

# Воссибтрансстрой начинал с Транссиба

С.Ф. ЕВСЕЕВ



**СЕРГЕЙ ФЕДОРОВИЧ  
ЕВСЕЕВ**

Родился в 1952 г. в г. Уссурийске Приморского края. В 1975 г. окончил ХаБииЖТ. Свою трудовую деятельность начал в тресте «Воссибтрансстрой», прошел путь от мастера до главного инженера ОАО «Воссибтрансстрой». Награжден двумя медалями Почетный транспортный строитель.

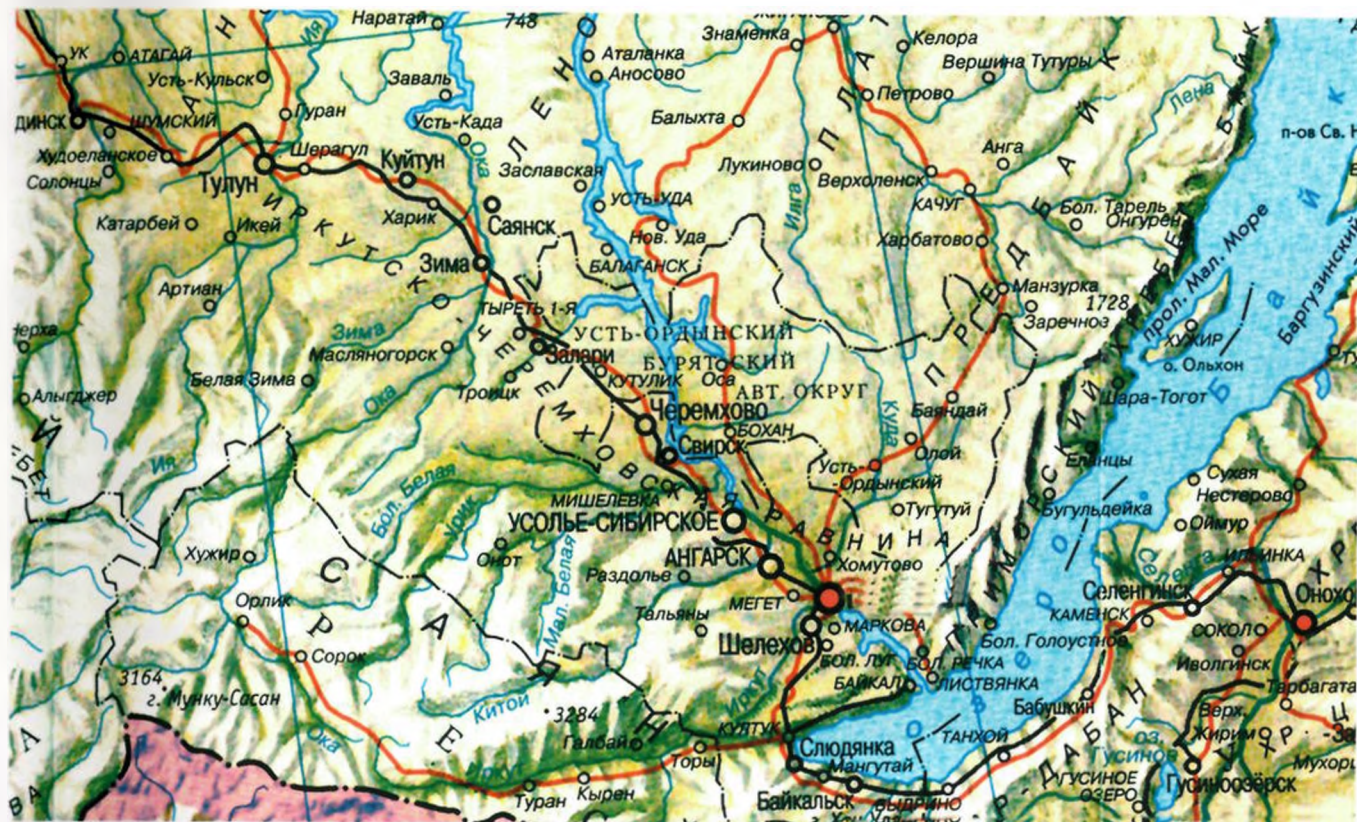
*В соответствии с решением Минтрансстроя СССР в августе 1956 г. для развития Транссибирской железнодорожной магистрали и обустройства станций в Иркутске был создан трест «Воссибтрансстрой».*

# У

же с первых месяцев началась работа по созданию производственной инфраструктуры. По месту дислокации в кратчайшие сроки были построены базы вновь образованных подразделений: комбината производственных предприятий, автобазы, ремонтно-прокатной базы в Иркутске. Развернуты и обустроены строительномонтажные поезда в городах Иркутске, Нижнеудинске, Зиме, Усолье-Сибирском, Слюдянке, Улан-Удэ. Руководителем треста назначен Петр Алексеевич Дмитриев, опытный хозяйственник, который понимал, что без квалифицированных специалистов поставленные перед трестом задачи выполнить нельзя. Была проделана большая работа по привлечению военных строителей-железнодорожников, партийных и комсомольских работников, молодых специалистов. Большую помощь в этом плане оказал Минтрансстрой.

Первоочередной задачей треста стала электрификация Восточно-Сибирской железной дороги в Иркутской области и Бурятской автономной республике. Уже в 1957 г. был сдан в эксплуатацию участок Иркутск-Сортировочный – Черемхово, а в 1961 г. завершена электрификация на участке Черемхово – Зима – Нижнеудинск. В 1969 г. электровозы пошли от Мысовой до Улан-Удэ; в 1971 г. электрифицирован участок между Слюдянкой и Мысовой, сдан в эксплуатацию самый сложный участок в горных отрогах Саянского хребта Хамар – Дабан длиной 301 км.

Первая серьезная железнодорожная стройка, линия Решоты – Богучаны для обеспечения строительства и эксплуатации Богучанской ГЭС начата в 1962 г. По сути, необходимо было построить не только железную дорогу протяженностью 300 км, но и всю социальную сферу, жилье, все объекты обустройства этой линии. Около 15 лет эта стройка была для коллектива главной. Практически все эти годы дорога работала в рабочем режиме, а перевозки осуществляло Отделение временной эксплуатации Воссибтрансстроя. В 1975 г. линия была сдана в постоянную эксплуатацию.



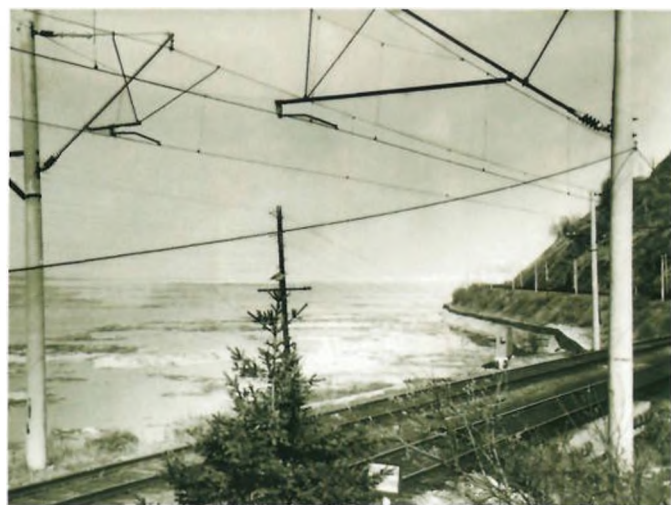
Много сделали для этой стройки Н.И. Балахонов, руководивший трестом в 1964—1968 гг., и В.Н. Зимин, работавший в должности управляющего с 1968 г. по 1975 г. Именно в этот период завершена электрификация участка Слюдянка — Улан-Удэ, сдана линия Решоты — Богучаны (1975 г.), построен завод по производству зданий контейнерного типа, ставший основой для обеспечения жильем будущей Байкало-Амурской магистрали.

С 1975 г. по 1986 г. трест возглавлял В.И. Петров. Это были трудные годы: коллектив, работавший на крупных титульных стройках, перешел на сооружение подъездных путей, структура поменялась в сторону промышленно-гражданского строительства, жилья, объектов здравоохранения, социальной сферы. В 1977 г. был выполнен комплекс работ по переводу на переменный ток участка Зима — Слюдянка. В первой половине 80-х годов начато строительство одного из крупнейших в стране вагоноремонтного завода в г. Нижнеудинске, подъездных путей к Тыретскому солеруднику, к новым угольным разрезам Азейскому и Тулунскому.

В связи с увеличением добычи угля, развитием лесной и других отраслей народного хозяйства, строительством БАМа, резко увеличилась нагрузка на Восточно-Сибирскую железную дорогу, на первый план вышла задача увеличения ее пропускной способности. Трест приступил к соору-

Карта зоны действия  
ОАО «Воссибтрансстрой»

Участок Транссиба  
вблизи озера Байкал





Укладка рельсов на одном из участков Транссиба

Совет директоров  
ОАО «Воссибтрансстрой»  
2003 г.



жению третьих путей и реконструкции станций на участке от Гончарово до Суховской.

В 1986 г. руководителем треста был назначен В.В. Гречкин, который провел структурную реорганизацию треста, создал более современные формирования: управление механизации и управление производственно-технической комплектации. Начал внедряться коллективный подряд, другие передовые методы организации производства. Эти меры позволили в короткий период нарастить объемы работ и уже в 1992 г. завершить реконструкцию станций и сооружение третьих путей Черемхово – Суховская. В сжатые сроки, с 1992 – 1995 гг., построены подъездные пути к Мугунскому угольному разрезу. Одновременно велось строительство подъ-

ездных путей и развитие станций для Саянского и Усольского химкомбинатов, Иркутского алюминиевого завода. Возводилось также собственное жилье.

В конце 1992 г. трест был преобразован в ОАО «Воссибтрансстрой». С 1996 г. все крупные стройки завершились, резко снизились объемы работ. Несмотря на трудности, удалось сохранить кадры, собственную производственную базу. Коллектив продолжает трудиться, находит средства даже на строительство собственного жилья.

За весь период существования, а это чуть меньше полувека, построено 1540 км железнодорожных путей, электрифицировано около 1000 км главных и станционных путей, введено 446 тыс. м<sup>2</sup> жилья, многие объекты соцкультбыта. Отдельные города, такие как Нижнеудинск, Слюдянка, практически на треть построены нашими транспортными строителями.

Коллектив ОАО «Воссибтрансстрой» гордится своими рабочими кадрами – 511 передовиков удостоены правительственных наград. Многие из них всю свою трудовую жизнь отдали транспортному строительству, среди них – В.Е. Кабанов, В.Н. Балуткин, В.Л. Гуливатый. Из рядов треста вышли будущие руководители других организаций транспортного строительства – И.А. Найвальт, В.И. Рогач, А.И. Уфимцев, Б.А. Иванов. Владислав Федорович Сакун и Виталий Николаевич Зимтинг стояли на капитанском мостике главных управлений Минтрансстроя.