



# Трансигналстрой: осваивая новые технологии

Г.Г. ЖОЛУДЕВ



**ГЕННАДИЙ  
ГАВРИЛОВИЧ  
ЖОЛУДЕВ**

Родился в 1938 г. в Новосибирской области. В 1961 г. окончил факультет автоматики, телемеханики и связи Томского электромеханического института инженеров транспорта. Работал главным инженером, начальником СМП-10, начальником производственного отдела, заместителем управляющего Трансигналстроя. С 1994 г. избран председателем Совета директоров. Награжден орденом СССР. Лауреат премии Совмина СССР. Заслуженный строитель РФ. Почетный транспортный строитель.

*Трансигналстрой – это часть истории становления и развития средств регулирования движения поездов в СССР, а затем в России. Первоначально существовала Московская контора «Трансвязьстрой». На ее базе, по приказу Народного комиссара путей сообщения № 23/Ц 15 марта 1936 г., был создан трест «Трансигналсвязьстрой», который положил начало созданию погрядных организаций с собственной материально-технической базой и специалистами.*

**Е**го основная задача – строительство и монтаж на эксплуатирующихся и вновь строящихся железных дорогах механизированных сортировочных горок, электрической и механической централизации стрелок и сигналов, диспетчерской сигнализации, автоблокировки и других видов сигнализации и связи. Первым руководителем предприятия был Николай Никитович Тернавский, занимавший до этого должность заместителя начальника Управления сигнализации и связи НКПС.

Средства регулирования в конце 20-х годов XX века включали, в основном, семафорную сигнализацию механического действия, электрожелезную систему, полуавтоматическую блокировку и в небольшом объеме механическую централизацию стрелок. Техника связи была представлена аппаратами Морзе и местными телефонами с аккумуляторными батареями. Лишь на линии Покровско – Стрешнево – Волоколамск, Москва – Мытищи шло внедрение автоматической блокировки, электрической централизации, локомотивной сигнализации.

В 1934 г. на станции Красный Лиман ввели в строй первую механизированную сортировочную горку, а в 1935 г. завершили оборудование диспетчерской централизацией железнодорожной ветки Люберцы – Куровская автоблокировкой участка Москва – Владимир и линий Серпухов – Москва – Рязань, Основа – Красный Лиман, Прохладная – Гудермес – Грозный.

Начался выпуск оборудования СЦБ и связи. Уже в первый год работы построено 1295 км автоблокировки, в электрическую централизацию включено 1604 стрелки, в механическую централизацию — 415 стрелок, механизировано 16 сортировочных горок.

В 1937 г. в состав треста входили 14 строительно-монтажных контор с 54 строительными дистанциями. Коллектив насчитывал 389 человек. Возглавляли трест Семен Михеевич Ионов (с января 1938 по май 1939 г.), Петр Станиславович Зубрицкий (с мая 1939 по август 1940 г.), Владимир Васильевич Герасимович (с августа 1940 г. по сентябрь 1953 г.).

В предвоенные годы отрабатывались система организации строительства, нормативная база, технологические процессы. Сооружалась автоблокировка на Балашовском ходу протяженностью 1761 км, соединявшем крупнейшие железнодорожные узлы Кропачево, Уфу, Куйбышев, Сызрань, Пензу, Ртищево, Поворино, Лиски, Валуйки. Общая протяженность оборудованных автоблокировкой железнодорожных участков превысила перед войной 8,5 тыс. км, число включенных в электромеханическую и электрозащелочную централизацию стрелок достигло 13 тыс., механизированы 32 сортировочные горки.

Трансигнальсвязьстрой по мере освобождения территории страны восстанавливал разрушенные устройства СЦБ. За период 1943-45 гг. построено и восстановлено: автоблокировки — 4000 км, электрической централизации — 16500 стрелок, электрожелезной системы — 21500 км, полуавтоматической блокировки — 10000 км. В 1944 г. созданы восстановительные строительно-монтажные конторы на железных дорогах: Московско-Курской (Ю.М. Иванов), Западной (Т.В. Моисеев), Южной (А.Я. Скрипко), Юго-Западной (Н.М. Шацкий), Орджоникидзевской (Б.Я. Мисько), Северо-Кавказской (П.П. Черкашин).

По окончании войны тресту были переданы воинские части Главного управления военно-восстановительных работ. Их силами велось строительство высоковольтно-сигнальных линий автоблокировки.

19 августа 1954 г., в соответствии с постановлением Совмина СССР от 14 августа 1954 г., трест «Трансигнальсвязьстрой» вошел в систему Министерства транспортного строительства СССР как трест «Трансигналстрой». Управляющим был тогда Николай Александрович Кривоусов (с сентября 1953 по ноябрь 1954 г.).

С 1956 по 1960 г. было сдано в эксплуатацию 7,5 тыс. км автоблокировки и диспетчерской централизации, 11 тыс. стрелок электрической централизации, электрифицировано 8,5 тыс. км железнодорожных магистралей. К 1962 г. построена автоблокировка на всем направлении от Москвы до Байкала (станция Карымская) протяженностью 6286 км.

Начиная с 1957 г. Трансигналстрой ежегодно становился победителем Всесоюзного социалистического соревнования с вручением ему переходящего Красного Знамени Минтрансстроя СССР и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта. А в 1962 г. за большие достижения в развитии техники монтажа устройств автоматики и телемеханики при электрификации железных дорог и за успешное выполнение задания по переводу на



Петр Павлович  
Григор'яни.  
Управляющий трестом  
в 1954–1972 гг.

Геннадий Михайлович  
Кульгин.  
Управляющий трестом  
в 1972-1987 гг.  
Выступление  
на партхозактиве.







Участники совещания  
руководителей треста  
«Трансигналстрой»,  
Москва. 1981 г.

Федор Александрович  
Головин.  
Герой Социалистического  
Труда, начальник  
СМП-812



электрическую тягу магистрали Москва – Байкал награжден орденом Трудового Красного Знамени. Ордена и медали получила большая группа его работников.

С 1954-1972 гг. Трансигналстроем руководил лауреат Государственной премии СССР Петр Павлович Григориadis, в годы войны награжденный орденом Красной Звезды и медалями, а в мирное время – орденами «Знак Почета» и Трудового Красного Знамени.

В 60-е годы началось массовое внедрение новых систем диспет-

черской централизации (ЧДЦ), маршрутно-релейных централизаций (МРЦ). Основной системой автоматической блокировки для электрифицированных участков стала кодовая автоблокировка с рельсовыми цепями переменного тока. Для нее были созданы новые приборы. Они составили основу блочной системы, позволявшей перейти на индустриальные методы строительства. С заводов пошли смонтированные стивы и релейные шкафы.

В результате внедрения автоблокировки на двухпутных железнодорожных линиях их пропускная способность увеличивалась в 2-3 раза по сравнению с оборудованными полуавтоматической блокировкой. На однопутных линиях пропускная способность при автоблокировке и диспетчерской централизации возрастала в 1,2-1,4 раза.

Применение электрической централизации стрелок и сигналов увеличивало пропускную способность станций в 1,3-1,6 раза. Значительный эксплуатационный и экономический эффект давала механизация и автоматизация сортировочных горок. Внедрение полного комплекса горочной автоматики обеспечивало высокий темп расформирования составов, повышало перерабатывающую способность горки на 50-60 %.

Механовооруженность строительно-монтажных организаций непрерывно росла. Появились бурильно-крановые машины, подъемные краны на автомобилях и на рельсовом ходу, самоходные кабелеукладчики, траншекопатели (на тракторной базе и на рельсовом ходу), баровые машины для разработки мерзлых и скальных грунтов.

В историю Трансигналстроя золотыми буквами вписано участие в строительстве железнодорожной линии Абакан – Тайшет, «трассы мужества», как ее называли тогда. Впервые магистраль оснастили новейшими устройствами автоматики и телемеханики. Только за один 1965 г. СМП-4 (Тайшет, В.В. Папичев), СМП-10 (Целиноград, Ю.Д. Агеев), СМП-8 (Новосибирск, И.А. Шевцов) и СУ № 675 (Свердловск, Ю.В. Медведев) построили 657 км диспетчерской централизации. На трассе работали, в основном, молодежные бригады монтажников, которые неоднократно завоевывали переходящее Красное Знамя ЦК ВЛКСМ и Минтрансстроя, вымпелы ЦК ВЛКСМ.

В 1971 г. открылась еще одна из ярких страниц в истории треста – строительство автоблокировки на Транссибирской магистрали от станции Карымская до станции Владивосток протяженностью 3000 км. Генеральным подрядчиком стал Транссигналстрой. Строительство велось в тяжелейших условиях. Конечно, новые, не набравшиеся еще опыта, специалисты не могли бы выполнить подобный объем работ. Поэтому туда направляли монтажников и руководителей хорошо зарекомендовавших себя СМП. В 1972 г. управляющим трестом был назначен Г.М. Кулыгин, много сил отдавший стройке. Ход работ координировали и контролировали заместители управляющего: на участках Забайкальской железной дороги – Б.В. Нечаев, Э.Я. Чайковский, на участках Дальневосточной железной дороги – Е.С. Жулин. В 1976 г. строительство успешно завершилось. На всем пути от Москвы до Владивостока загорелись огни светофоров, не стало стрелочников. В эксплуатацию ввели более 3000 км автоблокировки, диспетчерской централизации и магистральных кабелей связи, более 3500 км двухцепных ЛЭП-10 кв. автоблокировки, в электрическую централизацию включили свыше 5000 стрелок, установили свыше 10000 светофоров.

За высокие темпы и качество выполненных строительно-монтажных работ ряд участников, в том числе Г.М. Кулыгин, Г.А. Вайнштейн, И.С. Ситников (мастер СУ-673, Харьков), С.И. Черепков (бригадир электромонтажников СМП-4, Тайшет) стали лауреатами премии Совмина СССР. Сибирская закалка и опыт, полученный на стройках союзного значения, позволили впоследствии В.В. Паличеву успешно работать главным инженером треста «Транссигналстрой», а А.Б. Дадаеву – начальником СМП-820 (Ташкент).

В 70-е годы трестом построено 15 тыс. км автоблокировки, 13 тыс. км диспетчерской централизации, оборудовано электрической централизацией 64,5 тыс. стрелок, оснащены устройствами автоматики новые железнодорожные линии Гурьев – Астрахань, Самарканд – Карши, Бейнеу – Кунград, Термез – Яван.

Освоение целинных и залежных земель в Казахстане, развитие промышленности и рост городов потребовали строительства, прежде всего, в северных областях Казахстана, новых железных дорог, вторых путей, их электрификации. На год раньше срока, в 1978 г., подразделениями Транссигналстроя введена автоблокировка на участке Целиноград – Есиль протяженностью 376 км. Реконструированы устройства автоматики и связи при строительстве вторых путей и электрификации на линиях Кустанай – Целиноград – Алма-Ата и Тобол – Целиноград – Павлодар. Завершено строительство и оснащение устройствами автоматики и телемеханики Средне-Сибирской и Южно-Сибирской магистралей.

За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта на целинных землях многие работники награждены орденами и медалями, в том числе Ю.Д. Агеев, Б.В. Нечаев – орденом Трудового Красного Знамени, Г.Г. Жолудев стал лауреатом премии Совмина СССР.

В 1971 г. в Ташкенте образован СМП-820 (начальники Э.В. Береснев, А.Б. Дадаев, главные инженеры А.А. Саликуржинов, В.Д. Танаи). Этим СМП построены диспетчерские централизации на линиях Ашхабад – Крас-



Наладчик СМП-806  
Иван Никанорович  
Некрасов (1930-1994 гг.).

Бригадир  
электромонтажников  
А. Зарубин (вверху)  
и электромонтажник  
А. Павлов. Монтаж  
релейного поста  
электрической  
централизации  
на станции Свердловск-  
Сортировочная. 2002 г.







Валентин Павлович  
Игутнин,  
электромонтажник  
СМП-812, 1983 г.

Стоянка прорабского  
участка на станции  
Улькан. БАМ 1981 г.

Новодск (640 км), Мары – Ашхабад (250 км), Термез – Карши (325 км), Термез – Душанбе (245 км), многие другие объекты.

С 1977 г. на БАМе работали организации Трансигналстроя, прежде всего, СМП-807 (начальник А.А. Вороненко). Устройствами автоматики и телемеханики был оснащен Восточный участок магистрали Тында – Комсомольск-на-Амуре. На участках Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (453 км) и Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск (330 км) построена диспетчерская централизация. На участке Тында – Северо-Муйский тоннель работал СМП-823 (начальник С.В. Колбенов). С 1983 по 1990 г. на БАМе успешно работал СМП-806.

В 1989 г. Байкало-Амурская магистраль протяженностью 3100 км была оснащена устройствами автоматики и телемеханики и сдана в постоянную эксплуатацию. Десятки отличившихся монтажников и инженерно-технических работников были отмечены государственными наградами. Одновременно со строительством БАМа велась электрификация участка Карымская – Хабаровск. При участии СМП-810 (Иркутск) построены электрические централизации железнодорожных узлов Тайшет, Иркутск, Улан-Удэ и других участков. СМП-813 (Новосибирск) под руководством И.А. Шевцова, Г.М. Алексеева, Б.Я. Логинова с 1955 г. выполнял работы по автоматике и телемеханике, главным образом, на Западно-Сибирской и Красноярской железных дорогах.

В 1970-1980 г. большой объем работ на Южно-Уральской, Приволжской и Западно-Казахстанской железных дорогах был выполнен силами СМП-806 (Челябинск) – старейшего подразделения треста, отличающегося надежностью, мобильностью и высоким качеством выполняемых работ. В разные годы его возглавляли Г.М. Кулыгин, М.К. Кондратенко, В.П. Александров,

А.В. Штейнфельд, Б.А. Драницын. В последнее время директором работает А.С. Фомичев. Среди важнейших объектов и строек: электрическая централизация узлов Челябинск, Магнитогорск, Орск, Оренбург, Курган, Волгоград, Саратов, Астрахань; диспетчерская централизация линий Гурьев – Астрахань, Гурьев – Макат, Ахтубам – Волжский, Баскунчак – Эльтон – Красный Кут, Волгоград – Морозовская; автоблокировка участков Медногорск – Куандык, Тюмень – Называевская, Саракташ – Оренбург, Каргала – Новосергиевская, Оренбург – Илецк. Устройствами автоматики и телемеханики оснащены новые железнодорожные линии



Оренбург – Мурапталово, Кустанай – Урицкое, Погромное – Пугачевск, вторые пути Сенная – Саратов, Орск – Кандагач, Сероглазово – Аксарайская, Саратов – Петров Вал – Качалино, участки электрификации Ртищевое – Саратов, Магнитогорск – Белорецк.

В Нижнем Новгороде расположен СМП-812, который возглавлял Ф.А. Головин (в системе Транссигналсвязьстрой с 1936 г.). Под его руководством построено около 3000 км автоблокировки, более 2500 км высоковольтной линии автоблокировки, включено в электрическую централизацию свыше 2500 стрелок. За электрификацию магистрали Москва – Горький – Свердловск Ф.А. Головин удостоен звания Героя Социалистического Труда. Его труд отмечен другими правительственными и ведомственными наградами.

В период 1966-2003 гг. СМП возглавлял Б.Я. Разливанов, опытнейший и авторитетный руководитель. В коллективе 15 почетных транспортных строителей, а бригадир электромонтажников В.П. Игутин является лауреатом Государственной премии СССР, ему присвоено звание «Заслуженный строитель РСФСР».

Силами специалистов подразделений Транссигналстроя смонтированы устройства автоматики и телемеханики метрополитенов Москвы, Санкт-Петербурга, Минска, Киева, Нижнего Новгорода, Свердловска, Ташкента, Новосибирска, Тбилиси, Баку.

Начиная с 60-х годов развиваются связи с зарубежными странами. Специалисты треста принимают активное участие в оснащении отечественными устройствами автоматики и телемеханики объектов при строительстве подъездных путей к металлургическим заводам в Бхилаи и Баккара в Индии, железнодорожной линии Багдад – Басра и подъездных путей к морскому порту Басра в Ираке, железнодорожных линий Алеппо – Камышлы и Алеппо – Латакия, подъездных путей к порту Тарус в Сирии, железнодорожной линии Гавана – Сантьяго-де-Куба на Кубе, подъездных путей к бокситному комбинату в Нигерии, подъездных путей и развития порта Конакри в Гвинее, развития железнодорожного узла Пхеньяна в Северной Корее, подъездных путей к горнообогатительному комбинату «Эрденет», развития железнодорожной станции Сухе-Батор в Монголии, электрической централизации станции Пловдив, подъездных путей морского порта Варна в Болгарии. Большая помощь в выполнении работ и подготовке кадров оказана метростроевцам Праги и Софии.



Строительство объединенного поста электрической централизации и мехгорки на станции Агрыз. 1984 г.





**Борис Васильевич Нечаев.**  
Управляющий трестом,  
генеральный директор  
ОАО «Трансигналстрой»  
с 1987 г.

За период 1936-1990 гг. подразделениями треста построено и реконструировано: автоматической блокировки и диспетчерской централизации — 130 тыс. км, электрической централизации — 230 тыс. стрелок, механической централизации — 4,7 тыс. стрелок, полуавтоматической блокировки — 9 тыс. км, горочной автоматической централизации — более 200 горок; проведена большая работа по восстановлению завода специзделий СЦБ на станции Свердловск-Сортировочная.

В 1987 г. управляющим трестом стал Борис Васильевич Нечаев, квалифицированный специалист и опытный руководитель. За период 1959-1980 гг. он прошел путь от монтажника до заместителя управляющего трестом. В 1980-1987 гг. работал заместителем начальника Главтранselectромонтажа.

В 1993 г. трест преобразован в Открытое акционерное общество по строительству и монтажу устройств автоматики и телемеханики на железнодорожном транспорте «Трансигналстрой», который включает 11 строительно-монтажных поездов — филиалов, расположенных в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Челябинске, Хабаровске, Воронеже, Самаре, Иркутске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Батайске, Ярославле, а также завод специзделий СЦБ (Екатеринбург). Генеральным директором избран Б.В. Нечаев.

В 1994-1995 гг. подразделения Трансигналстроя работали на объектах: сооружение диспетчерской централизации на участке Костомукша — Петрозаводск, электрификации на участках Чудово — Новгород, Хабаровск — Бикин, Зилово — Ксеньевская, Хребтовая — Усть-Илимск, устройство автоблокировки на участке Бутурлиновка — Павловск, вторых путей на участках Бугульма — Ульяновск, Баженово — Изумруд, электрической централизации на станциях Бетонная Приволжская, Базарная Куйбышевская, Океанская Дальневосточная, Петровская Северная, метро в Екатеринбурге, промышленного телевидения и усиления средств связи на станции Забайкальск.

В 1995 г. объемы работ заметно выросли по сравнению с двумя предыдущими годами, особенно на Восточно-Сибирской дороге. В августе 1995 г. открыт сквозной пропуск на электротяге по участку Хребтовая — Усть-Илимск, а в ноябре на электротягу переменного тока переведен участок Зима — Слюдянка. В 1997-2000 гг. Трансигналстрой занимался реконструкцией магистрали Санкт-Петербург — Москва протяженностью 649 км. На линии введена в эксплуатацию новая автоблокировка с тональными рельсовыми цепями,

Завод специзделий СЦБ  
на станции Свердловск —  
Сортировочная.  
2002 г.



на большинстве станций построены новые крупные электрические централизации (Клин — 77 стрелок, Лихославль — 52 стрелок, Калинин — 168 стрелок). Связисты уложили оптико-волоконный кабель связи.

В 2000-2001 гг. ОАО «Трансигналстрой» выступало генеральным подрядчиком строительства ряда важнейших объектов принятой МПС «Программы модернизации и развития средств железнодорожной автоматики и телемеханики». В эксплуатацию были введены электрические централизации станций на следующих железных дорогах: Горьковской — Оричи, Стройдеталь, Дербышки; Северной — Приволжье, Филино, Ростов; Юго-Восточной — Александра Невского; Приволжской — Привольный, Тингута, Линейная, Олейниково, Басинская; Куйбышевской — Похвистнево; Свердловской — Чайковская, Кукуштан, Сабик, Аппаратная, Свердловск Пассажирский, Серов; Южно-Уральской — Варгаши, Полетаево -1, Троицк, Тундуш, Баландино; Западно-Сибирской — Томск-1; Красноярской — Базаиха, Уяр, Кой; Восточно-Сибирской — Тулушка. Ряд участков на сети дорог был оснащен устройствами автоблокировки.

После ввода в 2002 г. участка Губерovo — Свиягино Дальневосточной железной дороги знаковым событием для всего железнодорожного транспорта России стало завершение электрификации магистрали Москва — Владивосток. Коллектив Трансигналстроя гордится тем, что устройства автоблокировки на перегонах, электрические централизации на сотнях станций и разъездов этой великой магистрали построены его подразделениями. Завершить материал о нашей организации хотелось бы личными воспоминаниями.

### На стройках Сибири и Казахстана

После окончания института вместе с однокурсником Н.Н. Шинкаревым меня направили в Акмолинск, в СМП-10 (впоследствии СМП-815) треста «Трансигналстрой» Минтрансстроя. Пока добирался до места, город переименовали в Целиноград. Несколькими месяцами раньше, в феврале, СМП передислоцировали из Сибири в Северный Казахстан для оснащения устройствами автоматики железных дорог. Это было время, когда прошел первый этап освоения целины, интенсивно обустроивались совхозы, строились промышленные предприятия. Резко возросшие перевозки хлеба, угля, металла, руды, стройматериалов требовали быстрого оборудования железнодорожных магистралей устройствами автоблокировки и электрической централизации, которые при относительно небольших инвестициях многократно увеличивали их пропускную способность.

Прибывавшие молодые специалисты начинали, как правило, работать электромонтерами, но быстро становились мастерами, прорабами. Жили в двухосных вагонах, которые можно было быстро перебазировать на новые стройки. Коллектив был молодежный, впрочем, это было типично для всех СМП, дислоцированных в Казахстане. Большую помощь в освоении профессии оказывали старшие товарищи, с которыми мне довелось работать долгие годы. Это начальник СМП-10 Ю.Д. Агеев, прорабы Б.В. Нечаев, В.Ф. Панюшкин, Л.К. Телятников, А.И. Чурсин, главный бухгалтер Т.Ф. Чурсина, главный механик Ф.И. Григорашев, инженер-экономист





В.А. Каногина. Работа СМП-10 в тот период отмечена 3 вымпелами ЦК ВЛКСМ.

Памятен 1965 г., когда СМП-10 построил 250 км диспетчерской централизации на новой линии Абакан – Тайшет и 170 км на новой линии Кзыл-Ту – Иртышское. И это притом, что одновременно строились и продольные ЛЭП-10 кв. Под руководством Ю.Д. Агеева прораб Л.К. Телятников и мастер Н.Н. Шинкарев разработали и внедрили поточный метод строительства высоковольтных линий, с помощью которого механизацию земляных, установочных и раскаточных работ удалось довести до 100 %.

В 1966 г. меня назначили заместителем начальника СМП-10, в 1967 г. – главным инженером, а в 1971 г. – начальником поезда. За эти годы чрезвычайно выросли объемы транспортного строительства в Казахстане и Средней Азии. На железнодорожных магистралях Магнитогорск – Целиноград – Караганда, Кустанай – Кокчетав – Целиноград – Павлодар последовательно строились автоблокировка и диспетчерская централизация, двухпутные вставки и вторые пути, велась электрификация. Устройства автоматики каждый раз практически полностью перестраивались. Кроме того, прорабские участки СМП-10 возводили диспетчерские централизации с продольными ЛЭП-10 на участках Ашхабад – Бамаи и Мары – Душак в Туркмении, в Голодной степи в Узбекистане. Одновременно электрифицировались поселки железнодорожников.

Воспитанники СМП составили костяк сформированных в то время в Ташкенте СМП-820 и дорожного поезда № 406, который возглавил Л.К. Телятников. Как сказал главный инженер Ашхабадского отделения железной дороги С.И. Кальницкий: «С ребятами СМП-10 надо ходить под Красным знаменем на демонстрацию 1 Мая!».

Управляющим трестом П.П. Григориадису и Г.М. Кульгину удалось создать удивительно мобильный и дружный коллектив, в котором чувство локтя и взаимопомощи разделяли все – от монтажника до руководителя. Координацию работ на объектах в регионах по направлениям обеспечивали заместители управляющего по производству Б.В. Нечаев и Э.Я. Чайковский, которые не менее половины годового времени находились на линии. Мне, как начальнику СМП, приходилось встречаться и общаться со многими замечательными профессионалами.

Характер работы специализированной монтажной организации таков, что с ее начальником считались, стремились общаться. Своим вниманием не обходили его и руководители рангом повыше – управляющие территориальными общестроительными трестами, начальники служб железных дорог. Это требовало быть всегда в курсе дел на множестве объектов, отвечать за каждый назначенный срок, тем более что монтажники СЦБ уходили со стройки последними, а фактический пуск объекта мог состояться только после переключения устройств СЦБ в постоянную эксплуатацию. Одновременно это была и большая школа управления. Опытные организаторы производства, управляющие трестом «Целинтрансстрой» Е.Е. Плотников, А.М. Савчук, главные инженеры Л.Н. Лямин, Н.А. Полищук, управляющий трестом «Павлодартрансстрой» А.В. Шапошников, начальник УС «Магнито-



горскстройпуть» Э.И. Куликов, управляющий трестом «Казахтрансстрой» М.Т. Казыбеков и Н.Ф. Попов, управляющий трестом «Кокчетавтрансстрой» В.И. Стороженко хорошо знали специфику работы монтажников, помогали им, в любых условиях обеспечивали фронт работ.

С большим уважением к линейным коллективам Транссигналстроя отнеслись начальники железных дорог Н.К. Исингарин (Целинная), А.Д. Омаров (Алма-Атинская), Ю.В. Панов (Западно-Казахстанская). Мы всегда чувствовали их поддержку. В течение многих лет СМП-10 (СМП-815) вел работы по строительству электрических централизаций на станциях внутреннего транспорта Экибастузских угольных разрезов и Карагандинского металлургического комбината. На станциях было централизовано более 3000 стрелок. Особенно внимательно относился к монтажникам генеральный директор комбината «Экибастузуголь» Герой Социалистического Труда С.П. Куржей. Так по рассказу прораба СМП-10 С.Г. Шарандока, он мог свободно приходить к нему на прием и решать любые вопросы, вплоть до выделения легковых машин для рабочих.

В 1978 г. мне доверили должность начальника производственного отдела Транссигналстроя, а с 1980 г. — заместителя управляющего по производству и координации работы линейных подразделений треста в Казахстане, Средней Азии и Сибири. Круг обязанностей расширился, строилась БАМ, шла электрификация на Забайкальской, Западно-Сибирской, Алма-Атинской, Средне-Азиатской железных дорогах, сотни километров оборудовались автоблокировкой и диспетчерской централизацией. Сложнились товарищеские и деловые отношения с руководителями подшефных СМП — А.А. Ворошенко (СМП-807, Хабаровск), С.В. Колбеневым (СМП-823, Белогорск), В.Б. Головачевым и В.Н. Остапенко (СМП-810, Иркутск), Г.М. Алексеевым и Б.Я. Логиновым (СМП-813, Новосибирск), М.К. Кондратенко и А.С. Фомичевым (СМП-806, Челябинск), А.А. Перовым (СМП-805, Екатеринбург), Ю.Д. Агеевым (СМП-808, Воронеж), В.И. Можаяевым и В.Е. Левченко (СМП-815, Целиноград), А.П. Гаркушей и А.П. Шостаком (СМП-817, Алма-Ата), Э.В. Бересневым и М.Б. Дадаевым (СМП-820, Ташкент). Их готовность к взаимовыручке, помощь в критические моменты монтажниками позволяли тресту успешно решать поставленные задачи.

На живом деле быстро росли кадры. Из СМП-815 (СМП-10) вышли и сейчас являются директорами филиалов ОАО «Транссигналстрой» В.И. Можаяев (СМП-821, Ярославль), В.Е. Левченко (СМП-808, Воронеж), А.С. Фомичев (СМП-806, Челябинск).

С 1994 г. я был избран председателем Совета директоров. Коллектив сохранил единство, связь с оказавшимися за границей СМП.

Члены совета директоров  
ОАО «Транссигналстрой».  
В первом ряду, в центре —  
генеральный директор  
Б.В. Нечаев, второй слева  
— Г.Г. Жолудев.  
2002 г.

