

Творческий стиль Транссвязьстроя

А.И. АНОСОВ

Началось все еще до войны. Приказом Народного комиссариата путей сообщения от 13 марта 1941 г. была организована Всесоюзная строительно-монтажная контора «Желдорстройсвязь» при Управлении железнодорожного строительства НКПС. Спустя почти 14 лет приказом Министерства транспортного строительства СССР от 10 января 1955 г. контору преобразовали во Всесоюзный монтажный трест «Транссвязьстрой» Главмонтажстроя Минтрансстроя СССР.

Вплоть до 1964 г. трест возглавлял Д.Д. Соломатин, талантливый руководитель, кавалер орденов «Трудового Красного Знамени» и «Знак Почета». Его сменил В.И. Соболев награжденный орденами «Октябрьской Революции», «Знак Почета», «Трудового Красного Знамени» и 10 медалями, удостоенный званий «Заслуженный строитель РСФСР». С 1984 по 2001 г. управляющим трестом, а затем генеральным директором ОАО «Транссвязьстрой» работал В.Я. Вермиящ, прекрасный организатор, специалист своего дела. Его самоотверженный труд отмечен орденом «Знак Почета» и 3 медалями, знаками «Заслуженный работник связи РФ». В 2001 г. на общем собрании акционеров Транссвязьстроя генеральным директором избран Александр Иннокентьевич Аносов.

Транссвязьстрой создавался, прежде всего, для сооружения средств связи на транспорте — железнодорожном, морском, речном, автодорожном и воздушном. Конечно, начавшаяся война внесла свои грозные коррективы. Отважно и по-боевому оперативно действовали в прифронтовой полосе и в тылу мобильные подразделения Всесоюзной конторы — «Связьремы». В режиме необходимой секретности их знали только по номерам (№№ 1, 7, 9, 10, 11, 15, 24, 26, 27, 28). В тяжелейших условиях они восстанавливали устройства связи, обеспечивали движение поездов на железных дорогах, по которым шло снабжение армии. Так, специалисты «Связьрема-15» героически дошли до самого Берлина. Что и говорить, связисты-строители внесли свой вклад в успех войсковых операций, в обеспечение нужд фронта: восстановлено свыше 49 тыс. км воздушных линий связи и СЦБ, подвешено



**АЛЕКСАНДР
ИННОКЕНТЬЕВИЧ
АНОСОВ**

Родился в 1954 г. В 1977 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте». Работал в СМП-869 Транссвязьстроя инженером-наладчиком, зам. начальника, с 1984 г. — главным инженером. С 1986 по 1992 г. главным инженером Управления производственно-технологической комплектации треста «Транссвязьстрой», с 2001 г. — зам. генерального директора, генеральным директором ОАО «Транссвязьстрой».



500 тыс. прово-до-километров. Снова бесперебойно заработали устройства СЦБ 5 тыс. промежуточных станций, оборудование на 375 крупных станциях. Поскольку для переброски войск нередко прокладывались новые железные дороги, то работы хватало и мастерам «Связьремов»: они соорудили свыше 2500 км линий связи, СЦБ и подвесили 18 тыс. прово-до-километров. За годы войны более 500 работников были удостоены государственных наград, а начальнику «Связьрема» № 1 А.Б. Шаталову

Бестраншейная прокладка магистрального кабеля связи мехколонной. Абакан–Тайшет. СМП-867. 2000 г.

присвоено звание Героя Социалистического труда (отец будущего космонавта В.А. Шаталова).

Подготовительные работы к прокладке магистрального кабеля. Абакан–Тайшет. СМП-867. 2000 г.

К своему 25-летию юбилею Трансвязьстрой уже имел в своем составе 21 строительно-монтажный поезд. В стране началась массовая электрификация железных дорог по системе переменного тока. Естественно, характер работы треста резко изменился. На смену традиционным воздушным линиям, существовавшим и строившимся в течение доброй сотни лет, пришли кабельные магистрали и вместе с ними – станционные устройства нового поколения: высокочастотная аппаратура, система тонального избирательного вызова, комплекты аппаратуры станционной связи, оборудование связи со-вещаний, тонального телеграфирования, источники питания. Возводились современные дома связи, промежуточные (обслуживаемые и необслуживаемые) усилительные пункты. Объемы работ, конечно, значительно возросли. Понадобились такие рабочие профессии, которых в трестовских подразделениях практически не было. Пришлось переучиваться всем. В том числе инженерно-техническим работникам: потребность в знающих специалистах росла с каждым днем. При учебном пункте треста открылись курсы мон-

тажников связи – спайщиков, монтажников по оборудованию связи, измерителей-симметрировщиков. Буквально во всех линейных организациях появились современные машины и механизмы.

Конец 60-хЕ Сооружение двухкабельных линий связи – вот главное направление усилий коллектива треста тех лет. На транспорте начали внедряться новые многоканальные системы К-24 и К-60П. Высокими темпами развивались дальняя телефонная связь, автоматическая связь МПС с железными дорогами и дорог с предприятиями. Для оперативного управления движением поездов, всей эксплуатационной работой вводились специальные виды связи – магистральная и дорожная распорядительная, а для оперативных совещаний – информационная. Совершен-



ствовались участковые технологические линии связи – поездная диспетчерская, постанционная, линейно-путевая, энергодиспетчерская, вагонораспределительная, информационная.

В строительно-монтажных поездах были организованы и укомплектованы необходимой техникой 18 механизированных колонн. Линейные организации оснастили передвижными специальными мастерскими, лабораториями связи, жилыми и технологическими вагонами. Все это позволяло оперативно перебрасывать монтажные поезда к новому объекту, обеспечивать выполнение производственных задач.

Для любого специалиста Трансвязьстроя собратья в дорогу – только, как говорят, подпоясаться. Образ жизни определяла выбранная работа: нынче здесь, а завтра там. Где только не приходилось трудиться! Адреса – вехи судьбы, вехи биографии. Взять хотя бы объекты электрификации железнодорожных магистралей. Это и трасса Москва – Байкал (протяженность 5300 км), и Ленинград – Москва – Ленинанкан (3300 км), и Москва – Воронеж – Ростов, и Москва – Киев – Чоп, и Магнитогорск – Целиноград – Караганда, и Данилов – Буй – Свеча, и Уссурийск – Находка. И строительство новых железнодорожных линий: Каргалы – Целиноград – Барнаул, Омск – Карасук – Барнаул, Актогай – Дружба, Моинты – Чу, Ачинск – Артышта, Самарканд – Карши, Тюмень – Сургут. И прокладка вторых путей: Пермь – Свердловск, Вагай – Омск, Москва – Казань – Свердловск, Каргалы – Целиноград – Павлодар, Самарканд – Джизак. Апатиты – Беломорск. Лучшие мастера ударно и самоотверженно трудились тогда на сооружении крупнейших ГЭС и ГРЭС (Братской, Красноярской, Усть-Илимской, Волжской, Куйбышевской, Саратовской, Саяно-Шушенской, Ириклинской, Шатурской), на других важнейших народнохозяйственных объектах.

К тому времени уже были сданы в эксплуатацию кабельные линии более, чем на 600 стройках. Инициатива, новаторство всегда помогали коллективу добиваться успеха. Так, впервые на участке Абакан – Тайшет магистральные кабели связи проложили в теле земляного полотна рельсовым кабелеукладчиком. А это ни много, ни мало – свыше 750 километров. Применение техники дало многое, в первую очередь, механизировать наиболее трудоемкие процессы, значительно улучшить качество прокладки и намного сократить сроки строительства. Само собой, все это потребовало новых, более высокопроизводительных технологий. Рельсовый кабелеукладчик был модернизирован и на его основе созданы КБЖ-1 и КБЖ-2 (на железнодорожном ходу). Именно их использование помогло сберечь время, деньги и горючее при сооружении кабельных магистралей через болота и топи, избежать разработки сотен тысяч кубометров скальных пород. Словом, обойтись без лишних затрат и усилий.

В те годы специалисты Трансвязьстроя внесли около 4 тыс. рацпредложений, немало изобретений. А отсюда – экономический эффект более чем в 20 млн рублей (в ценах 60-70-х). За внедрение новых технологий и изобре-



Начало работы рельсового кабелеукладчика на железнодорожном ходу (КБЖ) с полной загрузкой раскаточных платформ. Участок Лоухи – Мурманск Октябрьской железной дороги. СМП-854. 2000 г.

Зарядка оконечных устройств кабеля ВОЛ С. Участок Екатеринбург – Богданович Свердловской железной дороги. СМП-857. 2000 г.



тений в области прокладки и монтажа кабельных магистралей 10 работникам присвоены звания Лауреата премий Совмина СССР, а 6 человек награждены серебряными и бронзовыми медалями ВДНХ СССР.

В 1980 г. мастера строительно-монтажных поездов (№№ 870 и 853) впервые применили новую технологию — метод локальной сварки алюминиевых оболочек кабелей энергией взрыва. Повысилась производительность труда, улучшилось качество монтажа. Кроме того, удалось добиться заметной экономии цветных металлов (свинца, олова, цинка). С 1980 по 1998 г. методом сварки энергией взрыва было смонтировано более 70 % всех сдававшихся в эксплуатацию кабельных линий связи. По надежности и долговечности, а также экологической чистоте данное новшество находилось на уровне мировых достижений того времени.

Поистине, новаторская мысль в Трансвязстрой всегда стояла на высоте. В 1990 г. при строительстве кабельных линий связи были разработаны, а филиалами внедрены изолирующие газонепроницаемые муфты ГМВИ 7х4 и 4х4, изготовленные на основе композиций ВИЛАД-13. В 1998 г. для герметизации соединительных муфт, оболочек и шлангов кабелей связи без применения открытого огня освоен «холодный» способ восстановления изолирующих покровов с применением герметизирующей ленты ЛГ-2 и влагоотверждаемой ленты «Армопласт». Эти методы монтажа резко повысили надежность эксплуатации кабельных линий связи. Передовыми коллективами после принятия в МПС решения о создании единой магистральной цифровой сети связи, была освоена прогрессивная технология строительства волоконно-оптических линий (ВОЛС) на опорах контактной сети и автоблокировки (с 1997 г. проложено 9200 км, из них 3258 км на «Транссибе»).

Сегодня в ОАО «Трансвязстрой» работает свыше 900 человек, из них более 300 руководителей и специалистов имеют высшее и среднее профессиональное образование, средний стаж их работы на стройках превышает 15 лет. С такими опытными, преданными своему делу людьми можно решать любые производственные программы, осваивать и внедрять новые прогрессивные технологии при сооружении устройств связи на народно-хозяйственных объектах России.

Да, кадры — золотой запас Трансвязстроя. Только за работу на «Транссибе» 87 специалистов были награждены орденами «Дружбы народов», «Трудового Красного Знамени», «Знак Почета», «Октябрьской Революции», «Трудовой Славы» II-й и III-й степени и медалями. Лучшим из лучших присвоены звания «Заслуженный работник связи РФ», «Почетный железнодорожник», «Почетный транспортный строитель», «Заслуженный строитель РСФСР». Шесть человек стали лауреатами Государственной премии Совмина СССР.

Руководители

ОАО «Трансвязстрой»
и его филиалов. Слева
направо: Е.И. Ищенко
(СМП-857), В.И. Якименко
(СМП-852), Г.Ф. Самвелян
(СМП-859), П.З. Воробьев
(СМП-869),
В.П. Игнатенко
(СМП-855),
А.И. Аносов,
В.М. Сидорук (СМП-865),
В.Я. Вермяш (бывший
генеральный директор
ОАО «Трансвязстрой»),
П.Я. Гук (СМП-867),
Г.В. Лещенко (СМП-863),
Д.П. Марчуков
(генеральный директор
СТС «Сервис»),
Н.С. Кузьмин (СМП-851).
2003 г.

