

Тюменстройпуть – им следом рельсов сталь

С.С. КОЧКИН, начальник планового отдела Тюменстройпути (по 1987 г.),
заслуженный экономист РСФСР

Абаканстройпуть, предшественник Тюменстройпути, базировался в 1949–1965 гг. в Красноярском крае, строил важнейшие для развития Сибири железные дороги Новокузнецк–Абакан с веткой Аскиз–Абаза, Абакан–Тайшет, Красная Сопка–Линево, Ачинск–Абалаково, участвовал в электрификации транссибирской магистрали Байкал–Москва, работал на строительстве автодорог Ак–Довурак–Абаза и Горячегорск–Шалтырь, сооружал подъездные железнодорожные пути к промышленным объектам.

В 1954 г. Управление «Абаканстройпуть» из состава МПС было передано вновь образованному министерству транспортного строительства. Преобразование отрасли было хорошо принято в самом «низу». Последовательно проводившийся Минтрансстроем курс на специализацию отдельных работ при сооружении железнодорожных и других транспортных объектов приветствовался практически повсеместно. В 1955 г. коллективу было поручено строительство новой линии Красная Сопка–Линево. Эта линия к источникам сырья обеспечила развитие Ачинского цементного и Красноярского алюминиевого комбинатов.

В 1956 г. Абаканстройпуть приступил к строительству железной дороги Ачинск–Абалаково для освоения лесных богатств севера Красноярского края. Эту дорогу в районах с тяжелыми инженерно-геологическими и природно-климатическими условиями строили коллективы СМП-228 и СМП-230. В 1959 г. ввели в постоянную эксплуатацию железнодорожные линии Новокузнецк–Абакан и Аскиз–Абаза. Благодаря этому железная руда пошла к Кузнецкому металлургическому комбинату, а путь грузов в Кузбасс сократился втрое. К 1964 г. завершилась и электрификация линии Новокузнецк–Абакан с автоблокировкой и электрической централизацией стрелок.

В ноябре 1965 г. была сдана в эксплуатацию электрифицированная железнодорожная линия Абакан–Тайшет, давшая выход Коршуновской руде на Западно-Сибирский металлургический комбинат. Она стала заключитель-





ным звеном 3000-километровой Южно-Сибирской железнодорожной магистрали. Уже в ходе строительства ее оснащали современными средствами связи, электрической централизацией стрелок и дистанционным диспетчерским управлением. Длина всей трассы превысила 711 км. При ее сооружении только одних земляных работ было выполнено более 47 млн м³, из них треть объема – в скальном грунте, проложено 9 тоннелей общей протяженностью 9755 м. Всего было возведено 725 искусственных сооружений, из них – 10 больших мостов и 5 виадуков.

Участники строительства были награждены орденами и медалями СССР, пятерым – присвоено звание Героя Социалистического Труда. Приветственное послание строителям магистрали направил ЦК ВЛКСМ, поздравил

Первый поезд прошел по
новому мосту через
Иртыш
к Тобольску.
29 марта 1969 г.

транспортных строителей и Юрий Гагарин: «Итак, новая магистраль Абакан-Тайшет в строю. Героическим трудом советской молодежи в летопись вписана еще одна яркая страница славных дел Ленинского комсомола. От всей души поздравляю замечательных парней и девушек, проложивших эту труднейшую земную трассу, с большой и славной победой».

Через леса, реки
и границы проложили
транспортные строители
дороги по просторам
Западной Сибири

Этот год стал для Абаканстройпути исторической вехой. Минтрансстрой поручил его коллективу строительство железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – Сургут. Будущая 700-километровая дорога должна была связать нефтяное Приобье с транссибирской магистралью. В октябре 1965 г. в Тюмень прибыла первая бригада путейцев-строителей. И когда последовал приказ о передислокации на новую стройку в Западную Сибирь, коллектив еще раз показал свою сплоченность и преданность своему нелегкому делу. Практически в полном составе работники оставили обжитые места и переехали в Тюмень.

В первом квартале 1966 г. предприятие было переименовано в Управление строительства «Тюменстройпуть». В том же году работы развернулись от Тюмени до Тобольска. Усилия коллектива увенчались успехом уже в 1967 г. 25 октября к берегам Иртыша в Тобольске из Тюмени пришел первый поезд. Праздником стала реализация давней мечты связать железной дорогой бывшую столицу Сибири с внешним миром.

С приходом в декабре 1967 г. транспортных строителей на берег Иртыша началась укладка первых пролетов будущего моста. А в марте 1969 г. установлен последний пролет строившегося железнодорожного моста через реку. 29 марта 1969 г. пассажирский поезд из Тюмени прибыл на станцию Тобольск. В 1972 г. все 222 км этой линии были введены в постоянную эксплуатацию.



За Тобольском — болот прибавилось, зима стала еще холодней, ветры лютовали вовсю. Но Тюменстройпуть упорно продвигался на Сургут, прокладывая железную дорогу через урманы, болота, реки, через места, где не ступала нога человека. Задача была сложной, требовавшей нестандартных инженерных решений и мужества участников стройки. Тысячи строителей проявили мастерство и высочайший профессионализм, завидное упорство, волю к победе. 3 декабря 1973 г. на 575-ом километре линии Тюмень-Тобольск — Сургут был забит «серебряный» костыль. Рабочие поезда пошли уже от Тюмени до станции Юганская Обь. Вместе со всей страной тюменцы следили за продвижением укладки пути до Сургута, и когда первый состав прибыл на станцию Сургут 5 августа 1975 г., встречать его пришел буквально весь город. А с вертолетов сыпались листовки и слышался голос Бориса Полевого, редактора журнала «Юность»: «Родные мои, вот вы и дошли!».



Первый поезд
в Нижневартовск.
1979 г.

Управление было отмечено орденом Трудового Красного Знамени, награждены и наиболее отличившиеся участники строительства.

Однако на лаврах поживать было некогда. Страна нуждалась в продолжении магистрали. В 1977 г. на строительстве железнодорожной линии Сургут — Уренгой были организованы новые строительно-монтажные поезда №№ 524, 547, 329. Благодаря их труду открылось рабочее движение поездов на линии до 134 км, объем строительно-монтажных работ на трассе увеличился в 3,5 раза. В 1978 г. были сданы 295 км железнодорожной линии от станции Демьянская до Сургута. А 1979 г. ознаменовался вводом 216 км главного пути железнодорожной линии Сургут-Нижневартовск.

Пункта назначения рельсы главного пути трассы Сургут — Уренгой достигли 29 декабря 1980 г. Завершилась многолетняя борьба с суровой северной природой, открылось движение поездов до Уренгоя (ныне станция Коротчаево), дорога стала работать на освоение нефтяных и газовых месторождений севера Тюменской области.

В 1981-1985 гг. коллективом построено 585 км главных, станционных и подъездных железнодорожных путей. Выполнены работы по электрификации 145-километрового участка Тюмень — Вагай главной магистрали Свердловск — Омск. Строительно-монтажный поезд № 280 построил здание горкома и горисполкома Тюмени, которое стало украшением города, железнодорожный вокзал и комплекс зданий аэровокзала — воздушные и железнодорожные ворота Тюмени.

Железнодорожная линия Ягельная — Ямбург, которую Тюменстройпуть строил по заказу Мингазпрома, вела к крупнейшему Ямбургскому месторождению газа. 236-километровая магистраль, проложенная в районе Крайнего Севера по вечной мерзлоте, пересекла пять крупных протоков реки Пур, 50 небольших речек и ручьев.

Дмитрий Коротчаев
и писатель Борис Полевой



Всего же счет построенным коллективом Тюменстройпути только на Тюменской земле главным путям перевалил за 2000 км, выполненную работу весомо дополняют более чем 1300 км станционных и подъездных железнодорожных путей.

Большую часть этих сложнейших работ коллектив Тюменстройпути выполнил под руководством Дмитрия Ивановича Коротчаева — опытного руководителя и мудрого человека, который подобрал и воспитал целое поколение грамотных, преданных транспортному строительству руководителей и специалистов.

По праву коллектив гордится ветеранами, высококвалифицированными специалистами — Героями Социалистического Труда А.П. Лубягиным, И.С. Мариненковым, В.В. Молозиным. Немало добрых дел на счету проработавших на стройке большую часть жизни ветеранов Тюменстройпути В.И. Кличко, И.Д. Стрекалина, А.И. Ховрича, В.П. Фролова, А.М. Борзенкова, В.А. Сорокина, Г.С. Шумахера, С.Б. Аглицкого, С.С. Кочкина, И.Ю. Григорьева, В.П. Волкова, А.В. Вилкина, М.А. Стрижковой, З.А. Асеевой, Р.В. Сергеевой, Н.М. Паневина. Путь от мастеров до крупных руководителей производства прошли в управлении О.М. Шапошник, М.М. Бороданов, Н.П. Доровских, В.П. Фролов, А.Ф. Неживенко, А.Г. Грязев, А.Т. Черин, А.Ф. Пилипенко, Н.И. Компаниец, В.И. Тимофеев, набрались опыта начальники строительно-монтажных поездов В.Ф. Горченко, В.П. Хлыбов, С.Е. Лебедкин, И.Н. Шалышкин, Г.Г. Газзаев, А.А. Ризнык, Г.И. Горинь, А.А. Паук.

Мы, строители, воплощали в жизнь проекты сибирских изыскателей железнодорожных линий Абакан — Тайшет, Тюмень — Сургут — Уренгой — авторов проектов Е.П. Алексеева, А.Х. Алиджанова, Ю.И. Глухова, А.А. Поршкова

и в целом коллектива института «Сибгипротранс». Рука об руку работники Тюменстройпути трудились с коллегами из Мостостроя № 11, Мостостроя № 2, Мостостроя № 4. На сооружении земляного полотна сотрудничали с коллективами трестов «Уралстроймеханизация», «Сибстроймеханизация», Спецуправления-489 треста «Трансгидромеханизация», а на сантехнических работах — с трестом «Уралтранстехмонтаж».

Так общими усилиями транспортные строители выполняли одно большое и важное дело — в сложнейших условиях прокладывали железную дорогу, создавая транспортную систему в бескрайних просторах Западной Сибири.

Приезд министра
транспортного
строительства
И.Д. Соснова
на выездную коллегию
в Сургут

