

Трест «Белтрансстрой» Мы помним, как все начиналось

Г.А. ПАВЛОВА



**ГАЛИНА АНДРЕЕВНА
ПАВЛОВА**

Окончила строительный факультет Белорусского политехнического института.
Работала старшим инженером СМП-738, филиала треста «Белтрансстрой».
В системе РУП «Трест Белтрансстрой» – с 1981 г.
В настоящее время – главный экономист РУП.

В феврале 1940 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР утвердили программу развития железнодорожных коммуникаций для освоения полезных ископаемых на северо-западе страны. Единственное связующее звено с севером России – однопутные линии Архангельск–Вологда и Ленинград–Мурманск, срочно нуждались в реконструкции. Реализовать эту масштабную задачу могла лишь крупная строительная организация. В этих целях приказом наркома путей сообщения было сформировано Управление строительства № 101 (сегодня РУП «Трест Белтрансстрой»). Первоочередной ее задачей стало строительство 400 км вторых путей Волховстрой–Лодейное поле и дальше к Петрозаводску и Мурманску.

Ш

таб руководства на станции Волховстрой походил на весенний улей. 14 строительных участков (ныне СМП) насчитывали около 13 тыс. работников. Управляли хозяйством опытные руководители – начальник УС-101 Н.Н. Соколов, главный инженер А.С. Черный. Начальниками участков были Г.В. Дудуляко, Н.В. Китайцев, С.И. Гормин, А.Е. Кузнецов, А.А. Пурцулазде, И.Д. Преображенский, А.Ф. Громов – уроженец Белорусского Полесья, первым начавший во главе СМП-825 восстановительные работы в Белоруссии после ее освобождения.

В Волховстрое трудились Герой Социалистического Труда В.Н. Бубчиков, В.И. Леднев, ставший впоследствии начальником Главтранспроекта Минтрансстроя, изобретатель путеукладочной машины В.И. Платов и другие.

Вопреки холодам и метелям задание выполнили раньше намеченного срока 1 апреля 1940 г. по вторым путям ветки Волховстрой Лодейное поле пошли поезда. А через 5 месяцев — по двум линиям от Лодейного поля до Петрозаводска.

В январе-июне 1941 г. транспортные строители трудились на реконструкции Кировской железной дороги от Петрозаводска до Беломорска.

Анна БУДНИК, кадровый работник треста с 50-летним стажем: *«Особенно тяжелым для нас был декабрь 1941 г. и начало 1942 г. В январе 1942 г. ГКО решил строить прямую железнодорожную линию Войбокало—Ладожское озеро (пункт «Коса»), которая сокращала путь доставки хлеба для осажденного Ленинграда. Туда направили 42 участка, и каждый считал, что наша 35-километровая «дорога жизни» спасет тысячи жителей! Трудовую победу мы отпраздновали в феврале 1942 г. — по новой ветке пошли первые составы с мукой и боеприпасами. Обратные везли раненных и детей.*

Построив «дорогу жизни», передислоцировались в Подмоскovie, в основные силы УС-101. Восстанавливали пути, строили локомотивные депо на станциях Узловая, Елец, Касторная, Старый Оскол, на Смоленском узле, где рядом с локомотивным депо в братской могиле покоятся 17 наших строителей, погибших при бомбежке 26 июня 1944 г.

С лета 1944 г. после освобождения Белоруссии восстанавливали станции Унеча, Осиповичи, Березки, Калинковичи, Ново-Белица, Кричев, Полоцк, Гомельский, Жлобинский и Могилевский железнодорожные узлы».



Комплекс жилых домов — «Ворота города» — на привокзальной площади Минска. 1952–1954 гг.



Строительство станции Бусловская Октябрьской железной дороги. Россия. 1995–1996 гг.

Комплексная бригада кавалера орденов Ленина и Трудового Красного Знамени, Заслуженного строителя БССР А.А. Трухана (слева в первом ряду) на строительстве храма по улице П. Машерова в Минске. 2000 г.



За выполнение этих заданий более 100 человек удостоены правительственных наград, 75 — награждены Знаком «Почетный железнодорожник».

Не только трудом, но и деньгами помогали фронту — в 1942 г. коллектив внес более 1,3 млн рублей на изготовление бронепоезда «Строитель». Ставка главного командования телеграммой поблагодарила строителей за заботу о Вооруженных силах СССР.

Открытие таможенного пункта «Новая Гута» на Белорусско-Украинской границе. 2002 г.

В мае 1948 г. УС-101 принял А.И. Захаров. Началось восстановление и строительство Витебского, Смоленского, Полоцкого и других железнодорожных узлов. В 1952 г. Управление было объединено с УСВР Белорусской железной дороги и передислоцировано в Минск. Его начальником стал Александр Иванович Захаров, много сделавший для развития производственных мощностей управления, а главным инженером — Г.В. Осадчий, которого вскоре сменил А.С. Чмырь. В январе 1955 г. УС-101 было реорганизовано в строительно-монтажный трест «Белтрансстрой» и передано в Минтрансстрой. С 1961 г. его возглавил М.С. Шумаков.



В начале 1964 г. Белтрансстрой принял от Министерства гражданской авиации СМП-2 и на его базе создал СУ-343 (ныне СМП-667), которое построило ангары площадью 16 тыс. м² на территории Минского аэропорта для ремонта самолетов ТУ-134.

В 1971-1974 гг., когда во главе Белтрансстроя стоял уже Н.М. Мурашов, специалисты треста участвовали в строительстве новых зданий Московского университета, Дворца спорта

в Лужниках, Дворца культуры и науки в Варшаве, прокладывали дороги в Афганистане, Ираке и других странах.

В 1974 г. управляющим был назначен И.И. Лазарев, а главным инженером — В.С. Сафонов. Высокими темпами выполнялись заказы МПС, гражданской авиации, Главдорстроя. Самоотверженно трудились на объектах бригады кавалеры орденов Ленина — А.А. Трухан, «Знак Почета» — Ф.Р. Дудинский, В.И. Северинов, «Трудовой Славы III степени» — Н.М. Саникевич, заслуженные строители БССР А.С. Обуховский и М.Д. Белый.

Иван Ильич Лазарев вспоминает памятный эпизод из того времени:

«О письме, адресованном на имя П.М. Машерова, Первого секретаря ЦК КПБ, я узнал от него самого. Автор и подробное содержание письма и по сей день, для меня остаются тайной. Суть кляузы одна: якобы, мною нерационально используются силы и средства, ведется строительство «на стороне».

В тот день Петр Миронович Машеров неожиданно появился на строительстве аэропорта «Минск-2». Первым делом осмотрел жилой городок, побывал в столовой, в вагончиках, где отдыхают специалисты. Потом направился на возводившуюся железнодорожную ветку. С Машеровым мы встречались не впервые. Поэтому когда ставился вопрос, кому быть генподрядчиком строительства национального аэропорта, он, не раздумывая, предложил трест «Белтрансстрой».

На одной из площадок Петр Миронович отвел меня в сторонку:

«Начало неплохое. Люди обеспечены всем необходимым, трудятся с энтузиазмом. Как вы считаете, для такой масштабной стройки сил достаточно? Поговаривают, будто вы зря в этой непростой ситуации начали электрификацию железной дороги от Смоленска до станции Красной. Это ведь участок Московской железной дороги?»

— Верно, Петр Миронович, — не смутившись, ответил я. — Без него мы в Белоруссии не сможем начать реализацию программы электрификации железных дорог. Этот участок — ключевой для всей нашей будущей работы. От Красной пойдём на Оршу и дальше на Брест».

— Не в моих правилах вмешиваться в дела профессионалов. Республике действительно нужны электрифицированные дороги. Рассказывайте, какая от меня требуется помощь? Экскаваторов дефицит? Пришлем в ближайшее же время. И больше ничего? Тогда у меня к вам встречная просьба. Строители у нас — золотой фонд. Берегите людей, создавайте им все условия для безопасного труда. Я убедился сегодня: сделано трестом многое».

В 1982 построенный СМП-738 и СМП-667 в Белоруссии национальный аэропорт «Минск-2», взлетно-посадочная полоса которого и сегодня отвечает самым современным требованиям, принял первые самолеты, а авиаторам сдан жилой поселок «Сокол». В это же время по главному ходу Смоленск — Минск — Брест пошли первые поезда на электрической тяге.

На посту управляющего Белтрансстроя И.И. Лазарев трудился 22 года, а всего в тресте его стаж равен трем десяткам лет. С 1995 г. — он на заслуженном отдыхе. Однако и по сей день он желанный человек в тресте. Ведь опыт настоящего профессионала всегда ко времени и к месту.



Иван Ильич Лазарев.
Управляющий трестом
«Белтрансстрой»
в 1970–1995 гг.

Бригадир монтеров пути
СМП-678 Василий Мищук





Бригадир отделочников
ССМП-1
Тамара Комаровская

Гордостью строителей треста стали высотные дома — ворота города на привокзальной площади Минска по проекту известного архитектора академика Рубаненко. Именно здесь закалялся характер и совершенствовалось мастерство А.М. Ловкета, мастера и прораба, и сегодня продолжающего трудиться в СМП-738. На объектах СУ-316 (ныне СМП-715) трудились бригады Заслуженного строителя БССР А.Н. Минаева, кавалера ордена Трудового Красного Знамени и Трудовой славы III степени В.И. Следнева

За 59 лет существования СМП-678 (Брест) возведено более 800 объектов. Гордостью республики стала реконструкция по проекту архитектора Киевгипротранса И.С. Пестрякова Брестского железнодорожного вокзала. Вспоминаются добрым словом бригады кавалеров орденов Ленина и Трудового Красного Знамени М.А. Сацюка, Ордена Трудовой Славы III степени И.К. Бегеза.

Высоко оценен труд гомельских строителей из СМП-716 (ранее СУ-318) — бригад кавалера орденов «Трудовой Славы» III и II степеней К.И. Ясолова, В.И. Новика, братьев Петра и Алексея Бобровых.

Авторитет Белтрансстроя формировался в течение 63 лет на строительстве жизненно важных для Белоруссии объектов. Построено свыше 3825 км главных, станционных и подъездных путей, свыше 400 мостов и путепроводов, более 200 депо, электрифицировано более 1000 км железнодорожных линий, сооружены и реконструированы около 70 железнодорожных вокзалов, Витебский речной порт, аэродромные комплексы в Бресте и Минске, более 1,3 млн м² жилья, сотни объектов народного образования, здравоохранения и культуры. В кратчайшие сроки возведены важнейшие объекты государственного значения: грузовой таможенный терминал в Бресте, административные здания и резиденции президента Республики Беларусь в Минске и Дроздах, банковские комплексы в Минске и Витебске, Дворец хоккея в Минске, автозаправочные станции в Витебской и Могилевской областях, реконструирован автовокзал в Шклове, Таможенный комплекс в Новой Гуте Гомельской области, Полесский парк в Гродно.

Продолжается работа и за границей. В России электрифицированы участки линий Смоленск — Красное Московской железной дороги, Монаково — Андросово — Северной и

Сергач — Черусти — Горьковской, реконструирована станция Бусловская Октябрьской дороги. Довелось потрудиться специалистам треста и в Узбекистане на строительстве новой железнодорожной линии «Навои — Султануиздаг — Нукус».

На сегодняшний день в составе треста успешно действуют 7 специализи-

Интерьер зала заседаний
резиденции Президента
Республики Беларусь.
1998 г.





рованных строительно-монтажных подразделений: в Бресте, Барановичах, Витебске, Гомеле, Орше и Минске, специализированный СМП, Управление механизации и автотранспорта в Минске, Смоленский филиал.

Но главный капитал Треста — 2670 человек — высококвалифицированные рабочие и специалисты, способные решать производственные задачи любой сложности.

Нынешний генеральный директор РУП «Трест Белтрансстрой» Николай Михайлович Шаповалов отмечает: «Трест всегда служил «кузницей кадров» для народного хозяйства страны. Многие его воспитанники занимают сегодня ответственные посты в строительных фирмах, в отделениях Белорусской железной дороги. С.Е. Филиппов, руководивший трестом в 1995-1999 гг., стал первым заместителем министра архитектуры и строительства Республики Беларусь. Сегодня его филиалами руководят люди, проработавшие в транспортном строительстве более 20 лет. Именно на таких людях, как наш «патриарх» — директор Оршанского комбината строительных конструкций и деталей М.С. Крутовцов, равняются многие молодые руководители, в их числе — начальник брестского СМП-678 С.И. Свиридюк.

Мы богаты настоящими профессионалами, строителями с «золотыми» руками, равнодушным сердцем, открытой душой. Это Михаил Красницкий, Федор Дудинский, Евстафий Голобурдо, Владимир Бондарь, Василий Купченко, Тамара Комаровская, Жанна Шкроблик, Юрий Чечет, Алексей Аксенов, Василий Мищук, Иван Сидорчик, Александр Яскелевич, Алексей Максимюк, Валентина Роженская, Лариса Гуминская, Анатолий Грек, Григорий Мигицко, Валентин Шмаков, Григорий Савченко, Михаил Мальниченко, Михаил Крутовцов. У меня нет ни малейшего сомнения в том, что каждый труженик коллектива на своем рабочем месте сделает все для укрепления престижа предприятия, будет, как и прежде, дорожить честью «Белтрансстрой».

Руководители
Белтрансстроя. Слева
направо: директор
физкультурно-
оздоровительного
комплекса (Гомель)
Г.П. Степаненко,
начальник СМП-715
(Витебск) В.А.Радевич,
начальник СМП-667
(Минск) С.В. Смяян,
начальник СМП-738
(Минск) В.А. Савченко,
генеральный директор
РУП «Трест
Белтрансстрой»
Н.М. Шаповалов,
председатель
объединенного профкома
А.К. Ланевский, бывший
начальник СМП -678
(Брест) А.Х. Протасевич,
начальник СМП-724
(Орша) Н.В. Гнутик,
директор КСКиД (Орша)
М.С. Крутовцов,
гл. инженер ССМП-1
(Минск) Г.П. Новиков,
нач. СМП-716 (Гомель)
М.Д. Мельниченко.
2003 г.