

Подведем итоги.
Бригада монтажников наружных трубопроводов В. Цалко



Пять минут на инструктаж



Спорится работа у машинистов экскаватора Л. Ратько и В. Горбка



Бригада стеночников УМ-70 — мастера "золотые руки"



Строительство Ленинского проспекта

В камне и бетоне зданий и улиц, архитектурных ансамблей и площадей Минска воплощен труд и талант строителей.

Сегодня на новостройках Минска — тысячи людей, десятки строительно-монтажных организаций. Среди них — коллектив треста № 15 Спецстрой. Третье поколение которого включилось в созидательный труд. Каждому поколению принадлежит своя, неповторимая страница в истории строительства города.

Послевоенный Минск... Несколько, чудом уцелевших, каменных зданий в центре. С Привокзальной площади видны колонны Академии наук. Как свечи они стоят над сожженными кварталами. Государственная комиссия констатировала: около восьмидесяти процентов городской застройки уничтожено. В некогда цветущем трехсоттысячном городе осталось не более сорока тысяч жителей. На стенах разрушенных домов надписи углем: "Из пепла и руин мы восстановим тебя, родной Минск".

Трудовая биография Спецстроя началась 2 августа 1945 года, когда по Постановлению Совета народных комиссаров БССР № 1124 в составе управления по восстановлению г. Минска был сформирован трест дорожно-мостового строительства.

Трест возглавил инженер-строитель Д. Винников. Довоенный опыт и служба в штурмовой саперной бригадегодились управляющему в период становления треста. По оргнабору, комсомольским путевкам на восстановление Минска приезжали представители всех областей республики. Большинство из них — женщины и подростки. Война закончилась на западе, но еще продолжалась на Дальнем Востоке. Из армии отзывались лишь немногие нужные народному хозяйству специалисты.

Пятнадцатилетним мальчишкой приехал в Минск из разоренной деревни Антон Куница. Его отца расстреляли фашисты за связь с партизанами. Оставшись в семье старшим, юноша мечтал получить специальность, стать на ноги и помочь матери построить дом. Такая же судьба была у его сверстника И. Абеляца. Братья Дмитрий и Александр Райковы испытали ужасы концлагеря в Освенциме... Судьбы всех опалила война.

Первый список рабочих дорожно-мостового треста на семьдесят процентов состоял из женских имен — О. Григорьева, Б. Иванова, С. Козел, О. Колесень, Е. Стречень, М. Грек, А. Луцева, Н. Кравец, О. Бондик, Л. Жукова...

Руководили работами на объектах десятичники, назначаемые из числа опытных старых рабочих. По принципу "делай, как я", они обучали молодежь азам строительных профессий.

Согласно уставу, перед трестом была поставлена задача — организация и производство работ по восстановлению и строительству мостов и дорог, а также производство других видов работ, связанных с благоустройством города.

Тяжесть первых восстановительных работ люди вынесли на своих плечах. Вспоминая те годы И. Абелец рассказывал:

— Весь инструмент — лом, кирка, нож для очистки кирпича, коза для переноски грузов. Была еще лебедка — одна на весь город. Работали мы с ней таким образом. Залезаешь на стену разбитого дома, набрасываешь веревочную петлю. Лебедкой ее затягиваешь. Потом за веревку берутся десятка три человек. И раз — два, взяли... Раскачиваешь стену пока не упадет. При разборке сортировали и складывали в штабеля весь пригодный материал — камень, кирпич, балки, арматуру.

Жили мы в обгоревших корпусах университетского городка. В комнатах по тридцать-сорок человек. Трехэтаж-



Реконструкция улицы Кирова

ные нары. Почти без света. Окна наполовину закладывали кирпичем — стекла не было. Чтобы отапливать комнату поставили печку. Но все равно зимой по утрам кружкой в ведре долбишь — вода замерзала. Даже обувь делали сами. Обстругивали кусок доски по размеру и оббивали куском шинельного сукна. Гвозди рубили из проволоки.

Проблема жилья иногда решалась и таким образом. "Разрешаю вселиться в землянку на улице Советской т. Ерехину Д. Н. для охраны построек треста". Подпись управляющего.

Из воспоминаний А. Куницы:

— По карточкам рабочим выдавали в магазине 500 граммов хлеба в день. От соблазна съесть его сразу нам мальчишкам, да и взрослым, трудно было удержаться. Поэтому в столовой, где мы отоваривали продовольственные карточки, на обед оставалось лишь выпить чашку горохового супа, да съесть немного черной фасоли. Завтракали и ужинали без хлеба — порция картошки. Зарплата составляла 800 рублей. На рынке хлеб стоил 80 рублей буханка. Но мы не падали духом. Шли на работу и выполняли ее добросовестно, не считаясь со временем. Ибо все мы верили в будущее.

Подводя итоги 1945 года управляющий Д. Винников, отмечал, что "работа протекала в исключительно сложных условиях", коллектив выполнил задание и получил прибыль 173,8 рублей.

В первый год деятельности трест ввел в строй десятки объектов от которых зависело налаживание в городе транспорта, коммунального хозяйства, торговли и быта. Плотники навели деревянные мосты через Свислочь на улицах Красноармейской, Ворошилова, Горького, которые связали все районы города. Были восстановлены мостовые на основных улицах и проспектах. Построены заново площади и торговые ряды Комаровского, Суражского, Юбилейного, Червенского рынков. Возвел трест и первую прачечную в городе. Были начаты работы на одном из первых крупных подземных объектов — коллекторе по улице Немиге. Этот коллектор, сооруженный в середине прошлого века, представлял собой деревянную штольню. Перекрытия его обрушились от взрывов бомб и снарядов. Технологию и материалы для восстановления выбирать не приходилось. Вручную расчищали и углубляли канал, рубили из бревен стены и перекрытия, выкладывали камнем дно и проезжую часть улицы.

Каждый день самоотверженного труда стирал следы войны. В парках Горького и Челюскинцев, которые благоустроили и рабочие треста, уже играл духовой оркестр. Темпы и масштабы восстановительных работ возросли, когда в дорожно-мостовой трест стали прибывать демобилизованные воины. Первая их группа разбила палаточный городок на улице Стрелковой.

Закатав рукава гимнастеров герои войны осваивали мирные профессии. За рычаги первого в тресте трактора сел водитель артиллеристского тягача К. Соловьев. С его помощью стали механизаторами Бодров, Соколов, Давидович. Вскоре солдаты взяли в свои руки всю наличную технику — три трактора, пять грейдеров, два скрепера, 10-тонный каток "Галеон" и восемь списанных армейских автомобилей "общим тоннажем 28,5 тонны". Начальник гужевого транспорта И. Копцов и старший конюх Р. Фирилев смогли, наконец, укомплектовать штат ездовых.

П. Арзамасцев, В. Трубников, И. Бодров, П. Воднев, А. Устюжанин, И. Лукин, П. Тихонков, В. Новосад, Н. Колмак, И. Репа, Г. Черняк и пятьдесят их товарищей — фронто-



Прокладка подземных коммуникаций на площади Я. Коласа

виков составили ядро кадровых рабочих треста.

По мере возвращения из армии специалистов формировался инженерный корпус и аппарат управления треста. Прорабы участка возглавили А. Соколовский, К. Левитас, А. Бундур, производственно-технический отдел — И. Борейша, автотранспортную контору — И. Денисенко... Их энергия, опыт, знания сыграли решающую роль в период, когда одновременно с организацией работ на объектах, нужно было принять и обучить десятки и сотни рабочих, дать людям крышу над головой, создать производственную базу треста.

Рапорт старшего прораба А. Соколовского управляющему, дает представление, какими средствами и силами выполнялись эти задачи. "Довожу до Вашего сведения, что у меня на объекте работает только одна лошадь. Она нужна для подвозки воды на кухню и в общежитие, пока нет тока. Одновременно лошадь подвозит глину для печей в барак. На ней мы доставляем оборудование для завода и мастерских со складов, которые расположены в городе. Лишить мой объект лошади я считаю невозможным, ибо в противном случае будет прекращено строительство печей в бараке, а завод и общежитие оставим без воды".

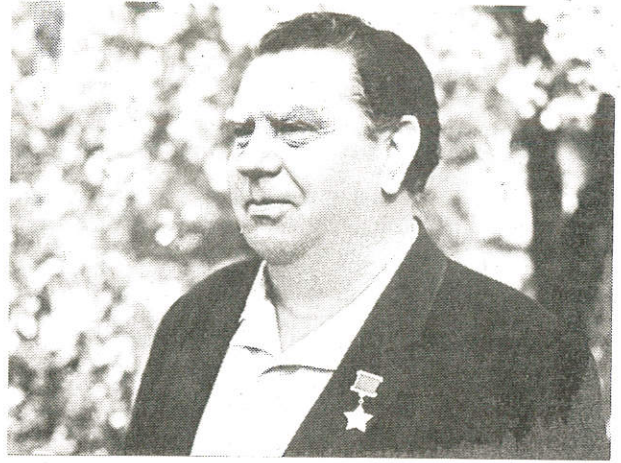
Асфальтобетонный завод, лежащий в руинах был восстановлен по чертежам директора И. Осинского. Плотники бригад П. Лившица, К. Гуревича возвели корпуса. Мастер П. Асташенок, слесари И. Зудин и А. Бойко буквально из металлолома собрали оборудование завода. На Стрелковой улице были построены лесозавод, ремонтные мастерские, конюшня, гаражи, складские помещения. В жилом городке в бараках к зиме справили новоселье все обитатели палаток. Появились клуб, магазин. На железнодорожной ветке оборудовали эстакады и площадки для приема строительных материалов. Фронт работ треста постоянно расширялся. Чтобы обеспечить заявки строителей, контора снабжения, которую возглавлял Я. Розенгауз, снаряжала заготовительные бригады в лесхозы и карьеры.

— На ветку треста грузы поступали безперебойно, — вспоминал ветеран треста Д. Улахович. — Камень с платформы сбрасывали руками, цемент — шуфлем, от пыли некуда было деться. Накатом выгружали лес, трубы. Для выгрузки крупногабаритных предметов применяли лаги или шпальные клеточки. С завершением строительства узкоколейной ветки Плещеницы — Жодино, трест открыл собственный карьер. Плещеницким полевым шпатом вымощены многие улицы города.

Водители транспортной конторы И. Юрченко, Е. Мазаник, А. Притупо, М. Позняков, Николаев, Н. Крыжанец, обеспечивая доставку материалов на стройки сутками не покидали кабин.

— Для обучения рабочих, — вспоминал К. Левитас, — организовали краткосрочные курсы. Для чего построили большой дощатый сарай, поставили там печку, завезли материалы. В кузнице изготовили молотки, кельмы, ручные катки. Ежедневно наши курсанты по 2 часа изучали арифметику, дисциплины по специальности и по 8 часов занимались практикой. В одном углу сарая мостовщики упражнялись с булыжником, брусчаткой, клинкером. В другом — асфальтировщики покрывали площадку асфальтом, снимали его, разогревали... Таким же образом учили каменщиков, плотников. Выпускники наших первых курсов стали бригадирами, мастерами, научили своему ремеслу десятки молодых рабочих.

В коллективе широко развернулось стахановское движение. Доска показателей пестрела сообщениями о трудовых



Герой Советского Союза В. Гинтовт

рекордах. Став на вахту рабочие Батаев, Терехов, Фомин замостили за 6 часов 163 квадратных метра улицы Смоленской и выполнили задание на 161 процент. Если появлялись отставшие, то информацию о них иллюстрировали рисунком черепахи. Гласность была широкая. Репутация каждого зависела от отношения к работе. Опыт передовых рабочих распространялся во всех бригадах. На общих собраниях подводились итоги работы. В этой связи интересен приказ начальника Управления по восстановлению: "Выделить из фонда стимулирования в распоряжение управляющего для выдачи рабочим — передовикам стройки:

— тресту дорожно-мостового строительства 6 ящиков продуктов;

— тресту разборки 5 ящиков..."

Большую организаторскую и воспитательную работу проводила в коллективе партийная организация треста. В ее рядах насчитывалось около двадцати человек. Парторги первых послевоенных лет И. Осинский, И. Дубовик, М. Мирончик всегда были на самых трудных и ответственных участках строительства. Личным примером, убеждением поднимали настроение людей. Совместно с профсоюзной организацией — председателем месткома был И. Науменко — решали вопросы устройства быта и учебы. Боевой была комсомольская организация — секретарь Б. Карбовская. Комсомольцы проводили воскресники, организовали художественную самодеятельность, агитбригаду, ставили спектакли, устраивали в клубе танцы под гармошку.

К. Соловьев, вспоминая о минувшем, писал:

— Жизнь входила в свою колею и было радостно и горько. Мы выполняли задания с каким-то настроением, с любовью. Я бы сказал так: спасибо партийной, комсомольской, профсоюзной организациям, что в трудные послевоенные дни сумели поднять, организовать, поставить на ноги людей, окрылить их светлой целью — строить наш город, наше будущее.

В 1947 году минские строители приступили к реализации генерального плана восстановления и реконструкции города. Подготовка площадей для застройки, земляные работы были возложены на трест дорожно-мостового строительства. В связи с этим ему были переданы подразделения треста по передвижке и разборке зданий, управление механизации № 8. После реконструкции трест получает новое название — № 3 Специальных работ. Управляющим назначается один из авторов проекта реконструкции В. Толмачев.

При разборке основного массива развалин города, особая задача возлагалась на пиротехников участка прораба Е. Гавриличика. Фронтальной опыт пригодился им при валке остовов зданий. Работали они обычно ночью, подготавливали фронт работ для механизаторов. При разборке руин выходили из строя механизмы. В кузнице едва успевали точить лопы и кирки. И только люди, казалось, не знали усталости. Работали полный световой день. По две-три нормы выполняли экскаваторщики Федоров, Гриб, Павлов, Тарасенко, Перечин, бульдозеристы Мисунов, Шавкало, Карпучек, Селицкий, Ворона. Пробивая трассы новых улиц они переместили несколько миллионов кубометров грунта и материалов от разборки. Часть этого материала, вывезенная в пойму реки Свислочь подняла берег на два-три метра, на пять — было поднято здесь полотно проспекта. Механизаторы практически заново спланировали рельеф застройки центра города.

М. Лисовский, бывший в то время начальником производственно-технического отдела треста, рассказывал:



Строительство железобетонного моста через реку Свислочь

— План реконструкции предусматривал расширение наиболее важных в транспортном отношении магистралей города. Достаточно сказать, что старая Советская улица имела ширину от 14 до 19 метров, была искривлена в плане и профиле. Новая ее трасса шириной 48 метров буквально проходила по фундаментам прежних зданий. Это вызвало перестройку всего подземного инженерного хозяйства. Раньше в городе не было ливневой канализации и дождевая вода стекала в колодцы—поглотители. Встречались и обычные колодцы глубиной до пятидесяти метров. Только на участке от улицы Свердлова до Урицкого их обнаружили около двадцати. Скрытые завалами, они представляли большую опасность. Положение строителей усугублялось тем, что схемы довоенных подземных коммуникаций были утеряны.

— В зависимости от обстановки на объектах, — вспоминала инженер С. Гусинская, — проектные решения совершенствовались. Если вопрос возникал вечером, мы брали работу на дом, чтобы к утру строители могли получить необходимую документацию.

В очерке о строителях Советской улицы газета "Советская Белоруссия" в те дни писала: "Днем и ночью вы могли видеть на улице прораба Александра Бундура. Молчаливый и сосредоточенный он появлялся то у одного, то у другого агрегата. Никто не знал, когда он отдыхает. Казалось, никогда не умолкают моторы экскаваторов Григория Волощенко, Максима Семенцова, Михаила Асадчего. Почти не отходил от рычагов бетоноукладчика Петр Ковриго".

В основание Советской улицы — сейчас это Ленинский проспект — была уложена сквозная бетонная плита толщиной 20 сантиметров на протяжении 2,6 километра от площади Ленина до улицы Долгобродской. Кстати, до сих пор это единственная в Минске магистраль, которая имеет бетонное основание.

Спорилась работа у мостовщиков бригад П. Цырулева и А. Терехова, бетонщиков — П. Булавкина, машиниста катка Игнатенкова. Для них Ленинский проспект — это километры асфальта, бетона и гранитного борта. Строительство Ленинского проспекта, ставшего символом возрожденного города, одна из славных страниц трудовой биографии коллектива. В течении двух десятилетий проспект, его площади, все прилегающие к нему улицы проходили по титульным спискам строительных объектов треста.

Центральная часть города представляет собой единый архитектурный ансамбль. Кажется, что все здесь построено на одном дыхании. Но только строители знают сколько труда и пота стоит красота просторных улиц и площадей. Это частица жизни и профессионального мастерства спецстроевцев.

Вот брусчатка Октябрьской площади — первый самостоятельный объект комсомольско-молодежной бригады А. Райнова. Чтобы получить его ребята выдержали конкурс среди опытных мостовщиков треста. Они буквально на коленях прошли по площади подгоняя гранитные бруски. Сорок штук — на каждый из ее двадцати тысяч квадратных метров.

Ажурными конструкциями железобетонного моста перешагнул Ленинский проспект через реку Свислочь. Эта "тиха" река доставила немало хлопот строителям. При сооружении правобережной опоры моста вода прорвала шпунтовое ограждение и хлынула в котлован. Это был первый железобетонный мост в Минске. Опыт спецстроевцы приобрели по ходу работ. Прорабы А. Бундур и В. Кучеренко усовершенствовали схему сборки шпунтового ограждения, предложили выбирать грунт из котлована по секциям. При монолитных работах бетонщики бригад С. Дедовича и К. Гу-



на Ленинском проспекте

ревича решили проблему откачки подземных вод, устанавливая над ключами зумфы. Для подачи бетона на своды впервые применили экскаватор с грейферным ковшом — три тонны за один захват. Плотники бригад А. Сака и М. Фурсевича улучшили схему транспортных подмостков. Отлично выполнили они и свою главную задачу — опалубку. "Воздушные" линии арочных пролетов моста начинались с тупора плотников. Бригады мостовщиков и асфальтировщиков П. Цырулева, И. Арзамасцева, П. Олейниковой связали конструкцию моста с полотном проспекта, построили лестницы—спуски и проезды на набережной реки.

После ввода в эксплуатацию моста строители вышли на простор левого берега Свислочи, где два дугообразных здания, обращенных к центру города, лишь намечали контуры площади Победы. Сегодня от нее идут улицы Захарова, Фрунзе, Коммунистическая. Площадь стала крупнейшей городской транспортной развязкой и одновременно — парковой зоной. Спецстроевцы организовали пространство площади таким образом, что она воспринимается, как произведение искусства. Монумент Победы для строителей был сложным инженерным сооружением. Точный расчет и ювелирное исполнение проявили здесь инженеры В. Забелин, Ф. Коваленко, К. Беляковский, В. Слюсарь, плотники—бетонщики бригады И. Яковенко. Положение монумента спецстроевцы определили строго по осям проспекта и улицы Захарова. Он как бы замыкает их перспективу. При сооружении обелиска не было допущено ни малейшего отклонения конструкции в вертикальной плоскости.

— Когда нужно было установить звезду, венчавшую обелиск, — рассказывал, главный инженер треста Я. Голодец, — оказалось, что ни в тресте, ни во всем городе нет крана, чтобы поднять ее на 38-метровую отметку. Бронзовая звезда состояла из двух частей. В сборе она представляла собой достаточно объемную конструкцию. Высота около пяти метров. Вес три с половиной тонны. Решили сборку производить наверху. Поднимать по частям с помощью сблокированных лебедок. Вербки взяли новые, укрепили леса, оборудовали монтажную площадку. Риск, конечно, был. На всякий случай операцию назначили на четыре утра. При подъеме леса трещали. Но подняли первую половину ордена, вторую... Убрали леса. Днем на солнце звезда сияла ослепительно. Прохождение удивлялись, как нам удалось ее поднять.

Предметом профессиональной гордости спецстроевцев являлась Привокзальная площадь. Несмотря на внушительное пространство, площадь выполнена с минимальными продольными и поперечными уклонами. Комплекс транспортных развязок с улицами Кирова, Ульяновской, Бобруйской, Ленинградской — настоящие ворота города. Все работы, включая строительство подземных коммуникаций и трамвайной линии, проводились без перекрытия движения.

Площадь Якуба Коласа, площадь Калинина — многие архитектурные ансамбли и комплексы, без которых невозможно сегодня представить наш город, построены коллективом треста. Это и декоративные подпорные стенки и правительственная трибуна на Октябрьской площади, балюстрада на проспекте и парадные арки у входа на стадион "Динамо" и в парке им. Горького, мосты—плотины в парке Горького и на Комсомольском озере...

Спецстроевцы вместе с сотрудниками Академии наук разыскали в брестских и могилевских лесах плантации лип. Тысячи 25-летних деревьев они доставили в город, чтобы украсить новые улицы. Первые липы были посажены в сквере на Комсомольской.



Арматурщики

С легкой руки спецстроевцев к озеленению приобщились жители города. С их помощью трест разбил скверы на улицах Ленинской, у театра оперы и балета, посадил липы вдоль Ленинского проспекта, заложил парк Янки Купалы... Зеленые "объекты" придают городу неповторимый колорит.

На камне и асфальте сотен улиц столицы могли бы остаться свои автографы мостовщики. Основной объем работ по устройству дорожного покрытия выполнялся вручную. Однако уже в начале пятидесятых годов на помощь приходит техника. Машинист бульдозера С. Мисунев предложил траншейный метод разработки грунта. Применил его на реконструкции улицы Куйбышева. Лопатой бульдозера разобрал мостовую, вытолкнул камень на обочины и подготовил корыто для песчаного основания. С применением техники производительность труда на дорожном строительстве возросла в несколько раз. Впоследствии С. Мисунев написал брошюру о своем опыте траншейной разработке грунта. Этот метод применяется механизаторами и сегодня.

Наиболее полно возможности мостовщиков и механизаторов проявились на реконструкции Ленинского проспекта на участке от улицы Долгобродской до парка Челюскинцев. Трасса длиной в 4,5 километра была построена всего за четыре месяца. В дальнейшем все крупные дорожные объекты трест выполнял по более совершенным технологиям. В шестидесятые годы трест располагал парком техники, достаточным для механизированного строительства дорог с асфальтобетонным покрытием на щебеночном основании. Тогда же были созданы и соответствующие мощности на асфальтобетонном заводе треста. Первым объектом, построенным по новой технологии, был Броневой переулок. Шесть рабочих построили дорогу в рекордно короткий срок — за 10 дней.

Спецстроевцы внесли большой вклад в развитие трамвайного движения в Минске. Первый трамвай появился в городе в 1929 году, когда была построена линия Товарная станция — Комаровка. В 1944 году в городе не было ни одного исправного километра пути. Часть рельсов немцы демонтировали, остальные взорвали. В 1946 году, когда объект "трамвай" вошел в круг строительных задач треста, в городе действовала одна линия по Советской улице.

Путевым рабочим предстояло не только восстановить старые линии, но и проложить новые. В связи с реконструкцией улицы Советской, трамвайные пути перенесли на параллельные Ульяновскую и Первомайскую улицы. Под руководством прораба А. Лемана и Т. Аблова уже к 1950 году были восстановлены все трамвайные пути на улицах Октябрьской и Мясникова. Новые маршруты проложены в 50—60 годы по улицам Долгобродской, Тимирязева, Якуба Коласа.

Рассказ о заслугах спецстроевцев в развитии общественного транспорта столицы будет неполным, если не упомянуть, что ими были проложены более 20 километров троллейбусных линий. Построенная трестом в парке Челюскинцев Детская железная дорога, хотя и не входит в число крупных магистралей, доставляет минским малышам немало радости.

В архивах есть фотография — автосамосвал МАЗ—500 на железнодорожном ходу. Это детище рационализаторов управления механизации применялось при отсыпке полотна на строительстве подъездных железнодорожных путей. К промышленным предприятиям Минска и других городов республики спецстроевцы проложили в общей сложности около 150 километров пути.

Дорожное строительство занимавшее основные силы коллектива в весенне-летний период, к зиме сворачивалось.



Ветераны треста:

Н. Горелько, И. Клунко, Н. Цвирко

Начальник участка гражданского строительства Полонецкий получал возможность за счет мостовщиков пополнять ряды каменщиков. В дома и общежития построенные ими на улицах Куйбышева, Берестянской, Козлова, Севастопольской переселялись семьи работников треста из бараков.

Многогранна деятельность Спецстроя. В 1947 году газета "Советская Белоруссия" сообщила, что в городе "не налажено водоснабжение. На весь Пушкинский поселок одна водопроводная колонка. Возле нее постоянные очереди". С восстановления уличного водопровода трест начал создание сети подземных инженерных коммуникаций и сооружений, которые сегодня обеспечивают жизнедеятельность более чем полуторамиллионного города. Чтобы представить, каким было это начало, приведем еще одну заметку из газеты за 1949 год о передовом рабочем П. Брагинце:

— Некоторые молодые землекопы треста № 3 Главминскстроя смотрят на лопату Петра Григорьевича с удивлением: обыкновенная лопата, ничем не отличается от других, а выбрасывает в 4—5 раз больше земли, чем любая из остальных.

Конечно, дело не в лопате, а в опытных руках землекопа. Петр Григорьевич работает землекопом не один десяток лет, в совершенстве изучил "подход" к любому грунту, поэтому, в то время как молодежь на колке траншеи для теплофикации дает по одной норме, он оспевает дать 4,5 нормы. В июле он заработал 2243 рубля. За три месяца работы в тресте № 3 Петр Григорьевич выполнил 12 месячных норм".

Не один черенок лопаты отполировали землекопы бригад Пинчука, Гончарика, Карпенко, чтобы проложить первую теплотрассу от ТЭЦ—2 до улицы К. Маркса — ее протяженность 2,67 километра.

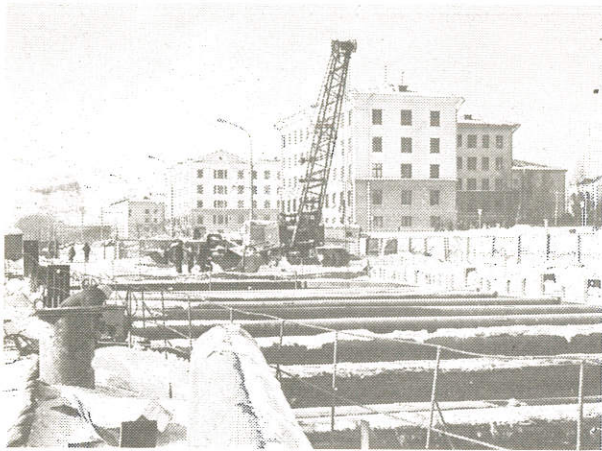
Бригадир Н. Абрамович так описывал ход работ на строительстве коллектора: "В нашу задачу входило выкопать траншею и уложить пятиметровые чугунные "шестисотки". Ломом подкатывали трубы и опускали в траншею. Чтобы состыковать, подтягивать их ручной лебедкой. Битые концы труб обрубали зубилом".

Старший прораб А. Соколовский, мастера Троян, М. Климов, Е. Соболев, которые руководили строительством подземных коммуникаций, могли тогда рассчитывать только на такую "механизацию". Техника выделялась лишь в самые критические моменты, чтобы не допускать отставания подземных сетей. Как ни трудно было первым трубоукладчикам, но строили они на совесть.

В инженерной части проекта послевоенной реконструкции города были заложены требования, которые актуальны и сегодня. Все работы по строительству дорог и подземных коммуникаций производились комплексно. На пересечении улиц устанавливались обоймы для прокладки дополнительных сетей. На протяжении тридцати лет, до строительства метро, на Ленинском проспекте ни разу не производились раскопки проезжей части.

О масштабах работ, выполненных коллективом треста на строительстве подземных коммуникаций города говорят следующие данные. Более 500 тысяч кубометров воды ежедневно потребляет Минск. На каждого жителя приходится до 300 литров.

Чтобы обеспечить город водой в его черте и в радиусе до 70 километров трест построил десятки водозаборов и сотни артезианских скважин, открытый водозабор из канала Вилейско-Минской водной системы. Качество и соблюдение ГОСТа питьевой воды обеспечивают специальные очистительные сооружения — озонаторные станции, станции обезжелезивания, химико-бактериологические лаборатории.



Начало строительства станции метро "Московская"

Силами треста проложены от городских ТЭЦ сотни километров тепломагистралей. Увязанные в единую систему, они обеспечивают подачу энергии коммунальному хозяйству, промышленным предприятиям столицы.

Чистоту Минска, его водоёмам сегодня гарантирует построенная трестом система канализации. Она включает в себя такие сложные инженерные сооружения, как станция аэрации. Ее мощности позволяют производить полную биологическую очистку 800 тысяч кубометров сточных вод. Система канализации Минска осуществляется по трем основным каналам, также проложенными спецстроевцами. На их трассах работают более 40 насосных станций. К канализационной системе города трест подключил населенные пункты Боровляны, Гатово, Колодищи, Мачулищи, Ратомку, Сосны, Стайки, зону отдыха "Минское море".

В истории треста было несколько реорганизаций (1953 г. трест № 17 Мингорсельстроя БССР, 1955 г. — трест № 17 земляных работ, наружных коммуникаций и благоустройства Минжилгражданстроя БССР, 1957 г. — трест № 15 Спецмеханизации Минстроя БССР, 1966 г. — трест № 15 Спецстрой Минпромстроя БССР). В его составе действовали ремонтно-механический, асфальтобетонный заводы, управление башенных кранов, периферийные управления и хозрасчетные участки в Витебске, Гомеле, Гродно, Бресте, Орше.

— Пятнадцать лет сплошных командировок, не успеешь из одного города приехать — пора в другой, — говорит, вспоминая географию бывших новостроек, ветеран треста Ф. Зуевский.

Работы производились более чем в ста городах и населенных пунктах республики.

В музее Трудовой славы Новополоцка как реликвию хранят ковш экскаватора заслуженного строителя БССР А. Могрешова, которым он вынул первые кубометры грунта на строительстве города. Первые мостовые и подземные инженерные сети проложили спецстроевцы в Солигорске. Благодаря их труду появилось на карте республики одно из первых искусственных морей — Старобинское водохранилище.

Земляные работы, дороги, подъездные железнодорожные пути были "монополией" треста на строительстве таких гигантов белорусской индустрии, как Полоцкий нефтеперерабатывающий завод, Жодинский БелАЗ, Солигорский калийный, Гродненский азотно-туковый, Бобруйский шинный, Могилевский лавсановый комбинаты, Слуцкий и Городейский сахарные заводы, Барановичский хлопчатобумажный комбинат. Работы по своему профилю трест выполнял на строительстве Минских тракторного, автомобильного, рессорного, автоматических линий, моторного заводов и многих других предприятий столицы. Они и сегодня в числе объектов треста.

Возрастали масштабы строительства, поступала на объекты более мощная техника. Совершенствовались и формы организации труда. Для выполнения земляных работ механизаторы в 1955 году стали создавать комплексные бригады экскаваторщиков и автомобилистов. В этот же период из разрозненных групп и звеньев на строительстве дорог и инженерных сооружений создавались комплексные бригады конечной продукции. Качество работ, их темпы повысились. Рациональнее использовались механизмы. Одна из таких бригад под руководством М. Юхина досрочно и с отличным качеством выполнила все работы на устройстве взлетно-посадочной полосы Минского аэропорта. Успешно работали бригады Ф. Гончара, А. Горбачевича. Это были



У прораба В. Щечко и членов бригады Н. Рыбинского есть немало сложных вопросов на перекладке подземных сетей в районе будущей станции метро "Молодежная"

первые шаги в организации труда по бригадному подряду и экипажному хозрасчету.

При сооружении объектов трест разрабатывал многие миллионы кубометров грунта. Машинист экскаватора М. Семенов предложил безостановочный выброс грунта из ковша при работе в отвал, что сократило время экскавации на 12 процентов. Машинисты братья А. и М. Магрешовы нашли оптимальный режим и сократили цикл экскавации при работе с транспортом.

Инженеры и рабочие треста разработали целую серию приспособлений для рыхления мерзлого грунта. Их применение практически исключило сезонность при выполнении земляных работ, позволило тресту ритмично организовать строительство коммуникаций.

Творческий подход к решению производственных задач всегда отличал инженеров и рабочих Спецстроя. Например, впервые в стране они применили безтраншейную прокладку трубопроводов диаметром 800 мм с помощью пневмопробойника. Скорость прокладки трассы увеличилась в 4 раза, при этом почти полностью исключался ручной труд на выемке грунта. Вибробавитные сваи вертикального и горизонтального заложения, устройство которых освоили спецстроевцы, применяются для строительства фундаментов и подпорных стенок.

В условиях уплотненной городской застройки используется технология строительства "стена в грунте". Эта работа была отмечена бронзовой медалью ВДНХ СССР.

В 1977 году трест № 15 Спецстрой выдержал конкурс при определении генподрядчика на строительство Минского метрополитена. Первые ковши грунта на объекте "метро" были вынуты экскаваторщиками УМ-70. Строители СУ-190 начали работы на станции Московская. В дальнейшем передав эстафету Минскметрострою, трест в качестве субподрядной организации выполнял весь комплекс работ по перекладке подземных коммуникаций вдоль трассы от станции "Институт культуры" до станции "Восток".

За досрочный ввод в действие первой очереди Минского метро прорабы В. Горбачев, А. Кошко, слесари-трубоукладчики Н. Сморгун, В. Дроздов, Л. Мороз, Г. Хвалей, машинисты экскаваторов А. Лобков, Г. Панурин, В. Никитин были награждены орденами и медалями, лауреатом премии Совета Министров СССР стал управляющий трестом В. Мицкевич.

Сегодня спецстроевцы выполняют реконструкцию инженерных сетей в районах станций метрополитена второй очереди — Тракторный завод, Пролетарская, Немига, Фрунзенская. На станции Молодежная сейчас работают монтажники наружных трубопроводов бригады Н. Рыбинского.

— Сложность и трудоемкость работ, — говорит прораб В. Щечко, — на таких объектах вряд ли поддается оценке. На погонный метр кроме водопровода и теплотрасс приходится иногда чуть ли не десяток кабельных линий. И все же бригада находит резервы для ускорения переноса коммуникаций.

Еще в десятой пятилетке минчане приступили к созданию теплового пояса города. За большой вклад в решение проблемы теплоснабжения столицы группа строителей Спецстроя была удостоена премии Совета Министров СССР. Среди них — заместитель управляющего Е. Лабович и бригадир В. Бычек.

Прокладкой тепломагистралей от ТЭЦ-4 к котельным на улицах Орловской и Харьковской был замкнут первый комплекс в западной части города. В южной части города объединяются тепловые сети ТЭЦ-2, ТЭЦ-3 и котельной в Шабанах.



На реконструкции тепломагистрали № 5.

Все подземные коммуникации строятся с учетом перспективы развития города. Только в текущей пятилетке было введено в эксплуатацию сетей водопровода — 275 километров, тепловых — 94, канализации — 174. Завершено строительство очистных сооружений Минской станции аэрации мощностью 190 тысяч кубометров в сутки.

Напряженным является план нынешнего года. На тепло-трассе промузла ТЭЦ-4 работают монтажники наружных трубопроводов бригады И. Заборонка. От ТЭЦ-4 к микрорайонам Малиновки и Юго-Запада ведут нить тепломагистрали монтажники бригады А. Халиманчика. Здесь же звено П. Галузо прокладывает ливневой и хозяйственный коллектор. Комплексную механизацию строительных работ обеспечивают им крановщики Артюшевский, Л. Якутович, машинист трубоукладчика А. Гришкевич, машинист бульдозера В. Кондратович, машинист экскаватора Н. Андросик. Одновременно со строительством подземных коммуникаций механизаторы осуществляют планировку новых улиц.

Обеспечит подачу тепла в растущие микрорайоны Серебрянки магистраль от ТЭЦ-2, строительство которой ведет бригада В. Цалко.

Генеральный план развития города Минска связывает в единую сеть десятки строительных объектов как в черте города, так и за его пределами. Это и водозабор Зеленый бор, где работают бригады Ф. Рослякова, Л. Шостака, Ф. Пшебика, и блок очистных сооружений Вилейско-Минской водной системы, где трудятся коллективы бригад Ф. Лазуко, И. Зенчика, и канализационная насосная станция № 24, где выполняет строительные работы комплексная бригада мастера С. Плюто.

Немало трудностей на пути строителей подземных магистралей. Например, участок окружного коллектора, который прокладывает бригада И. Кендыши, проходит в пойме реки Свислочь. Уровень грунтовых вод здесь превышает лоток труб на два-три метра. Однако опыт и мастерство монтажников позволяют вести работы с опережением графика. Члены бригады внедрили в производство немало своих рационализаторских предложений. Для устройства типовых камер разработали комплект инвентарной опалубки, что значительно улучшило качество строительных работ.

Ритм стройки зависит не в последнюю очередь от развития собственной производственной базы. В УПТК треста расширяются мощности по производству сборных железобетонных конструкций, товарных бетонных и растворных смесей, изготовлению фасонных деталей и узлов для систем водопровода, канализации, теплоснабжения. В управлении механизации построен цех для ремонта строительной-дорожной и землеройной техники; возводится новый административно-бытовой комплекс.

За последние годы коренным образом изменился характер строительного производства. На новом техническом, организационном и социальном уровне коллектив треста № 15 Спецстрой рвшает поставленные перед ним задачи. На его вооружении мощная современная строительная-дорожная техника. В составе треста четыре строительных и специализированных управления — СУ-72, СУ-78, СУ-128, СУ-190, управление механизации № 70, управление производственно-технологической комплектации. В коллективе треста насчитывается около двух тысяч человек.

Настойчиво ищут пути повышения эффективности производства новаторы Спецстроя. Только в минувшем году было внедрено в производство более ста рационализаторских предложений с общим экономическим эффектом девятьсот тысяч рублей.



Прораб Л. Дроздовский и бригадир В. Бычек уточняют позиции

Новую конструкцию подвижной опоры изобрел инженер Л. Молчан. Она применяется не только на объектах треста. Предложение прошло по Минстрою СССР. Рационализаторы УМ-70 создали оборудование и стенды для испытания гидравлической аппаратуры, освоили агрегатно-узловой метод ремонта техники. Многие разработки спецстроевцев удостоены медалей ВДНХ СССР.

Сегодня каждый рабочий треста владеет двумя-тремя смежными специальностями. Практически все работы связаны с эксплуатацией машин и механизмов. Заметим, что нормоконспект бригад бетонщиков и монтажников наружных трубопроводов включает более двадцати наименований инструментов, в том числе электромеханические. Подготовка и повышение квалификации рабочих и инженерно-технических работников осуществляется в учебном пункте треста, в учебно-курсовом комбинате Минстроя. Руководители и специалисты проходят обучение в институте повышения квалификации.

Трестов, подобных Спецстрою, в республике — единицы, в стране — не более двух десятков, наверное, поэтому в коллективе сложилась традиция растить кадры специалистов самим. Около пятидесяти молодых перспективных мастеров и прорабов включены в резерв на выдвижение. Через него, например, прошли главный инженер треста С. Федотов, начальник управлений В. Ковалев, Г. Савицкий, В. Горбок, А. Краснов, А. Дякончук, главные инженеры управлений Е. Иванов, Л. Молчан. Когда-то мастером начинал свою карьеру и управляющий трестом В. Мицкевич, рабочей — заместитель управляющего Р. Лепеш.

Сотни строителей, десятки бригад трудятся на объектах. Партнерство и соперничество — личное и коллективное — определяют их отношения при решении общей задачи треста. Социалистическому соревнованию уделяют большое внимание партийная, комсомольская и профсоюзная организации. Спецстроевцы неоднократно выходили победителями в республиканском и всесоюзном соревновании среди строительных организаций. По итогам работы за 1989 год коллективу вручено переходящее Красное знамя Главминскстроя.

В этом году в соревнование в честь 45-летнего юбилея треста включились все спецстроевцы — от монтажников наружных трубопроводов до воспитателей детских дошкольных учреждений. По итогам первого его этапа победителями стали коллективы СУ-72, УМ-70, УПТК, детсад-ясли № 180 и общежитие № 3. Лучших результатов добились участок старшего прораба В. Солодухи, экипаж бульдозера А. Савченко и В. Агейчика, Экипаж экскаватора И. Писарика и А. Лысого, прорабы О. Ткаченко, А. Каранкевич.

К дню юбилея треста коллектив СУ-72 выполнил задание пятилетки. В управлении механизации в счет будущего года уже работает участок старшего прораба И. Шевеля, мастера В. Батюня и Б. Железный. Опережая график трудятся комплексные бригады Р. Луцевича, В. Майструка, В. Бычека, Ф. Лазуко, В. Ерикина, И. Гуци, В. Дубицкого, И. Цедрика, Н. Ковалева. В индивидуальном соревновании лучших результатов добились прорабы И. Лавренов, Н. Третьяк, В. Дубровский, Н. Рак, инженер-энергетик Ю. Гусаков, мастер Е. Критков, электросварщики Н. Долгий, В. Гучек, Т. Свирид, М. Богомольцев, В. Бондарь, монтажники В. Мицкевич, Н. Козьяба, плотники-бетонщики М. Козел, И. Трухан, каменщик С. Жук, слесарь В. Кудлач, машинисты экскаваторов И. Жигалкович, З. Астрейко, А. Зубаревич, В. Трус, А. Змитрович, И. Змитрович, И. Латущкин, машинисты бульдозеров И. Веселовский, В. Агейчик, А. Иванов.



В детском саду—яслях № 180 свои заботы

Успешно справляется с заданиями двенадцатой пятилетки и коллектив треста в целом. Введено в эксплуатацию 107 объектов при плане 105. Сверх плана реализовано готовой строительной продукции более чем на одиннадцать миллионов рублей. Производительность труда возросла почти на сорок процентов, что вдвое превышает плановый показатель. Полностью программу пятилетки спецстроевцы выполняют уже в сентябре 1990 года.

Устойчивое финансовое и экономическое положение треста — только за четыре года получено более двадцати миллионов рублей прибыли — позволяет спецстроевцам вкладывать средства в развитие производственной базы, обновление парка машин и механизмов, решать вопросы социального развития коллектива. Так, возведены жилые дома на проспекте Машерова, улицах Бирюзова и Заславской. Осенью нынешнего года будет введен в эксплуатацию 143-квартирный дом в микрорайоне Кунцевщина—3. Уже вручены ордера новоселам. Начнется в этом году строительство нового 72-квартирного дома в микрорайоне Уручье—6. На будущий год намечено заложить 97-квартирный дом на улице Мирошниченко.

Решая жилищную проблему трест переоборудовал одно из своих общежитий в дом для малосемейных. Что касается молодых рабочих и специалистов, то для них уже давно нет проблем с устройством в общежития.

Есть в тресте три детских сада—яслей на 555 мест. Путевки в летние пионерские лагеря получают все желающие. На базах строительных управлений к услугам работников треста физкультурно-оздоровительные комплексы. Создаются ФОКи и непосредственно в бытовых городках на объектах. Пример показали председатель совета трудового коллектива СУ—128 Л. Дроздовский и члены бригады В. Бычека. В передвижном вагончике они оборудовали сауну, душ, бассейн, комнату отдыха. Изучив опыт коллег, бригада монтажников наружных трубопроводов Р. Луцевича в основу своего оздоровительного комплекса положила русскую баню.

Средний возраст спецстроевцев немногим более тридцати лет. Возраст самый активный. Поэтому трест уделяет большое внимание организации спортивно-массовой работы. Действуют секции по футболу, легкой атлетике, настольному теннису, шахматам и шашкам. Для занятий имеются спортивные залы в общежитиях, есть волейбольные, баскетбольные площадки, теннисные корты. Трест арендует также бассейн "Лазурный", спортивные помещения и сооружения других предприятий.

Сборные команды Спецстроя призеры Спартакиады Главминскстроя, команда футболистов стала чемпионом. Традиционным является шашечный турнир треста на приз Героя Советского Союза В. Гинтовта. Большой популярностью пользуются туристические слеты.

Досуг — дело личное, но организованные мероприятия все чаще привлекают внимание людей. Например, туристические поездки выходного дня в города Ленинград, Москву, Киев, в Прибалтику. Несколько групп Спецстроевцев побывали в Польше.

Завершая тему активного отдыха, отметим, что в общежитиях работают дискотека и театр миниатюр.

Тяга спецстроевцев к объединению "по интересам" вызвала к жизни два садоводческих товарищества. Практически все желающие получили заветные "сотки".

Если говорить о географии строительных объектов треста за пределами Белоруссии, можно назвать города Вильнюс, Ташкент, Ульяновск, Байкало—амурскую магистраль, Нечер-



На строительстве водопровода Боровляны работает бригада В. Ермолицкого. Фотография на память

ноземную зону России. Внес трест свой вклад и в развитие международных связей. Представители Спецстроя участвовали в сооружении ряда объектов в Монголии, Ливии, Ираке, Сомали, Афганистане.

Спецстроевцы были одними из первых, кто пришел на помощь армянскому народу после страшного землетрясения в декабре 1988 года. В далеком горном поселке Гугарк есть улица Минская, которую они построили.

Ежегодно в санаториях, домах отдыха, пансионатах на льготных условиях поправляют здоровье около двухсот работников треста. Каждая пятая путевка — бесплатная. Свыше четырехсот спецстроевцев и членов их семей получают путевки в трестовский санаторий—профилакторий в Крыжовке. Это единственное в республике учреждение, где наряду с обычными методами лечения применяется лечение лекарственными растениями, так называемая, щадящая терапия. В профилактории сейчас проходят курс оздоровления дети из районов, пострадавших в результате аварии на Чернобыльской АЭС.

На протяжении многих лет — коллектив Спецстроя надежный партнер своих подшефных совхозов "Руденский", "Сергеевичи", колхоза имени Чапаева. Оказывает помощь в уборке урожая. Возводит хозяйственные объекты, жилые дома, прокладывает дороги и сети подземных коммуникаций. В последнее время трест нашел новую форму сотрудничества с аграрниками: на долевом участии создано подсобное сельхозпроизводство. Отсюда в торговую сеть ежегодно поступает более восьмидесяти тонн рыбы и овощей.

Многогранна деятельность коллектива треста № 15 Спецстрой. За сорок пять лет им пройден большой и славный путь. Навсегда оставили о себе память те, кто его начинал. Именем прораба Героя Советского Союза В. Гинтовта названа одна из улиц Минска. Машинисту бульдозера С. Мисуну было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Более двухсот спецстроевцев награждены орденами и медалями.

На примере старших товарищей, ветеранов треста — А. Мазуркевича, В. Корязно, В. Горбка, А. Придоткаса, Ф. Зуевского, К. Селиберова, И. Буцкевича, Ф. Лозовского, Н. Горелько, В. Цвирко, Г. Девенчука, заслуженного строителя республики П. Тихонкова и многих других воспитывается молодое поколение. В Спецстрое сложились трудовые династии фамилий — Шевель, Железный, Старжинский, Корзун, Горбок, Храповицкий, Якубович, Андросик...

— В моей трудовой книжке, — говорит машинист экскаватора А. Клунко, — только одна запись. Тридцать семь лет назад ее сделали в отделе кадров управления механизации.

История коллектива треста № 15 Спецстрой — это сотни больших и малых объектов, сдача которых расписана по годам и кварталам. Это история людей, которые связали свою судьбу с профессией строителя.

Минск расширяет свои границы, появляются новые микрорайоны, которым, естественно, нужны будут вода, тепло, канализация и благоустроенные улицы. В портфеле заказов треста № 15 Спецстрой — строительные объекты сплошь до конца нынешнего тысячелетия.

Живет в народе притча. Путник встретил работников, которые везли в тележках камни. На вопрос, чем они занимаются и куда влечет поклажу, один работник ответил: "Тящу этот проклятый камень к вон тем стенам". Второй сообщил: "Зарабатываю на жизнь". Третий, вытерев пот со лба, сказал: "Я строю город".

Нелегко труд строителя, но прекрасна у него цель.



Герой социалистического труда С. Мисунов



В дисплейном зале



Прораб Г. Девенчук – ветеран треста



Члены бригады Ф. Лазуко на строительстве блока очистных сооружений

