

Трест «Донбасстрансстрой»: как будто все было вчера

В.И. ПЛУТАЛОВ

Если бы сегодня на одной территории расположить то, что построено Донбасстрансстроем за полвека, возник бы целый город с более чем 200-тысячным населением и всей необходимой инфраструктурой – магазинами, вокзалами, школами, детскими садами, больницами. Однако закладка этого «города» проходила на исходе 1943 г., в период, когда Донбасс еще находился в руинах.

В коллективе, как самую дорогую реликвию, бережно хранят по сей день единственный экземпляр книги «Управление строительно-восстановительных работ Южно-Донецкой железной дороги в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг.», где сохранились лишь фамилии автора издания 1946 г., бывшего инженера управления Матвеева и его соавторов – Насоикина, Аверина, Манусевича, Солдатова

В октябре 1943 г. для восстановительных работ на Южно-Донецкой дороге Строительство № 60 передислоцировали с Рязано-Уральской дороги на станцию Ясиноватая. К концу 1945 г. – за 22 месяца – удалось отремонтировать и уложить сотни километров железнодорожного пути, ввести в эксплуатацию комплексы станций, поликлиники, школы, сотни жилых домов.

В 1946 г. Управление строительно-восстановительных работ переименовали в УС «Донбасстройпуть», а впоследствии (в 1954 г.) преобразовали в трест «Донбасстрансстрой» Минтрансстроя.

Восстановительные работы полностью завершились к 1950 г., многие удостоились тогда высоких государственных наград. Трест в то время возглавлял опытный руководитель и специалист А. Шкуренко.

На просторах Союза можно было почти повсюду встретить строителей в куртках Донбасстрансстроя. На Урале, в Поволжье, Армении, Башкирии – где только не строили! Это, не считая мощных промышленных объектов на Украине: Криворожский горно-обогатительный комбинат, стан «3600» Мариупольского металлургического комбината «Азовсталь», Горловский гигант «Стирол». Важным заданием было строительство поселка для переселенцев из зоны Чернобыльской трагедии.

Но самым крупным заказчиком, особенно до 1991 г., была, конечно, Донецкая железная дорога. Кроме объектов непосредственно на дорогах, орга-



ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ ПЛУТАЛОВ

Родился в 1938 г. на станции Ясиноватая. После окончания в 1962 г. Мелитопольского института механизации сельского хозяйства работал механиком, главным механиком СМП-2, зам. начальника РПБ, главным механиком треста, начальником автобазы треста. С ноября 1980 г. по настоящее время – зам. генерального директора, председатель наблюдательного совета ЗАО «Трест Донбасстрансстрой».



Путевое развитие станции Ясиноватая. 2000 г.

Юбилейный снимок – тресту 40 лет. В первом ряду – третий слева управляющий М.Б. Волков, третий справа – зам. управляющего В.И. Плуталов. Во втором ряду сверху – первый справа, председатель Объединенного стройкома треста В.П. Грищук, пятый справа – главный инженер треста А.А. Кириленко. 2004 г.

низации треста возвели больничный городок, спорткомплекс стадиона «Локомотив», аэровокзал и гостиницу в Донецке, железнодорожный вокзал в Луганске. Были еще построенные и реконструированные вокзалы в Ясиноватой, Красноармейске и Северодонецке.

Успешная работа треста неразрывно связана с Виктором Пантелеймоновичем Фроловым, долгие годы руководившим трестом – талантливым организатором строительного производства, награжденным 3 орденами и 3 медалями СССР. Возглавляемый им коллектив внес значительный вклад и в развитие собственной индустриальной базы Минтрансстроя, участвуя в конце 80-х годов в одной из важнейших строек – сооружении Куряжского комплекса крупнопанельного домостроения с мощностями по выпуску 140 тыс. м² в год КПД серии «Мобиль» и производству 200 тыс. м³ керамзита в год.

Строительство находилось под постоянным контролем министерства и лично министра В.А. Брежнева и начальника Главка Поволжья и Юга В.Т. Наротнева. Они регулярно выезжали на объект и знакомились с ходом работ. На стройку, наряду с генподрядчиком, трестом «Южтрансстрой», были привлечены другие строительные-монтажные тресты, в том числе Донбасстрасстрой.

Как вспоминает нынешний генеральный директор ЗАО «Трест Донбасстрасстрой», Александр Анатольевич Кириленко, «тресту поручили строительство комплекса керамзитового производства. Командировка на объект выпала на мою долю и затянулась на 2 года – до пуска завода в эксплуатацию. Наш трест привлекли последним и надо было «догнать» остальных подрядчиков. Всего на объекте нужно было забить почти 10 тыс. свай, из них 1700 – в течение трех зимних месяцев. Тяжело продвигалась работа на намывном сильно обводненном песке. Сваи «не шли». Много сил приложили мы с прорабом сваебойщиков И.В. Данько для успешного выполнения поставленного перед трестом задания. Однако когда министр В.А. Брежнев в один из приездов заглянул на наш участок, то увидел, что наши сваебойные агрегаты работали устойчиво. Прораб Данько уверенно доложил о ходе работ. Владимир Аркадьевич, заметил, что слова прораба не расходятся с делом, и добавил, что на таких работниках держится Минтрансстрой.

И сегодня в ЗАО «Трест Донбасстрасстрой» работают высокопрофессиональные строители. Они продолжают строить жилые дома, заводские корпуса, объекты соцкультбыта, и, конечно, железнодорожные пути. Длина проложенных трестом железных дорог и реконструированных железнодорожных путей составляет более 1860 км. Электрифицировано больше 4 тыс. км путей. И каждый из объектов по своему уникален. Как уникальны и сами транспортные строители – особый народ, привыкший выполнять поставленные задачи в любых условиях.

