



# Трансстроймеханизация – эра комплексной механизации

Н.И. ЛУЦЕНКО



**НИКОЛАЙ  
ИВАНОВИЧ  
ЛУЦЕНКО**

Родился в 1936 г. в деревне Богодуховка Омской области. Окончил в 1959 г. механический факультет Омского сельскохозяйственного института. Работал главным механиком УС «Бамстройпуть», начальником Восточно-Сибирского управления механизации, зам. управляющего, зам. управляющим, зам. управляющего трестом «Трансстроймеханизация». Председатель Совета директоров ОАО «Трансстроймеханизация». Награжден орденами и медалями СССР и России. Почетный строитель России. Почетный транспортный строитель.

*С момента своего создания в 1954 г. Минтрансстрой вплотную взялся за комплексную механизацию не только как метода повышения производительности труда, но, в первую очередь, как важнейшего фактора сбережения самого главного богатства на планете – человеческого здоровья и жизни.*

**П**ри Главном управлении механизации были созданы машино-прокатные станции, которые комплектовались современными путевыми машинами, маневровыми тепловозами. В 1961 г. эти станции переименовываются в Управления механизации (Южное в Киеве; Средне-Азиатское в Ташкенте; Уральское в Свердловске; Центральное в Москве и Сибирское в Новосибирске). В 1974 г. в Тынде специально для Байкало-Амурской магистрали организуют Восточно-Сибирское.

Столь мощное и постоянно растущее хозяйство нуждалось в квалифицированном централизованном управлении, поэтому в июле 1978 г. все эти предприятия объединяются во Всесоюзный трест по механизации строительных работ на транспортном строительстве «Трансстроймеханизация» в составе Главстроймеханизации Минтрансстроя СССР. Тем самым в единый кулак были собраны не только техника и механизмы, но в первую очередь – опытные специалисты. Немедленно потребовалась и своя ремонтная база. В 1985 г. тресту передали Славгородское депо, переименованное позднее в Центральные ремонтные мастерские (ЦРМ).

Из года в год трест набирал силу. Уже в 1984 г. он имел: 45 укладочных кранов УК-25 всех модификаций, годовой объем укладки пути – 3500 км; 27 различных электробалластеров, годовой объем балластировки – 8000 км; 31 отделочную машину ВПО-3000 и еще 15 ВПРС-500 и ВПРС-1200, годовой объем работ – 5000 км; более 200 котлованокопателей ВК-3 и виброагрегатов АВСЭ, годовой объем работ – 110 тыс. котлованов; 160 электростанций мощностью 500-1000 квт; около 2 тыс. вагонов подвижного состава. Эксплу-

атировали в основном отечественную технику, изготовленную заводами Минтрансстроя.

В семействе этих машин и механизмов особое место занимает укладочный кран конструкции выдающегося инженера В.И. Платова. Этот кран, первый такого типа в мире, был создан в начале 50-х годов в период работы автора в ЦНИИСе, тогда еще в системе МПС. Впоследствии была разработана целая серия легких путеукладчиков для звеньевой укладки пути, а механизированная укладка прочно вошла в практику железнодорожного строительства в конце 50-х годов.

Незаменимы электробалласты ЭЛБ-ЗТС производства Угличского РМЗ Минтрансстроя (отраслевая модификация промышленной модели) с рихтующим устройством. При электрификации железных дорог хорошо зарекомендовали себя вертикальные котлованокопатели серии ВК. Разработало их ПКБ Главстроймеханизации (главный конструктор С.А. Барсегян) еще в начале 60-х годов, но настолько мастерски, что после незначительных доработок и замены базовой дрезины машины работают по сей день.

Не менее эффективны были и котлованокопатели МКТС, БМ, ВК, КУ-1 и БТСЭ-600, сконструированные специалистами ПКБ Главстроймеханизации. Талантливые инженеры Р.А. Румянцев, М.Б. Белькинд, Е.А. Сурчин, В.О. Бойчевский, Ш.Н. Марголин и Ю.Н. Смирнов не только создавали, но и помогали внедрять эти машины в производство в полевых условиях, совершенствовали узлы и агрегаты, обучали специалистов. В период интенсивной электрификации железных дорог (1960-1990 гг.) было отрыто около 2 млн котлованов под опоры контактной сети, в том числе и на знаменитом Транссибе, последние участки которого электрифицировались уже в начале нынешнего столетия.

Для установки отдельных опор в болотистых и обводненных слабых грунтах эффективен виброагрегат АВ-СЭ-М. Когда в 1969 г. его привезли на станцию Посольская на берегу Байкала, в первый же день он играючи вогнал в тело железнодорожного полотна несколько железобетонных фундаментов под опоры контактной сети высотой 4,5 м и весом около 4 т. В глазах старых строителей стояли слезы радости и восхищения, ведь до того момента все это делалось вручную. Основными орудиями их труда, как в некрассовские времена, служили короткая лопата и ведро на веревке, а мерзлоту одолевали кострами из старой резины, отчего землекопы выглядели поистине



Константин Андреевич Соколов. Начальник Главстроймеханизации в 1963–1977 гг.

Строительство железнодорожного обхода через реку Юрмыш. 1986 г.





Вертикальный котлованокопатель КУ-1 на испытаниях 1983 г.

Павел Семенович Кривич. Заместитель начальника Главстроймеханизации в 1963–1972 гг.



ужасающе, а ведь зачастую это были девушки и молодые женщины.

Оригинальна и уникальна универсальная путевая машина на комбинированном ходу УПМ-1, используемая на рассредоточенных объектах с малыми объемами работ. Располагая 6 видами сменного оборудования, она выполняет практически все отделочные операции - от выправки до очистки пути.

Большую роль для транспортного строительства сыграли передвижные энергоустановки ВЭС-3 (200 кВт), АС-500 БАМ (500 кВт) и ПЭ-5(6) (1000 кВт), обеспечивающие электричеством поселки строителей, технику, а иногда и целые населенные пункты.

Коломенские тепловозостроители научили работников Уральского управления механизации Трансстроймеханизации переводить дизельные генераторы на попутный нефтяной газ. В сотрудничестве с ними и ПО «Пурнефтегаз» нами модернизирована электростанция ПЭ-6, значительно удешевлено ее использование на нефтяных месторождениях. В 1996 г. ПЭ-6 стала «питаться» попутным нефтяным газом на Фестивальном месторождении. В 2002 г. на это горючее перевели ПЭ-6 на Яранейском месторождении.

Значение наших энергетических установок порой столь велико, что они начинают играть градообразующую роль. Например, в Республике Саха (Якутия) электростанции Трансстроймеханизации в зиму 1999-2000 гг. спасли от замерзания поселок Сангар, давая ток не только строителям и шахтерам, но и всем жителям.

К началу 90-х годов ручной труд на строительстве и электрификации железных дорог был практически ликвидирован. С помощью машин треста «Трансстроймеханизация» построены тысячи километров новых железных дорог и вторых путей, электрифицированы десятки тысяч километров.

Самыми яркими страницами в историю треста «Трансстроймеханизация» вписана Байкало-Амурская магистраль. Это труднейшие километры, отвоеванные у топких падей, коварных рек, крутых перевалов, это тяжелый и вдохновенный труд сотен тысяч людей. 28 сентября 1985 г. на 877-м километре трассы на разъезде Балбукта сошлись путеукладчики Сибирского и Восточно-Сибирского управлений механизации, а 1 октября 1985 г. в Куанде машинисты Е.И. Алехин и А.К. Сосковец уложили «золотое звено», символизирующее завершение строительства главного железнодорожного пути.

Наши установочные поезда сегодня можно видеть на строительстве дороги Беркакит – Томмот – Якутск, на реконструкции Московской, Свердловской и Октябрьской железных дорог.

Создавали трест «Трансстроймеханизация» высококвалифицированные специалисты, инженеры и механики, профессионалы своего дела:

Константин Андреевич Соколов, в 1963-1977 гг. — начальник Главстроймеханизации Минтрансстроя СССР. Организатор системы агрегатного ремонта и обслуживания техники, изготовления специальных машин в отрасли;

Павел Семенович Кривич, заместитель начальника Главстроймеханизации в 1963-1972 гг., руководитель организации ремонта строительной техники отрасли,

Борис Леонидович Вучетич, начальник Главстроймеханизации в 1977-1986 гг., инициатор создания треста «Трансстроймеханизация»,

Фиял Хабибович Губайдуллин, начальник ПКБ Главстроймеханизации (1964-1979 гг.), главный инженер Главстроймеханизации (1979-1991 гг.). Непосредственно участвовал в проектировании и промышленном производстве новых машин и средств механизации для строительства железных дорог,

Юрий Алексеевич Щадных-Чупринко, управляющий трестом «Трансстроймеханизация» в 1979-1984 гг., опытный транспортный строитель, который ранее принимал участие в строительстве железнодорожных линий Гурьев — Астрахань, Магат — Узень, Бейнеу — Кунград, Тюмень — Сургут, БАМ.

Евгений Михайлович Садовников, заместитель начальника Главстроймеханизации (1986-1988 гг.); заместитель управляющего, главный инженер (1988 - 2001 гг.), с 2001 г. — генеральный директор ОАО «Трансстроймеханизация».

Немало потрудиться на разных постах организации пришлось автору этих строк.

С распадом Советского Союза из треста вышли Южное и Средне-Азиатское управления. В 1991 г. он был преобразован в одноименное акционерное общество. В его состав сегодня входят 5 филиалов — в Тынде, Славгороде, Екатеринбурге, Новосибирске и Москве.

Центральное управление механизации строило транспортные объекты в Центральном регионе РСФСР, прибалтийских республиках, Республике Беларусь и районах Крайнего Севера, принимало участие в ликвидации последствий землетрясения в Армении, восстанавливая железнодорожные пути.

Большой объем работ выполнен на строительстве новых железнодорожных линий Брянск — Львов, Вологда — Коноша, Рыбное — Узуново, Сенная — Саратов; вторых и третьих путей — Данилов — Буй — Свеча — Котельнич, Бекасово — Нара, Сиверская — Луга, Мытищи — Пушкино, Откажны — Ропажы, Звейниекциеме — Скуле, Нарва — Гатчина; при реконструкции Московского, Ленинградского, Новгородского, Таллиннского и Минского железнодорожных узлов; при электрификации железных дорог

Опорный пункт «Таежный» (Якутия).  
Первый вице-президент  
Корпорации  
«Трансстрой» Е.В. Басин  
со специалистами  
Трансстроймеханизации.  
2003 г.



Сухиничи – Киев, Львов – Самбур, Ужгород – Чоп, Львов – Краска, Минск – Молодечно, Минск – Осиповичи, Харьков – Чугуев, Данилов – Вологда, Вологда – Коноша; на строительстве и реконструкции Таллинского морского порта и Клайпедской паромной переправы.

В сентябре 2002 г. введена в эксплуатацию новая железная дорога протяженностью 157 км от станции Чинья-Ворык к Средне-Тиманскому месторождению бокситов в Республике Коми. Основные объемы работ по балластировке пути на этом объекте выполнены Центральным управлением механизации.

Начальниками Управления в разное

время были Д.И. Коган, Л.Г. Баранов, С.И. Акивис, Н.М. Латынин, М.А. Чекмазов, В.М. Малахин. С 1999 г. по настоящее время им руководит П.Т. Пузанов.

Уральское управление механизации принимало участие в строительстве железных дорог Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск (работы начались в середине 60-х годов), Сургут – Уренгой, Ивдель – Обь, Тавда – Сотник. Магистраль Тюмень – Уренгой строилась небывалыми темпами. За сутки укладывали по 3-4 км рельсошпальной решетки, мехколонны не успевали отсыпать земляное полотно. На участках строительства железнодорожных мостов через реки Обь и Юганская Обь были установлены электростанции ПЭ-1, обеспечивавшие электроэнергией земснаряды и поселки строителей. Работали электростанции в Ульт-Ягуше, Сургуте, Усть-Югане, Юбилейном, Подкачах, Нижневартовске и Мегионе.

Первым руководителем Уральского управления (с 1950 г. по 1967 г.) был опытный механизатор, очень одаренный человек С.Н. Ковтун. После него во главе предприятия стояли С.В. Петухов, В.Г. Жуков, В.К. Реценштейн. Сегодня его возглавляет С.В. Жуков.

Сибирское управление механизации работало на электрификации железнодорожных линий Тайга – Томск, Иркутск – Карымская – Чернышевск, Тайшет – Лена, Среднесибирская – Камень-на-Оби – Карасук, Хабаровск – Архара – Завитая – Белогородск – Свободный, Моинты – Акчагыл, Угловая – Партизанск – Находка, Усть-Кут – Нижнеангарск. Были в жизни управления и интереснейшая стройка Хребтовая – Усть-Илимская, и трасса мужества Абакан – Тайшет, и незабываемая Тюмень – Тобольск – Сургут. И все же навсегда запомним и детям и внукам рассказывать будем о БАМе! От Сибирского управления механизации за 10 лет строительства там работало более 500 человек. На укладке главного пути трудились П.М. Колмаков, А.К. Сосковец, П.Н. Бушмакин, Л.Н. Бердников.

Бригада  
электробалластера на  
строительстве железной  
дороги Аздан-Томмот  
(Якутия).  
2002 г.

Фиял Хабибович  
Губайдуллин.  
Главный инженер  
Главстроймеханизации  
в 1979–1991 гг.



Коллектив в разные годы возглавляли Н.А. Сидельников, А.З. Переяславский, А.А. Коратыгин, А.И. Лященко, В.А. Останькович. Руководит управлением сегодня В.В. Бобкин.

Восточно-Сибирское управление механизации принимало непосредственное участие в строительстве железных дорог Бам – Тында, Тында – Беркакит, Тында – разъезд Балбукта 877 км, Беркакит – Томмот. Его специалисты обеспечивали электроэнергией жилые поселки строителей Тында, Кувукта, Шахтаум, Нагорный, Золотинка, Нерюнгри, Сангары, Ларба, Хорогочи, Усть-Нюкжа. Они внесли большой вклад в электрификацию великого Транссиба, на котором работали до установки в 2002 г. последней опоры в Уссурийском крае. 750 работников принимали участие в строительстве БАМа.

Начальниками Управления были Н.И. Луценко, В.К. Риценштейн, Ш.Х. Садыков, М.С. Бондаренко. 1994 г. Управление возглавляет Е.Ф. Соныгин.

Центральные ремонтные мастерские (ЦРМ), созданные на базе Славгородского депо треста «Павлодартрансстрой», имеют свои подъездные пути, цех по ремонту подвижного состава, складские помещения, ангары и боксы для автомобильной техники, мощный козловой кран.

Первым начальником ЦРМ был А.Ю. Громыко. В 1992 г. его сменил В.Г. Кузнецов.

Южное управление механизации входило в состав треста «Трансстроймеханизация» с 1978 г., вплоть до распада СССР. Принимало участие в строительстве железных дорог Краснодар – Туапсе, Адлер – Туапсе, Марабда – Ахалкалаки, Иджеван – Раздан, Куберля – Волгодонск, обход Ростовского узла, Дивное – Элиста, Зверевое – Краснодонецкая, Благодарное – Буденовск, Погромное – Путачевск, Помощная – Доминская, Евлах – Белаканы, а также в электрификации железнодорожных линий Крымская – Новороссийск, Дарница – Гребенка, Астрахань – Волгоград – Саратов, Ростов-на-Дону – Баку.

Начальником управления со дня основания в 1962 г. по 1980 г. был В.Г. Голов – блестящий руководитель и организатор производства – прекрасный душевный человек. Во многом его усилиями сформирован коллектив высококлассных специалистов, создана современная производственная база.

Средне-Азиатское управление механизации с 1978 г. до 1992 г. принимало участие в строительстве железных дорог: Бейнеу – Кунград, Астрахань – Гурьев, Макат – Александров-Гай, Самарканд – Карши, Термез – Яван, Тобольск – Сургут – Нижневартовск, Сургут – Новый Уренгой, Кустанай – Урицкое, Кокчетав – Пески-Целинные, Хребтовая – Усть-Илимская, Белорецк – Карламан, Западный участок БАМа (поселок Звездный), Погромное – Путачевск и других.

Руководили управлением И.С. Кукало, В.К. Вартамян, К.Я. Якуббаев.

Трансстроймеханизация включена в правительственный перечень организаций, имеющих стратегическое значение для обеспечения национальной безопасности страны. На предприятие возложена государственная задача по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.



Такие случаи, к сожалению, бывают. Особое место занимает землетрясение в Армении в 1988 г. Тогда Минтрансстрой мобилизовал трест на срочное строительство железнодорожных станций для приема грузов, идущих на ликвидацию последствий стихийного бедствия. Трест в 3-дневный срок направил в Армению 2 комплекса для укладки и отделки пути и бригаду наладчиков универсальных путевых машин в помощь военным строителям, привлеченным в качестве генерального подрядчика. За 40 дней было уложено около 40 км станционных и подъездных путей.

Южное управление механизации принимало участие в путевых работах после аварии на Чернобыльской АЭС. Центральное и Уральское управления механизации устраняли последствия аварий на Октябрьской и Свердловской железных дорогах.

Комплексом путевых машин Центрального управления механизации в 1995 г. уложен путь на железнодорожном обходе Чечни (участок Кизляр – Карлан-Юрт) в период активных военных действий.

Понятно, как все это было не просто.

Главная проблема последних лет (и не только у нас) – резкое снижение объемов работ, что приводит к простоям и старению техники, сокращению рабочего парка. Тем не менее, руководству удалось сохранить структуру и специалистов, найти новых заказчиков.

Коллектив готов принять участие в реализации проекта строительства железной дороги до Якутска, продолжить работы на БАМе и на севере Тюменской области.

Коллектив ОАО «Трансстроймеханизация» работает в тесном взаимодействии с Корпорацией «Трансстрой». Его ветераны с чувством гордости смотрят на пройденный путь и верят в лучшее будущее своих преемников. Хорошие традиции должны сохраняться!

Коллектив ОАО «Трансстромеханизация».

В первом ряду: первый слева – Е.М. Садовников генеральный директор, второй слева – Б.А. Вучетич, начальник Главстроймеханизации с 1977–1986 гг., в центре – председатель Совета директоров Н.И. Луценко. 2003 г.

