали. А за лето вырос посёлок Дорожников. Он тянулся примерно от нынешнего ЗАГСа до кладбища. В нём было домов 20-25, щитовых и рубленых. Срубы покупали в деревне Пинячи. Две первые зимы посёлок освещался от стационарного дизеля, и в наших домах до 12 часов ночи было электричество. А во всём городе в ту пору были ещё керосиновые лампы.

Евгений Николаевич припомнил еще один интересный и достаточно красноречивый факт, относящийся уже исключитель-

по к истории города Набережные Челны. Дорожники по заказу Челнинского горсовета заасфальтировали улицу Центральная и от неё часть нынешнего проспекта Мусы Джалиля. Когда стали поднимать плиты, которыми до этого была кое-как вымощена улица, оказалось, что это надгробные памятники с разоренного русского кладбища.

Но вернемся к дорожным строителям. Контора ДСР-1 была выстроена также неподалёку от поселка. Автоколонна расположилась как раз на месте нынешнего ЗАГСа. Рядом из кирпича были построены небольшие корпуса цехов, деревянные складские здания, бокс на шесть автомашин. Состав автопарка пополнился в то время венгерскими "Думперами". Эти пяти- и шеститонные самосвалы с огромными задними колёсами проигрывали отечественным грузовикам в скорости, но значительно выигрывали в маневренности и скорости разгрузки. Отсюда коллектив будущей автобазы №48 набирал свою мощь. Уже в 1959 году он впервые выполнил годовой план.

Важнейшей задачей дорожников было создание производственной базы ДСР. Ее строительство быстрыми темпами началось в районе железнодорожной станции Круглое Поле: подводилась железнодорожная ветка, монтировались асфальтобетонные заводы, строились складские помещения.

Параллельно с обустройством начались работы по отсыпке земляного полотна трассы Челны – Альметьевск. У нынешнего универсама в посёлке Гидростроителей был ее нулевой пикет. ДСР-1 был отведён участок от Челнов до Заинска, дальше работало Актанское ДСР, а от него эстафета переходила к Альметьевскому ДСР-1 (впоследствии СУ-854), которое вело дорожную ветку до Бугульмы и далее по промыслам.

Дорога Челны – Заинск образца 1959 года представляла собой полотно стандартной 7,5 метровой ширины с обочинами по 2,5 метра. В качестве подстилающего слоя использовался песок из Пинячинского карьера. По словам Вальчука, он был прекрасного качества и отвечал самым строгим требованиям строителей. На этой дороге применялась новая по тем временам технология – стабилизация грунтов цементом. Частично делалось щебёночное основание. Щебень поначалу везли по железной дороге до станции Круглое Поле с Урала. С началом строительства Куйбышевской ГЭС началась его поставка с Жигулёвских гор по водному пути, на баржах.

Дорога была третьей категории, и один ее километр в "хрущевских" деньгах стоил 580 тысяч рублей, то есть очень дешево. Отчасти, такую экономию диктовали условия того времени, отчасти – российский менталитет, отводивший дорожно-строительной отрасли далеко не главное место в экономике страны.

страны и в значительной степени в обеспечении
отрицательного торгового баланса.

Наш коллектив ДСР-1 также добился
и мало успехов в выполнении поставленных
заданий.

Поздравляю всех рабочих, служащих и инже-
нерно-технических работников Дворжино-Ситов-
ского района и с международными
праздниками 1-го мая.

Приветствую:

За добросовестное выполнение своих обяза-
тельств объявить - благодарности:

1. Ст. прорабу м. Зайцеву С.И.
2. Ст. инженеру м. Рудзевичу Г. Р.
3. Мастеру м. Медведю Н. Ф.
4. Мастеру м. Ривалутинскому Ф. Ф.
5. Бухгалтеру м. Дуровичу В. М.
6. Рабочему м. Паллакову П.
7. --- м. Чийпроганову Г. П.
8. --- м. Шакирову М. Ш.
9. --- м. Хасанову М. В.
10. --- м. Баллакову М. П.
11. --- м. Егорову М. В.
12. --- м. Тернову Г. В.

Выражаю благодарность тем рабочим, служа-
щим и инженерам, которые будут выполнять все свои
обязанности на предстоящих международных заданиях, связанных
с ДСР-1 на 1958 г.

Начальник ДСР-1.

Герасим П. Герасимович.

Образование СУ-852 и автобаза № 48.

Годы 1961-1969

8 июля 1961 года вышел приказ №166 УС-11 Главдорстроя Министерства транспортного строительства СССР, согласно которого челнинскому Дорожно-строительному району присваивалось новое название. Отныне он стал именоваться СУ-852. Приказом УС-11 за №173 от 17 июля того же года пять существовавших в управлении автоколонн переименовывались в автомобильные базы. Набережночелнинская колонна получила название "Автобаза № 48".

В том же году география деятельности СУ-852 расширилась. Ему поручалось строительство дорог Нижнекамского нефтехимического комбината, в первую очередь магистрали №1, уходящей от Заннской трассы в сторону Нижнекамска. Дороги химиков для челнинского подразделения УС-11 стали хорошей школой профессионализма. На них совершенствовалась организация труда, оттачивалось мастерство, рос и мужал коллектив СУ-852 и Автобазы-48.

Под возросшие объемы управлению была выделена новая техника, так что в плане технической оснащенности дело менялось в лучшую сторону. Несмотря на затрудненное транспортное сообщение, сложилась четкая система административного и инженерного контроля деятельности СУ со стороны специалистов УС-11.

По крайней мере, дважды в месяц в Челны приезжали Декейпер и Пржевальский. Приезда главного инженера всегда с трепетом ждали прорабы: исключительно интеллигентный Николай Владимирович был крайне требовательным в работе, а малейшие огрехи он видел с первого взгляда.

Постоянным куратором челнинских дорожников был начальник производственно-технического отдела Управления Рустам Фардеевич Кильматов. Еще до войны окончив Московский автодорожный институт, он работал на строительстве завода в Смоленске и вместе с Декейпером приехал в Казань. Разносторонне образованный инженер-строитель, Кильматов задавал высокий качественный уровень в работе.

В 60-е годы численность работающих в СУ-852 доходила до 350 человек. Здесь хочется назвать имена тех, кто заложил основы производственной базы и традиций будущего треста "Камдорстрой". Это главный инженер СУ Иван Петрович Кипа и

сменивший его на этом посту в 1962 году Евгений Николаевич Вальчук. Это жена Вальчука - Раиса Васильевна, вплоть до 1987 года руководившая работой планового отдела и инженер ОГМ Р. Н. Сафронова (1959-79). Это Константин Семенович Антонов, впоследствии работавший главным инженером и начальником СУ-817, а также Василий Михайлович Петров, начинавший заместителем начальника ремонтных мастерских, а в последствии ставший заместителем начальника СУ-852. А под табельным номером 1 значился машинист бульдозера Михаил Васильевич Степанович, бывший солдат стоявшей под Новгородом дорожно-строительной дивизии.

В 1969 году поступил на работу в ремонтно-механические мастерские СУ-852 Раис Шаихович Муртазин, чтобы навсегда связать свою жизнь с дорожным строительством. Сначала он работал слесарем, потом механиком, с 1970 года стал заведующим РММ. Чуть опережая основное повествование, добавим, что в 1973-м, по окончании заочного отделения Московского политехнического института, Муртазин был назначен главным механиком СУ-852, а с 1982 года - главным механиком Камдорстроя.

Внесли свою лепту в общее дело бригадир бетонщиков А. К. Нестерова (1964-80), бетонщица А. Г. Мустафина (1961-1983), цементобетонщица З. И. Пантелеева (1959-1983), бетонщица С. Х. Кузьмичева (1959-1984), механик М. Г. Габдрахманов (1961-1980), транспортерщица ЦБЗ А. А. Нигматова (1958-85), прораб Н. М. Пакшинцев (1958-87), Р. А. Мустафин (1960-87), механик З. Ш. Галимов, цементобетонщица И. Ш. Аглиева (1961-98), дозировщица Р. В. Зайнутдинова (1958-88), слесарь-моторист П. Н. Ерышканов (1960-88), экскаваторщик Н. О. Бухаров (1958-88), мастер Р. Т. Шакирова (1961-95), сварщик З. С. Гарипов (1959-89), водитель А. В. Шагин (1964-96), цементобетонщица С. А. Ягудина, машинист электростанции И. К. Епишин (1958-90), слесарь Р. С. Сагитов (1958-91), асфальтобетонщица Н. М. Сафина (1961-92), машинист бульдозера Б. С. Урлагов (1958-93), оператор цементного склада З. Г. Ганеев (1961-94), бетонщица А. Г. Фазлеева (1958-94), машинист бульдозера Н. П. Башмачников (1964-94), плотник А. Г. Соловьев (1961-96), бетонщица Т. В. Аглиуллина (1964-96), машинист автокрана В. В. Вавилов (1961-99), слесарь-моторист Э. Р. Хурматуллин (1960-99), муж и жена Ямалеевы, Г. Г. Семендеева (с 1969 г. до настоящего времени). В скобках указаны годы работы в СУ-852.

Около ста водителей, 27 слесарей-ремонтников и 11 инженерно-технических работников составляли в те годы коллектив автобазы. Первым ее начальником был Николай Алексеевич

Хохлов, затем его сменил на этом посту Николай Федорович Шамов. Постепенно ряды специалистов автобазы пополнились. Старшим механиком стал челнинец Разин Галеевич Закиров. Он много сделал для восстановления техники, требующей после двух переездов основательного ремонта. Благодаря его стараниям вышли в рейсы даже те автомашины, которые стояли "на приколе". На всю жизнь остались верны своему предприятию и оказывали ему посильную помощь, даже будучи на пенсии слесари Н. В. Зубарев, А. Х. Гараев, Н. В. Часовской.

Кадровую службу автобазы возглавляла М. Г. Нургалиева, участница Великой Отечественной войны. Это ее умением правильно подбирать работников формировался коллектив. Человек, бесконечно преданный делу, она своим примером учила работать других. Всю жизнь трудилась в должности бухгалтера-расчетчика автобазы Маргарита Васильевна Пятыгина.

Совсем молодой девушкой начинала в 1969 году работать в автобазе Муслима Аглямовна Сираева. Главный экономист Николай Александрович Сабанаев взял ее в свой отдел ученицей. Со временем она возглавила экономическую службу автохозяйства и остается на этом посту до сего дня.

Именно в те годы здесь начинали работать Н. Е. Волков, Н. Ш. Валеев, Г. Г. Гизатуллин, Г. В. Дышин, З. М. Музаитов, А. П. Наборщиков, Н. В. Мифодеев, Г. И. Пеньков, В. В. Абрамов, С. Зарипов, И. В. Иванов, Р. Ш. Альмухаметов, Ф. Л. Лутфрахманов, А. Н. Гайфуллин, ставшие ядром коллектива автомобилистов, его гордостью. Тогда же начали формироваться династии дорожных строителей - Коньковых, Карцевых, Нагумановых, Пучковых, Ивановых.

25 февраля 1963 года приказом №20 Главдорстроя Управление строительства-11 было переименовано в трест "Каздорстрой". Это был следующий шаг Министерства на пути превращения бывших военизированных частей во вполне гражданские, стабильные предприятия. В 1965 году сменилось руководство СУ-852: исполняющим обязанности начальника становится Евгений Николаевич Вальчук. Дорожник с опытом строительства трасс Москва - Минск, Москва - Смоленск, дорог Ленинградской области, он в свое время был приглашен на должность начальника планово-производственной части (ППЧ) самим Декейпером. Под его руководством коллектив успешно работал вплоть до 1970 года, когда Евгения Николаевича назначили начальником механизированной колонны №100.

Конец 60-х был временем завершения первого этапа строительства дорог Нижнекамскнефтехима. В 1967 году на комби-

пате выдала продукцию центральная газофракционирующая установка. Завод заработал. Обретал свои очертания и город нефтехимиков. В том же году были подписаны акты ввода большинства дорог.

Близился 1969 год. В один из его августовских дней, а именно 14-го, было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР. Генеральным подрядчиком на сооружении заводов утверждалось управление "Камгэ-сэнергострой" Министерства энергетики и электрификации СССР. Основным заказчиком – Министерство автомобильной промышленности СССР.

Это решение стало началом новой эпохи в истории Набережных Челнов. В августе 69-го, по образному выражению поэта, "ливнем переполюха, молниями страстей в город вошла эпоха грузов и скоростей." Если на начало 1970 года население все еще мало кому известного городка на Каме составляло 39,3 тысячи человек, то только в течение следующего года на строительство было принято 33 тысячи работников. Еще по тридцать тысяч к когорте строителей добавил каждый из двух последующих лет.

Основанным в 1650 году деревянным Челнам с резным кружевом наличников, с поленницами дров у дощатых заборов суждено было на глазах преобразиться, становясь татарстанским вариантом московских новостроек. Чистая, с великолепными песчаными островами Кама впряглась в рабочее ярмо. Днем и ночью не смолкала причальная жизнь. Из-за барж, самоходок, плавучих кранов нельзя было разглядеть берега. В три смены, безостановочно шла выгрузка строительных материалов, железобетонных конструкций, техники, оборудования, жизненно необходимых товаров и продовольствия. На станции Круглое Поле все пристанционные пути были забиты эшелонами.

На главной строительной площадке разворачивалось строительство шести заводов автомобильного комплекса: кузнечного, прессово-рамного, двигателей, автосборочного, ремонтно-инструментального и литейного.

Седьмой – завод колес – начинал строиться в соседнем Заинске. О роли, отведенной в этой эпохее дорожным строителям – наша следующая глава.

Годы 1969–1971.

Подготовка к штурму

Именно так можно обозначить короткий период, предшествующий выделению челнинских дорожников в самостоятельную организацию и десятилетнюю интенсивную работу на дорогах стройки, равной которой по объемам и скорости ведения работ не было в мире. По первоначальным планам предполагалось ввести в строй первую очередь автогиганта уже в 1974 году. Времени на раскачку строителям не оставалось. Уже 13 декабря 1969 года, невзирая на то, что суровый мороз сковал землю, на площадке будущего автозавода был вынут первый ковш грунта.

В Челны стекались потоки техники, материалов, людей. И первым условием, необходимым для развертывания широко-масштабной стройки и обеспечения высоких темпов работ, являлось наличие дорог. Они нужны были уже к весне 1970 года, до того, как распутица превратит в непроходимую грязь все подъездные пути к площадкам строительства. Присутствие в городе дорожного строительного управления – единственной реальной силы, способной взять на себя роль первопроходцев, автоматически делало его главным действующим лицом на первом этапе строительства дорог КамАЗа.

Каздорстрой, наряду с Камгэсэнергостроем выступил в роли подрядчика по сооружению автомагистралей. Таким образом, два Министерства, энергетики и транспортного строительства, взялись за дело. Это являлось беспрецедентным случаем, говорившим о том, что впервые по достоинству была оценена роль дорог в такой крупной кампании, как сооружение комплекса заводов.

Для выполнения новой задачи в СУ-852 с конвейеров отечественных заводов пошла новая техника. Не теряя времени, дорожники взялись за укрепление своей производственной базы. Вопросами проектирования ее дополнительных мощностей и комплектования их оборудованием занимался главный технолог Каздорстроя Иван Сидорович Аржаев. Дело было не из простых: приходилось защищать проекты в Госнабе, Госплане, добиваясь выделения средств на строительство.

В районе Базы строительной индустрии была отведена территория, где развернулось сооружение более производительных цементобетонного и асфальтобетонного заводов, площадки и помещений автобазы, здания управления, а также нача-

лось строительство железнодорожного тупика. Одновременно наращивались мощности ЦБЗ в Круглом Поле. К августу 1970 года здесь был построен еще один смеситель.

Первым по значимости и срокам объектом была определена дорога №1, четырехполосная магистраль, которая начиналась от Альметьевской развязки на въезде в город и вела к площадке промкомзоны. Коллективу дорожников предстояло на этом объекте освоить строительство дорог первой категории.

Осенью 1969 года началась отсыпка земляного полотна, которая продолжалась и зимой, а в апреле следующего года полным ходом пошла укладка цементобетона.

Тогда же Н. В. Пржевальский и Е. Н. Вальчук открыли и организовали разработку песчаного карьера в поселке Сидоровка. Его запасов хватило на возведение полотна будущей дороги до самого Орловского кольца. При этом были сэкономлены колоссальные деньги, поскольку кубометр привозной песчано-гравийной смеси стоил 17 рублей, а своей, местной, около рубля.

В декабре 1970 года в Челны была переведена механизированная колонна № 100 треста "Каздорстрой", специализированное подразделение, которое занималось только земляными работами. Именно этот этап челнинские дорожники делать не успевали. Теперь им подоспела подмога. Коллективу МК передали часть людей из СУ-852, а возглавил ее Е. Н. Вальчук. Ровно шесть лет, до сдачи первой очереди КамАЗа, работала колонна на его дорогах, после чего была переведена на строительство аэропорта в Ульяновске.

Укреплялось управление и кадрами. В конце ноября 1969 года из треста были переведены в Набережные Челны Сергей Иванович Исаков и Вячеслав Федорович Логинов. Первый был назначен новым начальником СУ, но, к сожалению, болезнь помешала Сергею Ивановичу продолжить работу на дорогах КамАЗа. А Вячеслава Федоровича утвердили в должности главного инженера СУ-852. Ему было тогда тридцать пять лет. Любимый ученик Пржевальского и Декейпера, он имел за плечами опыт строительства дорог Пермской области, где работал в качестве главного инженера СУ с 1964 по 1969 годы.

Пришли в СУ и молодые специалисты, выпускники автодорожного факультета Казанского инженерно-строительного института. Логинов вспоминает:

– Коллектив СУ был молодым по возрасту. Но я не боялся поручать молодежи сложные участки работы. С первых шагов проявились надежность и деловая жилка Олега Исаевича Малобродского, и его сразу поставили прорабом, минуя ступеньку мастера. Отлично зарекомендовал себя и Виктор Михайлович

Седунов. Мы в то время возводили земляное полотно. Как сделаешь землю – таким будет и асфальт. Так учил нас Пржевальский. И я тоже учил молодежь говорить с землей на "Вы", – улыбается Вячеслав Федорович

Соратниками и коллегами мужчин были их жены. Они работали, не прячась в тени их авторитета, а по праву заслужив свой – хорошими знаниями, любовью к работе. Службами управления руководили Ранса Васильевна Вальчук, Любовь Ивановна Семиволкова, Елена Семеновна Русинова, Людмила Федоровна Малобродская.

С 1961 года и до 1994-го работала в СУ начальником отдела кадров Галина Николаевна Майорова. С ней первой общался каждый, поступавший сюда на работу. Поток документов, с которым Галине Николаевне приходилось работать, не заслонял от нее живого человека, и понятие "работа с кадрами" становилась в управлении хорошим общением, воспитанием, соучастием.

А какие женщины работали на трассе! До сих пор ветераны-дорожники вспоминают начальника участка Клавдию Ивановну Зайцеву. В очередной свой приезд Декейпер попросил ее поработать в производственном отделе. "Продержавшись" месяц, Клавдия Ивановна категорически заявила: "Георгий Николаевич, не могу я больше протирать юбку!" И тогда ее поставили старшим прорабом на АБЗ в Круглом Поле.

Камазовская эпопея, едва начавшись, изменила буквально все в жизни СУ-852, и не только придала ей ускоренный темп, но заставила строителей по-иному прочувствовать значимость своего труда. В те годы строительные управления делились на категории в зависимости от объемов выполняемых работ. СУ первой категории в тогдашнем масштабе цен должно было осваивать не менее четырех миллионов рублей в год. План по объему СМР, осуществляемых собственными силами СУ-852, доходил до 12 миллионов!

Однако, у пристального внимания, оказываемого теперь дорожным строителям, была и обратная сторона – жесткий спрос, взыскательный контроль, а иногда и требование невозможного. В декабре 1970 года стройку посетил член Политбюро и секретарь ЦК КПСС А. П. Кириленко. Он распорядился к маю следующего года открыть проезд на 10-километровом участке автодороги №1. Доводы сопровождавшего Кириленко первого заместителя министра транспортного строительства Н. И. Литвина, а также руководства СУ-852 о том, что зимой дороги не строят, были отмечены.

В декабре на этом участке еще не было земляного полотна, а

к апрелю дорога, выложенная железобетонными плитами размером 1,4х6 метров – ПАГ-14, была готова. Выпускались ПАГи в Подмосковье специально для строительства аэродромов и для нефтяников Сибири. Они были чрезвычайно дефицитными. Лимиты их для Набережных Челнов "выбил" заместитель начальника Главка С. В. Колдобский. Таким образом и удалось выйти из затруднительного положения. Приказ был выполнен.

Однако, в июле взору приехавшего во второй раз высокопоставленного куратора открылся вид разбитой дороги с частично покореженными плитами. - "Что ж, дорога выполнила свою задачу", – сказал Кириленко. И он был прав: по ней уже были перевезены тысячи тонн грузов. Масштабы строительства требовали сообразного уровня мышления.

Цифры и факты

14 августа 1969 года принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР. Генеральным подрядчиком на сооружении заводов утверждено управление "Камгэсэнергострой" Министерства энергетики и электрификации СССР. Основной заказчик – Министерство автомобильной промышленности СССР.

13 декабря 1969 года экскаваторщик Михаил Носков вынул первый ковш земли на котловане ремонтно-инструментального завода.

В октябре 1970 года в Набережных Челнах открылся филиал вечернего отделения Казанского инженерно-строительного института, в котором начали учебу первые 117 строителей КамаЗа.

В феврале 1971 года строители Волгоградского мостопоезда-480 начали возведение моста через реку Мелекесску. По нему прошли автомагистраль и трамвайная линия, соединившая город с автозаводом.

24 декабря 1971 года стройку посетил член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета министров СССР А.Н.Косыгин.

Передислокация СУ-817.

Первые километры дорог КамАЗа

Для укрепления отряда челнинских дорожных строителей весной 1971 года Главдорстрой принял решение о передислокации в Набережные Челны и передаче в подчинение Каздорстрою СУ-817 треста "Югозапдорстрой". Это управление было создано 2 июня 1958 года, но фактически его история началась значительно раньше. Ветераны коллектива вспоминают, что еще в 1946 году они работали в городе Борисове, потом в Новомосковске, Харькове, Алма-Ате, в Крыму... Менялась не только география, но и названия: ДСР становился ОДСО – Отдельным дорожно-строительным объектом, затем вновь – ДСР. Последовательность этих переименований и перемещений вряд ли сохранилась даже в министерских архивах, но известно, что уже в шестидесятые годы СУ-817 строило дороги Симферополь – Ялта, Могилев-Подольский – Винница, Полтава – Кишинев.

Управление специализировалось на устройстве цементобетонных оснований и покрытий. Именно поэтому коллектив, имеющий такой ценный опыт, и перевели в Набережные Челны: камазовские дороги должны были иметь в своем основании цементобетон. Конечно, передислокация снизила производственный потенциал этого отряда украинских дорожников. Часть людей предпочла остаться в прежних, обжитых краях. Однако, его костяк – 85 человек – во главе с начальником Афанасием Михайловичем Семкой, его заместителем В. И. Кочергиным, главным инженером Ю. Пчелкиным приехали на новое место. Фактически они привезли на КамАЗ лишь имя своего подразделения, печать, наименее громоздкую часть лабораторного оборудования да накопленный опыт дорожного строительства. Почти все механизмы были переданы в воинскую часть, находившуюся в месте последней дислокации СУ, в городе Первомайске.

В феврале 1971 года первая партия украинских строителей прибыла в Круглое Поле, через пару дней – другая. В их числе были машинист автогрейдера Роман Николаевич Годуняк, инженер лаборатории Лина Пахомовна Яблонская, заместитель начальника управления Борис Семенович Рудинский и его жена Галина Федоровна Рудинская, техники Любовь Алексеевна и Владимир Михайлович Похазниковы, дорожные рабочие Екатерина Ильичина и Геннадий Семенович Таракановы, токарь

Василий Александрович Мансуров, заведующий ремонтными мастерскими Федор Васильевич Кобзарь и его жена Елена Яковлевна, асфальтобетонщица В. А. Котова, бригадир цементобетонщиков К. П. Ободзинская – истинные энтузиасты дорожного строительства, первоклассные мастера своего дела.

Они составили ядро специалистов, обеспечившее быстрое размещение СУ и активное включение его в производственный процесс. А. М. Семка, 53-летний начальник СУ-817, переезд и начальное обустройство провел четко, организованно. Быстрая адаптация строителей в новых условиях – это, безусловно, его заслуга.

Расселяли приехавших в сборно-щитовых бараках. Их находил в недрах снабженческих организаций Каздорстрой и направлял в Челны. Здесь дорожники своими силами собирали их на территории поселков Сидоровка и Суровка. Только в течение зимы 1969-70 годов таких домиков было возведено около сорока. Работы по устройству людей, а также строительству промбазы СУ возглавлял старший прораб Валентин Михайлович Якушкин. Вот как вспоминает о том периоде инженер технической инспекции Лариса Семеновна Дудаева:

– Мы с мужем приехали в Челны в апреле 1970 года по распределению из Муромского строительного техникума. Меня поставили мастером на строительство временного жилья. Дорожники ждали пополнения своих рядов. Так что СУ-817 приехало все-таки на более или менее подготовленное место, которое было отведено им в Суровке. Суровка была большим поселком. Но дорог там, конечно, еще не было. Грязь страшная, а резиновые сапоги в дефиците, их выдавали по талонам. Бараки отапливались печами, многие из нас не умели с ними обращаться. Мылись в поселковой бане. Было плохо с электричеством, с медицинским обслуживанием. Помню, Нина Семка, дочь начальника СУ, роды у женщин сама принимала. Она, кстати сказать, была фельдшером по образованию и потом организовывала здравпункт СУ-817 и долго им заведовала.

А трудности первых дней были временными, – улыбается Дудаева. – Примерно через полгода неразбериха закончилась, все наладилось.

Времени на раскачку украинским дорожникам дано не было. Можно сказать, что они приступили к работе прямо с колес. Новоселам сразу же дали важный для строящегося города объект: дорогу на водозабор. Они прорубали просеку, валили лес, отсыпали полотно. Эта шестнадцатикилометровая трасса была сдана в эксплуатацию уже в 1972 году. Городские дороги, которые впоследствии станут главной специализацией СУ-817, оно тоже

начало строить сразу по приезду. Первым заказом стала реконструкция проспекта Мусы Джалиля.

Здесь требовалось произвести полную перестройку плана и профиля дороги, а также построить подземный пешеходный переход у здания горкома партии. "Поджимали" и сроки: партийное руководство города обязало сдать дорогу к 7 ноября 1971 года, чтобы по ней могла пройти праздничная демонстрация. Этой работой, выполненной в срок и с отличным качеством, коллектив стройуправления зарекомендовал себя в Набережных Челнах.

Однако, делу мешало практически полное отсутствие у СУ-817 собственной технической базы и дорожно-строительной техники. Все это, как уже говорилось, было оставлено на Украине. Оснащение всем необходимым пришлось начинать с нуля и делать это одновременно со строительством дорожных магистралей и решением жилищной проблемы работников СУ. И в том, и в другом управление имело абсолютную поддержку со стороны руководства треста "Каздорстрой", а также СУ-852.

В успешном решении неотложных проблем управления, в ведении строительства первых объектов сказался и опыт начальника СУ-817 Афанасия Михайловича Семки. Профессию ему дала война, во время которой он сооружал дороги в составе дорожно-строительных частей. Сильный, волевой человек, Семка был прежде всего практиком. Все, что делалось под его руководством, делалось основательно, качественно. В случаях срыва работы он умел досконально разобраться в ситуации и наказать того, кто действительно виноват.

Афанасий Михайлович умел тактично и настойчиво "вести свою линию", добиваясь поставленной цели. Кроме того, он был на редкость внимателен к людям: заботился, чтобы они были вовремя доставлены на работу, накормлены, без задержки увезены домой после смены. Даже в самых жестких условиях - например, во время строительства дороги на водозабор - ему удавалось организовать для дорожников работу полевой кухни. К сожалению, из-за болезни Семка вынужден был уже в 1972 году вернуться на Украину.

Конечно, для приехавших на КамАЗ людей первый год жизни на новом месте был непростым. Суровый климат, неустроенный быт, большие объемы работ - это по плечу далеко не каждому. В результате через год-полтора от отряда украинских первопроходцев осталась половина, 45 человек.

Но коллектив пополнялся и за счет новых специалистов. В августе 1971 года на должность главного инженера, взамен уехавшего Пчелкина, был назначен Юрий Петрович Вячин, руко-

водивший до этого инженерной службой в СУ-821 Уфимдорстроя. Впоследствии начальник СУ-817, затем СУ-852, Юрий Петрович остался одной из самых значительных фигур в истории Камдорстроя камазовского периода.

В апреле 1971 года начальником ПТО СУ-817 стал Абулкарам Исмагилович Вагизов. Родом он был из здешних краев. Дорожно-строительная часть, в которой в конце 50-х проходил армейскую службу Абулкарам Исмагилович, строила подъездные пути к военным складам в дальневосточной Советской Гавани. Так судьба определила ему профессию. По окончании срочной службы еще пять лет Вагизов служил как профессиональный береговой строитель в офицерском звании. После расформирования части в 1957 году Абулкарам Исмагилович работал в СУ, входящем в структуру Министерства строительства предприятий газовой промышленности, а затем перешел в Каздорстрой, где еще пять лет строил дороги Пермской области. Получив назначение в Набережные Челны, А. И. Вагизов стал здесь одним из ведущих специалистов отряда дорожных строителей.

Здесь будет уместно сказать несколько слов о кадровой политике руководства треста "Каздорстрой" в 1969-1971 годы. В то время острой проблемой камазовских дорожников стала нехватка квалифицированных рабочих. Порой некому было доверить в изобилии поступающую новую технику. Попытка сделать ставку на съезжавшихся со всех концов страны на строительство КамАЗа людей оказалась несостоятельной. Стало ясно, что надо создавать в Челнах собственную школу дорожников. В итоге, на первом этапе Георгий Николаевич Декейпер практически обошелся без "пришлых". Понимая, что стройка в Челнах несоизмерима по значимости со всеми прочими, он переводил сюда опытных специалистов из других стройуправлений. Противником этой тактики был Пржевальский, но управляющий видел в челнинских СУ основную перспективу для треста и поэтому брал всю ответственность на себя.

Конечно, рабочих принимали и из числа приехавших на КамАЗ, но их тут же посылали учиться. В Куйбышеве работала одна из двадцати школ механизации системы Минтрансстроя, где готовили машинистов широкого профиля. Таким образом с самого начала профессиональный уровень рабочих-дорожников поддерживался на должном уровне. Многие, окончив школу механизации, поступали учиться в Куйбышевский техникум

транспортного строительства. Прямо в Челнах вступительные экзамены принимала его выездная приемная комиссия. Значительная часть поступивших становилась стипендиатами предприятия, им выплачивалась 15-процентная надбавка к 20-рублевой стипендии. Так был заложен краеугольный камень кадровой политики будущего Камдорстроя.

Подведем итоги

К концу 1971 года отряд набережночелнинских дорожных строителей имел производственную базу, признанную уже в то время одной из лучших в Минтрансстрое СССР. Стоимость ее основных фондов составляла около 18 миллионов рублей. Здесь круглосуточно, на полную мощность работали четыре цементобетонных завода С-780 и столько же асфальтосмесителей.

Строительным управлением №852 уже были построены дороги №1, 4, 7, 8, 11. Всего за два года коллективами двух СУ было построено 62 километра автомагистралей.

Численность коллектива Автобазы №48 к тому времени составляла более трехсот человек. Она была укомплектована новыми автомобилями ЗИЛ-555, МАЗ и КРАЗ.

18 ноября 1971 года этот мощный строительный комплекс был выделен в самостоятельный трест.

Дороги КамАЗа



Создание Каздорстроя

К концу 1971 года стало ясно, что попытка решить проблему строительства дорог КамАЗа силами одного только треста "Каздорстрой" несостоятельна. Большое расстояние от Казани затрудняло оперативный контроль. Но главной проблемой оказались все возрастающие объемы работ, освоить которые под силу было лишь самостоятельному тресту. Это понимали не только руководители Каздорстроя, но прежде всего Главдорстрой в лице его начальника В. А. Субботина и заместителя С. В. Колдобского. Вопрос обсуждался в Министерстве транспортного строительства, где первый заместитель министра Н. И. Литвин, курировавший строительство в Набережных Челнах, также вы-

сказался за организацию еще одной минтрансстроевской единицы. Всех этих людей в равной мере можно назвать инициаторами создания Камдорстроя. Но главным инициатором было время, потребовавшее появления в Татарии второго дорожно-строительного треста. Подобного прецедента не было ни в одной республике и области Советского Союза.

За два года созрели все предпосылки к появлению приказа №205 от 18 ноября 1971 года за подписью министра транспортного строительства Евгения Федоровича Кожевникова. В нем говорилось:

"В целях обеспечения выполнения возросшего объема работ по строительству автодорог Камского автомобильного завода приказываю:

– организовать в декабре 1971 года трест автодорожного строительства "Камдорстрой" и контору материально-технического снабжения на самостоятельном балансе с местонахождением в г. Набережные Челны Татарской АССР,

– передать из треста "Каздорстрой" в состав организуемого треста "Камдорстрой" строительные управления №№ 817 и 852, механизированную колонну №100 в местах их дислокаций, с личным составом указанных организаций, а также всеми основными средствами и материально-техническими ресурсами по состоянию на 1 декабря 1971 года, а также автомобильную базу № 48."

Новому тресту нужен был управляющий, причем также человек нового склада, способный действовать и мыслить в соответствии с масштабами строительства. В Главдорстрое выбор пал на 31-летнего главного инженера треста "Куйбышевдорстрой" Владимира Алексеевича Борисова. Энергичный, независимый в принятии решений, Борисов по всем статьям подходил на эту роль. К тому же, он имел опыт строительства дорог ВАЗа. Волжский автозавод и Куйбышевская ГЭС вообще были главными поставщиками инженерных и руководящих кадров для строителей КамАЗа. Сюда перетекал их мощный интеллектуальный потенциал, чтобы возглавить еще недостаточно подготовленную и организованную армию строителей Закамья.

Одним из них и стал Владимир Алексеевич. Правда, ему как раз достался коллектив профессиональный, воспитанный в лучших традициях отечественной дорожно-строительной школы. Борисов должен был привнести в его деятельность дух нового времени. И с этой задачей он блестяще справился.

Владимир Алексеевич Борисов окончил в 1960 году автодорожный факультет Саратовского политехнического института. Свои первые километры дорог он начал строить в ДСР-7 Управ-

ления строительства №4, ставшего впоследствии Куйбышевдорстроем. Восьмикилометровая дорога Орск – Новотроицк была первым объектом молодого прораба, на котором он учился думать, анализировать, руководить людьми. Борисова заметил и поддержал начальник управления, поставив его старшим прорабом на федеральную дорогу Куйбышев – Уфа, являвшуюся частью уже известной читателю трассы Москва – Пекин. Семиметровая однополоска, она по тем временам считалась хорошей магистралью. Автором проекта был Алексей Иванович Воронин из Союздорпроекта – одного из институтов системы Минтрансстроя СССР.

Здесь надо сказать, что область деятельности Министерства транспортного строительства СССР была чрезвычайно обширной. Количество главков достигало 21. Они ведали проектированием и строительством автомобильных и железных дорог, аэропортов, речных и морских портов, метрополитенов. На счету минтрансстроевцев множество уникальных зданий – например, Дом Советов, а также "строек Иванова-Петрова": маршрутов дислокации подземных ядерных установок. При Министерстве действовала мощная сеть НИИ и проектных организаций, многоуровневая система подготовки и переподготовки кадров, а также промышленные предприятия: машиностроительные заводы, заводы строительных конструкций, карьеры по добыче строительных материалов. Минтрансстрой сам готовил себе квалифицированные кадры, проектировал, строил и обеспечивал конструкторское и научное сопровождение всех важнейших транспортныхстроек.

– Тогдашний уровень проектирования дорог в стране не только не уступал западному, но и превосходил его, – так оценивал Борисов состояние дел в этой сфере дорожного строительства к началу семидесятых. – Капиталисты работали по советским СНИПам и ГОСТам. "Их" дороги были несравненно лучше наших по одной причине: там эти СНИПы выполнялись. Поэтому, к примеру, один километр дороги Милан – Неаполь стоил 4,2 миллиона долларов, тогда как нашему брату приходилось укладываться в 800 тысяч рублей. На той же Уфимской трассе применялись местные материалы, которые даже при строгом соблюдении технологии не давали желаемого качества.

Уже к 1967 году Борисов вырос до начальника СУ. Вскоре ему пришлось выдержать первый экзамен, проявив себя в характерной для того времени ситуации. Прежнее руководство управления не заложило в разрядку на предстоящий сезон щебень. При системе фондового распределения это было катастрофой: коллектив оставался без работы. Новый начальник вы-

ход нашел. Он убедил руководителей района в необходимости строить местные дороги. В "общий котел" были собраны деньги предприятий, раскопаны ближние карьеры. К 50-летию Октябрьской революции дороги района, в котором до этого единственной была та, что граф Орлов построил к своим копошням, заасфальтировали. Управление вышло в передовые. Борисова назначили главным инженером треста.

В этой должности он вел строительство автомагистрали Куйбышев – Тольятти, автотрека для испытания автомобилей – уникального сооружения, где погрешность в выполнении заданных параметров покрытия трассы не должна превышать двух миллиметров.

В Набережных Челнах нового управляющего ждал непочтутый край дел. СУ-852 пересезало из поселка Гидростроителей на новую базу. Обустраивались автотранспортники. Водители и механики сами достраивали административно-бытовой корпус, два отходящих от него бокса для КРАЗов и ЗИЛов. Машины пока что стояли под открытым небом. Через дорогу, где отвели площадку для СУ-817, также еще простиралось практически пустое поле. Но при этом, в условиях надвигающихся морозов и метелей, надо было обеспечить ведение дорожно-строительных работ.

Зима 1971-72 годов стала серьезным испытанием для коллектива. Отсыпка земляного полотна велась круглосуточно. Непрерывная работа была единственным выходом, так как на морозе смерзлся грунт, и его наутро уже невозможно было уплотнить. Сегодня можно только предполагать, каких нервов и напряжения стоили такие темпы Борису. В здании управления стены покрывались льдом, люди работали в шубах и шапках. Не хватало электроэнергии. К следующей зиме дорожники подготовились основательнее. Они загнали в железнодорожный тупик восемь паровозов, и от их котлов провели отопление. Так года три-четыре и обогревались от этих "Феликсов".

Однако, главной заслугой Владимира Алексеевича в тот период следует признать то, что им был решен один из основополагающих вопросов, благодаря чему молодой трест утвердил свою самостоятельность и гарантию будущего.

А именно, были разделены сферы влияния с Камгэсэнергостроем. Борисов, помня проблему, существовавшую на ВАЗе, предложил заказчикам отдать на генподряд Камдорстрою, как специализированной организации, имеющей заводы, технику, владеющей новейшими технологиями, строительство магистральных проездов, путепроводов, подземных переходов – всего, что можно делать с большей производительностью. Камгэс-

энергострою же – внутриквартальное благоустройство и строительство пешеходных тротуаров.

В итоге был составлен соответствующий протокол. После утверждения его в генеральной дирекции КамАЗа проектный институт разделил сметы. Впоследствии Евгений Никанорович Батенчук, возглавивший Камгэсэнергострой, признал за Камдорстроем неоспоримое право профессионалов строить магистральные дороги. "Сапоги должен тачать сапожник", – сказал он, и созданное при Камгэсэнергострое Управление строительства дорог занялось дорожными работами внутри кварталов.

Цифры и факты

В 1973 году около тысячи студентов-строителей прошли производственную практику на объектах КамАЗа.

В марте 1975 года из грузового порта перевезены для монтажа на технологических линиях КамАЗа головки уникальных прессов весом 300 тонн каждая. Специальный поезд состоял из пяти тягачей "Ураган" и стоколесного трайлера.

Формирование звена руководителей

Не сразу, методом проб и ошибок, была сформирована команда руководителей и главных специалистов треста. В решении кадровых вопросов помимо Борисова участвовал Главк, им утверждалось даже назначение начальников и главных инженеров СУ.

Заместителем управляющего треста по производству стал Вячеслав Дмитриевич Красильников. Это был блестящий специалист, переведенный в Набережные Челны из Калинина (ныне Тверь) с должности управляющего трестом "Главстроймеханизация". В составе калининского треста имелись 15 механизированных колонн, работавших во всех концах страны. Перевод руководителя такого масштаба на строительство дорог КамАЗа еще раз свидетельствует о значении, придававшимся здесь этим объектам. Одной из заслуг Красильникова в должности "командира производства" Камдорстроя является создание специализированных участков: земляными работами стали заниматься одни, основаниями – другие, покрытиями – третьи. Организация в тресте комплексных бригад скреперистов – также идея Вячеслава Дмитриевича.

Вторым заместителем управляющего был назначен Вячеслав Иванович Луговской, перед самым образованием Камдорстроя руководивший СУ-852. С ним отношения у Борисова не сложились, и вскоре он вернулся в Казань. Наконец, главным инженером Камдорстроя утвердили бывшего главного технолога Казанского треста Ивана Сидоровича Аржаева. Начав в 1969 году строить и комплектовать новую производственную базу челнинских дорожников, он теперь продолжил ее укрепление. Ивану Сидоровичу удалось выстроить прекрасные деловые взаимоотношения с заказчиками и стройную систему работы внутри самой инженерной службы.

Очень важным звеном производственной жизни треста являлась работа конторы материально-технического снабжения

– КМТС. От активности руководителя этой службы и его работников зависела ритмичность поставки в трест строительных материалов, а следовательно и выполнение сроков и графиков ведения дорожно-строительных работ. На первом этапе КМТС возглавлял О. Вихлянцев. Он продержался на этом беспокойном месте недолго, и в августе 1973-го КМТС принял под свое начало Владимир Ильич Рякин. Он руководил этим подразделением десять лет, наведя в его работе необходимый порядок. Много и плодотворно работали вместе с ним в те годы участник Великой Отечественной войны Павел Андреевич Сушко и нынешний заместитель начальника СУ-930 по снабжению Фарид Самигулович Хайруллин.

Тысячи тонн щебня, цемента, песка и прочих строительных материалов, схавшие и плаввшие со всех концов страны в адрес Камдорстроя, были приняты и обработаны в КМТС. Цемент везли даже с Ачинского глиноземного комбината, находящегося более чем за три тысячи километров от Челнов. По воспоминаниям Владимира Федоровича Ненахова, в 1972-1975 годах на железнодорожных тупиках Камдорстроя разгружалось до 100 шестидесятитонных вагонов в день. В разгар строительного сезона особо напряженную ситуацию помогала разрядить Кама. По ней баржами доставлялись инертные материалы, в частности, с Жигулевских гор шел щебень. Железная дорога и река дополняли друг друга и делали поставки более ритмичными.

Важнейшей задачей КМТС в начале семидесятых было также обеспечение строительства производственных баз треста. Помимо приобретения и доставки комплектов АБЗ и ЦБЗ, требовались десятки наименований дополнительных материалов, необходимых при сооружении битумохранилищ, котельных, паропроводов и тому подобного. В условиях тогдашнего дефицита и строгого фондирования это было далеко не простым делом. Так что в быстром наращивании производственной мощности Камдорстроя была немалая заслуга работников КМТС.

Владимир Алексеевич Борисов понимал также всю важность организации слаженной работы основных отделов треста. Очень быстро ему удалось создать крепкую команду главных специалистов, которая стала его надежной опорой.

Начальником технического отдела Камдорстроя был назначен Борис Григорьевич Кладни, проектировщик и сметчик военной закалки, грамотный инженер, прекрасно знающий дорожно-строительную отрасль. С момента основания Камдорстроя более пятнадцати лет он бессменно отвечал за работу одного из важнейших звеньев треста.

Во главе производственного отдела встал уже знакомый чи-

тательно, также испытанный войною и многими километрами послевоенных дорог Евгений Николаевич Вальчук. Позднее он получил великолепного заместителя в лице Надежды Лаврентьевны Златомрезовой.

Эта удивительная женщина и ее судьба вполне заслуживают отдельной книги. Она родилась на Алтае, росла в Киеве, рано осиротела, но тем не менее не отчаялась, а с надеждой и упоением училась, выбрав себе профессию дорожного строителя. Закончив в 1963 году Киевское строительное училище, начала работать в Управлении строительства №5 на сооружении 245-километровой трассы в Саянах. Семь лет, проведенные там, Надежда Лаврентьевна считает лучшими годами своей жизни.

В 1970-м она с семьей перебирается на новую стройку в Набережные Челны и начинает работать в СУ-852 в качестве инженера ПТО. Затем четыре года Надежда Лаврентьевна ведет техническую документацию на строительстве аэропорта Бегишево, после чего становится заместителем Вальчука. Златомрезова не понаслышке знает, что такое труд мастера и прораба, она великолепно ориентируется в технической литературе, в чертежах, она искренна в высказываниях и убеждениях, она умеет и потребовать, и научить, и поддержать человека в трудную минуту. Она многогранна, как всякий от Бога талантливый человек. Надежда Лаврентьевна, бесспорно, внесла большой вклад в общий успех Камдорстроя. Впоследствии она заменила Евгения Николаевича на должности начальника производственного отдела.

В напряженные 70-е в производственном отделе треста работал также Александр Рифатович Карандышев. А в 1972 году начала там свою трудовую карьеру еще одна замечательная представительница женщин-дорожников Людмила Трофимовна Корчиго, ставшая впоследствии заместителем, а затем и начальником производственного отдела СУ-817.

– В профессиональном плане мне очень повезло, – вспоминает сегодня Людмила Трофимовна. – Во-первых, я училась в одном из старейших дорожно-строительных ВУЗов Советского Союза – Харьковском автодорожном институте. У нас преподавали такие корифеи дорожно-строительной науки, как Александр Константинович Бируля и Владимир Михайлович Сиденко. Приехав по распределению в Набережные Челны и начав работать в производственном отделе треста "Камдорстрой", я как-то сразу почувствовала свою нужность, важность выполняемой мною работы. Для меня, молодого специалиста, много значило и внимательное отношение старших коллег. Мне было у кого учиться и здесь. В отделе работали прекрасные специ-

алисты, которые были к тому же замечательными людьми. Позднее, когда КамАЗ и его дороги были возведены, мне делалось немало лестных предложений от руководителей других дорожно-строительных трестов, но я, однолюб по натуре, с Камдорстроем, с построенными нами проспектами Набережных Челнов, расстаться не смогла – улыбается Людмила Трофимовна.

Неотъемлемым звеном всего дорожно-строительного цикла является контроль качества асфальто- и цементобетонных смесей, правильности отсыпки и уплотнения земляного полотна, анализ грунтов и строительных материалов. Этим занималась Центральная строительная лаборатория треста, имевшая в СУ свои небольшие филиалы. Начало начал миниатюрному исследовательскому центру треста положила Нила Августиновна Загородняя, приехавшая в Набережные Челны в составе СУ-817. Вскоре она вернулась на Украину. Формированием лаборатории занялась Валентина Михайловна Латынцева. В СУ-817 этот участок вела Валентина Алексеевна Борисова, а в СУ-852 – Наталья Загородняя.

В 1974 году Латынцева также уехала из Челнов, и последующие четыре года Центральную лабораторию возглавляла Борисова. Высокая, статная Валентина Алексеевна, жена управляющего, училась в свое время с ним на одном курсе. В знании дорожного дела она вряд ли уступала своему мужу. Лабораторное хозяйство, отработка методик анализа были поставлены ею на должную высоту.

Плановый отдел треста, до этого возглавлявшийся Екатериной Дмитриевной Логиновой, с февраля 1973 года повела Валентина Андреевна Лейко. В Набережные Челны она приехала из Казани еще в самом начале строительства КамАЗа. Имея высшее экономическое образование и серьезный практический опыт, Валентина Андреевна была принята в УКС КамАЗа на должность заместителя начальника планового отдела. Борисов, постоянно контактировавший с плановиками заказчика, переманил ее к себе в трест, сразу разглядев в ней крупного специалиста. В плановом отделе работали также Раиса Филипповна Аржаева и Любовь Иосифовна Харитонова. И та, и другая перешли сюда из СУ-852.

На должность главного бухгалтера была назначена Диана Сергеевна Бабич. Она приехала в Челны из Абакана, также имея за плечами незаурядный опыт работы в дорожно-строительной отрасли. Диана Сергеевна более двадцати лет занимала этот пост, не только в тресте, но и в Главке заслужив репутацию исключительно сильного бухгалтера.

Отличное знание дорожно-строительной технологии и специфики многочисленных видов работ требовалось и от специалистов отдела организации труда и заработной платы. Правильная оценка результатов труда – главный стимулирующий фактор в любом деле. Одним словом, ОТиЗ – это то место, где пересекаются интересы предприятия и каждого работника в отдельности. Он является основным регулятором их взаимоотношений. Работу этого отдела с первых дней Камдорстроя и до 1978 года возглавлял Миргазиян Фаткулбаянович Хусаинов.

Первым руководителем отдела кадров треста был назначен Константин Иванович Шельяков, впоследствии его сменил на этом посту Габдулла Салимович Батыршин. Немало работал в кадровой службе Геннадий Ульянович Герасимов. С 1972 года бессменно трудилась здесь и Ираида Александровна Рякина, старший инспектор ОК, а затем – ведущий инженер.

Теперь расскажем кратко о расстановке кадров в основных действующих подразделениях треста.

В 1972 году во главе СУ-817 Борисов поставил Виктора Ивановича Забидарова. Виктор Иванович закончил Саратовский политехнический институт, прошел все ступени роста от мастера до начальника СУ. Владимир Алексеевич хорошо знал его по совместной работе в Куйбышевдорстрое и пригласил на КамАЗ. В самые трудные годы Забидаров надежно прикрывал Борисовские фланги. В 1974-м он стал заместителем управляющего Камдорстроя по производству. Забидаров обладал поразительной работоспособностью, начинал рабочий день в шесть утра и заканчивал в десять вечера. В кабинете застать Виктора Ивановича было практически невозможно: чаще он бывал на трассе, с людьми. Умение детально проанализировать возникшую проблему, ничего не решать сторяча, хладнокровно найти выход из конфликтной ситуации позволяли ему выстраивать прекрасные взаимоотношения как в коллективе, так и с заказчиками. Впоследствии Минтрансстрой дважды поручал Забидарову строить дороги в Афганистане; вторую командировку прервала начавшаяся война.

Главным инженером СУ-817 с 1972 по 1974 годы, как уже говорилось, был Юрий Петрович Вячин, человек, умевший заражать своей энергией всех, работавших рядом. Поборник внедрения всего нового, что возникало в дорожном строительстве тех лет, Юрий Петрович к тому же обладал ценнейшим качеством, располагавшим к нему людей: за рабочего человека он готов был душу отдать. С переходом Забидарова в трест Вячин возглавил СУ-817.

Заместителем начальника СУ по производству долгие годы

был Борис Семенович Рудинский. До этого он руководил базовым участком управления, строившим магистральные городские проезды. Борис Семенович всецело отдавал себя работе. В новой должности проявились его лучшие качества – работоспособность, надежность. Впоследствии Рудинскому предлагали возглавить СУ, но он категорически отказался, чувствуя себя на своем месте в роли заместителя.

В семидесятые годы большой вклад в достижения коллектива СУ-817 внесли также главный механик Юрий Владимирович Ермаков, главный энергетик Виктор Михайлович Савин, заместитель начальника управления по общим вопросам Владимир Михайлович Похазников.

Долгое время не везло с руководителем СУ-852.

Исаков, за ним Луговской работали совсем недолго. Потом также непродолжительный период СУ возглавлял Лобанов. Бесконечная смена начальников чрезвычайно мешала делу. Наконец, опять-таки из Куйбышевдорстроя в марте 72-го сюда был переведен Павел Лукич Тимченко. Период его руководства строительным управлением можно назвать одним из самых напряженных, но и самых плодотворных в жизни СУ-852. Окончивший два института, финансовый и строительный, Тимченко сочетал в себе качества отличного инженера и прирожденного хозяйственника. В работе Павел Лукич был человеком на редкость принципиальным, не боявшимся идти на конфликт, но это свойство не мешало ему ладить с людьми. В 1977 году его сменил на этом посту Юрий Петрович Вячин.

Автобазу №48 на начальном этапе Камдорстроя возглавлял Герой Советского Союза Николай Якупович Якупов. В годы Великой Отечественной войны он был санитаром. Очень скромный, фельдшер по образованию, при форсировании Днепра осенью 1943 года он проявил недюжинные стойкость духа и мужество, вынося раненых из под огня противника. За участие в этой операции Якупов и был представлен к высшей награде Родины. Авторитет Николая Якуповича в коллективе был настолько высок, что ему не приходилось повышать на подчиненных голос или кого-то наказывать. Сам же Якупов относился к молодежи, работавшей рядом с ним, по-отечески и называл молодых девчонок "мой доченьки". Николай Якупович пользовался большим уважением и в городе. Достаточно сказать, что в 1987 году он был назван Почетным гражданином Набережных Челнов.

В 1974-м Якупов был назначен заместителем начальника во вновь создавшееся СУ-930, а автобаза перешла под руководство Анатолия Анисимовича Горячева. Немало сделав для треста в качестве директора автобазы, Горячев продолжил затем свою со-

зидательную деятельность в роли заместителя управляющего Камдорстроя по быту и снабжению. Он расширял и благоустраивал все временные поселки дорожников, строил детские сады, летний детский лагерь, базу отдыха. Будучи сам человеком высокой культуры, Горячев умело вел воспитательную работу в коллективе дорожников.

Начальником отдела эксплуатации автобазы до 1976 года была Назия Юсуповна Сакаева. Продолжил свою долгосрочную вахту на посту главного механика автобазы Владимир Николаевич Петряшов.

Цифры и факты

Текучесть кадров Камдорстроя в начальный период (1972-1978 гг.) была очень велика. При численности 2000-2200 человек, ежегодно поступало на работу и увольнялось 1000-1400 человек. По мере улучшения организации работ, условий труда и быта текучесть кадров снижалась. С 1985 года этот показатель стабилизировался и до середины 90-х составлял 300-400 человек в год.

Укрепление производственной базы и коллектива

Люди, о которых шла речь выше, составили основу, инженерный фундамент Камдорстроя. Краеугольным камнем этого фундамента являлась также производственная база. Руководство треста решило не строить временных зданий и сооружений, как это еще повсеместно практиковалось у дорожных строителей. Время показало, что это также было верным решением.

В 1971-72 годах асфальтобетонное производство было расширено с двух до четырех установок Д-597. На цементобетонном заводе СУ-852 была произведена комплексная автоматизация. Здесь заработали в автоматическом режиме дробильно-сортировочный и дозировочный участки, смесительное отделение. Была автоматизирована подача цемента к смесителям. Реконструкция заводов позволила всего за год увеличить выпуск асфальтобетонной смеси на 102 тысячи тонн, цементобетонной – на 38 тысяч кубических метров, а также значительно снизить трудозатраты. Буквально за год была построена производственная база СУ-817, эстакада для разгрузки щебня, котельная, ремонтно-механическая мастерская, складские помещения. Принципиальная позиция и активная деятельность В. И. Забидарова позволили в столь короткий срок выполнить огромный объем работ.

Одновременно совершенствовалась система организации труда, шла отладка взаимосвязей между подразделениями треста. Сферы действия были поделены между двумя строительными управлениями следующим образом: СУ-852 строило внешние и внутренние дороги комплекса заводов, а СУ-817 – городские магистрали.

В СУ каждый участок выполнял свой этап работ, которые были увязаны в одну технологическую цепочку. Система работала нормально, заставляя исполнителей радеть за качество.

Вот как поясняет сказанное на примере своей практики нынешний главный геодезист Камдорстроя Азат Арсланович Галеев:

– Каждый строительно-монтажный участок Камдорстроя имел свою специализацию. Сделали, к примеру, подстилающий слой – сдают свою работу мастеру другого участка, который делает щебеночное покрытие. Тот вместе с геодезистом проверяет и принимает работу. Есть недоделки – возвращают. Исправили – вновь следует процедура проверки качества. Геодезистам треста во главе с Леонидом Яковлевичем Барановым приходилось очень много работать, ведь даже между бригадами существовала система приема-передачи. Но зато уж и результат был отличным, – заключает Галеев.

Для оперативного руководства работой в тресте была создана диспетчерская служба. Она согласовывала деятельность подразделений, контролировала выполнение планов работ. Доставка материалов на объекты шла по недельным графикам.

Борисов действовал решительно, напористо, и результат не заставил себя ждать. Самый молодой в системе Минтрансстроя трест уже в первом квартале 1973 года занял второе место в Министерстве, а в следующем квартале его коллективу было вручено переходящее Красное знамя Минтрансстроя и Центрального Комитета профсоюзов.

Строительное управление-852 за первые три года существования Камдорстроя уложило 78 километров бетонного дорожного основания и сдало 70,6 километра дорог с асфальтобетонным покрытием. Последняя цифра к 1975 году удвоилась. Это были магистрали № 1, 2, 4, 7, 11 и другие.

Коллектив СУ-817 в 1973 году сдал в эксплуатацию 11 километровое шоссе к пионерскому лагерю КамАЗа, в последующие два года проложил магистрали М-1, 2, 5, Ш-2, 2а, 3, 3б. Были также построены пять подземных пешеходных переходов, седьмой и восьмой узлы.

Именно тогда на стройке стали известны комплексная бригада плотников Г. К. Терентьева из СУ-817, специализированная бригада по выпуску цементобетона З. Г. Ганеева из СУ-852, бригада водителей И. В. Иванова. Тогда же в городе впервые прозвучали имена передовиков-водителей Л. Г. Новикова, А. И. Казакова, бригадиров бетонщиков К. П. Ободзинской и М. А. Салиховой, бригадира асфальтобетонщиков Н. Н. Федориной, слесаря И. С. Лаушкина, машинистов экскаваторов Ф. А. Миргалимова, М. В. Степановного, Е. Г. Слюсарчука, дорожного рабочего Я. Я. Мауля, асфальтобетонщицы С. Э. Кириловой, машиниста погрузчика В. Д. Владова и других. На погрузке строительных материалов отлично трудились семейные экипажи машинистов экскаваторов Андрея Васильевича и Валентины Ивановны Комраковых и Алексея Николаевича и Маргариты Евгеньевны Пет-

ровых: мужья – главные, а жены – в помощниках.

Успех общего дела в значительной степени зависел от ритмичности и интенсивности работы автомобильного парка Камдорстроя. Автобаза №48 строилась и расширялась. Ее автопарк к 1973 году увеличился до 395 единиц. Было закончено сооружение гаража на 250 автомашин. Важной задачей стало также создание условий для технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Многие механизмы и устройства, облегчающие труд, работники автобазы конструировали и ремонтировали сами. Например, в каждой из трех существовавших тогда автоколонн был установлен воздухоподогревательный агрегат. Его устройство было нехитрым: топка на солярке, насос, вентилятор. Конечно, эти подогреватели коптели, но позволяли запустить двигатели автомашин в любой мороз. Умельцы-механики даже устанавливали в цехах кран-балки собственной конструкции. А раздвижные ворота автобазы, сконструированные Петряшовым, копировали другие автохозяйства города.

В три раза – до 760 человек – увеличился и коллектив автобазы. Проблему нехватки квалифицированных водителей, работающих на дизельных автомобилях, и слесарей для их обслуживания решал специально созданный учебный пункт Камдорстроя, о котором подробнее мы расскажем ниже. С другой стороны, в коллективе автомобилистов работали прекрасные мастера своего дела.

Моторист Геннадий Иванович Пеньков был известен по всей округе благодаря его умению ремонтировать любые двигатели. Отличнейшим механиком, уважаемым в коллективе человеком был начальник мастерских Айрат Хайерзянович Шакиров. По своим знаниям и практическим навыкам не уступал многим инженерам слесарь-самоучка Марат Ганеевич Айдаров. Прекрасно умел организовать производственный процесс начальник техотдела, а затем главный инженер Алексей Михайлович Потяглов. Грамотнейшим, умеющим отдавать всего себя производству был водитель, а затем слесарь Рашид Альмухаметов. Всегда был исправен и готов к рейсу автомобиль Ф. М. Исламова. Замечательным электрогазосварщиком был Расим Шайхетдинов. Идеальную чистоту и порядок поддерживали в своем цехе медики Сергей Васильевич Копусов и Григорий Степанович Давыдов.

С января 1974 года в автобазе начал внедряться бригадный подряд. Постепенно люди поняли, что их заработок напрямую зависит от качественного ремонта, своевременного выхода машины из гаража, перевозки большего объема грузов. Так воспи-

тивалась психология хозяина, которая через двадцать лет, при переходе к рыночной экономике, стала главным качеством в работе.

Руководство Камдорстроя держало под контролем проблему обеспечения подразделений треста кадровыми рабочими. Поставка трудовых ресурсов на строительство КамАЗа регулировалась на уровне ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Например, согласно их совместному постановлению от 1 августа 1974 года, Совмин РФ должен был направить в порядке оргнабора в Набережные Челны 11 тысяч человек в организации Минэнерго и тысячу человек – в организации Минтрансстроя. Цифры – огромные. В первой половине семидесятых в Камдорстрой ежегодно поступало около тысячи человек. Разумеется, текучесть кадров также была очень значительной.

Помимо того, что всех новичков надо было принять, разместить на жительство и включить в рабочий ритм стройки, их еще в большинстве случаев следовало вначале обучить. С этой задачей помогал справиться организованный при тресте учебный пункт, а также Центральный учебный комбинат Камгэсэнергостроя, готовивший квалифицированных машинистов бульдозеров, экскаваторов и рабочих других строительных специальностей.

Учебный пункт Камдорстроя возглавлял Адалят Саятович Дадашов. Он пришел в Камдорстрой молодым специалистом в 1971 году после окончания Бакинского политехнического института и, начав с должности линейного механика, вырос до заместителя директора автобазы. В новой должности директора учебного пункта Адалят Саятович – на редкость коммуникабельный, обладавший своеобразным чутьем на хорошего человека – проявил себя еще и как талантливый организатор и преподаватель. На первом месте для него стояла, конечно, подготовка водителей, как самой весомой части коллектива дорожников. Однако Дадашов включал в учебный план и курсы повышения квалификации для рабочих других специальностей. Ему удавалось привлекать к преподавательской деятельности лучших инженеров треста. Сам же Адалят Саятович поражал слушателей своей феноменальной памятью, в которой он без труда удерживал огромный объем методической и специальной литературы.

Впоследствии Дадашов много лет возглавлял профсоюзный комитет Камдорстроя. На этом посту ему всегда удавалось создать вокруг себя хорошую психологическую атмосферу, притягивающую к Дадашову людей и помогавшую в работе. Этот человек оставил о себе в коллективе самую добрую память.

Организация СУ-930.

Строительные объекты завода подразделения

Тем временем в Нижнекамске продолжалось строительство нефтехимического комбината. К середине семидесятых он представлял собой дюжину заводов, на которых работало 25 тысяч человек. В 1973-м начался выпуск продукции на ровеснике КамАЗа – Нижнекамском шинном заводе.

В целом, к концу десятилетия химический промышленный узел Нижнекамска сосредоточил в себе 20 процентов производственного потенциала республики Татарстан. Рос и город нефтехимиков, формировалась его пригородная зона. Строительство дорог для нужд заводов и городской инфраструктуры представляло собой серьезную задачу. До 1974 года она решалась силами Каздорстроя.

Нижнекамскнефтехим являлся также заказчиком строительства аэропорта Бегишево. Работы по сооружению его взлетно-посадочной полосы по проекту ГИПРОНИИАэропроекта выполнила специализированная колонна №104 треста "Каздорстрой", организованная для этой цели в июле 1970 года. Непосредственное участие в ее создании принимало СУ-852. В частности, приказом по Каздорстрою от 1 августа 1970 года 18 человек из состава рабочих, ИТР и служащих СУ были переведены в СК, в том числе Н. Л. Златомрезова, Л. Г. Русинов, Н. П. Ананьева, В. В. Вальчук, М. Н. Пучинин и другие. В распоряжение колонны также отошла старая база управления в Круглом Поле. Возглавил колонну Владимир Алексеевич Рогачев, представитель Уфимской когорты дорожников. Леонид Григорьевич Русинов был в 1970-71 годах главным инженером, а Надежда Лаврентьевна Златомрезова – начальником ПТО.

После сдачи аэропорта, в начале 1974 года СК-104 передислоцировалась в Столбищи, где Каздорстрой приступал к строительству нового казанского аэропорта. Однако, Бегишево, "воздушные ворота Нижней Камы", принимая хлынувший через них поток пассажиров и грузов, требовали постоянной опеки

дорожных строителей. Едва заработав, аэропорт уже нуждался в расширении и модернизации.

Некогда тихий, провинциальный Заинск также стремительно наращивал промышленные мускулы. С 1962 по 1976 годы здесь один за другим были введены в строй 12 энергоблоков Заинской ГРЭС. Выйдя на проектную мощность в 2400 киловатт, она удвоила энергетический потенциал Татарстана. При этом в Заинске полным ходом шло строительство завода колес, входящего в камазовский комплекс.

Таким образом, дороги, соединяющие города региона, питающие их стройки, становились все более грузонапряженными. Магистраль Набережные Челны – Заинск – Альметьевск требовала реконструкции. На участке Набережные Челны – Бегишево, особенно перегруженном, назрела необходимость строительства второй полосы.

С учетом этих обстоятельств, первый заместитель министра транспортного строительства Николай Ильич Литвин подписал 12 апреля 1974 года приказ следующего содержания:

"Главдорстрою (т. Субботину) и тресту "Камдорстрой" (т. Борисову) организовать во II квартале 1974 года в составе треста "Камдорстрой" Строительное управление № 930 с местонахождением в г. Набережные Челны (ст. Круглое Поле) Татарской АССР.

Поручить Строительному управлению № 930 выполнение подрядных работ по строительству автодорог для Нижнекамского химкомбината, освободив от этой работы трест "Каздорстрой".

Начальником вновь образованного, третьего по счету Строительного управления Камдорстроя был назначен Иван Андреевич Семиволков. Главным его помощником в формировании коллектива стал Н. Я. Якупов, возглавивший кадровую службу. То, что Борисов остановился на кандидатуре Семиволкова, не было случайностью. Иван Андреевич начинал работать у дорожников после службы в армии водителем. По направлению Каздорстроя успешно отучился в Куйбышевском техникуме, и с 1966 по 1970 годы работал в Кирове на сооружении аэропорта этого областного центра в районе поселка Лянгасово. Начинал он там, как начальник участка, а заканчивал главным инженером СК-51. Эта колонна, входившая в состав Каздорстроя, вела строительство данного объекта. Одним словом, Иван Андреевич имел солидный опыт в той специфической области транспортного строительства, которой предстояло заняться СУ-930, так как ему передавалось и дальнейшее ведение работ в аэропорту Бегишево.

– Иван Андреевич обладал талантом организатора, умением сконцентрироваться на главном. Когда требовалось сделать рывок, выгащить какое-то подразделение из прорыва, он был незаменим. Тут ему не было равных, – так Семиволкова охарактеризовал в одном из своих последних интервью Владимир Алексеевич Борисов.

Вообще, Иван Андреевич Семиволков, коренной челнинец, самообытный и талантливый человек, относится к числу тех, кто стоял у истоков Камдорстроя и внес значительный вклад в его становление. В качестве заместителя СУ-852 по производству он начинал строить дороги КамАЗа. Следующим этапом для него стала организация СУ-930.

– У меня были две главные задачи, – рассказывает Иван Андреевич, – подобрать толковые кадры ИТР и линейных работников, а также создать производственную базу. Борисов разрешил мне взять с собой из СУ-852 в новое, кого захочу. Я сделал ставку на молодежь. Должность главного механика предложил Ивану Ивановичу Дмитрюку, работавшему в СУ-852 заведующим ремонтными мастерскими, в начальники РММ позвал линейного механика Николая Васильевича Федорова. Инженера планового отдела Светлану Гавриловну Буренину сагитировал стать на новом месте начальником отдела. Возглавить участки предложил молодым ребятам Владимиру Ганске, Александру Заседателю, Борису Наймушину. Оборудованием лаборатории занялась Леонтина Павловна Миндубаева, выпускница автодорожного факультета КИСИ 1973 года.

А главным инженером на начальном этапе стал Леонид Григорьевич Русинов, после недолгой отлучки возвратившийся в Камдорстрой. Как специалист он заслуживал только отличной оценки, помимо опыта имел талант общения с людьми. Думаю, что многие из пришедшей в те годы молодой плеяды челнинских дорожников с благодарностью вспоминают Русинова, как своего наставника и учителя. К сожалению, из-за болезни он вынужден был в 1976 году уйти на пенсию. Главным инженером стал Ктуз Нуртынович Назмеев, затем его сменил Борис Геннадьевич Наймушин. С Наймушиным мы работали вместе года полтора, до моего перевода в 1978-м в СУ-817.

Вообще, персонал управления частично пополнился за счет оставшихся в Круглом Поле работников СК-104, например ОТиЗ возглавила Нина Павловна Ананьева, а Александра Ивановна Харитонова продолжила в СУ-930 работать нормировщицей. Частично коллектив был укреплен специалистами из других подразделений Камдорстроя. Само собой, набирали мы рабочих и из вновь приехавших на стройку людей, которых

еще предстояло сделать дорожными строителями. К концу 1974-го общая численность коллектива управления составила 258 человек, то есть в этом отношении оно вполне сформировалось.

Что касается производственной базы, то тут тоже пришлось начинать практически с нуля. Морально устарел и был изношен асфальтобетонный завод Д-508. Цементный склад был деревянным. В конторе, больше похожей на сарай, меня ждал телефон, стоящий на табуретке. Помещение лаборатории иначе как лачугой нельзя было назвать. Из таких же бараков-лачуг состоял и жилой поселок, где прежде жили работники СК-104, а теперь мы вынуждены были расселять наших. За поселок этот, за расширение его границы, за благоустройство пришлось мне немало повоевать. Мы одним махом выстроили улицу из десяти двухквартирных домов. А потом получилось, что не те заняли земли. Но все удалось уладить, и положение с жильем улучшилось, – подчеркивает Иван Андреевич.

Надо сказать, что Семиволков действительно сумел овладеть ситуацией, увлечь людей делом. За короткий срок были построены ремонтно-механическая мастерская, материально-технический склад, автовесовая, столовая. В 1975 году заработали два асфальтобетонных завода, и первые тонны чернощебеночной смеси были уложены в автодорогу до аэропорта Бегишево. Она стала первым объектом СУ-930.

Эта дорога, как уже отмечалось выше, была построена СУ-852 в шестидесятые годы. В 1975-м началась ее перестройка в двухполосную по параметрам I технической категории, хотя конструкции дорожных одежд соответствовали дороге III категории. В итоге получился достойный парадный въезд в Набережные Челны.

Летом 74-го в Казани под председательством первого секретаря обкома Фихрята Ахметжановича Табеева состоялось заседание бюро обкома КПСС по проблемам Нижнекамскнефтехима, в том числе – дальнейшего ведения строительства дорог по его титулу. На бюро, как руководитель генподрядной дорожно-строительной организации по этим объектам, присутствовал уже В. А. Борисов. С этого момента Нижнекамскнефтехим становится вторым после КАМАЗа заказчиком Камдорстроя. Решение всех принципиальных вопросов облегчалось тем, что у дорог промышленной зоны Нижнекамска и Набережных Челнов были одни и те же проектировщики.

Началом долгого и продуктивного сотрудничества дорожников и химиков стала автодорога №1 Нижнекамска, которую также надлежало реконструировать. Магистраль была достаточ-

по сложной. Главная ее особенность заключалась в необходимости переноса линий газо- и нефтепроводов, попадавших в зону строительства. Здесь предстояло также построить второй путепровод. Вдобавок, автодорога проходила по низкой, если не сказать – болотистой, местности, что требовало неординарных инженерных решений.

– Химики были основательными заказчиками, – вспоминает Иван Андреевич. – Они нам немало помогали, как в части обеспечения строительными материалами, которые в те годы были строго лимитированными, так и техникой: транспортом, механизмами. В том болоте, в каком нам досталось работать, получался перерасход грунтов, как следствие – составлялись дополнения к сметам и т.д. Заказчики относились к этому с пониманием. Вообще, проблем с оплатой работ не было. На летний период нам выделяли и дополнительную рабочую гвардию, по 50-60 заключенных. То-то было весело! – смеется Семиволков.

А вот как отзывается о нижнекамцах Александр Анатольевич Федоров, один из коренных работников Камдорстроя. В числе первых выпускников КИСИ он приехал в Набережные Челны в августе 1972-го. Начинал мастером в СУ-852, через три года перешел в круглопольское управление. Работал здесь по 1979 год, вначале прорабом, затем заместителем начальника и, наконец, начальником ПТО:

– Работать с ними было интересно. Директор Нижнекамского нефтехимического комбината, доктор химических наук Николай Васильевич Лемаев уже в те годы демонстрировал высочайший уровень управления, до которого многие только сейчас пытаются дотянуться. Не в обиду будет сказано, но культура общения, ведения деловых переговоров совершенно отличались от камазовских. Никаких огромных совещаний, лишней бюрократии, все просто и конкретно. В ОКСе химкомбината также были грамотные специалисты, весьма компетентные и в нашем деле. Они ценили наш опыт, доверяли ему и марке Камдорстроя, – заключает Федоров.

Так, на трудовом марше, коллектив СУ-930 набирал силы и опыт. Свои первые рекорды, без которых в те годы нельзя было добиться общественного признания, круглопольцы показали на строительстве шоссе Набережные Челны – Бегишево. В конце 1975 года звено в составе экипажей экскаваторщиков И. И. Ларионова и водителей шести автомобилей КраЗ за 30 дней выполнило квартальное задание, обеспечив укладку 24 тысяч кубометров грунта вместо 8 тысяч по норме.

Иначе говоря, новое СУ быстро догнало по производственным показателям двух своих более старших по возрасту собра-

тьев и не только пошло в ногу с ними, но зачастую показывало пример. Уже в 1975 году специальным дипломом Минтрансстроя был отмечен труд механизатора СУ-930 Павла Митрофановича Толчева, к числу лучших в Камдорстрое относились также бригады С. М. Сагитова, М. М. Файзрахманова и М. А. Салиховой. В управлении трудились такие преданные своему делу люди, как машинист смесителя АБЗ Н. Н. Хантимиров, машинист экскаватора А. Х. Волкодав, асфальтобетонщицы Г. Ф. Камалова, Н. З. Аюпова, Т. К. Утяшова, машинисты П. М. Олейник, В. А. Сычев, В. А. Фатеев, а также многие другие.

В 1978 году в связи с переводом Семиволкова в СУ-817, где по ряду обстоятельств стал намечаться "прорыв", начальником 930-го строительного управления назначается Олег Исаевич Малобродский. Представитель новой школы дорожников, воспитанный в лучших традициях СУ-852, Олег Исаевич еще более упрочил позиции СУ в тресте Камдорстрой. В 1978 году под его руководством была сдана в эксплуатацию магистраль Набережные Челны – Бегишево. Во второй половине семидесятых велось сооружение магистрали Нижнекамск – Чистополь.

Большие объемы работ выполнялись также в аэропорту Бегишево. Здесь усиливалось асфальтобетонное покрытие взлетно-посадочной полосы, куда работники СУ-930 уложили около 48 тысяч тонн асфальтобетона. Действовавший в аэропорту участок был одним из самых крупных. Куратор строительства со стороны заказчика Юрий Иосифович Калинин, в свое время работавший в составе СК-104 старшим прорабом, строго контролировал качество работ, так что круглопольцы достигли значительного совершенства в своем деле. По качеству устройства цементобетонных покрытий они зачастую были в тресте на первом месте.

Для истории Камдорстроя немаловажно и то, что СУ-930 в период своего образования стало своеобразной школой для выросших впоследствии в крупных специалистов треста Владимира Берггольдовича Ганске, Павла Петровича Чернова, Александра Анатольевича Федорова, Владимира Васильевича Емельянова. Последний принадлежал к омской школе дорожников. В августе 1972-го, по окончании механического факультета Сибирского автодорожного института, Емельянов был направлен на работу в Камдорстрой. Трудовую деятельность начинал в качестве механика, а затем прораба СУ-852; с 1978 года он старший прораб уже в СУ-930, а спустя два года Владимир Васильевич возглавил это строительное управление.

Шагнув здесь несколько за временные рамки повествования, добавим также, что на его объектах получал свою путевку в

жизнь Владимир Александрович Швецов. Еще будучи студентом КИСИ, он постигал здесь азы дорожного строительства во время производственной практики. Сюда же пришел он в 1977 году по окончании учебы и начал работать мастером. Совершенствовался Владимир Александрович в своем деле очень быстро и уже в 1983 году стал главным инженером СУ-930.

Цифры и факты

16 февраля 1976 года с главного конвейера авто-сборочного завода КамАЗа в порядке пусконаладочных работ сошел первый камский грузовик.

29 декабря 1976 года государственная комиссия под председательством министра автомобильной промышленности В. Н. Полякова с высокой оценкой приняла в эксплуатацию первую очередь Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей.

Дорожная сеть КамАЗа является уникальным и сложным сооружением. Общая протяженность магистральных дорог и улиц составляет 315 км, внутризаводских дорог 65 км, суммарная площадь покрытий - 5,1 млн. кв. м. Строго прямоугольная схема транспорт-

ной системы, наличие местных проездов, 24 подземных пешеходных переходов, семи развязок в двух уровнях и четырех кольцевых пересечений обеспечивают высокую пропускную способность при интенсивности движения в наиболее напряженных узлах до 45 тысяч автомобилей в сутки.

3а период создания транспортной сети в дорожные конструкции было уложено 4,6 млн. куб. метров щебня и гравийных материалов, 660 тысяч куб. метров цементобетона, 4,1 млн. тонн асфальтобетонных смесей, выполнено 24 млн. куб. метров земляных работ. Все дороги обеспечены ливневыми коллекторами, сооружено 8 тысяч дождеприемных колодцев и 87 км дождеприемных веток.

Особенности строительства дорог КамАЗа

Итак, в середине 70-х коллектив Камдорстроя вырос до двух с половиной тысяч человек, расширилась и география его деятельности. Но главным направлением оставалось сооружение дорог КамАЗа и магистралей Нового города. И поныне камазовская эпопея не перестает привлекать к себе внимание, удивлять своею масштабностью. Остановимся здесь на некоторых отличительных чертах дорожного строительства на КамАЗе и особенностях условий труда камдорстроевцев тех лет.

Трест "Камдорстрой" осуществлял строительство в основном дорог I и II категорий. Строительство велось каждым СУ комплексно, все виды работ осуществлялись специализированными участками по видам:

- устройство земляного полотна и оснований дорог;
- приготовление и укладка цементобетона;
- приготовление и укладка асфальтобетона;
- изготовление и установка бортового камня;
- строительство искусственных сооружений и обустройство автодорог.

Доставка строительных материалов на объекты осуществлялась закрепленными хоздоговорными бригадами Автобазы №48.

Первой принципиальной особенностью строительства автодорог КамАЗа следует назвать стадийность. Она явилась следствием отказа от возведения временных транспортных путей. Дорога к новой строительной площадке должна была быть готова к тому моменту, когда на нее придут строители Камгэсэнергостроя и по магистрали хлынет поток техники и материалов. Сначала дороги строились в цементобетонном исполнении, и только после пуска I очереди КамАЗа началась укладка асфальтобетона и заключительное обустройство дорог. Такая постановка задачи определила соответственно и мощность конструкций дорожной одежды, толщина которых составляла около

одного метра, в том числе:

- подстилающий слой из ПГС – 30-40 см;
- щебеночное основание – до 17 см;
- выравнивающий слой из песка – 5 см;
- цементобетонное основание – 22 см;
- трехслойное асфальтобетонное покрытие – 12,5-15 см.

Этот опыт был распространен впоследствии на другие промышленные объекты Прикамского региона: Нижнекамский нефтехимический комбинат, Завод транспортного электрооборудования, Картонно-бумажный комбинат, а затем и ЕлАЗ.

Сжатые сроки строительства отменяли традиционную сезонность ведения работ. Бетон укладывали и зимой. В него вводились солевые добавки, ускоряющие процесс схватывания и понижающие температуру замерзания. Затем уложенное основание укрывали песком, опилками, заваливали снегом, и оно набирало прочность. Весной, к моменту прихода заводских строителей, дорога к объекту была готова.

Известно, что строительство Камского автомобильного комплекса на первоначальном этапе велось практически одновременно с проектированием. Пожалуй, на строительстве дорог этот подход был выражен еще в большей степени, так как они возводились раньше прочих объектов. В той ситуации Камдорстрой, для обеспечения нормального планирования и работы подразделений, фактически участвовал в создании каждой дороги еще на стадии рабочего проектирования.

Главными проектировщиками камазовских дорог были институты "ПромтрансНИИпроект", "Союздорпроект", Воронежский филиал "Гипрокоммундортранс". Работали "с листа": проектировщики приезжали из Москвы, собирали совещание с заказчиками и генподрядчиками. Те, лучше зная местные условия и возможности, вносили свои предложения. Они касались не общей схемы, которая утверждалась в "верхах", вплоть до ЦК КПСС, а вопросов, как сделать быстрее, качественнее, какие употребить механизмы, материалы. Благодаря этому проект получался более точным, жизнеспособным, технологичным.

В планировке юго-восточной части Набережных Челнов, так называемого Нового города, в его благоустройстве были использованы последние достижения градостроительной практики СССР. Разветвленная сеть автомагистралей по своему техническому уровню соответствовала всем требованиям интенсивного автомобильного движения. Транспортным узлам и развязкам в разных уровнях был придан эстетический вид, что достигалось прежде всего сочетанием дороги в плане и профиле с вертикальной планировкой всей территории узла. Подземные

пешеходные переходы отделывались гранитом и мрамором.

К сказанному следует добавить, что на строительстве КамАЗа был преодолен укоренившийся в российском сознании принцип вторичности дорог. Финансирование их сооружения осуществлялось наравне с важнейшими заводскими объектами. В итоге, строительство автодорог и магистралей КамАЗа было передовым с точки зрения качества и осталось непревзойденным по объемам и темпам строительства.

Неоспорим тот факт, что для работы Камдорстроя в первой половине семидесятых были созданы и особые условия. На него трудилось все Министерство транспортного строительства: поставка техники, материалов, кадровые вопросы – все было под его неусыпным контролем. Примером тому может служить приказ Минтрансстроя от 5 марта 1974 года "О мерах по обеспечению строительства транспортных объектов на Камском автомобильном заводе". В нем на 16 страницах были определены все организации, выступающие в качестве генподрядчиков и субподрядчиков, объемы работ поквартально и на год, включая количество элементов водопропускных труб, объекты ввода, каналы обеспечения стройматериалами, сборными железобетонными конструкциями, литыми чугунными решетками и люками для ливневой канализации автодорог. Ничто не считалось мелочью, каждый шаг строителей был расписан в строгой последовательности, не допускающей отклонений.

В будничной работе дорожников эти контроль и поддержка ощущались ежедневно. Стройки как Волжского, так и Камского автозаводов курировал заместитель министра транспортного строительства Николай Ильич Литвин.

– Спрос с нас был жесткий, – вспоминал В. А. Борисов, – но и мы могли обращаться к Литвину по любому вопросу. У меня были все его телефоны: рабочий, домашний, дачный. По ним можно было звонить в любое время и получить полную поддержку.

Главдорстрой возглавлял Виктор Андреевич Субботин. Выросший к 32-м годам от мастера-дорожника до столь высокой должности, он был образцом руководителя жесткого партийного склада. Он прекрасно умел распознавать людей и не терпел их слабостей, идущих во вред делу.

Заместителем Субботина был Самуил Владимирович Колдобский. С телефонного разговора с ним в шесть утра начинался каждый день управляющего Камдорстроя. И не только таким образом держал Колдобский руку на пульсе челнинского трес-

та. Сам высококвалифицированный дорожник, работавший главным инженером Куйбышевдорстроя, он на практике учил камазовских специалистов строить цементобетонные основания. Каздорстрой их не делал, и потому настоящего опыта не было и у челнинцев. Колдобский же строил в Афганистане не только основания, но и покрытия. Говорят, лучше него не было знатока в этом деле.

Большой вклад в дело дорожного строительства в Набережных Челнах внесла старший инженер производственного отдела Главдорстроя Ольга Владимировна Васильева. Она курировала поставки всех материалов, техники, регулировала и контролировала контакты между железной дорогой, морским и речным флотом, а также работу всех карьеров, принадлежавших Министерству транспортного строительства. Практически, она была третьим человеком в Главке, рука об руку работавшим со специалистами Камдорстроя.

Во многом благодаря профессиональным и личностным качествам Борисова, можно сказать, идеально сложились и деловые отношения Камдорстроя с заказчиком в лице генерального директора КамАЗа Льва Борисовича Васильева и его заместителя по капитальному строительству Виктора Васильевича Перцева. УКС КамАЗа осуществлял управление строительством объектов КамАЗа, в том числе транспортных, контроль качества выполненных работ и их оплатой. Он также работал с проектными организациями, выполняя роль посредника между ними и строителями, в данном случае – Камдорстроем. Георгий Павлович Неуров, курировавший тогда в ПромУКСе КамАЗа строительство дорог, вспоминает:

– Я получал от проектировщиков ответы на интересующие меня вопросы по телефону, а уж потом поступало письменное подтверждение. И не было случая, чтобы устные договоренности не подтвердились. Существовала общая для них и для нас дисциплина, общая цель. Была, наконец, система премирования, полностью зависящая от оценки заказчика, то есть нашей. И это задавало тон работе.

Заместитель генерального директора КамАЗа по капитальному строительству Виктор Васильевич Перцев, мой руководитель, был человеком принципиальным. Но он умел и выслушать доводы собеседника. Если видел, что они обоснованы, мог договориться и с подрядчиками, и с проектировщиками с пользой для дела. В этой покладистости не было соглашательства, а только логика профессионала, поскольку Перцев сам был опытным проектировщиком и в вопросах проектирования разбирался очень хорошо, – делает утвердительный жест Георгий Павлович.

Было бы несправедливо ничего не сказать еще об одном ку-

раторе строительства каматовских дорог – Михаиле Трофимовиче Троицком. В период строительства первой очереди автодорог он являлся II секретарем Татарского обкома партии, и стройплощадки КАМАЗа были ему вторым "кабинетом". Многие, зная Михаила Трофимовича, называют его не иначе как "наумительно тактичным, культурным, очень симпатичным во всех отношениях человеком". На совещаниях и собраниях одиозное присутствие Михаила Трофимовича задавало более высокий и чистый тон разговору, дисциплинировало последующее исполнение принятых решений.

О роли партии в деле строительства КАМАЗа было много сказано в свое время. Мы охотнее интересуемся этим читателем в газетах и журналах семидесятых. Здесь отметим только что роль эта вполне соответствовала той практической неограниченной власти, которую партии имела. Безусловно, в активной круговерти сооружения автогиганта она несла огромную организационную нагрузку. Горком партии во главе с Ринком Киямовичем Белюковым был по существу реальным штабом татарской стройки, без которого ее и сегодня трудно представить.

Камдорстрой иной "буе, боевой и казюшей" всегда стоял несколько особняком. Он был прежде всего как бы московской организацией, а уж потом занесен в своей деятельности от обкома и горкома. В какой-то степени над созданием такого дивиза поработал вполне сознательно сам Борнцов, он же и умело пользовался этой ситуацией, давая фору известному "дисконному тележку". Высокий, статный, красивый, с величественной решимостью и незыблемой манерой держаться, он был украшением любой представительной делегации, свиты высокопоставленного чиновника, начальнического пикника или выезда на охоту. Он любил "обращаться в свет", но и не забывал со всего этого "стричь кутонца" и осельку Камдорстроя.

Все перечисленные выше обстоятельства, приоритетности каматовского дорожного строительства перед другими объектами Минтрансстроя дали результаты уже в первые годы. В то время на КАМАЗ приезжало множество иностранных делегаций. На вопрос о том, что его более всего впечатляло, один из гостей ответил:

– Размах строительства дорог!

– Действительно, такие дороги могли бы стать гордостью любой из наших столиц. Удачной оказалась сама транспортная схема города, рассчитанная на гораздо больший поток автомашин, нежели проходивший по ним в семидесятые годы. Мосты, двухуровневые развязки, путепроводы и сегодня, тридцать лет спустя, исключают "пробки" на дорогах Челнов.

16 февраля 1976 года, к открытию XXV съезда КПСС, в Москву ушли первые камские большегрузы, а на конец декабря 1976 года была назначена комиссия по приему в эксплуатацию I очереди комплекса заводов, мощность которой составляла 75 тысяч автомобилей и 115 тысяч дизельных двигателей в год.

Без внутризаводских дорог пуска КамАЗа не могло быть, поэтому на завершающей стадии усилия подразделений треста были сконцентрированы на этих объектах. СУ-852 строило подъездные дороги к кузнечному и ремонтно-инструментальному заводам, СУ-817 – дороги на автомобильном производстве, СУ-930 также внесло значительный вклад и в строительство внутренних дорог КамАЗа, в частности, им выполнены подъезды к базе УПТК и автодорога № 83 на литейном заводе, некоторые хозяйственные дороги РИЗа.

В период сдачи первой очереди завода немало хлопот СУ-930 доставило благоустройство территории станции очистки воды. Сдачу СОВ брали штурмом, поэтому маленькая площадка была похожа на муравейник, где действовали сразу несколько десятков организаций. Фронт работ дорожникам предоставлялся маленькими лоскутками, и там где не удавалось все сделать одним махом, на завтра уже вновь было переконано.

В течение 1976 года в Набережных Челнах одна трудовая вахта сменяла другую. В последнем его квартале все строители города встали на 100-дневную предпусковую. Каждые десять дней подводились итоги социалистического соревнования между организациями, назывались имена лучших работников: мастеров, бригадиров, рабочих. С ноября месяца асфальтобетонные и цементобетонные заводы треста "Камдорстрой" работали в три смены. Дорожные строители работали круглосуточно.

Уровень профессионализма камдорстроевцев чувствовался во всем. Укладка цементобетонного основания бетоноукладоч-

ными комплексами на рельсовом ходу гарантировала качество дорожного полотна. Работники треста освоили лучшие образцы не только отечественной, но и зарубежной техники, которыми он оснащался. Асфальтоукладчики "Супер-204" позволяли укладывать 7-метровую по ширине ленту асфальтобетона без продольных швов. Благодаря этому в целом по тресту темпы укладки достигали четырех километров в день!

Наконец, 29 декабря государственная комиссия под председательством министра автомобильной промышленности В. Н. Полюкова с высокой оценкой приняла в эксплуатацию первую очередь Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей. По итогам сдачи I очереди КАМАЗа 56 работников Камдорстрой были награждены орденами и медалями. Коллективу было вручено памятное Красное знамя от руководства города.

Из дневника В. А. Борисова:

"29 декабря. Заседание Госкомиссии по приемке в эксплуатацию I очереди КАМАЗа. Первая очередь принята с оценкой "отлично". 5 тысячный автомобиль выпущен 27 декабря. Символический ключ от КамАЗа вручил Васильеву Л. Б. Мининг в автобортовом. Оглашение приветственной телеграммы Генерального секретаря ЦК КПСС Л. Н. Брежнева строителям КАМАЗа."

Камдорстрой выполнил план IV квартала по генподряду на 121,3%, собственными силами – 122,1%. Перевыполнил ввод и реализацию энтенов.

"За что и боролся!"

Впоследствии четыре года окрестный и набравший силу на строительстве дорог автозавода и города трест продолжал эту "генеральную линию": ведь партия и правительство определили, что к концу 1980-го "стройка века" должна завершиться. Однако, в высших инстанциях отношение к строительству КАМАЗа и его дорог после сдачи I очереди автомобильного комплекса начало меняться.

К тому времени Набережные Челны из важнейшего строительного центра страны уже превратились в центр машиностроительный. Кочевое племя первопроходцев начало разлетаться на новые объекты. Те, кто постарше, "обмыли" ордена и медали, переходили на дальнейшую службу в столичные организации.

И вот в ежедневнике Борисова уже появляется следующая запись: "Весь день убил на доставание щебня, цемента и битума!!!"

Панисано разнообразие, первую... Такая работа внешне кажется уравнивающей. Но за ней есть жизнь. Время больших объемов строительства в Набережных Челнях уходило. Водей-пелюлей Камдорстроя приходилось спускаться с всевозможных орбит на местные, участвовать в сельском строительстве, бетонировать площадки на элеваторах и хлебоприемных пунктах, вести сооружение районых аэропортов и прочих маленьких для масштабов треста объектов.

Первый такой заказ еще в 1975 году получило СУ-817. Требовалось выполнить комплекс благоустройства в районном центре Актаныше и реконструировать взлетно-посадочную полосу тамошнего аэропорта под прием самолетов Ан-24 и Як-40. Не работавшие до этого в отрыве от камазовской площадки дорожники сумели, однако, в течение года смонтировать в Актаныше асфальтобетонный завод, набрать и обучить кадры, организовать доставку и прием материалов. Руководил всем этим комплексом Зуфар Хамидулович Хамидуллин. Актанышевые объекты были сданы в эксплуатацию в 1978 году. Этот этап расширения географии работ приходится в Камдорстроевцам в восьмидесятые годы.

Расширять сферу деятельности, совершенствовать свою организационную структуру пришлось в 1978-79 годах и коллективу СУ-852. Самому крупному в тресте управлению, сосредоточившему основные промышленные мощности, технику, опытные кадры было поручено строительство 60-километровой участка трассы Казань - Набережные Челны в направлении от Мамадыши к Казани. По важности и уровню технических требований этот объект не только не уступал камазовскому, но и превосходил его.

Под новые задачи был создан специальный строительный участок, особенностью которого являлась полная автономность. Неподдалеку от села Котлямовка была построена база с цементобетонным заводом и жилым поселком. Цементные склады разместили в районе села Пятилетка на берегу Камы. Ежедневно десять цементовозов доставляли на ЦБЗ до ста тонн цемента. «На участке не работали, а служили, – вспоминает Ю. П. Вянин. – Без выходов, без отдыха. Но все выдержали». Именно здесь, в качестве начальника участка, проявился организаторский талант Виктора Васильевича Волкова.

В те годы руководство Камдорстроя начинает поиск новых площадок. Естественно, что кадры Борисова устремляются в сторону нефтяников. География разработки нефтяных запасов Татарии расширилась, стало активно осваиваться месторождение в Заневском районе, а это вновь требовало строительства и

реконструкции дорог. Одной из них была трасса Альметьевск – Заньск. По плану Производственного Объединения "Газнефть", в ходе превращения ее в двухполосную магистраль, в Заньске следовало создать собственную дорожно-строительную базу.

Камдорстрой повел переговоры с нефтяниками об участии в этом проекте. Он был достаточно перфекционистом, предлагалось строительство железнодорожного туннеля, автотранспортной станции, жилых домов. Но дело продвигалось медленно. Заказчик и подрядчик присматривались друг к другу. К началу восьмидесятых были, так сказать, подписаны соответствующие документы, и начался отвод земель под строительство базы. По началу работы были возможны на СУ-930.

В тот период Камдорстрой принимал также участие в подготовке Москвы к летним Олимпийским играм 1980 года. Ему было доверено обустройство подъездов, дорог и площадок олимпийского комплекса в Намагалово. В общей сложности требовалось уложить 10 тысяч квадратных метров цементобетона, а 4 тысячи квадратных метров выложить плитам.

В конце 1979 года в Москву были командированы 43 человека под руководством главного инженера треста В. И. Забударова. Ушли в Москву и техники из Челябинска: 12 автомашин, два автогрейфера, два бульдозера, экскаватор, автокран. Значимость этого объекта, конечно же, определили не объемы, а возможность продемонстрировать свое мастерство на международном уровне. Строительством олимпийских объектов доверилось лучшим из лучших – не случайно в Москву были командированы представители практически всех строительных организаций из Набережных Челнов. И показательно, что одним из них был Камдорстрой.

Однако, главным событием, завершающим десятилетие, для всех строителей Набережных Челнов стала все-таки сдача второй очереди КамАЗа. На ее финишной прямой Камдорстрой предстал во все своем блеске. Только за три месяца 1980-го в строящиеся дороги было уложено 30 тысяч тонн асфальтобетона, 10 тысяч кубометров цементобетона, установлено 28 километров бортового камня.

В течение всего года трест удерживал переходящее Красное знамя Министерства, а по его итогам был занесен в летопись трудовых достижений Минтрансстрой СССР. Еще 60 работников Камдорстрой за свой труд на строительстве Камского автозавода были награждены орденами и медалями.

С заботой о людях

Закончивая описание каматовского периода истории Камдорстрой, следует рассказать и о деятельности, проводимой предприятием в эти годы в социальной сфере.

Общезвестно, что даже среди своих собратьев-строителей дорожники всегда считались самым кочевым племенем. Не только специфика их работы диктовала бесконечные переезды с места на место. Сама кадровая политика Минтрансстроя предпочитала переброс как отдельных специалистов, так и управлений, и даже целых трестов туда, где в данный момент стране требовалось построить новые трассы. И тысячи людей, в генах которых еще осталась военная выучка, привитая в дорожно-строительных войсках, оставляли обжитые бараки, чтобы в другой географической точке поселиться в точно таких же. Эти бараки во временных поселках дорожников, рассыпанных от края до края необъятного Союза ССР, вполне могли бы стать эмблемой советского периода строительства дорог.

Не избежал этапа барачной жизни и Камдорстрой. Однако, благодаря не только внешним обстоятельствам, но, в первую очередь, усилиям людей, составляющих коллектив треста, на протяжении всех тридцати лет здесь создавались наилучшие условия быта работников. Руководство предприятия, занимая позицию не временщиков, а хозяев, добились того, что Камдорстрой крепко осел на челнинской земле, стал неотъемлемой частью инфраструктуры города, привнес в нее свои элементы культуры.

В начале семидесятых главным было – дать людям жилье. Основное строительство, как уже упоминалось в предыдущих главах, развернулось во временном поселке Суровка. Практически одновременно с возведением жилых сборно-щитовых домов, здесь началось социальное обустройство. Были построены детский сад, школа на полторы тысячи учащихся, дом быта, поликлиника, столовая, клуб. К поселку подвели асфальтированную

дорогу, линии электропередач. В основном в Суровке жили семьи работников СУ-817, и потому работа по содержанию поселка была прежде всего обязанностью руководства этого управления.

Второй жилой массой, в Садоровке, находился под опекой СУ-852. Соответственно, крупнопольское управление содержало свой поселок на 68 семей. Разумеется, это разделение было весьма условным, потому как приоритеты определялись, исходя из потребностей треста в целом.

Одним из таких приоритетов было строительство капитальных домов. Торопысье этим фактом пополнил под своим поселком Дорожников, в котором жили ветераны предприятия, приехавшие с Новороссии. Поэтому непосредственно Камдорстрой начал возводить два жилых блока дома, 5-1 и 4-15, по плану собственного строительства. В 1975 году они были сданы и заселены. Так было положено начало строительству жилья.

Следующими были дома 7-12, 15-1а, 15-1б, 17-13, 17-1б. Количество квартир, предусмотренное в этих пятиэтажных, явно не удовлетворяло потребности треста, число же домов было лимитировано. И тогда Борисов пошел на определенную хитрость, он попросил Татаргражданпроект увеличить эти дома и каждый из них сделать многосекционным. Таким образом, количество квартир увеличилось в несколько раз, что значительно укоротило список нуждающихся в жилье.

Основная часть забот по этой строительной кампании, а также обустройству и содержанию временных поселков легла на плечи двух руководителей: секретаря партийной организации треста и заместителя управляющего по быту.

В 1975 году секретарем партийного комитета треста стал Фарид Закариевич Лутфуллин. Выпускник Высшей партийной школы, он до этого три года вел орготдел в Набережночелнинском городском КНС. В партийную организацию Камдорстрой входили коммунисты и субподрядных строительных фирм — СП-18, СМН-508, Мостотряда №113. Секретарю парткома как в производственной, так и в бытовой жизни этого огромного коллектива отводилась серьезная роль. Достаточно сказать, что партору назначался комиссаром на строительство самых важных стратегических объектов. Он контролировал графики ведения работ, помогал решать все возникающие проблемы, от поставки материалов до трудовой дисциплины.

Перед парторгом были открыты двери всех высших кабинетов, но и спрос с него был строгий. Фарид Закариевич оказался как раз тем человеком, который мог защищать интересы Камдорстроя на любом уровне, вплоть до Министерства и

ЦК КПСС. В конфликтной ситуации он умел принять решение, удовлетворяющее обе стороны. Наконец, искренняя забота о людях Камдорстроя, умение выикнуть в эту проблема спускала Лутфуллину доверие и коллективные дорожки.

Как уже говорилось, на должности заместителя управделами по быту и снабжению в камаровский период поднимался Анатолий Анисимович Горячев. Не секрет, что эта сфера нередко считалась второстепенной, и ее поручали тем, кто "не танет" на основном производстве. Борисов же отдал социкулибрат энергичному, высококультурному, имеющему хорошие связи и под державу и Главке Горячеву, рассматривая так то, что темнее он сумеет решить задачи, в буквальном смысле женского брака для коллектива.

Лутфуллин с Горячевым создали отличный дуэт: один был прекрасно "подкован" идеологически, другой виртуозно умел решать хозяйственные вопросы. Именно в 1975-80 годах сформировалась социальная сфера треста.

В ней после ждья следующим по значимости можно назвать детский загородный лагерь отдыха "Солнышко". Этот лагерь, один из первых в городе, был открыт еще в 1971 году, и его создание также имеет свою историю. Отвод земли под него – на правом берегу Камы, в живописном сосновом лесу – начал еще Е. Н. Вельчук, руководивший СУ-852. Однако, дело продвигалось медленно: руководство Елабужского района, которому принадлежали эти территории, не шло на переговоры. Борисов, став управделами, взялся за дело более решительно. В очередной приезд в Челны первого секретаря обкома партии Ф. А. Табеева он подошел к нему и попросил помочь решить эту проблему. Табеев на совещании, в присутствии всех руководителей предприятий города и близлежащих районов, обращаясь к елабужцам, сказал: "Вы с детьми не шутите! Город мы строим прежде всего для них". На другой же день вопрос с отводом земли был решен.

Поначалу для детей здесь были построены сборно-щитовые домики, а в 1978 году введен первый капитальный корпус на 90 мест. Вскоре к нему добавился еще один. Более 600 детей отдыхают ежегодно в этом живописном уголке, где для них созданы прекрасные условия. Уютная столовая, зрительный зал, комната для занятий в кружках, спортивная площадка, хорошо оборудованный пляж – все это дает возможность для полноценного отдыха, физического и эстетического воспитания.

Летом, по выходным дням, "Солнышко" использовалось как

база отдыха для дорожников. За сезон здесь в иные годы отдыхали до 3000 человек.

Следующим шагом в формировании социальной инфраструктуры треста было строительство детских садов. Как уже говорилось, первым из них стал садик в Суровке, собранный из нескольких притовых бараков. В поселке ЗЯБ появился уже типовой, прекрасно оснащенный детский комбинат "Щелкунчик" на 280 мест. В Сидоровке для этой цели оборудовали первый этаж дома. Таким образом детям дорожников место в детском саду было гарантировано. Три этих детских сада трест содержал на свои средства, воспитатели и нянечки были полнотравными работниками Камдорстроя. Лишь в конце восьмидесятых, когда уже не стало такой острой потребности в детских садах, два из них были закрыты. Последний, "Щелкунчик", был передан на содержание в Управление дошкольных учреждений города в декабре 1993 года.

В 1978 году в Камдорстрое было создано садоводческое товарищество "Весна". Место под участки было отведено неподалеку от деревни Куперли. Сюда провели асфальтированную дорогу, электричество, воду. Запрудив речушку, дорожники организовали свое рыбное хозяйство. Желающих получить участки было так много, что десять лет спустя появилось еще одно товарищество "Восток-2". Расположенное на поросшем лесом берегу Камы, оно считается одним из лучших в Набережных Челнах. Ведь здесь хозяева навели полный порядок: заасфальтировали все дороги, огородили территорию, организовали надежную систему охраны.

Таким образом, в годы строительства КамАЗа был заложен фундамент социального благополучия коллектива, сформировались традиции, работа о человеке была обозначена, как одна из важнейших функций предприятия.

Цифры и факты

К началу 1992 года Камдорстрой имел 72721 кв. метров жилья. Из них арендованного 65162, собственного — 559. При этом — коммунального 49721, ведомственного — 33000. Всего проживающих 5240 чел. Во времени

ном — 760 семей. В том числе работников треста — 542. Затраты на содержание ЖКО составили за 81 год — 823 тыс. рублей. Число работников ЖКО составляло 110 чел.





Архивные
фотографии



Г. Н. Декштейн и С. А. Исаков.



Н. В. Пржевальский



Коттора ДСР-1 в г. Набережные Челны.



Н. Ю. Сакаева.



Н. Я. Якупов

Набережночелнинские дорожные строители.
Слева направо: Н. А. Сабаняев, Н. Я. Якупов, А. Гареев, А. Г.
Тайнугудинов, Е. Н. Валчулук, М. Г. Габдрахманов, Ф. М.
Беляев, Н. А. Сафронов. Начало 60-х.





Октябрьская демонстрации в поселке дорожников, год 1960-й...



и год 1965-й.



Бетоноукладочный комплекс на ямале 60-х. Строительство дорог НКХ.



Автодорога №1. Устройство покрытия на ПАТ-14. 1969 год



В. А. Борисов



Аржаев Н. С.



Красильников В. Д.



Б. С. Рудинский



Первые километры дорог КамАЗа.



Работает специализированный прорабский участок



Дригада по устройству цементно-бетонных оснований
К. Ободанской (второй ряд, третья слева).



Бригада по устройству а/б покрытий Н. Федориной.



Бригада асфальтобетонщиков М. Салиховой.



Бригада по установке бортового камня Ф. Каленного.



Работники ЦБЗ.



Ударник коммунистического труда, кавалер ордена
"Знак Почета" Г. И. Пен'ков



Ремонтная слуба авгобазы №48. Конец 70-х.



Производственный отдел треста.
Слева направо: сидят Е. Н. Вальчук, А. Р. Карандышев,
Н. Л. Златомрезова.
Стоят: Ж. П. Моргунова, Т. В. Авраменко,
Л. Г. Корчиго. 1974 год.



Первые орденоносцы.



Г. Г. Ганцев



И. А. Семиволков



В. А. Борисов, А. А. Горячев, Ф. З. Лутфуллин на отдыхе, 1978 г.



Молодые специалисты
Галина и Владимир Ганске.
1974 год.



Начало карьеры.
В. Емельянов, В. Ганске, А. Федоров.
1975 год.



Поселок Суровка.



Д. С. Бабич



В. А. Лейко



В. И. Вавилов



А. П. Репенко



Г. С. Батыршин



К. Е. Исмагилова



В. В. Филатов



В. А. Пономов



А. М. Залыетдинов



Р. Ш. Муртазин



В. В. Вавилов



Н. А. Рякина



А. М. Степура



В. И. Колбин



Н. А. Коршилов



В. А. Витценко



Р. Г. Хакимов



В. Я. Волков



А. С. Григорьев



Я. Я. Пауль



Р. Р. Сагитдинов



И. В. Иванов



Ш. Д. Байгузин



И. Ф. Колесников



А. Х. Шакиров



Г. И. Печков



Н. П. Пучков



М. С. Юсев



З. Ш. Галимов



Н. Ш. Аглиева



П. М. Олейник



М. И. Слободанок



Контролеры качества.
Слева направо: Г. И. Витценко, В. В. Кийко,
В. С. Ненахова, Л. П. Яблонская, Л. С. Дудаева,
Г. Ф. Рудинская. 1990 год.



На строительстве дороги Нызнецкамск–Шереметьево.
Третий справа прораб В. А. Чайка. 1985 год.



Бригада Н. Хантмирова, АБЗ СУ-930. 1988 год.



Лучшая бригада АБЗ Заинского участка.



Работники СУ-852 на строительстве автодороги в совхоз "КамАЗ". 1987 год.



В. Д. Скугорев



Знамя – лучшим.



Коллектив управления СУ-928. Крайний слева В. А. Швецов. 1991 год.



А. С. Дадашов



На Первомайской демонстрации.



Новое поколение руководителей.
Сидят: В. Б. Ганске, О. И. Малобродский, Р. И. Шагимарданов.
Стоят: П. П. Чернов, В. А. Швецов, А. А. Федоров, А. П.
Репенко, 1994 год.



Наши памятные даты.



На праздновании 30-летия СУ-852.



В День Победы. Камлорстройовцы – ветераны Великой Отечественной войны на крыльце управления. Начало 90-х.



Улица Центральная. 70-е годы.

Рубежные 80-е



Смена руководства треста

В декабре 1980-го отгремели рукоплескания по поводу ввода мощностей II очереди КамАЗа. Год спустя отзвучали речи по случаю юбилея Камдорстроя. Закончилось его первое десятилетие, как всякая юность, кипучее, счастливое и в определенном смысле беззаботное, оттого, что шагать в нем Камдорстрою выпало по зеленой улице КамАЗа, под лозунгами Ударной комсомольской стройки, под отеческой опекой Министерств и главков, под умиления и восторги прессы.

Стремительно достигнув звездных высот, Камдорстрой должен был привыкать к обыденности жизни, к уменьшению заказов и финансированию, к сокращению фондов на технику и ма-

териала. Министерство разворачивалось лицом к северу, где началась интенсивная разработка нефтяных и газовых месторождений. Объемы строительно-монтажных работ Камдорстроя ушли бо́лее, чем на четверть.

Еще раньше Циндорстрой начал переводить выросших и окрепших в камазовских строительно-монтажных батальонах Камдорстроя на работу во вновь создававшиеся дорожно-строительные подразделения Минтрансстроя. Так, в 1979 году А. А. Горячева назначают управляющим Сургутдорстроя. В начале 1981 года к нему на должность заместителя переводится Ю. П. Вичин. Возвращается в Тверь, чтобы вновь возглавить Бавстрроймеханизацию. Крайняшников. Уходит на должность управляющего одного из подмосковных дорожно-строительных трестов В. Н. Лабидаров. Работающий в должности главного инженера треста Геннадий Иванович Гандев, приехав в 1976 году в Камдорстрой с должности главного инженера СУ-875 казахстанского УС-16, всего через два года уходит на повышение. Впоследствии он становится главным инженером Циндорстроя.

В январе 1982 года с Набережными Челнами распрощался заместитель генерального директора КамАЗа Виктор Васильевич Перцев, опора и первый друг Борисова. Со страстью Борисовского ежедневника попытку тревожить все чаще на совещаниях и планерках он вытаскивал и обводил витиеватыми рамочками слово "север".

Вскоре забродившие по тресту слухи об его уходе подтвердились. 16 апреля 1982 года Владимир Алексеевич Борисов записал: "Заключил дела по передаче треста. Долго беседовали с Владимиром Дмитриевичем. В 17-00 было небольшое совещание с аппаратом и руководителями подразделений. Тепло распрощались. Жалко было расставаться. Очень." Слово "очень" подчеркнуто. 19 апреля он вылетел в Западирье, чтобы продолжить свою трудовую биографию в качестве управляющего трестом "Надымдорстрой".

Руководить Камдорстроем на новом этапе начал Владимир Дмитриевич Скугорев. Трудовая книжка Скугорева не изобиловала записями, которые свидетельствовали бы о частой перемене мест, но говорил о пройденной им серьезной теоретической и практической школе инженера-дорожника. По его словам, интересом к будущей профессии он зарылся у одного из родственников, работавшего водителем на строительстве дорог. Семиклассником Володя учился "рулить", а спустя два года вовсе заменил своего наставника на работах и карьере. Паренька увлекла атмосфера и романтика дорожной строительств, и

это определило его дальнейший выбор.

Уже через два года после окончания дорожного факультета Саратовского политехнического института Владимир Дмитриевич становится главным инженером Передвижной специализированной колонны №50, прародительницы СУ-928. Таким образом судьба в конце концов привела Скугорева на берега Камы. С 1972 по 1978 годы он строил дороги как главный инженер, а затем - начальник СУ-928. На объектах трассы Казань - Набережные Челны его заметил Борисов и пригласил к себе в помощники. Став заместителем управляющего треста по направлению, занимавший и уделявший большое внимание технологическим проблемам Скугорев хорошо дополнил бурного, деятельного Борисова.

Теперь ему следовало его заменить, что предполагало совершенно иной уровень ответственности и иное направление деятельности. Приоритетом становилась не инженерная, а организационная работа. Понимая это, Владимир Дмитриевич, как человек сомневающийся и самокритичный, долгое время не давал согласия на свое назначение управляющим Камдорстрой. Около года в тресте существовало своеобразное безвластие. Оно только усугубляло и без того непростую ситуацию.

В конце концов Минтрансстрой посчитал, что с завершением строительства КамАЗа вполне целесообразно объединение Набережночелнинского отряда дорожных строителей с Казанским. И хотя согласие Скугорева стать во главе предприятия было получено, идея слияния трестов еще несколько лет оставалась мечтой висела над именем "Камдорстрой".

Новый управляющий, коренастый, крепкого телосложения, также отличался от предыдущего по складу характера, как и по внешнему облику. Подвижный и коммуникабельный Борисов, охотный до анекдот, встреч на любых уровнях, умевший лоббировать интересы треста в коридорах власти и представлять его везде и вся в выгодном свете, в руководстве трестом исповедовал принцип абсолютизма и действовал, исходя прежде всего из собственных соображений о значимости того или иного решения. Во многом этим объясняется негативная интратрестовская ротация руководителей и главных специалистов подразделений, которая в отдельные периоды начинала напоминать некую лихорадку. Борисовские планерки и оперативки не предполагали волеизъявления их участников, а скорее проходили по схеме: доклад - разнос. Работавшие с отдельными работниками вполне соответствовали значению фразы "важнейший инженер". Иначе говоря, в Борисовский период в тресте царил стиль руководства, характерный для большинства руководителей

первого камАЗовского десятилетия.

И тем не менее, Владимир Алексеевич Борисов был подлинным генералом дорожного строительства. Уверенность в собственной правоте сочеталась в нем с решимостью взять на себя всю ответственность за произошедшее. Размышляя над феноменом этой беззастенчиво выдающейся личности, несколько вспомнивших наполеоновское предпочтение единоначалия коллективальности. Бонапарте, конечно, имел в виду прежде всего руководство сражением. Но рамки и масштабы строительства КамАЗа вполне соответствовали понятию "битва", и в этом отношении Борисов был тем героем, которого потребовало и выдвинуло время.

Скугорев не овладевал другими идеалами. Он не любил похвальбы и высокопарных речей. По возможности избегал начальственных "гусенок". И если Борисов все время куда-то летел, ехал или собирался уезжать, то Владимир Дмитриевич такой "суете" предпочитал тишину кабинета. Поддержание внешних связей треста таким образом становилось менее активным.

Зато при таком ведении дел весьма солидной частью подпомощи, стянутах в свое время Борисовым на себя, Скугорев передавал руководителям подразделений и главным специалистам треста. По-другому это можно было назвать демократизацией управления. Ее надо признать одной из главных заслуг Владимира Дмитриевича. На дребезках скугоревского демократизма и оптимизма тогда поднималась крепкая молодая поросль руководителей Камдорстроя, которой уже не грозила "высыпанная на повышение" в сургуты и шегачевартовки. Эта поросль и стала в скором времени реальной действующей силой треста.

Вообще же, сравнить Борисова и Скугорева, как управляющих Камдорстроем, дело неблагоприятное: слишком разными были десятилетия 70-х и 80-х годов. На первый взгляд, Скугореву достался крепкий, прекрасно оснащенный трест, со сформированным ядром незыблемого победителя в конкурентных Милтранстроя и т.д. и т.п. Казалось бы, только руководить, приумножить богатства и опыт, не дай угаснуть вконец созданный. Но как удержаться на пьедестале, если та миссия, для которой трест создавался, с честью выполнена? Как обеспечить работой пусть и слаженную, и деятельную коллекцию дорожных строителей, но ставшую, однако, через чур огромным для мирных после битвы за КамАЗ будней? Если прежде про формирование портфеля заказов треста считалось удачей – отбиться от их части, в особенности от мелких и удаленных объектов, то теперь заказы надо было искать. Вдобавок, приходилось ломать психологию строителей, привыкших работать в непосред-

близости от своих производственных баз и домашних очагов.

– Моей первою задачей стало – иметь необходимые объемы работ и выполнить их в условиях стремительно ухудшающегося обеспечения материалами и транспортом. – говорит сегодня о том периоде Владимир Дмитриевич, – преодолеть сомнения как руководства Минтрансстрой, так и республиканского руководства в сторону Камдорстроя, убедить их в жизнеспособности треста.

Сегодня, когда Камдорстрой празднует свое тридцатилетие, следует признать, что сохранением своего имени он обязан твердостью и упорству Владимира Дмитриевича Скугорева, словами и делом отстаивавшего в начале восьмидесятых суверенитет Набережночелнинского отряда дорожных строителей.

Но перед управлением Камдорстроя в начале восьмидесятых годов стояла еще одна задача. Ее и по сей день Владимир Дмитриевич Скугорев вспоминает как сложнейшую, которую по значимости после выполнения годового плана. Это ликвидация временных поселков, в которых на начало 1982 года проживало еще около 1000 семей! Помощи от Министерства в этом вопросе ждать не приходилось. Оставалось одно: идти по правилам своего времени.

В Набережных Челнях, изначально спроектированных как город спальной, надо было строить магазины, поликлиники, спортманежи, дополнительные подъемные переходы и дороги. Все это были "неститульные" объекты. Камдорстрою часто поручали сооружение чего-либо из этого рискованного списка. За такое, в общем-то подпольное строительство, категорически не одобряемое Министерством, руководство Камдорстроя "выторговывало" квартирный гонорар. Так – в мучениях, методом благотворного обмана родного государства – удавалось добиться результата.

Фарид Закаревич Луцфуллин, в тот период заместитель управляющего по быту, вспоминает:

– Камэсэнергострой в 1984 году уже имел свой временный поселок, мы же застраивали. Сборно-щитовые дома, устанавливаемые практически без фундамента, к этому времени обветшали, и действовать надо было быстро. Будучи секретарем парткома, я беспрестанно попадал в любой кабинет, а когда слыл мундир партийного руководителя – двери передо мной закрывались. И все-таки нам с Владимиром Дмитриевичем Скугоревым, проявившим завидное упорство, удалось многое до-

бываться. Первым спосили поселок в Сидоровке. Часть семей переселили в дом С-13, возведенный трестом по титулу собственного строительства. Город ставил условие: мы вам выделяем место под дом, вы за это строите магазин. Так в Сидоровке появился новый магазин. Проект нами был выбран нестандартный, это здание и до сих пор украшает микрорайон.

Затем под свое пошла Суровка, где жили к тому времени 120 семей наших работников. С началом строительства Камского тракторного завода, где Камдорстрой получил большие объемы по строительству дорог, удалось одним махом снести поселок Солнечный, а руководство строящегося завода выделило для наших работников 53 квартиры. Таким образом, в 1992 году эпопея по ликвидации временного жилья была завершена, – итожит Фарид Закареевич.

Остается только еще раз подчеркнуть, что руководством Камдорстроя решено жилищную проблему без помощи Министерства, практически на свои средства, лишний раз доказав тем самым свою самостоятельность и гуманность по отношению к собственным работникам.

Забегая вперед, скажем, что команде В. Д. Скугорева удалось воплотить еще одну прекрасную идею. В 1986 году рядом с лагерем "Солнечный" был построен санаторий-профилакторий "Радуга". В данном случае с финансированием строительства помогли Камдорстрой и ЦК профсоюзной отрасли. Главным прорабом на строительстве санатория был его первый главный врач Виль Ханифович Исмаилов. С момента ввода и до сегодня "Радуга" является любимым местом отдыха дорожников.

Вот как писала о санатории газета "Новое слово": "Все здесь успокаивает и лечит – и сама окружающая природа, лес с бодрящим сосновым ароматом, и ухоженная территория комплекса, и интерьер помещений.

Спектр возможностей и предоставляемых услуг, связанных с лечением, очень широк. Из них, пожалуй, самая экзотическая – это содовая ванна. Лечебный эффект при болезнях органов дыхания, как показала практика, очень велик. Кроме того, здесь прекрасный фитобар, водолечебница, грязелечебница, озокеритолечение, физиотерапевтический кабинет, хорошо оснащенный зал лечебной физкультуры, кабинет лечебного массажа, столовая с чудесным интерьером. Есть сауна с бассейном, возводятся большой спортивный зал. Сам факт, что в столь непростых экономических условиях предприятие ведет строительство по социальному заказу, уже достоин уважения".

На Челнинских магистралях и новых объектах

Первый кризисный период в жизни Камдорстроя прошел довольно быстро и практически незаметно для основной массы его работников. Еще вовсю строился город, так что КамАЗ оставался крупным заказчиком. У руководства треста сложились отличные деловые отношения с новым заместителем генерального директора автозавода по капитальному строительству Виктором Вениаминовичем Гербеком, энергичным, смелым, профессионально высокообразованным строителем.

В 1981 году в Камских Повнях начали возводить Татарскую атомную станцию. Потом какое-то время начала осуществляться программа по строительству дорог Нечерноземья. А с сентября 1984 года второе дыхание строительным организациям Набережных Челнов придал Камский тракторный.

В первой половине восьмидесятых магистрали и местные проселки Набережных Челнов, особенно Нового города, были главными объектами СУ-817. За 1981-87 годы оно сдало 42 километра дорог. Активно ведется укладка асфальтобетонного покрытия, как завершающий этап двухстадийного строительства.

Командные посты в этом строительном управлении занимают молодые, возмужавшие в период строительства КамАЗа инженеры-дорожники: с 1981 по 1983 годы начальником управления является Александр Анатольевич Федоров, а главным инженером Павел Петрович Чернов. Воспитанники одной школы – автодорожного факультета Казанского инженерно-строительного института, они "притерлись" друг к другу еще в СУ-930. Федоров пришел туда уже "обстрелянным", а Чернов в 1974-м только начал свою трудовую деятельность под руководством Ивана Андреевича Семиволкова.

Вообще, судьбы молодых инженеров-дорожников тех лет были во многом схожи. Все они мечтали о больших делах, о "даланных странах" и отчасти поэтому стали строителями дорог. В определенной степени КамАЗ помог им реализовать свой пла-

на, Павел Петрович Чернов не был исключением из этого ряда. Будучи на последнем курсе дорожního факультета Казанского инженерно-строительного института, при распределении он надеялся попасть на Сахалин, чтобы встать хлебнуть романтики на берегу Татарского пролива. Но туда требовался только один дорожник, а Павел уже был женат на своей однокурснице. И молодожены выбрали Набережные Челны, потому что там успели поработать в составе студенческих отрядов, там уже волею командовали участками их более старшие товарищи по факультету, там тоже жила романтика большой стройки.

Но Семнодов, едва дав попробовать интеллигентному Павлу Петровичу прорабского хлебунца, перевел его в ПТО. Здесь началось долгое и плодотворное сотрудничество – содружество Чернова с Федоровым.

– Александр Анатольевич технически очень грамотный человек, с философским складом ума. В СУ-930 я проработал с ним немало. Он был начальником ПТО, а я был в его подчинении. В 1979 году Александр Анатольевич перешел в СУ-817 на должность главного инженера, а затем возглавил это управление. Несколько лет мы проработали там в паре, так что нам есть что вспомнить. Трудно перечислить объекты, построенные вместе, как и трудно выделить какие-то особенные. Во-первых, потому что все они особенные, а, во-вторых, все – доброты, – говорит о периоде совместной работы с Федоровым П. П. Чернов.

Но вернемся в 1983 год. В это время Федоров назначает главным инженером, а Чернова – главным экономистом Камдорстрой. В СУ-817 эстафету у Александра Анатольевича принимает Владимир Васильевич Емельянов, переведенный сюда из СУ-930. Вот как вспоминает он тот период:

– СУ-817 выполняло строительно-монтажные работы на сумму порядка 7–8 млн. рублей в год. Объекты располагались рядом с базой, в радиусе 20 километров. Работали в две, а то и в три смены. В плане оснащенности, управление уже тогда имело 100-тонный «Тельтомат», немецкие укладчики «Супер», с кадрами, их подготовкой, с уровнем этой подготовки дело вообще обстояло прекрасно. Существовавшая тогда в стране и отрасли система пополнения рядов дорожников как инженерами, так и квалифицированными рабочими действовала превосходно.

Люди тех лет при взгляде из сегодняшних кажутся особенными. Труднее им с самоотдачей, холить доверенную им технику, как свою собственную. К примеру, Василий Петрович Федоров, еще совсем молодецкой паренек, работал на вахтовом автобусе, старельяком КВЗ с номером 07-26. Когда в 1984 году ему выдали новый ПАЗик, Василий, переходя на него, плакал по

своему "Фердинанду".

Еще был у нас замечательный экипаж, работавший на американском бульдозере "Катерпилер": Иван Демажов и Роман Годунов. В те годы, зимой этот бульдозер решал проблемы всех СУ. Он мощно прелася в мерзлые грунты. Благодаря своим маневристам "Катерпилер" прослужил в общей сложности лет двадцать. Во многом хорошей сохранностью техники СУ-817 было обязаны и заведующему мастерской Федору Васильевичу Кобзарю – очень надежному и ответственному человеку.

В 1984 году наше СУ форсировало строительство участка магистрали III-5, того, который называется теперь Набережно-Челнокий проспект. Надо было поскорее открыть по нему движение, до этого ездил через Орловку. Сдану объекта, как водится, приурочили к 7 ноября. А задача наша была не проста. На участке – мост через реку Челночку, путепровод через железнодорожную линию. В течение трех месяцев коллектив СУ трудился крупными силами. И когда в ночь на 4 ноября уложили последнюю тонну асфальта, а через день на магистрали была разрезана красная лента и открыто движение, у нас был настоящий праздник. Мы слышали столько теплых слов и благодарностей, что забыли обо всех перегрузках предыдущих дней. Мне приятно видеть результаты нашего труда еще на одном объекте – подходах к Нижнекамской ГЭС. Их СУ-817 выстроило в 1983 году совместно с 930-м управлением.

В провинции, лесоза, инвестиция – Камворстрой и обновление Набережных Челнов и всего Прикамского региона, – продолжает Емельянов. – очень велика. Поногда не забуду своего первого впечатления от города. В августе 1972-го я добирался сюда ремизным транспортом. Поутру подошел к Элеваторной горе. На пристани, на крутой деревянной лестнице – масса народу. Про Камворстрой, естественно, никто и не слышал. В автобусе, набитом как консервная банка, поехал я в дирекцию Камгэсэнерго-строй. И тут состоялось мое знакомство с дорогами Челнов. На подходе автобус остановился, водитель вышел и говорит: "Надо толкать, мужики. А то никуда больше не поедем." И все безрешительно вышли в невообразимое месиво дорог и стали выносить автобус из ее плена. Сегодня построенные нами дороги Набережных Челнов можно считать образцовыми. Мы трудились не зря, – итожит Владимир Васильевич.

Одним два года руководству СУ-817, Емельянов уходит в трест на должность заместителя управляющего по производству. Начальником СУ становится Владимир Бергсманович Банкс, работавший при Емельянове главным инженером управления. С 1985 по 1994 года, почти десять лет, в том числе в самом слож-

ном и тревожном в жизни Камдорстрой начале девяностых, Галеке будет отвечать за судьбу СУ-817 и его людей.

Владимир Бертольдович вырос в Кокчетавской области Казахстана. С твердым характером, решительный, он, еще учась на автомобильном факультете Казанского инженерно-строительного института, руководил студенческим строительным отрядом, работавшим на сооружении автодорог в Сибирях. В 72-м вместе с женой, своей однокурсницей Валпой Григорьевной, он по распределению приезжает в Набережные Челны. Здесь, и только что обрешем свое имя Камдорстрой, началась трудовая биография супругов Галеке. Для Владимира Бертольдовича за колыбелью СУ-852 последовала школа СУ-930. С 80-го по 81-й он уже опытный специалист в области дорожного строительства, уезжает в далекий Мозамбик, где работает в качестве технической советника. Следующей вехой по возвращении на Родину стали для него дороги ЕдАЗа, на которых под его руководством работало СУ-817.

Начальником строительного управления № 852 с 1981 года стал Иван Иванович Дмитрюк, переведенный сюда с должности главного механика треста. Иван Иванович закончил Сибирский автомобильный институт, приехал в Набережные Челны на заре сооружения КамАЗа и за годы его строительства вырос в одного из руководителей Камдорстрой. СУ-852 он возглавлял до марта 1998 года.

Главным инженером управления в первом десятилетии восьмидесятых был уже знакомый читателю по предыдущим главам книги Георгий Павлович Неуров. Еще до приезда в 1972 году на строительство КамАЗа Георгий Павлович работал главным инженером одного из ДСУ в Смоленской области, строившего большую московскую кольцевую дорогу на участке Ельня-Сычевна. Потом без малого десять лет деятельности этого человека были связаны с ответственной работой в УКСе КамАЗа. Надо ли говорить, что в его лице СУ-852 имело прекрасного специалиста и организатора.

В начале восьмидесятых СУ-852 параллельно со строительством магистралей Набережных Челнов Ш-1, М-3 заканчивало работы на дороге Кадань – Набережные Челны, о чем мы уже рассказывали читателю. В августе 1981 года на этой трассе при столкновении народа – руководителей республикан, дорожников, гостей и журналистов состоялся "сбойка" в районе деревни Машлык. С сентября 1977 года до этого долетяданного момента начальником участка СУ-852 на Казанской трассе был Виктор Ва

составе Водков. Под его руководством к концу работ коллектив сумел настолько окрепнуть, обрел технику, что расформировать его не имело смысла.

Поэтому решено было передать ему строительство магистрали Заниск – Альметьевск. Здесь, в ходе присвоения работ Виктор Васильевич познакомился, как он говорит, “поконкретнее”, с Владимиром Александровичем Швецовым, начинавшим вести этот объект и руководившим работами по отводу земель под производственную базу и выполнением вертикальной планировки ее площади. Уматрку предстояло реконструировать дорогу Заниск – Альметьевск на отрезке Заниск – Светлое Селцо.

С началом работ на этом направлении наступил период плодотворного сотрудничества Камдорстрой с новым стратегическим заказчиком – ПО “Татнефть”. За восьмидесятилетие СУ-852 ввело в общей сложности около 70 километров дорог, и большинство из них предназначалось для нефтяников. Как уже было сказано, начинало работы на Занисской трассе СУ-930, руководимое в тот период О. И. Милобродским. Оно осуществило прием технической документации, довело до конца решение всех вопросов договорного характера, а дальше развивать работы с нефтяниками пришлось начальнику СУ-852 И. И. Дюмову.

В начале девяностых годов были построены мощные производственные базы в Заниске и селе Ямани. На Заниской были смонтированы два асфальтобетонных завода Д-508-А, мощностью по 25 тонн в час, а также два цементобетонных – СБ-780, камнедробильный узел, битумное хранилище, цементные склады, выстроено двухэтажное адоме АБК. В сущности, база по своей оснащенности соответствовала СУ. Здесь, на Заниском участке, в 1980 году начал проталкивать свою профессиональную сферу генеральный начальник СУ-852 Климентий Александрович Нам, также выпускник автодорожного факультета КИСИ.

СУ-950 в начале восьмидесятых в дополнение к Нижнекамскому нефтезаводу получило нового заказчика – дирекцию Татарской АЭС. В частности, оно сооружало подъездные автодороги к стройплощадке станции, а также строило магистраль Болгары - Камские Поляны. Ростовский филиал ИнпродорНИИ выдал камдорстроевцам блестяще разработанную документацию. Дорога была достаточно сложной, с 12-метровыми насыпями и тому подобное. Но специалисты СУ даже в проекты такого уровня

ности и дополнения. К примеру, прораб Василий Чапса и Владимир Швецов, работавший уже главным инженером СУ-930, усовершенствовали технику землекопа, снизив тем самым стоимость строительства.

В апреле 1984 года СУ-930 отпраздновало свое десятилетие. Думается, что выдержки из интервью начальника СУ Раисы Ильясовны Шагимардановой, напечатанные по этому поводу в Нижнекамской газете "Ленинская правда" и в газете Тукаевского района "Светлый путь", помогут читателю получить наиболее полное представление о деятельности коллектива этого управления в первой половине 80-х: "За десять лет, – говорил Шагимарданов в "Ленинской правде", – управление выполнило строительные работы на 40 миллионов рублей, сдан в эксплуатацию более сотни километров автодорог. Основным заказчиком является производственное объединение "Нижнекамскнефтехим", причем объемы работ с каждым годом возрастают. В этом году управлению предстоит освоить по Миннефтехимпрому более 2,5 миллионов рублей строительно-монтажных работ. Необходимо сдать в эксплуатацию автодорогу "Южная", которая соединит Нижнекамск с УИ-2 и будет иметь выход на дорожную сеть, связывающую Нижнекамск с Набережными Челнами, закончить сооружение подземного перехода в районе заводоуправления Нижнекамскнефтехима."

А теперь процитируем газету "Светлый путь": "В Тукаевском районе за эти годы освоено 1 миллион 870 тысяч рублей. Проложена автотрасса Набережные Челны – Сарманово. Построены дороги к населенным пунктам Бельки, Бисляты, Куверей, Бахчисарай, Муславод. Новые трассы связали город с деревней Нижние Суковы, поселки Круглое Поле и Кама с нефтебазой. Подведены подъездные пути к центральным усадьбам колхозов имени Калнина, имени Дзержиня и совхоза "Ворошиловский", деревне Трыкля. Сделано благоустройство дорог в деревне Мелекес и на аэродроме. Заасфальтировано очень много дерюжек, различных хозяйственных площадок."

Хочется обратить внимание читателей на последнюю цитату. Она говорит о вклад в облывление сельских дорог региона только одного СУ. В масштабе Камгорстрой его следовало бы как минимум утроить, на числу строительных управлений.

СУ-930 в это десятилетие довелось также заказывать основы дорожного строительства в Кировской области. В канун перестройки вышло постановление ЦК КПС и Совета Министров СССР по развитию Нечерноземья. Правительственная программа предполагала в том числе и ликвидацию там бездорожья. Камгорстрой в качестве поля деятельности досталась Кировская область.

Одна из крупнейших по площади европейских областей России, северо-восточная соседка Татарстана в начале восьмидесятых практически не имела дорог с асфальтовым покрытием. Как следствие, в области не было квалифицированных специалистов-дорожников. Визит уже говорилось, что областной аэропорт Лянгасово в свое время сооружали каздорстроевцы. Одним словом, в Кировской области предстояло начинать практически с нуля.

Три года, с 1984 по 1987, Камдорстрой активно разрабатывал планы для себя региона. Планы были грандиозными: построить федеральную дорогу Киров – Архангельск на севере области, магистраль Киров – Советск – Яранск, идущую в южном направлении, связать Киров современным шоссе со столицей Марийской АССР городом Йошкар-Ола, реконструировать областной аэропорт.

Вначале основные работы возложили на СУ-930. Оно начало сооружение производственных баз в поселке Победилово, расположенном около аэропорта Лянгасово, и поселке Мураши. От Чеднов эти объекты отделяло более 700 километров. Затем СУ-817 и СУ-852 также создали в Кировской области свои участки. Автобазы № 48 предоставляли технику. Работы велись шахтовым методом. По графику срывались из-за разрозненности действий, из-за неприемлемой удаленности объектов от основных баз и тому подобное. Вот как оценивает ту давнюю ситуацию с заданием по Нечерноземью П. П. Чернов:

– В Кировской области по планам предстоял объем работ, сопоставимый с юматовским. Мы изначально не могли его освоить. Для этого Камдорстрой следовало бы сниматься с места и в полном составе переезжать на новое. В конце концов, план по пути создания там нового СУ, с чем, чтобы на его основе развиваться дальше. Подобный опыт имел Камдорстрой в Пермской области, например.

В прорыв, как всегда, бросили Семисельска. Он к тому времени вернулся в родные пенаты, несколько лет проработав в Камдорстроевском СУ-913. В частности, под его руководством были построены малая объездная дорога города Казани. Иван Андреевич с кировчанами был знаком еще с 60-х. Он достаточно быстро сориентировался в новой ситуации, нашел способы сотрудничества с местными властями, подобрал людей, склотнул коллектив. Конечно, ижевские кадры он набирал в Камдорстрое. С ними уехали в Киров Фарит Миндубаев из СУ-930, Володя Соин из СУ-852. В итоге они так там и остались. Работали ребята крепко. На трассе Киров – Советск сами казнили вековой лес. Там, кстати сказать, очень красивые места. А вот что добавляет к

сказанному В. Д. Скутoreв:

- В Киров ушла отличная техника. В Победилово мы смонтировали "Тельомат", создали мощную базу в Верхоньямье и построили около 40 километров дороги на участке Киров - Советск. Фактически, было создано первоклассное строительное управление, способное строить до 50 километров дорог в год. Мы умудрились выбить на нужды Кировских объектов приличные деньги, объездили главки и министерства. Руководство области помогло нам слабо, лишь на уровне подписания готовых писем в государственные инстанции, - говорит он в заключение.

А в это время рядом с Набережными Челнами, в Елабуге разворачивалась очередная стройка - сооружение Камского завода по производству пропановых тракторов (КамТЗ), переименованного впоследствии в ЕлАЗ. Перед Камдорстроем открылась перспектива получения масштабного заказа, солидность которого все остальные задачи делала второстепенными. Близость новых объектов не оставляла сомнения в их преимуществах перед любыми другими. Обдумывая стратегию строительства дорог для КамТЗ, Главк принял Соломоново решение: СУ-915 и производственные базы отходят Камдорстрою. Взамен Камдорстрой получает базирующееся непосредственно в Елабуге каздорстроевое СУ-928. Окончательно решение о передаче СУ-915 и состав треста "Каздорстрой" было закреплено приказом Минтрансстрой СССР от 5 января 1990 года.

В 1986 году отпраздновала свое 30-летие автобазы №48. За эти годы из небольшого отряда автомобилей, имевшего на вооружении чуть более полусотни автомашин, она превратилась в мощное многопрофильное транспортное предприятие. Ее коллектив объединял более 600 человек и был не только самым многочисленным в тресте, но и самым квалифицированным. Средний образовательный уровень работников автобазы значительно превышал таковой в строительных управлениях.

Это не удивительно. По многим качествам водитель должен превосходить рабочих других отраслей. Ему полагается обладать хорошим зрением, слухом, быстрой реакцией. Он обязан много знать: начиная от правил движения и кончая конструкциями автомобилей разных марок. Работа водителя предъявляет определенные требования и к его характеру, так как она связана с большими нервными перегрузками, внутренней мобилизованностью, чувством ответственности за безопасность людей. Он должен обладать мужеством, уверенностью в себе, мас-

терством управления автомобилем, умением найти и устранить неисправность.

Характерной чертой тех лет надо считать и большое число среди работников автобазы молодежи, которой здесь были созданы условия для дальнейшего повышения квалификации. Середина 80-х была расцветом деятельности учебного пункта.

В те годы автобазой руководил Михаил Семенович Гусев. Он сменил на этом посту Марка Ивановича Генева, возглавлявшего коллектив автомобилистов в период завершения строительства II очереди КамАЗа. Гусев был человеком из числа тех, кто в первую очередь следует назвать хозяйственниками. При нем автобаза начала строиться и вооружаться новейшим оборудованием, необходимым для диагностирования и технического обслуживания парка автомобилей. На ее территории был построен производственно-бытовой корпус для обслуживания и ремонта автомобилей КамАЗ, цех по изготовлению ветровых стекол для автомобилей всех марок, теплая стоянка для жестовых автобусов, были реконструированы автозаправочная и моечная станции.

За сравнительно короткий срок были введены универсальный стенд для обкатки двигателей, стенд для испытания агрегатов гидросистемы автомобилей, подземный воздухопровод для предпускового подогрева, система принудительного отвода выхлопных газов с линии ГО-1 и ГО-2, электровулканизатор для изготовления резино-технических изделий и многие другие новшества.

Нельзя было сделать и для улучшения условий труда и отдыха работников автобазы. Труд, отдых и здоровье широким охватом с настроением людей, а значит и с производительностью их труда.

С присоединением к Камдорстрою СУ-928 состав автобазы еще более расширился, в ней стали действовать пять автоколонн: в первой были сосредоточены легковые автомобили, вахтовые автобусы, самосвалы марки ЗИЛ и водовозы; во второй – автомобили марки КРАЗ; в третьей – автомобили марки МАЗ; в четвертой – автомобильный парк СУ-928; наконец, в пятую – специализированные автомашинны, а именно бензовозы, цементовозы, битумовозы.

В восьмидесятые годы коллектив автобазы №48 был бесспорным лидером социалистического соревнования среди родственных предприятий Минтрансстроя. Такова была оценка уровня его деятельности и оснащенности в масштабах огромного Союза. И это говорило о многом. В 1985 году постановлением Коллегии Минтрансстроя и ЦК профсоюза рабочих ав-

томобильного транспорта и шоссейных дорог специальным знаком "Ударник XI пятилетки" были награждены Х. Х. Губайдуллин, И. И. Степанов, В. Н. Дубровин, Р. М. Сахабиев, Р. К. Шайхутдинов.

Среди лучших представителей коллектива автобазы было немало и молодых людей. В первой автоколонне это водитель Миннахмат Нафиков, во второй – Равиль Шарифуллин, в третьей – Вячеслав Лупиногин. Звание лучших по профессии тогда имели М. С. Салимов, Т. П. Калинин, Н. Бородкин, М. Р. Гуреев, Р. Хайруллин, В. С. Дударек, Р. Газизов, А. Ахметзянов; в отделах - Е. В. Мухина, Л. И. Седова, О. П. Саламатова и многие, многие другие. Прекрасно трудились и люди не основных для автобазы профессий, такие, например, как крановщик Иван Алексеевич Свишков.

Цифры и факты

По данным Международной дорожной федерации, в 1986 году плотность сети дорог с твердым покрытием (на 1000 кв. км территории) составляла: в Бельгии - 420 км, в ФРГ - 197 км, в США - 66 км, в Пакистане - 13 км. В наиболее развитых республиках СССР Украине, Молдавии и Эстонии - 22,5 км, 37,2 км и 55,8 км соответственно.

СУ-928 и ее передача в состав Камдорстроя

Итак, 8 января 1986 года Министр транспортного строительства СССР В. А. Брежнев подписал приказ о передаче строительного управления № 928 треста Каздорстрой в состав Камдорстроя. Это управление взяло на себя основные задачи по строительству заводских и городских магистралей на обновляющей свое старинное лицо родине Ивана Шипилова, кавалерист-девицы Дуровой, знаменитых закавказских купцов и меценатов Стахеевых, замечательного советского писателя Станислава Романовского.

Передаче СУ-928 предшествовала серьезная работа руководителей Камдорстроя, и прежде всего В. Д. Скаторева, с экономистами и специалистами Главка, а также с управляющим трестом "Каздорстрой" В. И. Усатенко. Восприятие своеобразного размена между двумя дорожно-строительными трестами Татарстана не было однозначным, но время подтвердило экономическую целесообразность такого шага. Удаленное от основной базы Каздорстроя, СУ-928 в момент присоединения к Камдорстрою было ослаблено внутренними неурядицами и давало выработку значительно ниже своих возможностей. В то же время в управлении имелся костяк высококвалифицированных специалистов всех производственных звеньев, сложившийся за почти 20-летний период существования этого коллектива.

Истинной датой рождения СУ-928 следует считать 1968 год, когда в Управлении строительства № 16, базировавшемся в г. Фрунзе (ныне г. Бишкек), была организована передвижная специализированная колонна (НСК) для строительства дорог и обустройства нового рудника Балхашского горно-металлургического комбината. Колонне был присвоен номер 50, а начальником ее стал Владимир Иванович Усатенко, выпускник Томского инженерно-строительного института, геолог по первой

своей специальности, Владимир Иванович с момента назначения на новую должность четыре года проработал на строительстве дороги Фрунзе-Ош в качестве линейного, а затем главного механика. На руднике ему, едва перевалившему по возрасту на четвертый десяток лет, предстояло в первую очередь создать дееспособный коллектив дорожных строителей. В прибалханские степи Усатенко приехал в сопровождении всего двух профессиональных строителей: Виталия Николаевича Кослянинова, главного инженера ПСЖ, и молодого дорожника мастера Евгения Владимировича Рид. Остальных рабочих пришлось набирать главным образом из числа завербованных на строительство рудника, а также выселенных в эти места людей. Строить дороги они не умели.

— Работа шла очень тяжело, — вспоминает Владимир Иванович, — технику нам выделили старую. По ходу дела приходилось обучать людей нашей профессии, да что говорить, иногда просто принуждать к элементарной трудовой дисциплине. Вдобавок, ты мне лежала работа и с бытовой стороны. Мы сами построили для себя сборно-щитовые дома, сами возили в цистернах питьевую воду с Балхана. К счастью, попался в наши ряды и настоящий профессионально-дорожник, как например Владимир Дмитриевич Слудерев. Одним словом, люди сплотились, дороги построили в срок, все сделали, как следует и всего за два с половиной года. Заданную я тем получил солодную.

И вот встал вопрос, что нам делать дальше. Бросить выместившийся с таким трудом коллектив на произвол судьбы я не мог и пошел на известное нарушение субординации: без ведома руководства УС-16 дал телеграмму в Минтрансстрой, Евгению Федоровичу Кослянинову: "Сидим без дела, здесь работы нет, готов к передислокации." Буквально через два дня пришел приказ-телеграмма о переводе ПСЖ 50 в Елабугу Татарской АССР на строительство дороги Казань — Набережные Челны. Следствием этому приказу мы попались в трест "Каздорстрой". В первые месяцы января 1972 года я вылетел самолетом в Казань, оттуда — в Елабугу.

А там — убыток от каздорстроевского СУ-913, которым руководил Ксандр Иванович Зайцев, при нем кое-какая техника и два небогатых дефальтованных завода в деревне Пospelово, котельная, дробилка. Как говорится, есть к чему привиться. А вот жить рабочим негде. Я пошел к первому секретарю горкома партии Салihu Балимжановичу Габдуллинu. Тот говорит: "Моему достаточно одну двухкомнатную квартиру и несколько комнат в многоэтажных этажах." Оно и понятно, городок маленький, преимущественно частные дома. А у меня и Балханске 130 се-

мой собираются в дорогу.

Я объехал все окрестные деревни: Колосовку, Тарлово, Камку и т.д. Жители соглашались принять квартирантов до весны, но... при условии, что со своими дровами. И мы в феврале месяце 1972 года высадиться в Моате, привезя в общей сложности 180 вагонов бытовых и строительной техники, в том числе 12 вагонов цемента. Это были наши бывшие циттоны англичан. Домашний скот переселенцы струсил на склад участка Забцовой. Из-за этого в Блабуге нас ждал печальный край работы.

Под программу строительства пошла к нам новая техника. Весь 1972 год мы принимали ее: бульдозеры ДС-271, пятнадцатитонные скреперы марки Т-357, экскаваторы и даже немецкий асфальтоукладчик "Фогель". По тем временам это были первоклассные машины. Смонтировали финский асфальтобетонный завод АРА, два завода по производству цементно-гравитовой смеси. Одновременно с этим начали отсыпку земляного полотна. Работали в две, а то и в три смены. За два года объем выполненных земляных работ превысил два миллиона кубометров. К 1973 году удалось, наконец, расселить людей в выстроенные дома по улице Камыля и в поселке Солнечный.

Участок СУ-913 некоторое время работал независимо от нас на дорогах НГДУ "Прикамнефит". В апреле 1973 года приказом Минтрансстроя № 38 ПСК-50 была преобразована в СУ-928, и участок СУ-913 вошел в его состав. Клыунов Иванович Зитцена стал моим первым заместителем.

В первое время мы усиленно набирали рабочих. Брали практически всех желающих. Для слабужан наши темпы, нагрузка, дисциплина были неприемлемы. Но нас здесь жизнь текла тихо, неторопливо. Местные называли нас "дикой дивизией". И мы действительно работали, как черт, с огромным энтузиазмом. В 1973-74 годах в СУ насчитывалось до 800 человек, мы были некавалерийным строительным управлением Минтрансстрой – не без гордости заключает Усатенко.

К его рассказу следует добавить, что многие из тех, кто приехал в Блабугу с ПСК-50, не смогли приспособиться к жизни в каптовоцах, к суровым климатическим условиям, в которых здесь приходилось работать, и вернулись в Южный Казахстан и Киргизию. Остались самые стойкие. Они стали костяком нового, теперь уже слабужского коллектива трудовых строителей. Это Е. В. Рац, М. Л. Вокмурзина, П. К. Лашини, Н. Д. Чумаков, В. П. и М. М. Семцы.

Среди тех бесспорно выделялись своими знаниями, опытом, очевидным характером и оптимизмом Евгений Владимирович Рац, в тот период старший прораб. Ни один районный судьях и

истории 928-го управления не обходится без упоминания ее имени. Наталья Васильевна Черкасова, полномочный строитель, представитель семьи Семиных, также приехавших из Казахстана, утверждает, что стала строителем дорог во многом благодаря авторитету Евгении Владимировны. "Рац была моим кумиром, мне хотелось быть похожей на нее, так же как она строить дороги. Эта замечательная женщина в самые трудные времена была опорой коллектива", – говорит Наталья Васильевна.

Впрочем, родители Натальи Владимировны – Мария Михайловна и Василий Никитович – также были патриотами дорожного дела, любовь к своей профессии они передали дочери. В СУ-928 работали и три брата Василия Никитовича. На счету династии Семиных немало километров прекрасных дорог.

Производственной базой в Носпелово руководил Дмитрий Петрович Зинка, оператором АБЗ работал Владимир Петрович Бешенцев. Еще одним прорабом был Владимир Николаевич Гаврилов, мастером по укладке асфальтобетона – Александр Робертович Шнайдер. Прекрасно трудилась бригада скреперистов во главе с Анатолием Долецким, машиниста автогрейдера Виктор Боронин и Александр Осипов, машинист бетоноукладчика Рифшат Давлетович, асфальтобетонщица В. Байгулова, Е. Смирнова, Яруллина, Митчанова, Харитонов, Трапезникова.

Первые кубометры грунта и земляное полотно будущей дороги уложил скреперист Василий Иванович Семинов. И всего через два года были введены первые 40 километров магистрали Елабуга – Мамадыш. "Новая автодорога Казань – Набережные Челны прошла первый этап – от Елабуги до Мамадыша. Асфальтовая лента шириной 9 метров позволяет автомобилям развивать максимальную скорость. Магистраль оборудована современными дорожными знаками, указателями, пассажирскими павильонами. На высоких насыпях установлены железобетонные ограждения" – писала в ноябре 1974 года газета "Советская Татария".

В 1976-77 годах строительное управление №928 шлоит еще около 20 километров на автодороге Елабуга – Казань. Наконец, через десять лет после начала строительства, в 1981 году магистраль Казань – Набережные Челны полностью вступила в строй.

Одновременно с работами на своем главном объекте СУ-928 строило дороги для города и, конечно, для нефтяников НКДУ "Прикамнефть". В частности, значительный объем был выполнен на трассе Елабуга – Красный Бор. Главным же направлением приложения сил после сдачи Казанской трассы стало соору-

жение автодороги Елабуга – Ижевск до границы с Удмуртией. В целом за период с 1972 по 1985 годы управление сделало в эксплуатацию 182 километра дорог.

Цифры и факты

В сентябре 1984 года Политбюро ЦК КПСС приняло постановление о строительстве в городе Елабуга Татарской АССР комплекса заводов по выпуску универсальных принятых тракторов мощностью 150 лошадиных сил, а также дизельных двигателей и топливной аппаратуры к ним.

В октябре группа Казанского треста инженерно-строительных изысканий под руководством Л. Макушева приступила к изыскательским работам на площадке КамТЭ.

26 апреля 1985 года "Строительная газета" сообщила, что пятикилометровая транспортная артерия соединила промплощадку строящегося завода принятых тракторов с автост-

радой Казань - Брежнев. (В ноябре 1982 года Набережные Челны были переименованы в город Брежнев и носили это имя до января 1988-го.)

7 июня 1985 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление "О дальнейшем развитии и повышении эффективности сельского хозяйства и других отраслей агропромышленного комплекса Нечерноземной зоны РСФСР в 1986-1990 годах". Постановление предполагало в том числе и ускоренное строительство новых, а также реконструкцию существующих автомобильных дорог с твердым покрытием. За пять лет в Нечерноземье протяженность их сети планировалось увеличить на 45,1 тысяч километров.

Итак, конец восьмидесятых стал периодом мощного, но – увы – последнего рывка социалистической строительной индустрии Прикамья. В полной мере сказанное относилось и к Камдорстрою. Почти на пять лет Елабужский район становится центральным полем деятельности подразделений треста. До 95-го года на территории КамГЗ площадью 100 квадратных километров планировалось ввести 170 километров автодорог. Волею судьбы закамскому "чужаку", "приемышу" вынуждено играть на этом поле главную роль.

Слова, взятые в кавычки, сегодня могут показаться абсурдными, но тогда, сразу после передачи СУ-928 в состав Камдорстроя, его коллективу предстояло пережить определенную психологическую ломку: привыкать к новому стилю управления и дисциплинарным требованиям. Кроме того, пришлось осваивать новые технологии, например работу с бетоном, тогда как в предыдущие годы СУ работала в основном на устройстве стабилизации грунтов.

Понимая сложность стоящих перед коллективом СУ-928 задач, руководство Камдорстроя назначает на должность начальника управления Владимира Александровича Швецова, молодого, энергичного, отлично зарекомендовавшего себя в качестве главного инженера СУ-930. И он своей работой доказал правильность такого выбора. Кроме того, победив первоначальное неприятие и настороженность людей, подвергавшихся смуте двух предыдущих лет, Владимир Александрович прошел в СУ-928 хорошую школу управления, постиг основы реальной, а не политической экономики, окончательно сформировался, как организатор.

– Он выкал во все, развил запущенную деятельность. Он летел, как на парусах. Конечно, полет этот был возможен, во многом благодаря опыту наших специалистов, – говорит Наталья Васи-

льени Черкасова, потомственный дорожник-строитель, страстный патриот СУ-928. Но именно Владимир Александрович создал условия для максимального раскрытия способностей каждого из нас. Жизнь в управлении буржила, Швецов нас стимулировал веру в успех. В 1987 году мы в конкурсе выигрывали к 70-летию Октября заняли в тресте 4 место. И так пошли шаг за шагом, что до 1993 года почти не уступали никому.

Даже такой первоклассный специалист-дорожник, каким без сомнения является Евгений Владимирович Рац, отмечает:

– Я благодарна судьбе за то, что мне довелось работать с Владимиром Александровичем. В первое время ему пришлось нелегко, он работал с князем на нас, часами сидел с начальником ЦТО, с бухгалтерами, изучал все наши бумаги. Человек очень грамотный профессионально, Владимир Александрович не стыдился признаться, если чего-то не знал. Он пошел к нам, принял такими, какие мы были, смог восстановить честь коллектива и поднять его на небывалую доселе высоту. Он принял Идубуту, установил прекрасные отношения с администрацией, добился выделения значительного количества квартир для работников СУ. При нем, наконец, был ликвидирован временный поселок Солнечный.

Швецов идеально наладил отношения с заказчиками – КамГЭ, Прикамнефть, Татарстандором. Он начал по-новому смотреть на заказы, подчитывать, выходя из них не выходя брать за тот или иной объект. Коллектив СУ помню до сих пор, к нам пришли выпускники автодорожных факультетов – Погосян, Кабилов, Хамидуллин, Воспрятуца и наши коренные гвардейцы-строители. Еще бы: управление имело самый большой в тресте объем работ, самую высокую заработную плату. Это были лучшие годы для многих из нас, – некоторым откровенно грустит говорит Евгений Владимирович.

Получив подряченное новой техникой, управление действительно равного мощное наступление на Елабужское бездорожье. Им сооружаются основные внутризаводские магистрали № 10, 14, 16, 18, 22, 38, а также грузовая арка, дорога на подзабор, расположенный в районе Менделеевска, городские дороги. Начальниками участков работали Сергей Александрович Лебедев, Геннадий Ильич Чиркунов, Дмитрий Петрович Аншко, Дмитрий Валентинович Емельянов. Швецов подталкивал своей правой рукой. Снабжением занимался Иван Егорович Чувицов.

Заместителем начальника по производству, которым стал Виктор Васильевич Волков, хлопот было через край. Основная их часть была связана со строительством новой производствен-

ной базы Камдорстроя на территории строительной площадки ЕлАЗа. А она замышлялась грандиозной, подстать грандиозным замыслам последней Ударной комсомольской стройки. К 1990 году, когда строительство ЕлАЗа было фактически свернуто, на базе было готово к выпуску продукции более 60 процентов мощностей.

1990 год стал своеобразным рубежом, обозначившим окончательный развал плановой социалистической экономики. Увы, новая экономическая система еще также не действовала. Так началось последнее десятилетие XX века. Вялотекущая агония государственной политической жизни привела к упадку во всех без исключения областях производства. Замерла жизнь и в дорожно-строительной отрасли.

Цифры и факты

В 1987 году начальник Главдорстроя В. А. Субботин передал Камдорстрою на вечное хранение Переходящее красное знамя ЦК профсоюзов дорожно-строительной отрасли, которое Набережночелнинский трест завоевывал за 15 лет, прошедшие к тому времени с момента его образования, 12 раз.

13 августа 1988 года ЦК КПСС принял постановление о перепрофилировании КамТЗ на выпуск малолитражных автомобилей.

В ноябре 1991 года ПО "ЕлАЗ" перешло в юрисдикцию органов государственного управления Татарской АССР.

Официальным днем начала строительства Татарской атомной станции считается 1 февраля 1981 года. Через год, в феврале 1982-го в поселке Пионерный ТатаЭС была установлена первая панель цоколя 60-ти квартирного жилого дома. 20 марта 1986 года на площадке ТатаЭС был вынут первый ковш грунта под фундаментную плиту реакторного отделения №1.

В апреле 1986 года произошла катастрофа на Чернобыльской атомной станции.

1 июня 1989 года газеты опубликовали обращение ученых Казанского государственного университета о необходимости прекращения строительства Татарской АЭС.

17 апреля 1990 года Верховный совет Татарской АССР принял постановление № 51-ХП "О прекращении строительства объектов производственного назначения ТатаЭС"

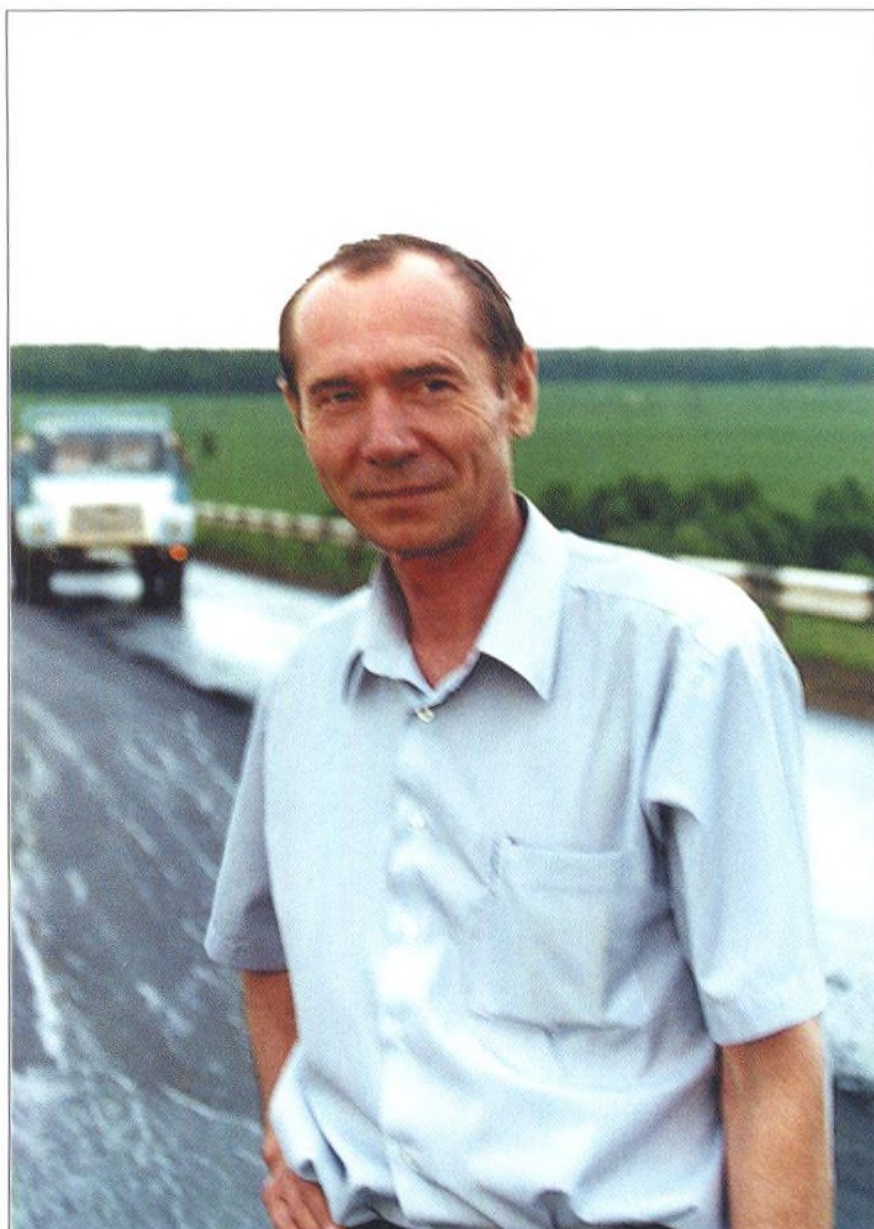




*Кандорстрой
сегодня*



В. А. ШВЕЦОВ.



В. В. Емельянов



Президент Татарстана М. Ш. Шаймиев на строительстве дороги Юлтимирово-Актаныш. Август 1997 года.



Камдорстроевцы на праздновании 250-летия дорожной отрасли. Казань, ноябрь 1996 года.



Е. А. Шишканов



Р. А. Хусаннов.



В. В. Волков.



С. Р. Якупов.



В. Д. Соколов.



Ф. Ф. Якупов.



К. А. Нам.



И. И. Дмитриук.





Г. П. Неуров.



А. А. Федоров.



Р. Ш. Муртазин.



М. М. Саханов.



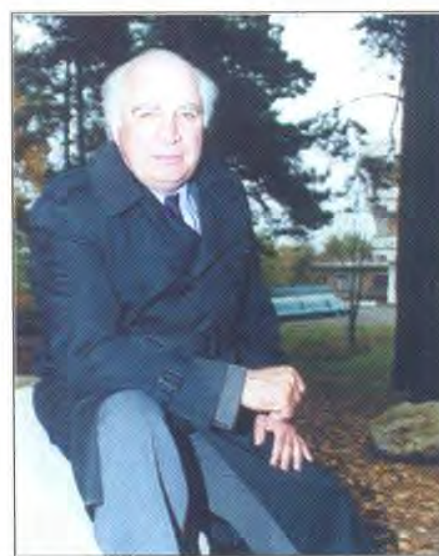
А. Х Сайфетдинов.



Ш. Б. Шарипов.



Ф. К. Мугинов.



Ф. З. Лутфуллин.



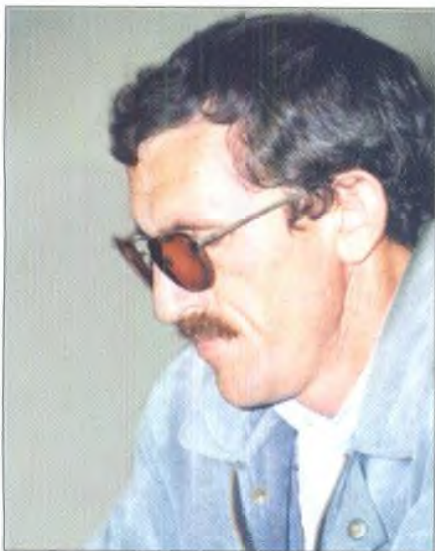
В. И. Бакин.



Д. К. Гатауллин.



А. А. Галеев.



Ю. В. Кузьмин.



А. С. Григорьев.



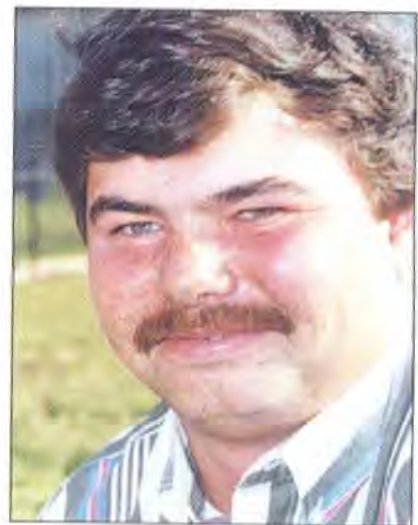
Е. А. Шишканов и П. П. Чернов

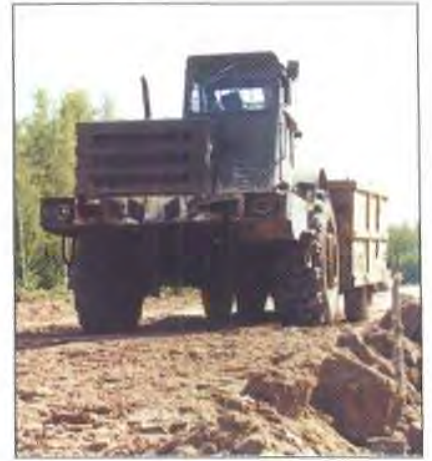
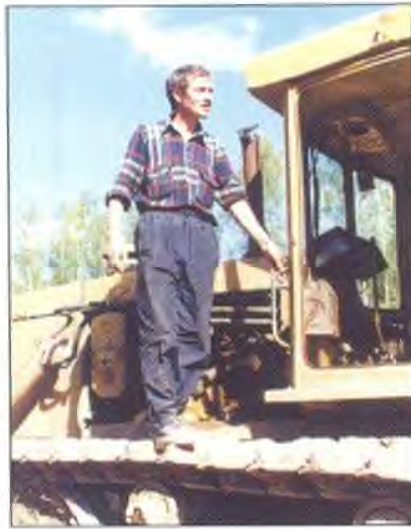
Рабочие будни и люди СУ- 817





Будут отличные дороги. СУ-852. Поселок Иштуган





Один день из жизни СУ-928



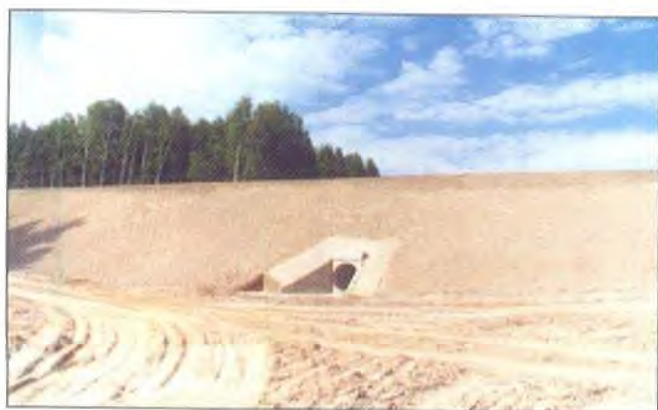


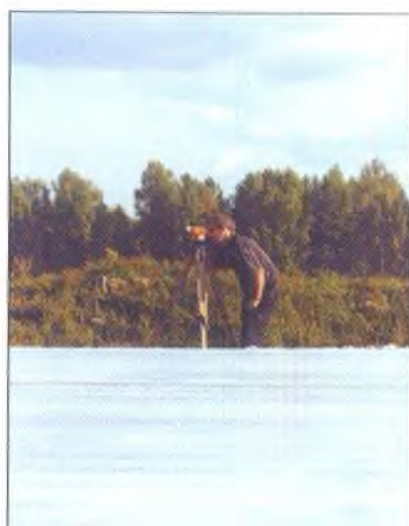
Автабаза-48. Карали дотар





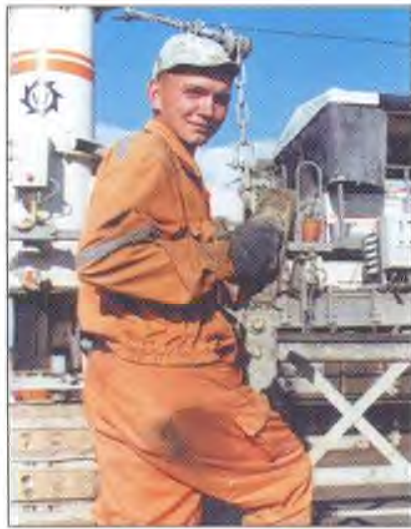
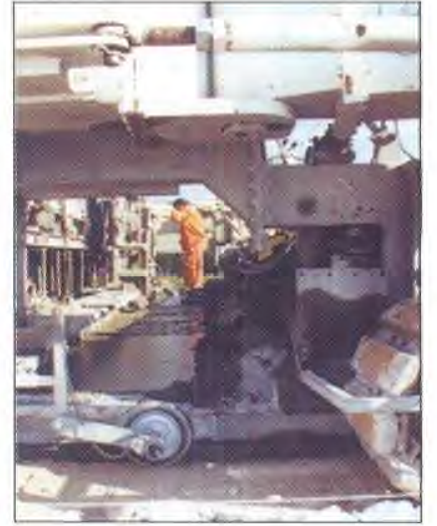
СУ-930. Июльская страда





Мы строим дороги европейского качества





*... и владеет новейшими
технологиями*



Стражи качества дорог. ИТИ



*Председатель совета директоров В. А. Швецов
на базе СУ-930 в Круглом Поле. 2000 год.*



*Благодарю за отличную работу!
Аэропорт Казань. 1999 год*



*Открытие дороги
Казань – Боровое Матюшино.
Сентябрь 2000 года.*



Ha notone Ugyyushe gopoi...



Полетъ Каидастроя

Дорога в XXI век



В условиях наступления кризиса

Итак, с началом перестройки строительный комплекс страны, а вместе с ним и транспортное строительство вступили в полосу серьезного кризиса. Резкое снижение инвестиций поставило предприятия комплекса на грань выживания. Развал прежней системы хозяйствования привел к изменениям структуры строительных организаций и характера их связей с другими участниками инвестиционного процесса.

Начавшееся реформирование государственной экономической системы непосредственным образом отразилось на деятельности треста "Камдорстрой". Основные его заказчики,

КамАЗ и ЕлАЗ оказались несостоятельными. Если в 1991 году работы на их объектах составили еще 60 процентов от всего портфеля заказов Камдорстрой, то в следующем они не превысили и десяти. Поиску новых заказчиков мешала многолетняя привычка Камдорстрой быть минтрансстроевским подразделением, работать через Москву и с Москвой. А Министерства и Главки с распадом Союза также переживали кардинальные структурные изменения, утрачивая прежние руководящие позиции и влияние. Внутриреспубликанские же связи треста оставались желать лучшего.

С началом процесса приватизации подкралась еще одна опасность. Над Камдорстроем, как и над всеми подобными предприятиями дорожно-строительной отрасли, нависла угроза распада на ряд отдельных самостоятельных акционерных обществ. Разрыв внутритрестовских хозяйственных связей, разрушение единой инфраструктуры в результате раздельной приватизации строительных управлений неизбежно привели бы к снижению их производственного потенциала и способности в действительности на подрядном рынке.

Критическая ситуация требовала немедленных и решительных действий. Она выдвинула на руководящие посты смелых и неординарных людей. Так, 29 марта 1993 года во главе Камдорстроя встал Владимир Александрович Швецов. Людей по натуре сильная, волевая личность, Швецов сплотил вокруг себя руководителей и специалистов, которые приступили к разработке новых стратегии и тактики предприятия и начали разворачивать корабли Камдорстроя на новые ориентиры.

Расстановка сил в команде была следующей: А. А. Федоров – главный инженер треста, В. В. Кмельянов – заместитель управляющего по производству, П. П. Чернов – заместитель управляющего по экономике, Ю. И. Малобродский – заместитель управляющего по снабжению, А. П. Репенико – заместитель главного инженера, затем зам директора по маркетингу. Во главе строительных управлений стояли: в 852-м – Н. И. Дангрюк, в 817-м – В. Б. Гинеев, в 928-м – В. В. Волков и в 930-м – Р. И. Шагимарданов. Антибанду возглавлял Е. А. Шинкаров.

Первоочередной задачей являлось сохранение коллектива, то есть обеспечение его работой. Портфель заказов предприятия был пуст, поэтому новое руководство треста начало переговоры о строительстве дорог – как в районах Татарстана, так и в соседних республиках и областях. Первые договоры на дорожно-строительные работы появились только в конце июня. В этом отношении 1993 год, по всей вероятности, вошел в историю Камдорстрой как один из самых тяжелых.

На этом этапе очень пригодился опыт Александра Павловича Репенко, до этого более десяти лет проработавшего в системе дорожно-эксплуатационных служб башкирских и татарских нефтяников. Именно здесь и был достигнут первый успех: заключен договор с Башавтодором на строительство дорог в Маркинском районе Башкортостана. Работали там камдорстройцы два года, а раслачивались соседи щебнем и битумом.

Александр Павлович Репенко пришел в Камдорстрой в 1983 году. Как он сам говорит, "переманил" его в Набережные Челны однокурсник Александр Анатольевич Федоров. В критический для Камдорстроя период Репенко вел большую работу по налаживанию деловых связей треста.

В этот период началось тесное сотрудничество по строительству и капитальному ремонту автодорог с ПРСО "Татавтодор". Летом 1993-го была достигнута договоренность о долгосрочном сотрудничестве с ним по строительству дорог в Актанышском районе. Для этих целей в Байсарово началось строительство производственной базы. Были также получены заказы от администраций Муслимовского и Аксубаевского районов. При этом Камдорстрой соглашался на нехарактерные для себя небольшие объемы работ. И жизнь доказала, что в тот период такая политика себя оправдывала.

Кроме того, трест активизировал свою деятельность с нефтегазодобывающими управлениями Татнефти. СУ-930 получило фронт работ в ИГДУ "Ямашнефть", а СУ-852 приступило к строительству 30-километровой трассы Утяшино - П. Уратыма. СУ-928 продолжало работы на дорогах Прикамнефти, а также Елабужского и Менделеевского районов.

Таким образом ситуация с заказами была переломлена. Строительные управления получили работу. И если в 1992 году СУ-852 и СУ-817 не ввели ни одного километра автодорог, то в 1994-м первое сделало заказчику уже более 10 километров, второе - 8,3 км. В целом в положении Камдорстрой обозначилась определенная стабильность. И это было заслугой прежде всего Владимира Александровича Швецова.

Наконец, идеи, найденные в процессе подготовки приватизации, были закреплены в новом уставе предприятия, который был одобрен с трудовым коллективом 8 декабря 1993 года. Министерством финансов Республики Татарстан выдано акционерному обществу "Камдорстрой" свидетельство о его государственной регистрации за номером 650 от 3 февраля 1994 года.

Следующей и, пожалуй, наиболее сложной проблемой стало настраивание взаимоотношений внутри Камдорстрой, между его подразделениями. Необходимо было создать механизм расчетов между ними, сформировать целостную, рыночную, саморегулирующуюся и жизнестойкую систему. Поиск оптимальных мер структуры предприятия, схемы распределения функций между аппаратом треста и СУ продолжался около года.

При этом анализ состояния дел в отечественной дорожно-строительной отрасли, очевидная необходимость перехода ее на качественно новую ступень, подсказывало единственно правильный путь развития Камдорстрой, это стратегия – непрерывное самосовершенствование, то есть повышение качества дорожного строительства и управления предприятием. Это возможно было осуществлять только через дальнейшую специализацию подразделений, в том числе и управленческих.

В последнем случае это касалось перестройки финансовой деятельности Камдорстрой. Так, на первый план выходило настраивание налоговых отношений с государством, требовавшее квалифицированного подхода. В течение времени стало налаживаться единой учетной политики треста, которое началось с централизации бухгалтерии. Кроме того, была усилена экономическая служба. В течение 1993 года была также осуществлена инвентаризация основных фондов Камдорстрой и незавершенного производства на строительстве К/А/Зи.

Стратегический план повышения качества дорожно-строительных работ имел три составляющих: обеспечение комплексного строительства дорог, включая их проектирование, модернизацию производства и освоение новых технологий, а также реорганизация системы контроля качества. В 1993 году Камдорстрой вступил на эту ступень и продолжает двигаться в заданном направлении с упорством, достойным уважения и подражания.

Необходимость комплексного подхода к ведению дорожно-строительного дела диктовала сама жизнь. Как уже говорилось, характерной чертой перестроечных лет было отсутствие крупных заказов и долгосрочных строительных программ. Мелкие заказы надо было выполнять в короткие сроки, иначе работа теряла всякую надежность. Ситуация, когда договор за-

Разработка новой программы развития

Для дальнейшего движения вперед и условиях формирования в обществе рыночных отношений было необходимо разработать новую стратегию и тактику развития Камдорстроя. Но прежде руководству Камдорстроя предстояло произвести некую революцию в собственных умах и в головах работников треста. Известная инерция мышления не позволяла людям сразу осознать всю глубину происходящих изменений. Казалось, что перестройка вот-вот принесет желаемые плоды, жизнь оживет, и... все само встанет на свои места. Но ожидание чуда было равносильно смерти.

Поэтому для психологической раскачки и преодоления постсоциалистических комплексов у руководителей и специалистов треста, Владимир Александрович организовывает цикл семинаров и деловых игр, которые провели специалисты по основам управления под руководством Бориса Николаевича Мамина. В ходе их, а также в последующий период командой Швецова был сделан тщательный анализ всех составляющих процесса управления предприятием. В итоге появилась программа по превращению Камдорстроя в современную дорожно-строительную фирму.

Первым и важнейшим этапом этой программы являлась приватизация предприятия. Процессе акционирования, как всякая "езда в неизведанное", стоил руководству немалых сил и нервных издержек. Одной из проблем, которую пришлось разрешить в самом начале, стало преодоление "сепаратистских" настроений в подразделениях. Была проведена целая серия собраний в цехах и на строительных участках, в ходе которых обсуждалась предстоящая приватизация, взвешивались все "за" и "против" различных подходов к ней. Не в один день и час удалось добиться желаемого результата: убедить коллектив Камдорстроя, руководителей подразделений в необходимости сохранения треста, как единого хозяйствующего субъекта.

искомались на один летний сезон, требовала быстрого проектирования, определения с конструкцией дорожных одежд применяемыми материалами, их разработкой и доставкой. Кроме того, предоставление заказчику полного спектра услуг ставило предприятие в более выгодную позицию с точки зрения конкуренции.

Поэтому решено было создать в Камдорстрое свою проектно-исследовательскую группу, работа которой основывалась бы на применении уже апробированных конструкций дорожных одежд с учетом существующих схем поставки местных инертных материалов. Наличие в АО собственных разработок широкой гаммы асфальтобетонных смесей, оснований дорожных одежд облегчало решение подобных задач. Возглавил группу Абдулкарам Исмаилович Вагизов.

В последующем сокращению сроков разработки проектно-исследовательской документации способствовало проектирование с использованием персональных компьютеров. Расчет дорожных одежд, расчет сечений и размеров водопропускных труб, а также расчет объемов земляных работ был таким образом значительно упрощен, что дало возможность осуществлять многовариантное проектирование.

Также весной 1993 года было положено начало техническому перевооружению и модернизации существующих производств. К тому моменту в подразделениях Камдорстрой эксплуатировалось 15 асфальто-бетоносмесителей отечественного производства марок ДС-117, ДС-158, Д-508 и СН-601, а также два германских АКЗ "Тельгомат". Большинство из них имели сроки эксплуатации по десять и более лет. Решено было собственными силами с частичным привлечением специалистов КамАЗа автоматизировать отечественные смесители, оснастить их буферными накопителями для предварительной дозировки инертных материалов и перевести на автоматический режим управления.

Одновременно с этим была поставлена задача обновления строительной техники и парка автомобилей. В частности, в 1993 году был приобретен широкозахватный асфальтоукладчик с днищем тяжелых колес. В последующие годы было значительно обновлено автомобильное хозяйство. Как говорится в известной поговорке, этому счастью помогло несчастье. Камдорстрой получил автомобили КамАЗ и запасные части к ним в счет оплаты работ по восстановлению сгоревшего в апреле 1993 года завода двигателей. Взгляд Камдорстрой в ликвидации последствий пожара был весьма существенным, им в срочном порядке

были сооружены площадки под размещение демонтированного заводского оборудования и некорректных отлив металлоконструкций, а также площадки для ведения укрупненной сборки цокольных переярков и ферм заводского верстака.

В автобазе, где только парк самосвальной техники составил к началу девяностых около 250 единиц, началось строительство нового профилактория на 150 автомобилей. Его ввод должен был решить проблему ремонта машин в зимнее время, обеспечить ведение диагностирования и профилактики.

Важнейшим делом, начатым Шенцовым, стало создание в Камдорстрое собственного производства активированного минерального порошка. Добанка его в асфальтобетонные смеси значительно повышала качество последних. В семидесятых-восемидесятых годах минеральный порошок поставлялся в Камдорстрой из под Ленинграда (шанс Санкт-Петербурга) и обходился недешево даже в то время. Теперь же с резким увеличением тарифов на железнодорожные перевозки он становится просто не по карману.

В начале 1993-го Камдорстроем была закуплена первая партия мельница СЗ-601. Уже в июне она выдала продукцию. Через год заработал второй такой же узел. Заводы по производству минерального порошка разместились на центральной базе СЗ-817. С вводом в строй этого комплекса качество асфальтобетонных смесей во всех без исключения подразделениях Камдорстроем значительно повысилось. Кроме того, применение минерального порошка принесло реальную экономию. Чуть ли не самым вперед, скажем, что всего через два года, в 1995-м, использование 10 тысяч тонн порошка позволило снизить расход уральского щебня на 22 тысячи тонн. При этом также уменьшился расход битума.

В итоге потребности Камдорстроем в минеральном порошке на то время были полностью удовлетворены. Бригады работников, обслуживающих паровые мельницы и возмещаемая Анатолием Александровичем Степановым, только за 1995 и 1996 года выпустили 52,4 тыс. тонн порошка. С целью скорейшего внедрения в производство этого компонента на всех периферийных базах Камдорстроем были установлены дополнительные емкости для минерального порошка вместимостью по 50 тонн.

В осуществлении этого неординарного проекта, в результате завершения которого Камдорстроем обеспечил себе определенную технологическую свободу, велика заслуга Дмитрия Касимова Гасулина, ставшего в 1994 году начальником СЗ-817.

В том же 1993 году в Камдорстрое началось освоение и внедрение в широкую практику новых дорожно-строительных тех-

подогий, таких, например, как использование в основаниях дорожных одежд "тонких" бетонов. В мае 1994 года было согласовано с Татаргиддором применение высококорррозивных асфальтобетонных смесей II марки на трассе для нижних слоев покрытий автодорог III и II категорий. В 1995 году было начато применение таких смесей и для устройства верхних слоев оснований на местных автодорогах. В последующие годы высококоррозивные гравийные асфальтобетонные смеси нашли широкое применение в практике Камдорстроя и доказали, что могут обеспечивать отличные прочностные характеристики дорожных оснований.

В октябре-ноябре того же года было освоено производство и вывучено свыше 28 тысяч тонн теплого асфальтобетона. Благодаря этому сезону удалось продлить до 12 ноября и закончить ряд объектов, подлежащих вводу при температуре воздуха до минус 10 градусов по Цельсию, в том числе ремонт автодороги в поселок Новый, подходы к железнодорожному путепроводу на автодороге №1 города Нижнекамскы. В последующие годы объемы работ по этой технологии были доведены до 25 тысяч тонн.

Особое внимание пришлось уделить вопросу обеспечения дорожных работ битумом. Как известно, наиболее качественные битумы производится нефтеперерабатывающими заводами Башкортостана. Но нарушившиеся межхозяйственные связи и неуклонное наступление бартерных времен делают практически не решаемым вопрос их закупки Камдорстроем. С соседним Нижнекамским нефтехимзаводом проблем такого рода не было, но его битумы по техническим характеристикам зачастую не соответствовали требованиям ГОСТов, и качество асфальтобетонных смесей, получаемых с их применением, оставляло желать лучшего.

В Камдорстрое пошли на изучение возможности применения улучшающих добавок, таких, например, как БП-3М. Опыты, так и опережая ход новаторства, заметим, что первые результаты, полученные в 1996 году, подтвердили перспективность подобных работ. Под сную модифицирование битумов присадками уже применялось камдорстроевцами при устройстве верхних слоев асфальтобетонных покрытий дорог I и II категорий.

Кроме того, серьезной модернизации было подвергнуто все битумное хозяйство АО. В 1996 году в СУ-817 построили первый битумный склад нового типа – металлический, емкостью в 500 тонн – который исключал попадание влаги при хранении битума, то есть давал возможность при дальнейшей работе обхо-

даться без выпаривания воды из битума.

В июле 93-го была также реорганизована система контроля за качеством дорожно-строительных работ. На базе Центральной лаборатории треста и лабораторий СУ была образована инженерно-техническая инспекция (ИТИ), которую возглавил Георгий Павлович Неуров, человек с незаурядными творческими способностями, исследователь по натуре. Омель скоро ИТИ стала представлять собой миниатюрный научно-технический центр с опытным и работоспособным коллективом, понимающим важность своего труда и осознающим ответственность за общее дело. Валентина Сергеевна Пенахова авторитетно и умело повела предприятие в техническом отношении лабораторное хозяйство.

Без преувеличения можно сказать, что в середине девяностых инженерно-технической инспекцией была проделана громадная работа. Из-за дефицита традиционно применяемых материалов спектр выпускаемых заводами треста смесей чрезвычайно расширился, соответственно ему вырос объем работы ИТИ. Дополнительные трудности создало расширение зоны деятельности АО.

Подготовка производства к строительному сезону и проверка новых технологий, испытание новых составов асфальто-бетонных и цементно-бетонных смесей, составов для укрепления грунтов, разработка технологий приготовления минерального порошка, оптимизация добавок к высокопрочным бетонам – вот далеко не полный перечень работ, требующих от работников этой службы теоретических знаний, тщательности и точности и проведении измерений и того терпения, без которого не обойдешься в этом кропотливом деле. Добросовестно трудилась на этом поприще Л. И. Яблонская, Е. Ф. Рудницкая, Т. С. Сметлик, Н. А. Бородькина.

Одновременно с организацией ИТИ в Камдорстрое была введена система стандартов предприятия по определению качества выпускаемой продукции и приемке выполненных работ, а также система стимулирования повышения качества. В 1995 году планка минимальной оценки для получения премии за качество была повышена на 0,1 балла, а размер премии увеличен с 30 до 40 процентов.

Так получилось, что именно нам, бывшим советским людям, пришлось на практике убедиться, что нельзя построить коммунизм в отдельно взятой стране. Сегодня мы, наконец, поняли, что вообще нельзя жить обособленно от мирового сообщества. Роль внешнего окружения и связей с ним важна для государства, регионов, предприятий и в конечном итоге – для каждого из нас.

Команда Швецова построительно внешней политики Камдортрострой придавала не меньшее значение, чем делам внутренним. Поддержание делового имиджа предприятия на республиканском и российском уровнях, завоевание авторитета во властных структурах, целенаправленная работа по информации коллег-дорожников и руководителей заинтересованных структур и организаций о делах и возможностях Камдортрострой – все это также являлось одним из слабых мест антикризисной программы предприятия.

Этого требовала и острая ситуация, сложившаяся в дорожно-строительной отрасли. Существовавшая прежде система финансирования дорожного строительства, когда дороги сооружались Министерствами, перестала существовать. От их лица выступали в свое время такие заказчики, как Газнефть, КамАЗ, Нижнекамскнефтехим. Теперь же вопросы финансирования объектов государственного значения стал решать Федеральный дорожный департамент Министерства транспорта Российской Федерации. Роль звена, объединяющего транспортных строителей России, взяла на себя Корпорация "Трактстрой". В целом, тяжелое положение в экономике страны не давало оснований надеяться на то, что в ближайшее время Россия возьмется за свои дороги.

В Татарстане регулирование отношений с Минтрансом Российской Федерации в части федеральных проектов, касающихся Татарстана, стало прерогативой руководства республики. Те-

перв и в этом отношении дорожникам нужно было рассмотреть прежде всего на республику. Два строительства дорог регионального значения основным источником средств стали сборы во внебюджетный Дорожный фонд Татарстана. Однако с 1991 по 1996 годы его держателем был Татартодор, осуществлявший эксплуатацию и ремонт дорог общего пользования.

Соединение в тот период в его лице заказчика и строителя далеко не способствовало ни росту качества работ, ни созданию здоровой конкуренции среди дорожных строителей. Это перекос вызывал целый ряд других. Потенциал и уникальный опыт Камдорстроя, Камдорстроя становились в этих условиях непугаными, так как Татартодор пошел на наращивание собственной строительной базы. Коллективные тресты теряли силы, искали заказы за пределами Татарстана. А здесь тем временем шло не хватало собственного бездорожья.

Ждать "милостей от природы", то есть самопроявления государственных чиновников, было нельзя. Это означало бы заморозить всюкую деятельность, законосертировать производственные базы, разогнать работников и, стало быть, потерять все. Камдорстроя ринули не сидеть сложа руки. В 1994-95 годах в АО были проведены несколько совещаний глав тех районов, где работали коллективные дорожные строители. На них шел обстоятельный разговор о состоянии дел в дорожно-строительной отрасли республики, на примере отдельных районов рассматривались соответствующие экономические аспекты.

Постепенно в ходе таких "диалогов" и перестройки собственной психологии участники совещаний пришли к единому мнению о необходимости реорганизации финансирования дорожного строительства. Так на свет появились ряд документов, в которых были заложены позиции участников совещаний, а также сформулированы конкретные предложения к правительству Татарстана.

Шенцов провел ряд консультаций с руководителями Камдорстроя, Татартодора и других дорожно-строительных организаций. Предложения Камдорстроя были ими одобрены и поддержаны. В итоге образовалась инициативная группа, которая осуществляла доработку документов. В. А. Шенцов и В. И. Усатуев участвовали с ними на руководстве республика.

Будучи главным инициатором делового разговора с президентом Татарстана М. И. Шаймиевым, Владимир Александрович активно отстаивал интересы дорожных строителей, на конкретных примерах поясняя насущную необходимость и экономическую целесообразность развития дорожного дела республика, кардинального изменения подходов к его финансирова-

тивно. Убедительность доводов Швецова, его профессионализм и огромный организаторский талант, проявившийся буквально в каждом жесте и слове, произвели должное впечатление. Поэтому проект реорганизации дорожной отрасли был в целом одобрен и рекомендован к осуществлению. Однако, сделать это было предложено ему самому, только уже в качестве заместителя премьер-министра Республики Татарстан.

Переход Швецова на работу в Кабинет министров для Камдорстрой был одновременно и благом, и несчастьем. Несчастье заключалось в том, что предприятие потеряло не только своего лидера, но и часть членов созданной им команды. Для реализации намеченных планов Владимир Александрович нуждался в помощниках-единомышленниках, испытанных в совместных действиях за выживание родного Камдорстрой. В январе 1996 года был переведен в Казань на должность заместителя директора Дорожного фонда республики Павел Петрович Чернов. Затем с Камдорстроем попрощался Александр Павлович Ренченко, получивший позднее назначение на пост заместителя директора Государственной дорожной службы Республики Татарстан. По-прежнему, деятельность дорожника-профессионала было безусловным благом. Транспортные строители в лице Швецова нашли необходимое понимание и поддержку.

В 1997 году была создана Государственная дорожная служба Республики Татарстан, на которую полностью были возложены функции заказчика по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию дорог общего пользования. Таким образом, дорожная отрасль республики была одорожена.

Благодаря В. А. Швецову, в 1996 году возникла также долгосрочная республиканская программа по строительству и реконструкции дорог и мостов. Теперь у предприятий есть возможность строить собственные предприятия, а не жить только сегодняшним днем. Более 20 тысяч человек, занятых ныне в дорожно-строительной отрасли республики, могут с большим оптимизмом смотреть в будущее. В целом, отрасль дисциплинировалась, подтянулась. Среди ее ведущих предприятий – таких, как Камдорстрой, Тагангород, АО "Вираж", СМП-2000, АКХ "Дороги села" и, конечно же, Камдорстрой, установились отношения нормальной конкуренции.

С появлением в республике дорожной службы перед ней была поставлена задача создать в Татарстане собственную квалифицированную проектную дорожную школу. За основу взяли проектную контору Тагангорода, которая сегодня носит имя государственного проектного предприятия "Автодорпроект" и Казанский институт "Информавтстрой". Второй был выбран

в силу того, что там имелось подразделение, занимавшееся проектированием аэродромов.

Так появились два базовых института, которым предстоит вырасти интеллектуально до проектирования строительства и реконструкции дорог федерального значения и аэропортов высшего класса. В 1999 году Автодорпроект получил первый заказ на реконструкцию автомобильной дороги I категории Казань – Зеленодольск. Пилонизавтопром ведет проектирование дороги Казань – Сорочьи Горы, которая также относится к I категории. В работе над этими пионерными проектами институты будут оттачивать свое мастерство.

Но до последних событий, до этого "света в конце тоннеля", Камдорстрою еще предстояло дожить. Пока что на дворе был год 1995-й. А страну все более охватывал экономический коллапс.

Цифры и факты

С целью сокращения технико-экономической единицы стоимости в 1992 году была создана корпорация "Трансстрой", взявшая на себя ряд функций Главдорстроя.

Президентом корпорации был избран экс-министр транспортного строительства В.А. Брезнев.

В 1995-96 годах Минстрой России утвердил Корпорацию базовой организацией по проведению научно-технической работы в области строительства и реконструкции транспортных объектов в Российской Федерации и безопасной эксплуатации их строительных систем.

Корпорация также выступает в качестве генерального подрядчика на строительстве крупных транспортных объектов как на внутреннем, так и на внешнем подрядном рынке, осуществляет маркетинг рынка и организацию тендеров, ведет исследование новых

инвестиционных проектов и разработку инвестиционной стратегии дочерних корпораций. Авторитет Корпорации позволяет привлекать к сотрудничеству крупные западные компании, способные организовать поток инвестиций в транспортную инфраструктуру и транспортно-сервисную отрасль России.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации Корпорация организовала внебюджетный фонд финансирования НИОКР по транспортному строительству, формируемый за счет добровольных взносов предприятий отрасли. Корпорация – организатор выставочной деятельности в области транспортного строительства, при ней действует Ассоциация ученых и специалистов, а также головной экспертный центр по лицензированию транспортного строительства.

В условиях экономического кризиса

Итак, 22 июня 1995 года Владимир Александрович Швецов был назначен на пост заместителя премьер-министра Республики Татарстан. К исполнению обязанностей генерального директора АО "Камдорстрой" приступил Владимир Васильевич Емельянов, в апреле следующего года он был утвержден в этой должности. Взять на себя ответственность за дела и людей Камдорстрой интеллигентному и демократичному Владимиру Васильевичу пришлось в тот момент, когда кризис в экономике страны и отсутствие должной законодательной базы обернулись тотальной практикой неплательщиков.

Даже в специальном выпуске газеты "Новое слово", посвященном 25-летию юбилею Камдорстроя, Владимир Васильевич с горечью отмечал: "Мы дорогою построили, кто-то начинает с этого уже получать соответствующую прибыль. А мы – те, кто создал, можно сказать, условия для получения прибыли, ничего с этого не имеем и средств по оплате за произведенные работы своевременно получить не можем. Это сильно тормозит дальнейшее развитие".

Ситуация усугублялась резким ростом производственных издержек предприятия, связанных с появлением заказчиков, значительно удаленных от основных производственных баз Камдорстроя. Его объекты были разбросаны по 14 районам Татарстана. У такой широкой географии была своя оборотная сторона. Большое количество мелких объектов вело к растраиванию средств, не давало возможности сконцентрировать производственные мощности и высокопроизводительную дорожно-строительную технику в одном месте, снижало эффективность работ.

Производственные базы, построенные в районах, без подкрепления серьезными заказами, простаивали. Плата за их аренду превращалась в дополнительное долговое бремя. В последующий период ряд из них пришлось консервировать, а

затем передать в организации, обслуживающие дороги.

Но, несмотря ни на что, все новые и новые километры шоссе, построенных Камдорстроем, соединили села республики с райцентрами. Можно с уверенностью сказать, что в середине девяностых, в отношении к местным дорогам у властей всех уровней произошел скачкообразный перелом. Деятельность Камдорстроя была одной из причин таких изменений. И дело было даже не в том, что чиновники начали поддеггивать, что дорожки построить дорогу или за пару сезонов утробить на безвозмездье районную технику. С появлением дорог заработали простые человеческие факторы.

Когда республиканское начальство, намыв бока на ухабах одного района, въезжало во владения другого главы администрации по асфальтовой магистрали, то последний, как руководитель, приобретал иное преимущество перед своим соседом. То же было и с восприятием деятельности районных властей населением. Демократия позволила критику, разрешила открыто сравнивать, жаловаться и т.д. Завоевать авторитет у сограждан избранныкам народа помогали дороги. И это было одним из признаков того, что окончательный поворот к лучшему – не за горами.

Чтобы передать атмосферу тех лет, процитируем здесь газету "Шеншинская новь". 15 ноября 1996 года она писала: "...Проехав по новой асфальтированной дороге с Новошенинска в сторону с/п. Екатерининской и обратно, кортеж автомобилей пригорместил у административного здания ДРСУ, где и состоялось подписание документа о приеме в эксплуатацию автомобильной дороги, которая соединяет с райцентром ряд населенных пунктов, до которых еще недавно во время бездорожья и на тракторах еле добирались. Сегодня жителям и с/п. Екатерининской, и села Иванавки можно проехать даже на легкой машине при любой погоде.

На следующий год планируется проложить асфальтированную дорогу дальше, с целью соединить с райцентром центральные усадьбы хозяйства "Чебоксарское" и "Закамское".

Строительство жизненно важной транспортной артерии района ведет подразделение Камдорстроя – СУ-852. Только в нынешнем году на строительстве этой дороги освоено 7 миллиардов 433 миллиона рублей (в ценах текущего года) из Дорожного фонда республики.

Начальник работдела ГАИ В. Е. Давров, характеризуя новую дорогу, сказал, что она отвечает всем современным требованиям."

Но, к сожалению, работа на дорогах низких категорий для них

строителей обращившая и отрицательным результатом. Она расхваливала специалистов, вела к определенной технической деградации предприятия. Как породистый скакун, вынужденный тащить обыкновенную телегу, может навсегда утратить свои стати, так и инженерно-технический персонал, чтобы не сдать позиций, должен поддерживать свой уровень квалификации работой. Бесценный капитал опыта и технико-экономической дисциплины легко растерять, но очень сложно восстановить.

Понимая это, в столь непростой ситуации Камдорстрой нашел в себе силы воспользоваться едва ли не последним шансом. Он дерзнул взяться за реконструкцию вылетно-посадочной полосы аэропорта "Казань". Во многом это произошло при ободравшей поддержке В. А. Швецова. Здесь у Камдорстроя появилась возможность продемонстрировать свой профессионализм, зарекомендовать себя, как живое и активное предприятие, восстановить былую славу своего имени.

Замысел превратить воздушные ворота республики в аэропорт международного класса появился у правительства Татарстана еще в начале девяностых. Финансирование работ предполагалось осуществлять на средства дорожного фонда, для чего еще в 1994 году президентом РТ был подписан указ о введении двойного налога с продаж горюче-смазочных материалов, полученных при переработке нефти по давнейшему принципу. В январе 1996 года Кабинет министров РТ утвердил технико-экономическое обоснование программы реконструкции аэропорта, разработанное Акционерным обществом "Казанский ИнжинирингТрейд". Поначалу предполагалось, что строить аэропорт будут иностранные фирмы. Однако, какեսи все "за" и "против", Кабинет министров отдал этот уникальный объект местным специалистам. Сейчас уже можно с уверенностью сказать, что это было дальновидное и правильное решение.

В связи с важностью для престижа Камдорстроя этого объекта руководить работами в аэропорту "Казань" было поручено Евгению Анатольевичу Шинканову, с января 1996-го назначенному на должность технического директора. Почти два года Шинканов активно разрабатывал новое поле деятельности. В районе Столбич началось строительство производственной базы и вахтового поселка. Под руководством от Камдорстроя стало СУ-852, имевшее наибольший опыт работ с цементобетонными покрытиями.

Вот как вспоминает о первом периоде работ в аэропорту Климентий Александрович Цам, в то время главный инженер СУ-852:

— Честно говоря, я очень волновался, — начинает Климентий Александрович свой эмоциональный рассказ, богатым образами сравнений и озабоченней дорожного строительства.

— Я вам так скажу: не каждому из нас, дорожников, может так повезти в жизни, чтобы строить международный аэропорт. Это инженерное сооружение во многом уникальное, оно имеет свою специфику и предъявляет в нашем брате особые требования. Это по чертах.

А по-вторых, те методы, которыми мы строили раньше — здесь не годились. Нам предстояло впервые подняться действительно на мировой уровень укладки цементобетона. Это была задача-кача. Фактически-то мы ведь и не знали еще, что это такое. Услышавшую технику, согласно договору, мы должны были арендовать у Госдорслужбы. Иначе мы опробовали американский бетоноукладочный комплекс, но качество, которое он давал, нас не устраивало. После консультаций со специалистами Госдорслужбы было решено выйти в приглашение с предложением о закупке республикой для целей строительства аэропорта, а также дальнейших перестройки, современного бетоноукладочного комплекса машины SP-1000 немецкой фирмы "Virgen".

Машина была куплена. Машина безнормальная, с бортовыми компьютером, задающим скоростные и угловые параметры. Семиступенчатая обработка бетона предусматривает его разравнивание, уплотнение, закладку арматуры, планировку. Из-под укладчика выходит абсолютно готовая полоса цементобетона шириной 7,5 метров, прекрасно армированная, с нужной шероховатостью поверхности и нарезанными полами. Одним словом, мечта любого дорожника!

Но мы не купили технологично. Правда, первый год нас курировали англичане — консалтинговая фирма "Бритни Ларсенсис", осуществлявшая технический контроль строительства, но они в нашем случае очень смахивали на Ивана Суяновца. Освоение нами машина, такая русификация технологий, ей-богу, стоит отдельной книги. Но мы такт своего добились в, я не боюсь сказать, улучшили ее в части ухода за бетоном. Ведь бетон — это неведанная страна. С ним надо разговаривать на "Вы", беречь сто от преждевременного высыхания и т. д. и т. п. Мы сами сконструировали и изготовили передвижные тенты для укрытия свежеуложенной полосы. Получилось, прямо скажем, дурово. Очень большой вклад внес и это главный механик Камдорстроя Ринэ Шахонич Муртазин.

Немаловажным был выбор и обучение экипажа машинистов. Мы остановились на молодых и способных парнях — Рустаме Хасанове и Ильнате Ахметгалеве. Они прошли стажировку и

Германии и сегодня знают техническую часть машины наизубок. Нынче ее экипаж состоит уже из пяти человек. За годы работы на новой технике они выросли в первоклассных специалистов. Выросли и все мы, у нас появилось основание уважать себя. В такое непростое время это, может быть, одно из главных приобретений Камдорстроя, – не без гордости говорит Климентий Александрович.

Но этот разговор с ним произошел уже в 2000 году. А три-четыре года назад серьезное отвлечение технических и интеллектуальных сил, а также средств на работы в Казани было в определенной степени делом рискованным, финансирование проекта реконструкции осуществлялось не так щедро, как бы хотелось и тому гляди, вообще могло захлебнуться. Не все в Камдорстрое смотрели на эту затею с одобрением, так как общее положение акционерного общества все более осложнялось неплатежами. Деятельность предприятия сковалась кандалами бартера.

Если производство в таких условиях, ценой выстраивания невероятных цепочек взаимобменом, еще можно было кое-как осуществлять, то расчеты по налогам и заработной плате становились непреодолимым барьером. Пенн за неуплаченные налоги росли, как снежный ком. Задолженность по зарплате на начало 1998 года составляла более семи месяцев и превышала за 17 миллионов нынешних, денонсированных рублей. Предприятие задолжало в бюджеты всех уровней более 50 миллионов рублей. Парк автомобилей достиг угрожающей величины – 70 процентов.

Акционерное общество оказалось в зоне банкротства, а его двухтысячный коллектив – под угрозой безработицы. Как всегда, в сложной ситуации начались "разброд и шатания" внутри команды руководителей. Все понимали, что нужно принимать какие-то кардинальные меры, но точки зрения не совпадали. Камдорстрой словно замер на краю пропасти. Ему нужен был человек, способный разрубить gordiev узел проблем. Им стал Евгений Анатольевич Шипицаев.

Новейшая история Камдорстроя

В марте 1998 года, в почти безвыходной ситуации, Евгений Анатольевич рискнул принять руководство предприятием. Его роль для Камдорстроя конца девяностых оказалась примерно такой же, что и у Швецова в начале десятилетия. Только личные качества Шинканова – смелость, умение овладеть ситуацией, работать, не пеняя себя и требовать того же от других – позволили три года спустя говорить об успехе дела, многим казавшегося безнадежным. Этому незаурядному человеку удалось мобилизовать внутренние резервы коллектива, найти понимание и поддержку в правительственных кругах Татарстана, сформулировать верную концепцию выхода из кризиса и реализовать ее.

Евгений Анатольевич не привык ждать милости от природы. С детства он познал суровые законы жизни. Ему не пришлось входить в нее по гладкой столбовой дорожке; он сам пробивал себе путь сквозь дебри обстоятельств, не останавливаясь на промежуточных финишах. Уроженец Рыбной Слободы, он рос и учился в Альметьевске, куда переехала семья в поисках лучшей доли. До сих пор примером жизненной стойкости и оптимизма, духовной опорой остается для Шинканова его отец Анатолий Иванович, "вытянувший" в делегате шестидесятые годы семью – сына, дочь и большую жену. Работая сванстом у нефтяников, он успевал не только вести домашнее хозяйство, но и учиться на вечернем отделении техникума.

Чтобы помочь отцу, Женя уже после шестого класса работал землевопом на водоводе Альметьевск – Челны и зарабатывал приличные по тем временам деньги. Затем он окончил Альметьевской строительный техникум, отслужил два года в десантных войсках, а в 1976-м приехал в Набережные Челны, главным образом – потому, что в быстро растущем городе открылся вечерний факультет Казанского инженерно-строительного института. Евгений Анатольевич хотел учиться дальше.

По частой, но, очевидно, счастливой случайности он пришел работать сразу в Камдорстрой. Начальник СУ-852 Юрий Петрович Ивнин – с ходу, с лету, как он все делал, – отправил товарища-дорожанина на сооружение Московского проспекта, на выучку к прорабу Нино Немайтисовичу Хайруллову. Вместе Евгений Анатольевич определили на должность мастера на строительные объекты дорог. А осенью он поступил в институт.

Диплома об окончании высшей школы от него в Камдорстрое, собственно, никто не требовал: вокруг прекрасно работали специалисты со среднетехническим образованием. Более того, начальство не приходило в восторг от того, что в разгар сезона молодой мастер был вынужден бросить на несколько недель свой объект ради сдачи очередной сессии. Тогда Шниканов с боем брал очередные отпуска, тратил их на экзамена, и криволинейно выслушивал дружеские советы о белой вороне с "поплавком" на груди. Не-за-учебы его, неудобного студента, долго держали в мастерах. Потом он руководил бригадой по установке бортового освещения и устройству линейной канализации, которую ему фактически пришлось создавать самому. Это был первый опыт самостоятельности в организации труда и командовании людьми. Затем уже в качестве прораба Евгений Анатольевич строил подземные пешеходные переходы. На этих объектах, относящихся в категории сложнейших, он совершенствовал свое профессиональное мастерство.

В 1983 году Евгению Анатольевичу Шниканову в числе студентов первого выпуска строительного факультета Камского политехнического института был выдан диплом о высшем образовании, подписанный председателем Государственной экзаменационной комиссии, легендарным строителем, героем Социалистического труда Евгением Пискадоровичем Батенчуком и первым ректором института В. А. Сызамашкиным.

Когда вставший во главе Камдорстроя Шведов начал формировать свою команду, он доверил руководство автобазой Евгению Анатольевичу, бывшему в ту пору главным инженером СУ-852. В автобазе ему пришлось вникать в совершенно новое для себя дело. Быстро разобравшись в главном, найдя помощников в лице молодых, грамотных инженеров-механиков, Шниканов начал обновить мощное, но несколько занущенное автомобильное хозяйство. Успешное руководство автобазой, самым квалифицированным и боеспособным коллективом, послужило основанием для назначения Шниканова на должность технического директора треста.

Следующим важным этапом в жизни и карьере Евгения Анатольевича стало строительство казанского аэропорта. Для него

как для специалиста, это был прорыв в новую сферу деятельности, где требуется инициатива, умение блуждать своей толпой зрелой, где есть возможность общаться с зарубежными партнерами, осваивать новые технологии. Многоцелевые консультации на уровне корпорации "Транстрой" позволили приобрести более широкое видение, учесть опыт российских дорожно-строительных фирм, завязать деловые контакты. Ясное представление о положении дел в республиканской строительной отрасли.

Аэропорт подготовил Шинкалова к той роли, которую ему вскоре предстояло выполнять. Идея его выдвижения на должность генерального директора поддержала большая часть прежней команды, а также председатель совета директоров АО – В. А. Швецов.

Убедившись на работах в аэропорту "Казань", что закладка и наука казановских лет желтыми дорожниками не популярны, был принят курс работать на уровне мировых стандартов. Известный Анастасьевич привел к выводу: главная причина тяжелого положения предприятия заключается в несоответствии его внутренней структуре и системы организации труда реалиям времени. Необходимо было разработать и новую экономическую политику предприятия. Но прежде чем что-либо делать, Шинкалов решил провести квалификационный анализ положения дел своего рода ревизию всего и вся. В этом ему помогли специалисты фирмы "Аудитор-Ч". В результате появилась программа экономической стабилизации Камдорстрой.

Уже под эту программу началось обновление команды управленцев. Заместителем генерального директора по производству был назначен Виктор Васильевич Волков, с 1996 года до этого момента руководивший автобазой. Вместе с Шинкаловым они, что называется, "стел не один пуд соли". В период руководства автобазой Виктор Васильевич фактически уже приступил к реорганизации ее непростого хозяйства, поставив на первое место задачи укрепления ремонтной базы и обеспечения запасными частями. В сложнейшей экономической ситуации он вывел в строй цех мелкосерийного ремонта и обслуживания автомобилей, который до него строился уже почти 14 лет.

В лице Волкова Шинкалов обрел надежный тыл. Самому ему, в качестве генерального директора Камдорстроя, предстояло еще своего рода компьютером предприятия, нацеленным на внешние связи, и решать те вопросы, которые до перестройки были обязанностью и прерогативой Динка и Министерства.

Техническую дирекцию возглавил Рафик Анисович Хусанов. Он сочетал в себе профессиональную зрелость с необходи-

мой для быстрой психологической пересориентации молодостью. Выпускник дорожного факультета КИСИ 1984 года, Рафис Антонов имел 15-летний практический опыт и на момент своего нового назначения руководил СУ-928. Теперь он взял на себя ответственность за технические проблемы и связи предприятия, его перевооружение: качество дорожного строительства, охрану труда и так далее. В этой области находятся главные резервы предприятия по снижению затрат и увеличению производительности труда.

Александр Анатольевич Федоров продолжил действия по приобретению новых технологий и их освоению и качестве главного техника Камдорстроя. Здесь продолжалась линия, разработанная еще при Шенцове.

С учетом того, что в условиях рынка экономика движет все остальные правила жизни, в Камдорстрое были введена должность финансового директора. Ее занял Владимир Дмитриевич Соколов, работавший до этого в Камзстройобъединении. Помимо высшего экономического образования, опыта работы в строительной отрасли и знания ее специфики, его отличает живое восприятие быстро меняющейся ситуации в экономике и финансах страны. На эту черту и сделал основную ставку Шенцов, пригласив Владимира Дмитриевича в Камдорстрой.

Первым шагом к финансовому оздоровлению предприятия стало изменение учетной политики при начислении налогов. Одна только эта мера позволила набежать дальнейшего роста задолженности по налогам. Были также пересмотрены в сторону реальности нормы фонда оплаты труда. Экономическая служба и генеральный директор предложили также огромные усилия по освоению системы межведомственных расчетов через Министерство финансов России и Татарстана.

Здесь задача осложнилась тем, что про Камдорстрой просто забыли. Камзстроевские времена канули в лету. К власти пришли новые люди, которые и знать не знали, что на востоке Татарстана задыхается в тисках кризиса один из лучших российских отрядов дорожных строителей. А если и узнавали, то что стояли камдорстроевские единицы 808 на фоне атомных таких "титаников", как, скажем, КамАЗ! Долгий "Спасение утопающих – дело рук самих утопающих" – справедливо на все времена.

На первом этапе Евгению Анатольевичу пришлось, по его словам, "спрятать в карман свои самолюбие и гордость", часами добиваться двухминутного приема в Министерстве финансов республики. Не с первого раза, но удалось переступить с тогдашним министром финансов Татарстана Русланом Нургалеевичем Миннихоновым, найти понимание у его первого заместителя

лителем Роберта Хамитовича Миннихалиева. И дело было не в их черствости, а в самой экономической обстановке, породившей слишком большое количество просителей.

Шиншипов стремительно осваивал искусство дипломатии. Первой победой стало согласие Миннихалиева посмотреть на один из строящихся Камдорстроем объектов. Не зря говорится в народе, что лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Качество работы камдорстроевцев произвело на министра сильное впечатление. Теперь фактическому банкроту можно было заговорить об отсрочке ряда гонимых и реструктуризации долгов.

Одновременно шла кропотливая работа на городском уровне. Постепенно и здесь пошли, что у руководителей Камдорстроя есть горячее желание сохранить коллектив, восстановить пошатнувшиеся было позиции и на уровне города. Мария города во главе с Рафгатом Закиевичем Агъинбаевым и его заместителем по экономике Алей Мавлетовной Китпасовой начали по возможности содействовать предпринятию в деле погашения его долгов в городской бюджет, искать варианты "отработки" части их на ремонте городских магистралей. Дело двинулось с мертвой точки и на этом направлении.

Вторым шагом стал кардинальный пересмотр отношений с СУ и автобазой. Наличие отдельных счетов и балансов в этих подразделениях мешало осуществлению единой экономической политики Камдорстроя. Каждое управление действовало в силу своих интересов, представлений и знаний их руководителей. В условиях кризиса даже незначительные элементы анархии грозили необратимыми последствиями. Поэтому отдельные счета были ликвидированы, кредиторские и дебиторские задолженности СУ и автобаза сведены воедино.

Между подразделениями была введена система кадоморасчета. Все работы были зарифмованы исходя из фактических затрат, согласно тарифам стали вестись расчеты. Контроль за этой стороной деятельности, с ориентацией на общий интерес Камдорстроя, стал первоочередной задачей планово-экономического отдела. Его возглавил Алфис Хабеевдинович Сайфетдинов, работавший до этого начальником ЦРО в СУ-817. Отдел также контролирует соблюдение нормативов по заработной плате, ценообразование при заключении договоров и особенно при проведении бартерных сделок, как правило, приносящих большие убытки, индексацию стоимости работ с учетом инфляции, не позволяя кому-либо перетягивать канат финансовых затрат старыми методами.

Был установлен порядок исполнения договоров, их эксперти-

за и контроль исполнения. В связи с этим изменилась работа отдела по подготовке производства и договорам, осуществлению, то теперь формирование общей программы работ предприятия и распределение их на подразделениями, а затем обобщающего результаты. В состав отдела входит также диспетчерская служба АО, координирующая взаимодействие подразделений Камдорстрой. С 1999 года отдел подготовки производства и договоров возглавляет Валентина Петровна Данилина.

На новый уровень была поднята работа технического отдела, так как при выполнении краткосрочных договоров возросло значение работы с проектными организациями. С февраля 1996 года отделом руководит Борис Николаевич Письменный, бывший проектировщик бывшей заместитель директора института "Татаргражданпроект".

Участь реорганизации постигла и УПТК, образованное С. И. Малобродским еще в конце восьмидесятых, и которое до 1998 года возглавлял Владимир Федорович Ненахов. УПТК являлось хранителем всех железнодорожных тупиков, погрузочно-разгрузочных бранчей и механизмов и полностью вело всеми поставками материалов для подразделения Камдорстрой. Это "государство в государстве" было распущено, механизмы и транспортные объекты переданы в СУ, а решение вопросов обеспечения предприятия снова стал осуществлять отдел материально-технического снабжения. Поначалу им руководил Муллаев Муллаевич Саханов, перешедший затем на должность коммерческого директора. Сегодня ОМТС возглавляет Николай Поликарпович Васьков. В. Ф. Ненахов стал его заместителем.

Перестало существовать Управление специальных предприятий. Лечебно-оздоровительный комплекс "Радуга" получил свой расчетный счет и стал самостоятельным подразделением в составе Камдорстрой.

Общая реорганизация системы управления предприятием заставила пересмотреть ведение бухгалтерского учета. Иначе все начисления налогов, проведение зачетов на всех уровнях осуществляются центральной бухгалтерией Камдорстрой. Расчетные и материальные столы бухгалтерий СУ ведут учет расходов в своих подразделениях, на основании которых формируется общий баланс предприятия.

С переходом к рыночным отношениям в практике предприятия возросло значение правового обоснования его деятельности. Взаимоотношения с деловыми партнерами выстраиваются на договорной основе. Соблюдение юридических норм и умение отстаивать свои интересы становится в этих условиях насущной необходимостью. В связи с этим еще В. В. Емельяно-

ным кадровая служба была реорганизована в кадрово-правовой отдел. Нане ее возглавляет опытный и активный юрист – Фарид Каримович Мутнинов.

Помимо общего руководства работой службы, Мутнинов контролирует законность издаваемых на предприятии приказов, соответствие правовым нормам должностных инструкций, распоряжений и прочих действий руководства. Экономическую отдачу от труда юриста легко перевести в рубли. Например, только несковая работа по изъятию дебиторской задолженности позволила вернуть в 1999 году в казну Камдорстроя более 1,5 миллионов рублей.

Результаты "шницановского" ЮЮЦ почувствовались не сразу, но процесс, пусть и нехотя, пошел в нужном направлении.

– Через год у меня в руках появились кое-какие козыри, – говорит Е. А. Шницанов, – На Камдорстрое начали веселее поглядывать в городскую администрацию, смелее стало можно разговаривать в Казани. Для меня по-человечески важным было и то, что не стыдно было смотреть в глаза Шницову, собственным рабочим.

Действительно, команде Шницанова к концу 1999 года удалось поднять объем строительного производства по сравнению с годом 1997-м на тридцать процентов. Это было сделано при сохранении прежней численности коллектива, хотя приходилось идти на непопулярные меры: на зимний сезон оторвать часть работников в административные отпуски или переводить на укороченную рабочую неделю. Зато задолженность по заработной плате была ликвидирована.

Активно велась работа по реструктуризации и сокращению задолженности в бюджеты всех уровней: в Федеральный бюджет было перечислено более 20 миллионов, в городской – 17,5 миллиона рублей. За 1998-99 годы в 13 районах Татарстана Камдорстрой сдал в эксплуатацию 62 километра первоклассных дорог. Казанский международный аэропорт с его взлетно-посадочной полосой стал гордостью республики.

Вот как оценивает нынешнее положение Камдорстрой И. И. Чернов, заместитель директора Департамента по управлению целевыми бюджетными фондами при Минфине РФ:

– С приходом нового генерального директора Камдорстрой начал восстанавливать свои позиции и быстро выдвинулся положительным образом на общем фоне дорожников Татарстана. Евгений Анатольевич взял на себя ответственность за строительство таких объектов, которые другие соорудить не рискнули. Для этого у коллектива Набережно-Каменинских дорожных строителей, конечно, имелись все предпосылки. Они много ра-

ботали над освоением новейших технологий. И количество переросло в качество. Сегодня Камдорстрой может строить и строит дороги европейского уровня. Примером тому сданный им первый участок двухполосной магистрали на сотом километре дороги Казань – Набережные Челны.

Главная перспектива Камдорстроя лежит на пути дальнейшего повышения качества дорожного строительства. Это будет служить гарантом его популярности среди потребителей. И то, что уже сегодня Корпорация "Минтрансстрой" видит его в числе потенциальных подрядчиков по сооружению объектов федерального значения, свидетельствует о многом, - подчеркивает Павел Петрович.

Сделав высокое качество строительства маркой предприятия, камдорстроевцы "обращают в свою веру" и заказчиков. Так, при реконструкции трассы Набережные Челны – Сарманово ими впервые за всю историю треста удалось убедить заказчика в необходимости разобрать полностью, включая земляное полотно, подлежащий реконструкции 20-километровый участок дороги. Доказательство экономической и технической целесообразности было произведено грамотно, с привлечением независимых экспертов. Столь принципиальная позиция строителей зиждется на их тридцатилетнем опыте, на профессиональном видении дорожного дела, являющегося одной из важнейших составляющих завтрашнего расцвета экономики Татарстана.

Чтобы быть в лидерах

С самого начала своего существования Камдорстрой был уникальным дорожно-строительным предприятием. Высочайшие требования к качеству строительства на КамАЗе заставляли коллектив применять новейшие технологии, осваивать высокопроизводительную технику, совершенствовать систему организации труда под огромные объемы, выполняемые в те годы. Сооружение городских магистралей с путепроводами, двухуровневыми развязками – этот опыт мог быть приобретен и востребован, кроме Набережных Челнов, разве что в столицах бывшего Советского Союза. Камдорстрой также был единственным трестом в составе Министерства, строящим подземные пешеходные переходы. По сложности эти объекты с их многоцелевыми коммуникациями и современной отделкой превосходили строительство многоэтажного дома и, однако же, СУ-817 с отличным качеством сдавало по три таких перехода в год.

Таким образом, условия формирования коллектива Камдорстроя, школа строительства КамАЗа изначально задали высочайший уровень его многопрофильной деятельности. В этом отношении Камдорстрою, безусловно, повезло. Но не менее важно, что в последующие годы предприятие не растеряло бесценный опыт, а во многих отношениях смогло подняться и на качественно новую ступень. Сегодня оно по-прежнему осуществляет весь комплекс дорожно-строительных работ, от устройства земляного полотна до установки дорожных знаков. И в этом заключается главное преимущество Камдорстроя, основа его привлекательности для заказчиков.

Однако ситуация в Татарстане сегодня такова, что заказчику дорожников один – Государственная дорожная служба республики. Подрядчиков же много. Челнинцам "двигать в затылок" их природный и всегдашний конкурент – Каздорстрой. В последние годы появились менее крупные, но сильные в технологическом отношении фирмы, как, например, уже упоминавшиеся

вание "Вираж" и СМП-2000. Укреплялись и поднимались в дорожном строительстве некоторые дорожно-эксплуатационные участки Татарьодора. Заказчику есть из кого выбирать. В этих условиях для Камдорстроя очень важно – определить верную стратегию поступательного движения вперед и суметь ее осуществить.

Задача, поставленная руководством и советом директоров предприятия, звучит так: уже в 2000 году Камдорстрой по качеству набора механизмов, квалификации работников, уровню технического штата должен стать безусловно первым в Татарстане и одним из лучших в России. Тогда он сможет выйти на российский и в перенесение на зарубежный рынок дорожного строительства.

– Теперь мы знаем, как строят на Западе, – говорит Евгений Анатольевич Шинкалов. – Мы выехали на лучшие объекты корпорации "Трансстрой" и потому объективно оцениваем свои достоинства и недостатки, потенциальные возможности. Мы должны стать единственной в своем роде фирмой, которая может брать и мобильно выполнять любой заказ за пределами Татарстана. Тогда предприятие приобретет степень свободы, необходимую для того, чтобы без страха смотреть в завтрашний день, – подчеркивает он.

2000-й год был определен в Камдорстрое как рубеж, и преодоление которого должна выявиться все сильная и слабая стороны созданной системы работы. Дорожники рисовали увеличить производственный план по сравнению с годом предыдущим на 50 процентов. В течение года они должны построить и реконструировать 180 километров магистралей, в числе которых участки федеральной трассы Казань – Уфа, обводные дороги Елабуги и Мамадыяна, начало строительства дороги первой категории Ичалки – Сорочьи Горы. Продолжаются мелничцы реконструировать в летно-посадочную полосу аэропорта Казань, а также аэропорта "Бегиньено". Всего строительного-монтажных работ должно быть выполнено на сумму более шестидесяти миллионов рублей. Причем основной упор делается на строительство дорог повышенной категорииности.

Для решения этой задачи продолжается совершенствование структуры Камдорстрой, его технической и технологической оснащенности, профессиональной подготовки кадров. Финансовое обеспечение предприятия предоставило в этом отношении определенные возможности. За один только 1999 год трестом было приобретены три трактора К-701 и один Т-170, два бульдозера, два виброкатка ДУ-85, один каток ДУ-64, асфальтоукладчик, автогрейдер. Новому руководству Камдорстрой уда-

досье также выкупили высокопроизводительный асфальтоукладчик "Демаг", который до того трест арендовал, приобрести два немецких укладчика фирмы "Virtgen". Последние способны укладывать до 600 тонн асфальта в час – в шесть раз больше, чем аналогичная техника отечественного производства. Наконец, весной 2000 года акционерное общество выкупило уникальный бетоноукладочный комплект, ранее арендовывавшийся у Госдорслужбы, на котором ведутся работы в аэропорту "Казань". Применение новых технологий через использование механизмов повышенной мощности позволит значительно повысить производительность труда.

Начато обновление асфальтобетонных заводов под более высокие объемы. Для решения задачи реконструкции магистрали Казань – Уфа около казанской трассы смонтировали мощной завод марки ДС-168. Производительность 130 тонн смеси в час, система контроля температуры, более тонкая дозировка – все это выводит изделие новой АБЗ на его предшественника. А работавший в Березе АБЗ передислоцировали на астанышскую базу, что способствовало ее укреплению.

Принципиальное решение принято и в части организации технического обслуживания заводов Камдорстрой дешевле приглашать для их наладки и технической профилактики специалистов заводов-изготовителей этой техники. При этом возрастает качество обслуживания, сокращаются сроки ремонтно-профилактических работ.

Следующим направлением, которое руководство треста считает одним из главных, является совершенствование технологии укладки асфальто- и цементобетонных смесей с применением конторной струны. Камдорстрой поставил целью на всех своих объектах укладывать "под струну" не только асфальтовое покрытие, но и бетонное основание. В этом плане особенно важным является сохранение технологии укладки цементобетона, основной на реконструкции аэропорта в Казани. Это она сегодня уникальна для России. Бетоноукладочный комплект марки SP-1600 немецкой фирмы "Virtgen", примененный там и способный укладывать бетонную полосу шириной от 5 до 16,25 метров, планируется использовать на строительстве трассы Ишим – Сорочья Гора.

Инженерная служба предприятия много работает по части улучшения обеспечения строительства материалами. Материалы – это не только 70 процентов стоимости строительно-монтажных работ, но, прежде всего, качество. Если сегодня дорожники используют три-четыре фракции щебня, то на ближайшее будущее поставлена задача довести их количество до восьми.

Камнедробильное хозяйство Камдорстроя модернизируется для выпуска кубовидного щебня. Продолжаются исследования по отработке технологии модификации битума, которая в 2000 году будет применяться более широко.

Очевидно, что все эти новшества невозможны без должной профессиональной подготовки специалистов всех уровней, от дорожных рабочих до руководителей треста. Сегодня Камдорстрой предлагает условия к переходу и здесь на качественно новый уровень. Например, пересмотрен подход к обучению обслуживающего персонала АБЗ и ЦБЗ. Операторы заводов в дальнейшем проходят стажировку на заводах-поставщиках асфальто- и бетоносмесителей. В 2000 году 15 человек прошли такое обучение в Кременуге.

Система обучения кадров продолжает действовать и в самом Камдорстрое. Среднеальтернативные операторы АБЗ, машинисты такелковых машинистов здесь необходимый запас знаний или пополняют его. Ведут занятия по утверждению руководством предприятия планы опытные инженеры треста. Они, в свою очередь, стремятся быть в курсе всех новинок, поступающих в практику дорожного строительства. С этой целью в Камдорстрое проводятся семинары с участием специалистов из Москвы, Нижнего Новгорода.

Однако проблема нехватки квалифицированных кадров дорожных строителей не может быть решена в рамках одного Камдорстроя, тем более, что кадровый голод испытывает вся дорожная отрасль Татарстана. По инициативе В. А. Шенцова в республике вынашиваются планы создания при Госдорслужбе структур, осуществляющих подготовку и переподготовку специалистов для дорожной отрасли, подобную той, что существовала в свое время в Минтрансстрое.

Немаловажное значение в деле привлечения в отрасль талантливых инженеров, молодежи имеет возрождение престижа профессии дорожного строителя. Последнее предполагает, в частности, систему материальной поддержки студентов автодорожных факультетов. Без притока молодых кадров невозможен подъем и дальнейший расцвет дорожного строительства как республики, так и России в целом. Камдорстрой полностью поддерживает такую политику и намерен принимать активное участие в скорейшей ее реализации.

Сегодня руководители Камдорстроя думают и над тем, как развивать и совершенствовать систему социальных гарантий собственнико на предприятии. Линия в том случае, если удастся обеспечить достойную, по заслугам, старость уходящим на пенсию ветеранам и, с другой стороны, закрепить за производстве

молодых специалистов, можно говорить о перспективе предприятия, о его будущем.

Трест прорабатывает возможность создания собственного пенсионного фонда, а также системы выдачи долгосрочных кредитов на покупку жилья. Эти меры должны стать действенным стимулом к воспитанию чувства патриотизма, гарантом высокого профессионального уровня коллектива предприятия.

Многоплановая деятельность по повышению качества, освоению новых технологий ведется Камдорстроем в сложных условиях. Предприятие еще только только достигло экономической стабильности. Но в этом как раз и выражается работа руководства Акционерного общества о будущем благополучии предприятия. Потому что к завтрашнему дню нужно подготовиться уже сегодня, иначе можно просто опоздать.

– Объемов у нас сейчас более чем достаточно, и мы имеем возможность выбирать самое выгодное из них. Но если мы сегодня не будем заниматься улучшением технологий, то завтра потеряем все, что имеем, – считает Е. А. Шишканов.

На эту задачу работают и все структурные подразделения треста. В начале 2000 года произошла реорганизация в СУ-852 и СУ-817. Она была связана с необходимостью восстановить технологически ведение земляных работ, воссоздать в полном объеме землеройной техники. За два предыдущих десятилетия навыки в этом деле были частично утрачены в связи с тем, что после завершения строительства камалонских магистралей Камдорстрой стал заниматься в основном реконструкцией дорог. Сегодня же стратегически автомагистралей вновь востребовано. И Камдорстрой решил быть во всеоружии.

С этой целью к СУ-852 отойшла из 817-го управления вся тяжелая землеройная техника: бульдозеры, экскаваторы, грейдеры. Перешли сюда и люди, ее обслуживающие. Обучение кадров, ремонт техники – все это теперь будет централизованно осуществляться в СУ-852. Техническая база требует дооснащения, после чего управление сможет выполнять работы по устройству земляной насыпи в полном объеме.

Одним изкладом цементобетон также остается прерогативой этого старейшего в тресте коллектива, профессиональный уровень которого соответствует всем современным требованиям.

– У нас много работников с 30-летним стажем, – говорит начальник СУ Климентий Александрович Нам, – которые мыслями современными категориями и прекрасно знают все особенности работы. Во-первых, это технический штаб: начальник шта-

ново-производственного отдела, моя правая рука Альмира Георгиевна Иванова, ее заместитель Людмила Федоровна Малобродская, главный бухгалтер Надежда Николаевна Григорьева. Механиком у нас работает молодой инженер Сергей Сергеевич Смирнов. Судя по отношению к работе, из него выйдет отличный специалист. А до него у нас был опытный, заслуженный механик Александр Степанович Григорьев. Его назначили руководителем по строительству базы в Интугане, и результат его работы там налицо.

Вообще, наши кадры ценятся в АО, – продолжает Нам, – Начальником планового отдела СУ-928 недавно стала Наталья Михайловна Лысенко, проработавшая у нас 25 года. Вазира Забиховна Хамидаллина переведена из нашего СУ в экономическую службу Камдорстрой.

А какие у нас рабочие! Если они берутся за дело, то все в уме просчитывают, и за результат можно быть спокойным. Это Василий Васильевич Вавилов, Анатолий Александрович Антолюк, Рустам Закирьянович Хасанов, Альберт Ахметзянович Минниханов. На их работе можно ставить знак качества, – заключает Климентий Александрович.

Но вернемся к идее специализации стройуправлений. СУ-817, в свою очередь, приняло от 852-го всю асфальтоукладочную технику, а также цементобетонный завод. Управлению запланировано на 2000 год увеличение объема работ по укладке асфальтобетона, ведется дальнейшая работа по совершенствованию этой технологии. В числе важнейших объектов СУ-817 – реконструкция автодороги Набережные Челны – Сарманово, а также строительство 28-километровой трассы, соединяющей Муслимовский и Актанышевский районы. Для выполнения объемов работ в управлении есть все – механизмы, материалы. Так, зимой 2000 года на промбазе СУ-817 была смонтирована третья по счету паровая мельница для производства минерального порошка, что позволит удовлетворить возросшие потребности в этом материале.

Задачей успешной реализации намеченного является повышение квалификации инженеров, а также линейных руководителей. Это главный инженер управления Динияр Кашимович Исламлин, начальник планово-производственного отдела Людмила Трофимовна Корюго, главный бухгалтер Раиса Алексеевна Быстрова, старший прораб, руководящий производственной базой управления Рашид Минтязярович Митонисаев, начальник участка Рушмет Сабитович Шакиров и Фирдат Тохмухамедович Карамов.

Сегодня резко набирает силы и СУ-930. За четверть века сво-

сто существование этих коллектив построил и ввел в эксплуатацию двухсот километровой трассе, в числе которых такое интересное с инженерной точки зрения сооружение, как обводная автодорога города Илабуга. Для строительства этой 16-километровой магистрали потребовалось отсыпать 2178 тысяч кубометров грунта, уложить 462,5 тысяч квадратных метров дорожных одежд, проложить четыре километра общей протяженностью 316 метров, построить 78-метровый мост и 29 искусственных сооружений, выполнить шесть двухуровневых транспортных развязок.

Огромный объем работ поручен управлению в Сабинском районе. Камдорстроевцам предстоит создать в этом богатом природными ресурсами уголке Татарстана современную сеть дорог. Обустраиваться здесь дорожные строители стали так же основательно, как и стремительно. На этот самый удаленный от Набережных Челнов участок работники СУ-930 приехали в декабре 1998 года. В девственном лесу неподалеку от села Интуган первым делом был выстроен вахтовый поселок. За летний период следующего года здесь выросли мощные производственная база, включающая асфальтобетонный завод ДС-1686 производительностью 100 тысяч тонн смеси в год, битумоукрепителе, грунтосмесительную установку ДС-50 со складом цемента силосного типа, автозаправочную станцию железнодорожный туннель с асфальтовой повышенной пути для ускоренной разгрузки инертных материалов. В том же сезоне в сложных топографических условиях здесь была построена первая 20-километровая дорога, соединившая Интуган с лесхозом.

Будет уместно особо сказать об устройстве быта на дорожно-строительных участках Камдорстрой, находящихся вдали от Челнов. Сегодня таковые, помимо упомянутого Сабинского существуют в Казани на строительстве аэропорта, а также в Актанышевском, Муслимовском, Мамадышском районах. Эти свои "филиалы" трест обустраивает капитально, не жалея средств на создание для людей условий, достойных их труда. Ведь рабочие проводят здесь, в отрыве от дома, многие недели.

В блочных домиках, из которых состоит поселок, есть душевые, умывальные, туалетные комнаты. Как правило, даже летом в них подается горячая вода, подогреваемая бойлерами. Под Интуганом, например, удивленной полумиллиарда столовая, даже кафе в соседней деревне выпивают скромнее. Есть у строителей и своя баня. Территории поселков имеют ухоженный вид, если не сказать образцовый, вид. Такой порядок уют в вахтовых поселках помогает людям и работе.

Но вернемся к СУ-930. В Сабинском районе ему предстоит ра-

богаты в столь же напряженном ритме еще много лет. Кроме того, это управление строит Занискую обходную автодорогу, реконструирует магистраль Заниск – Бегнишево, а также велестроительную полосу самого аэропорта. Возглавляет СУ представитель молодой плеяды камдорстроевцев Сайдан Рифатович Якупов.

– Во всем, что касается производства и качественную поддержку коллектива, – говорит Якупов, – Особенно хочется сказать о руководителях среднего звена, “полевых командирах”, на которых ложится вся ответственность за свой участок работы. Это наши проверенные начальники участков Дамир Николаевич Храмов и Василий Арсатьевич Чайка, а также недавно пришедшие в управление заместитель начальника по строительству в Сабинском районе Павел Халимович Хадиев, начальник этого участка Евгений Ильич Емельянов, молодые мастера Андрей Сергеев, Раан Фатахов, Геннадий Чиркин, Радик Муртазин.

После небольшого спада вновь набирает темпы коллектив СУ-928. В 1999 году он уже выполнил строительно-монтажные работ на сумму более десяти миллионов рублей. Начальник управления Фарит Фатахович Якупов говорит:

– Сейчас мы укрепляем свою производственную базу, осваиваем в Борсуге новую завод ДС-168, таких заводов в республике пока всего три. Камдорстрой приобрел для нашего СУ асфальтоукладчик “Битас”. Самый важный объект управления – реконструкция федеральной автодороги Казань – Уфа, где мы выступаем в роли одного из главных генподрядчиков. Кроме того нам предстоит строительство дорог в Мамадышском и Рыбно-Слободском районах, на площадке ЕлаЗа. Так что работой мы обеспечены лет на двадцать, – улыбается Фарит Фатахович.

Увеличение объемов работ невозможно без подъема и развития автобазы, которую камдорстроевцы всегда считали сердцем своего предприятия. Они традиционно хотят видеть участниками технологической цепочки на строительстве дорог свои самосвалы, ведомые испытанными и опытными водителями. Кто другой сможет работать в столь напряженном ритме, кто знает, с какой стороны лучше подъехать, чтобы не испортить основанию дороги, или сумеет километра двигаться на задних скоростях, не забуксовывая, по земляному валу? И поэтому стабилизация, укрепление сплоченности коллектива автобазы, его профессиональная выучка стали главной задачей администрации этого подразделения.

Наиболее кратко и полно сегодняшней его потенциал можно представить цифрами. В настоящее время автобазы включа-

ст в себя автоколонну №1 – 84 единицы автобусов и легкового автотранспорта; автоколонну №2 – 65 единиц самосвального транспорта; автоколонну №3 – 73 единицы самосвального автотранспорта; автоколонну №4 – 59 единиц самосвального и технологического спецавтотранспорта и автоколонну №5 – 92 единицы технологического спецавтотранспорта, находящегося в аренде в строительных управлениях АО. Суммарная грузоподъемность парка автомобилей – 2198 тонн. Средний дальность перевозок составляет сегодня 20 километров. Численность водителей – 638 человек. Ремонт техники занимается 150 слесарей и инженерно-технических работников разных специальностей. Они имеют все необходимое для ремонта и профилактики автомобилей, а также добротности проведения их технического состояния.

Плане под увеличение объемов работ пополняется новым автомобильным самосвальный парк. В начале 2000 года к 35 КамАЗам, купленным в предыдущем году, добавились еще двадцать тонн. Двадцать автомашин прошли капитальный ремонт на автооборочном заводе КамАЗа. Значительно улучшилось обеспечение автобазы запасными частями, а также горюче-смазочными материалами.

Коллективом водителей руководит квалифицированные инженерные работники – такие, как заместитель директора автобазы Владимир Яковлевич Волков, ее главный инженер Радис Равилович Хузин, главный механик Альберт Исламгалиевич Тагиров и начальники автоколонн Юрий Васильевич Тихомирин, Дмитрий Викторович Бакин, Анатолий Михайлович Назаров, Петр Петрович Хмельев, Вахут Карамович Муртазин.

Гордостью автобазы являются водители-ветераны, награжденные правительственными наградами: П. В. Пумков, Г. П. Калинин, Г. П. Давыдов, В. С. Шапорова, Ю. А. Лукин, отличия работают В. Г. Идрисов, Р. Ф. Хабибов, В. А. Селиванов, В. П. Журилев, Х. Х. Губайдуллин, Р. К. Шабуллин.

Одновременно с процессами обновления в строительных управлениях Камдорстрой совершенствуется систему оперативного управления производством. Во-первых, осуществляется денетчеризация всех подразделений, участвующих в производственном процессе, с использованием телефонных и радиосредств связи, как стационарных, так и передвижных с дальностью приема до 100 км.

Во-вторых, продолжается внедрение в производство персональных компьютеров. Еще в конце восьмидесятых Камдорстрой одним из первых среди предприятий республики начал ос-

канать современную компьютерную технику. Сегодня количество этих умных машин на предприятии перевалило за сотни. Руководит отделом АСУ опытный специалист Татьяна Павловна Слесарева.

Активно продолжается реорганизация системы учета за расходованием средств и материалов. Постепенно внедряется новая компьютерная бухгалтерская система, которая позволит с помощью локальных вычислительных сетей автоматизировать учет в пределах всего АО, а также оперативно оценивать положение дел на предприятии, вести сравнительный анализ финансово-хозяйственной деятельности его подразделений. С внедрением системы "Кадры" на новую основу переходит административный учет.

В техническом отделе компьютеры значительно облегчили обработку сметной документации. Остается современным компьютерным оборудованием проектная группа. Значительных успехов в компьютеризации своего сложного хозяйства добились работники автобазы. Они самостоятельно справляются с техническим обслуживанием ортехмашин, заботятся о развитии компьютерных сетей, ведут разработку комплекса программ по расчету эффективного использования дорожно-строительных машин и механизмов.

Конечной целью компьютеризации является создание единой автоматизированной системы управления предприятием обществом, которая будет охватывать планирование, подготовку и оперативный контроль производства, а также проектирование дорог, управление качеством строительства, маркетинг и многое другое.

Одним словом, тридцатилетний Камдорстрой знает шанс на лавину энергичной деловой жизни. Однако и после столь серьезной структурной реорганизации руководство Камдорстроя вновь строит планы совершенствования системы управления предприятием. Евгений Анатольевич Шинкаров говорит, что сегодняшнее единовластие – мера вынужденная и временная. Оно помогло выйти из кризиса. Однако недостатки такого построения отношений внутри предприятия, по мнению генерального директора, очевидны: они сковывают инициативу на местах и рано или поздно начнут тормозить развитие треста.

Оптимальной формой будущего Камдорстроя Шинкаров считает холдинг по холдингу дивизиональный, созданный по европейскому образцу.

– Пока мы не готовы к этому ни материально, ни психологически, – утверждает Евгений Анатольевич. – Переходной может стать контрактная система, при которой заработная плата руко-

водителей и главных специалистов подразделений будет зависеть не столько от объемов выполненных работ, сколько от главных экономических показателей деятельности подразделения и прежде всего себестоимости его продукции. Только двигаясь в этом направлении, мы сможем поддерживать хорошую "спортивную форму" Камдорстроя и шагать в ногу со временем!

*"Нет дороже окончана, есть
зато ее итог"*

Итак, открыта последняя страница книги, посвященной 30-летию Камдорстроя. От беззаветного энтузиазма первопроходцев до прагматичной расчётливости нынешнего поколения – таков путь, который прошли авторы, следуя за развитием событий. В зависимости от экономических и политических обстоятельств менялись внешние и внутренние задачи, приоритеты предприятия и стоящие во главе коллектива лидеры. В их плечах этих незаурядных личностей – от Владимира Алексеевича Борисова до Евгения Анатольевича Шинкалова – четко прослеживается закономерность: каждое время выдвигает своих героев. Судьба благоволила к Камдорстрою: его руководители росли в его собственных стенах и, будучи патриотами родного предприятия, старались сделать все для того, чтобы высоко держать марку Камдорстроя.

Подводя итоги тридцатилетнего пути, мы вместе с камдорстроевцами еще раз восстановили в памяти наиболее яркие эпизоды прошлых дней, вспомнили дорогие сердцам дорожных строителей имена, поклонились навсегда ушедшим. Но легкая грусть по периоду юности Камдорстроя – светла, ибо и ныне остается ясною и непоколебимою главная цель, ради которой он создавался, работал, боролся с трудностями и побеждал их, цель великая и прекрасная в своей простоте – строительство дорог.

На пороге XXI века Камдорстрой стоит обновленным и, обращая свой взор в будущее, готовит его сегодня.

Содержание

Пролог	11
Часть 1	12
Часть 2	46
Часть 3	110
Часть 4	162

© 2001 КАМДОРСТРОЙ

В книге использованы архивные фотографии и материалы ОАО "Трест
"Камдорстрой", а также К. Ситдикова, Н. Туганова, Б. Макарова.
Использование приведенной в книге информации возможно только с письменного
разрешения ОАО "Трест "Камдорстрой".
Россия, г. Набережные Челны.



Шишкина Инна Александровна,
член Союза российских писателей.
Автор поэтического сборника "Стихи для
тебя", рассказов, нескольких
публицистических книг.
Текст, редактирование, дизайн.



Яковлева Ирина Николаевна,
журналист.
Автор трех публицистических книг,
а также многочисленных газетных и
журнальных статей.
Текст, корректура.



Чернецов Александр,
фотограф.

©Издательство "GANZA" 2000

Все авторские права защищены.

© 2000 А. Чернецов, дизайн и верстка.

© 2000 А. Чернецов, фото.

Выражаю огромную благодарность за помощь и содействие
при фотосъемке А. Федорову, Михальчу из Интугана за радушный прием,
С. Тарасову за теплое отношение, Р. Тепленину за терпение и профессионализм.

Отпечатано в России