

Закаленные сибиряки из Алтайтрансстроя

Ю.И. ДРОБЯЗКО

Непосредственно первому знакомству с трестом «Алтайтрансстрой», состоявшемуся зимой 1962 г., содействовали непредвиденные обстоятельства. Вместе с начальником Главжелдорстроя Казахстана и Средней Азии В.О. Архипцевым мы находились в командировке в Целинограде.

В гостиницу, где мы остановились, позвонил министр Е.Ф. Кожевников и приказал В.О. Архипцеву немедленно прибыть в Барнаул для решения ряда неотложных вопросов в Алтайском крайкоме КПСС. Поводом для бюро крайкома послужила «заказная» статья в «Комсомольской правде», в которой утверждалось, что управляющий Алтайтрансстроем А.Н. Мельников, злоупотребляя служебным положением, незаконно содержал футбольную команду.

Трест работал хорошо. Успешно завершилось строительство 400 км железнодорожной линии Барнаул – Камень на Оби-Карасук. А.Н. Мельников считался хорошим организатором, был патриотом стройки, треста. Он умел увлечь рабочих, коллектив, который трудился с энтузиазмом. Большое внимание уделялось людям, их социально-бытовым условиям, досугу, отдыху, спорту. На этой волне и появилась футбольная команда, которая была очень популярна в городе. Но бюро крайкома вынуждено было по правилам того времени прореагировать на публикацию в газете. Вывод – снятие с должности и строгое партийное взыскание.

Учитывая организаторские способности А.Н. Мельникова, руководители Минтрансстроя приняли решение о назначении его начальником вновь создававшегося на станции Макат Управления строительства № 99 (УС-99) для сооружения 700 км железнодорожной линии Макат – Актау в Казахстане. После А.Н. Мельникова управляющими Алтайтрансстроя были Н.А. Аleshин, П.К. Кашлаков, З.В. Беселя, Д.И. Пекарь. Большой вклад в становление треста внесли заместители управляющего Ширяев, Д.Ф. Кривошеев, главный инженер треста Ю.И. Шимко, А.Д. Спичкин.

Крупнейший в стране Барнауло-Алтайский железнодорожный узел (с мостом через Обь) имеет исключительно важное народно-хозяйственное и стратегическое значение для России и СНГ. Там пересекаются железнодорожные магистрали во всех направлениях. Особенно мощный поток угля идет из Кузбасса через Барнаул в центр и другие районы России.



**ЮРИЙ ИЛЬИЧ
ДРОБЯЗКО**

Родился в 1927 г. на станции Ясиневатая Донецкой области. в 1955 г. окончил. ДИИТ, инженер-строитель. Работал мастером, инженером, прорабом, главным инженером участка, начальником участка треста, начальником СМП, заместителем начальника, начальником отдела, заместителем начальника ГУЖДС Казахстана и Средней Азии Минтрансстроя. Награжден орденом и 4 медалями СССР. Почетный транспортный строитель.

Для обеспечения возраставшего потока составов Алтайтрансстрой было поручено построить новую линию от Барнаула до Карелука (Среднесибирская магистраль) протяженностью около 400 км.

Следует отметить, что транспортные потоки не просчитывались. Поэтому новые титулы открывались по мере необходимости. Как следствие, через несколько лет на этой линии построили вторые пути, в дальнейшем их электрифицировали. Каждому этапу сопутствовали значительные объемы земляных и путевых работ, строительство искусственных сооружений, технологических устройств, производственных, служебно-технических зданий и других объектов (локомотивные депо, экипировочное хозяйство, котельные, тяговые подстанции, посты ЭЦ, дома связи), комплексов энергоснабжения, связи, СЦБ, электроснабжения, в том числе контактной сети, а также жилых поселков с инженерной и социально-бытовой инфраструктурой на каждой станции. Особенно большое строительство осуществлялось на станциях Алтайская, Карасук и Камень-на-Оби. На каждом этапе, кроме новостроя, занимались реконструкцией построенного ранее: (тепловозное депо превращалось в электровозное, переделывались путевое развитие, устройства связи, СЦБ, энергоснабжения и т.д.)

Большие работы вел Алтайтрансстрой в Алтайском крае и в Новосибирской области. Было сооружено много подъездных железнодорожных путей — и не только для МПС. В частности, к Алтайскому коксохимическому заводу (станция Зеринская), к предприятиям в Рубцовске, Бийске, Алейская и в других городах. Осуществлялось строительство на Барнаульском ТВРЗ. Много было возведено жилых домов в Барнауле, Новоалтайске, Карасуке, Сузуне, Камень-на-Оби. Целые совхозы были построены на целинных землях Алтайского края. Трест участвовал в ликвидации последствий землетрясения в Камне-на-Оби. В Барнауле построил крупный аэропорт с аэровокзальным комплексом, всеми необходимыми техслужбами и навигационным оборудованием, а также крупный речной вокзал с причальными сооружениями и берегоукреплением.

Важное значение в тресте придавалось развитию собственной промышленной базы, каппростройству для содержания и эксплуатации машин, механизмов и автотранспорта, что было крайне необходимо для работы в условиях суровых зим. Для самих строителей было построено много жилых домов, общежитий, объектов соцкультбыта. Это позволяло выполнять довольно большие задачи. В алтайском Крайкоме с трестом считались, он был на виду, ему оказывалась различная помощь. Так, в декабре, когда нет навигации, только с помощью секретаря Крайкома сдали в эксплуатацию речной вокзал. Из Новосибирска вызвали начальника пароходства, выделили эксплуатационный персонал, открыли гостиницу, ресторан, заработали сопутствующие службы.

Мне часто приходилось бывать в командировках, оказывая тресту оперативно-техническую и организационную помощь, в том числе, в отношении координации работ субподрядных организаций. Подготовка к сдаче и вводу в эксплуатацию вторых путей, электрификации и других крупных объектов проходила преимущественно зимой, при 30 - 45° морозах. Бывало даже в помещениях треста температура не поднималась выше 6° тепла. Порой спали, ели, работали в шубах! Но коллектив треста «Алтайтрансстрой» — закаленные сибирики — самоотверженно и с честью выполнял поставленные задачи.

