



# Железный характер УС № 99 – стальные пути

Л. МОНАСТЫРСКАЯ, сотрудник областной газеты  
«Прикаспийская комунна»



*26 августа 2001 г. одной из улиц г. Атырау было присвоено имя Тенгиза Гогичашвили. Напомним, Атырау (бывший Гурьев) – город суверенного Казахстана. А мы знаем, что, обретая независимость, бывшие республики СССР возрождали имена своих национальных героев. Гогичашвили – грузин. Чем же объяснить данный феномен? Все становится понятным, когда знакомишься с личностью руководителя Управления строительства № 99 Тенгизом Гогичашвили и непосредственно с самой организацией. Велики заслуги и ощутим вклад в развитие края подлинного лидера и организатора, возглавлявшего УС-99 с 1963 по 1972 г.*

**Б**иография этого уникального предприятия Минтрансстроя неразрывно связана с развитием производственной базы Западного Казахстана и особенно Атырауской области. Созданное как специализированное управление железнодорожного строительства в районе Мангышлака, Междуречья и Каспийского шельфа, оно стало многопрофильным строительным центром освоенного края, богатого несметными природными ископаемыми.

Этапы пути УС-99 поистине впечатляют. А все началось, когда 40 лет назад в Прикаспий были направлены из Оренбурга, Алтая и других районов России опытные транспортные строители и организовано управление. За эти годы построено более 3 тыс. км железных дорог, свыше ста пристанционных поселков, многие объекты производственного и социально-культурного назначения. Сейчас по стальным магистралям вывозятся в разных направлениях миллионы тонн нефти Узень и Тенгиза, идут железнодорожные составы со среднеазиатским хлопком и фруктами, минеральным сырьем Атырауской области. Построенные коллективом железные дороги связали в единое кольцо все области Казахстана и сократили путь в соседние центрально-азиатские государства.

Золотая страница в летописи УС-99 – строительство железной дороги Макат–Актау и Актау–Узень. Началось строительство в 1963 г., и уже

к концу 1966 г. 704-километровый путь от Маката до Актау можно было проделать на поезде. Одновременно велась дорога Актау—Узень протяженностью 182 км. В июне 1965 г., на полгода раньше срока, закончена укладка рельс на этом участке, и на Гурьевский нефтеперерабатывающий завод отправился первый эшелон мангышлакской нефти. В августе 1965 г. сдан в эксплуатацию автодорожный мост в Гурьеве через реку Урал.

Из воспоминаний В.А. Складорова, ветерана УС-99, Почетного транспортного строителя. Сурова Сибирь, где я строил дороги и жилье до отъезда в Казахстан, но то, что я увидел со своими товарищами здесь летом 1964 г., поразило меня. Невыносимый зной, отсутствие воды, пыльные бури. Чуть ветер подует — ничего не видно, пыль проникает в глаза, уши, рот. И все же мы не сдались. Чтобы как-то «обмануть» жару, работали с рассвета до полудня. Затем 3-4 часа перерыв, и вновь вкалывали до темна.

Бригада работала и жила очень дружно. К более опытным прикрепляли новичков. Пока не было материалов, заготавливали камень в соседнем ущелье, закладывали фундаменты под станцию, клуб, жилые дома. Узнав, что недалеко есть колодцы, которыми пользовались местные чабаны, наладили подвоз родниковой воды.

Когда бригада прибыла на Сайутес, ни станции, ни жилья не было. Но с каждым днем поднимались стены, рос поселок. Сколько было радости, когда состоялась сбойка пути на 10-м разъезде. Увеличился поток материалов. В какое бы время ни пришел состав, выходили на его разгрузку, даже ночью. Все объекты сдавали раньше запланированного срока. Со своей бригадой прошли весь полуостров Мангышлак.

Душа радовалась, когда в начале июня 1965 г. с Мангышлака в Гурьев пошел первый эшелон мангышлакской нефти. В 1967 г. досрочно сдали в эксплуатацию железную дорогу Актау—Узень. Раньше намеченного срока открыто рабочее движение поездов на линии Гурьев—Астрахань. Начато строительство линии Бейнеу—Кунград. В середине августа 250 рабочих и инженеров-техников УС-99 были награждены орденами и медалями СССР, из них 8 человек — орденом Ленина.

Из воспоминаний ветерана УС-99 И.С. Ващенко. В 1966 г. наш прорабский участок был передислоцирован на станцию Аксарайская для строительства линии Гурьев—Астрахань. За СМП-224 был закреплен участок укладки пути Аксарайская — станция Исатай. Для выполнения обязательств нам нужно было ежедневно зашивать и укладывать по 1,5 км рельсошпальной решетки, при проектной мощности звеноборочной базы 0,7 км. Путь увеличения производительности труда ви-



Управлению строительства № 99 – 25 лет. В центре – Герой Социалистического Труда Тенгиз Андреевич Гогичашвили

Здание областного акимата (Дом Советов). Гурьев. 1980 г.





Бригада штукатуров-маляров – неоднократных победителей Всесоюзного отраслевого соревнования во главе с бригадиром А.В. Виноградовой (в первом ряду – первая справа). 1990 г.

Генеральный директор ТОО «УС-99» А.В. Ким на одном из объектов 2003 г.



делся нам в механизации. Был подобран оптимальный вариант состава механизмов, что позволило достичь проходки вначале тысячи, затем – 1200-1300 м за день. Такой высокой производительностью заинтересовался ЦНИИС. Ученые института наблюдали за работой, изучали наш опыт.

Вслед за этим были выполнены не менее важные работы на других участках. Открыто движение пассажирских поездов по маршруту Гурьев – Астрахань, рабочее движение на 408-километровой трассе Бейнеу – Кунград, что создало дополнительный выход из районов Средней Азии в центр страны и на Кавказ.

Слабаков в УС-99 не было. Люди приходили сюда навсегда. Прекрасно сказал в одном из своих интервью с присутствующим ему иронично-шутливым юмором Т.А. Гогичашвили: «По-разному сюда приезжают: кто – по путевке, кто – от несчастной любви, кто – за стажем, кто – за большими деньгами. Приезжают разные. Но те, что остаются, – гвозди делать можно из этих людей. Что гвозди! Рельсы!». За все годы работы, по отзывам ветеранов, Т.А. Гогичашвили никто не видел унылым, угрюмым, раздраженным. Он был словно источник тепла; откуда вот только он питался, от какой невидимой батареи? Видимо, все брал в свое сердце, душу. Потому-то и прожил так мало, ушел в 61 год.

Много еще было дорог. Были построены железные дороги Тахма – Таш - Нукус, Макат – Индер, проложены вторые пути Кандагач – Никельтау, Никельтау – Орск, Кандагач – Кудук; 305 км станционных путей, свыше 860 км подъездных путей к промышленным предприятиям, 220 железнодорожных мостов, возвели 115 комплексов железнодорожных станций и разъездов с вокзалами.

Транспортные строители доказали, что могут строить жилые дома, объекты соцкультбыта. Было сдано в эксплуатацию около 1 млн м<sup>2</sup> жилой площади, школ на 130 тыс. учащихся, детские и дошкольные учреждения на 5000 мест. И сегодня служат людям и радуют своеобразной архитектурой, современным комфортом здания политехнического и агротехнического колледжей, телевизионная станция «Орбита», больницы, здания Казтелекома, взлетно-посадочная полоса, железнодорожный вокзал и аэровокзалы.

Многие работники УС-99 были отмечены государственными наградами. Ордена Ленина получили строитель-мастер СМП-136 В.А. Иванов, бригадир каменщиков СМП-163 В.А. Скляр, начальнику управления строительства Т.А. Гогичашвили и бригадиру монтеров пути П.М. Обухову присвоили звание Героев Социалистического Труда, а управление было награждено орденом Октябрьской революции.

Затишье наступило на стройках после распада Советского Союза: оборвались связи, разрушились планы. Распадались, объявляя себя банкротами, сотни коллективов. В Атырау распались два крупнейших строительных коллектива Гурьевнефтехимстрой и Сельстрой. УС-99 – выстоял. Коллективу повезло, что в это тяжелое время у руля стоял незаурядный, высокопрофессиональный и смелый человек – Александр Павлович Казанский. Он впитал в себя лучшие качества тех, кто был лидером УС-99 за прошедшие годы. (Кстати, именно он приложил все свои силы к увековечению имени Тенгиза Гогичашвили). А.П. Казанский сумел сохранить производственно-технический и кадровый потенциал. Ввел в практику смешанные схемы финансирования с участием городского и областного бюджета, инвестиций. Наладил разные формы сотрудничества с иностранными фирмами, расширил производственные связи с крупнейшими национальными компаниями.

Наряду с решением производственных, технических и других вопросов, большое внимание в УС-99 уделялось вопросам воспитания подрастающего поколения, обеспечения и создания социальных условий участникам Великой Отечественной войны, людям нетрудоспособного возраста и больным. В УС-99 всегда умели красиво и торжественно отмечать все праздники, чествовать людей. «Ветеран стройки», «Заслуженный наставник» – присвоение этих званий обставлялось очень достойно. Неслучайно именно УС-99 часто становилось местом проведения конкурсов и состязаний, в которых участвовали все невзирая на должности и возраст.

Никогда не был гладким путь УС-99, никто не торил ему дорожки. И сегодня, в условиях постоянных перемен в политической, экономической и законодательной областях, приходится перестраиваться на ходу. Путь был не без потерь. Часть подразделений пришлось ликвидировать, СМП-260 ушло под юрисдикцию Узбекистана, СМП-137 и СМП-136 слились в одно подразделение – СМП-136, которое возглавила Л. Данилова, работавшая прежде бригадиром, начальником КСК «поезда».

Менялись формы собственности. В декабре 1993 г. УС-99 становится акционерным обществом, в январе 1999 г. преобразуется в АООТ, в январе 2000 г. – в ТОО «УС-99». Сегодня бывшие подразделения реорганизованы в ТОО с правом юридического лица, с подчинением совету учредителей и генеральному директору.

Сохранена мощная производственная база. Руководство и весь персонал ТОО бережно и свято хранят традиции, сложившиеся в коллективе. Но, как говорят они сами, прежние успехи – это не более чем повод для морального удовлетворения, а накопленный вчера опыт – лишь отправная точка для сегодняшнего движения к завтрашним рубежам. Забота о будущем не позволяет останавливаться на достигнутом, поэтому в УС-99 готовы к диалогу и взаимовыгодному сотрудничеству с любым потенциальным заказчиком.



Аэровокзал г. Гурьева.

1979 г.

В столярном цехе

ТОО «УПТК».

1999 г.

