



Уралтрансстрой. Время собирать камни

Н.В. БОРИСЕНКО, внештатный корреспондент
газеты «Военный железнодорожник»



В 20-х годах XX столетия строительство на Пермской (так тогда называлась Свердловская) железной дороге и ее эксплуатация выполнялись участками пути. В соответствии с приказом Пермской железной дороги от 26 мая 1929 г. все мелкие подразделения, разбросанные на территории Урала, были объединены в Свердловскую строительную контору, которая, как считается, и положила начало истории Уралтрансстроя. Ее первой стройкой уже в 1930 г. стала станция «Свердловск-сортировочный».

В 1931-1932 гг. проведена реконструкция действовавших железнодорожных участков пути: Свердловск – Тюмень, Пермь – Чусовская и Чусовская – Кизел. В 1933 г. вступила в строй новая железнодорожная линия Курган – Шадринск, усилившая связи Урала с Сибирью. Тогда же прошел первый электровоз на участке Кизел – Чусовская. В 1935 г. на электротягу перевели участок Свердловск – Нижний Тагил, в 1937 г. – участок Гороблагодатская – Чусовская. Всего за вторую пятилетку на железной дороге электрифицировали 490 км главных путей и 175 км станционных путей. К 1936 г. были достроены железнодорожные линии Карталы – Айдырля, Карталы – Магнитная, развиты узлы Челябинск, Златоуст, Курган, Магнитогорск.

В предвоенные годы (1936 - 1941 гг.) трест осуществлял широкую программу укрепления технической базы железных дорог. Были сооружены новые локомотивные депо на станциях Тавда, Тюмень, Троицк. В направлении Курган – Лебяжье создан водопровод протяженностью 84 км, на станции Курган построена ТЭЦ. Выросло строительство жилья и бытовых объектов. Всего за период с 1936 по 1941 г. на железных дорогах Урала ввели в эксплуатацию 306 объектов. Значительно повысился уровень механизации

ции и технического перевооружения строительных работ.

В годы войны за счет увеличения мощностей дороги заметно увеличились перевозки грузов, боевой техники, войск. На направлениях Свердловск – Вагай и Свердловск – Шаля развивались станции, реконструировались узлы станций «Свердловск-пассажирский» и «Свердловск-сортировочный». Проводились усиления и реконструкции линий Надеждинск – Богословск, Медная шахта – Покровск Уральский, Свердловск – Гороблагодатская. Были построены цеха паровозных и вагонных депо, жилые дома. В 1942 г. началось сооружение железнодорожной линии Сосьва – Алапаевск для прямого выхода грузов с Северного Урала в его центральные и южные районы.

Многие работники треста ушли на фронт, к концу 1945 г. его кадровый состав составлял всего 400 человек. В 1944 г. был сформирован восстановительный поезд в составе 300 рабочих и командиров, оборудованный необходимой строительной техникой, и отправлен на Белорусский фронт.

В первом послевоенном пятилетнем плане решающая роль в восстановлении и развитии народного хозяйства страны отводилась Уралу. В 1946 г. закончилась реконструкция и усиление линии Надеждинск – Богословск, в 1947 г. вступила в строй линия Сосьва – Алапаевск, началось сооружение вторых путей на направлении Свердловск – Пермь. В 1946 - 1955 гг. для работников Свердловской железной дороги и треста было сдано 65 тыс. м² жилплощади.

7 января 1955 г. Совет Министров СССР присвоил Уралстройпути новое название – строительно-монтажный трест «Свердловсктрансстрой» с передачей его во вновь образованное Министерство транспортного строительства СССР. В отличие от прежней системы, где строители своими силами вели объект по всем его параметрам, в новой структуре была предусмотрена специализация. Для этого в Минтрансстрое создали главки и тресты для выполнения отдельных видов работ на договорных началах с генеральным подрядчиком – строительно-монтажным трестом. Так, начиная с 1955 г., у Свердловсктрансстроя появилась возможность привлекать на свои объекты на субподрядных началах специализированные тресты: «Уралтрансстехмонтаж», «Уралстроймеханизация», «Мостстрой», «Трансэлектромонтаж», «Транссигналстрой», «Трансвязьстрой» и другие. Свердловсктрансстрою, помимо железнодорожного строительства, поручили также заниматься возведением и промышленных объектов, что положило начало развитию предприятий для МПС, для собственной базы Минтрансстроя, других министерств и ведомств.



Вычислительный центр
Управления
Свердловской железной
дороги.
1979 г.

Депо Свердловского
метрополитена.
1991 г.





Детский сад в 13 квартале
на станции «Свердловск-
сортировочный».
1990 г.

С 1956 по 1977 г. основные силы строителей были сосредоточены на реконструкции участков пяти главных железнодорожных магистралей. Всего за послевоенный период трест как генеральный подрядчик ввел в эксплуатацию: 1540 км главных путей электрифицированных железнодорожных линий, 415 км станционных путей. Было построено 1012 км вторых путей с одновременной реконструкцией 110 крупных узловых и промежуточных станций. Помимо обеспечения нужд Свердловской железной дороги и МПС, строились транспортные объекты для промышленных производств в Свердловской и Тю-

менской областях. В 1968 г. трест и его субподрядные организации построили и ввели в эксплуатацию новую 186-километровую линию Тавда – Сотник.

По мере развития собственной индустриальной базы, переквалификации кадров развивалось жилищно-гражданское строительство. Так, если в 1955 г. трест имел 26 тыс. м² постоянной жилой площади, то к 1979 г. жилищный фонд вырос до 192 тыс. м². С одно-двухэтажных деревянных и шлакоблочных домов, возводившихся до 1955 г., постепенно переходили на 4, 5, 6 и 12-этажную застройку кирпичными, крупноблочными и крупнопанельными конструкциями. Осуществлена крупная застройка многоэтажными домами в привокзальном районе Свердловска, большие массивы жилых домов построены в городах Каменск-Уральском, Богдановиче, Камышлове.

«Основным заказчиком была и остается железная дорога, — вспоминает Михаил Сергеевич Касьяненко, которого в 1978 г. назначили начальником строительного управления № 11 (СУ-11) треста «Свердловсктрансстрой» (с 1985 г. и до нынешнего времени он работает в качестве заместителя генерального директора АООТ «Уралтрансстрой»). — Тогда объем ее заказов доходил примерно до 75-80 % от всех работ треста. Работали в основном по близлежащим областям, но в свое время доходили даже до Новосибирска. Новостройки были большими, а одна из них Тавда – Сотник началась где-то в 1963-64 гг., дорога протянулась до Усть-Яхвы, ее закончили в 1969-70 гг. Кроме жилых домов, строили вокзалы — в Ревде, Невьянске, Серове и даже кинотеатры. Тогда Минтрансстрой играл очень большую роль, и объемы нам задавал и материально обеспечивал, — в смысле ресурсы отпускал на строительство, все плановое распределение шло оттуда. Каждый год был примечательным. В последнее время в среднем сдавали 15-16 тыс. м² жилья, а тогда — 35 тысяч».

Достаточно быстро Свердловсктрансстрой вырос в ведущую организацию по транспортному строительству на Свердловской железной дороге и в области, стал одним из крупных подразделений Минтрансстроя. В 1979 г. в нем насчитывалось 10 строительно-монтажных организаций. До 1993 г. трест освоил значительные объемы электрификации железнодорожной линии Абакан – Тайшет – Вихоревка – Хребтовая – Усть-Илимская, Богданович – Смычка, Баженово – Изумруд, Свердловск – Каменск-Уральский. Одновременно велось строительство железнодорожной линии Тавда – Сотник, вторых путей Свердловск – Гороблагодатская.

М.С. Касьяненко.
Заместитель генерального
директора
АООТ «Уралтрансстрой»



Показательно, что только одним СУ-11 за период с 1960 г. по 2003 г. было построено свыше 50 жилых зданий и сооружений Екатеринбурга. Эти успехи стали возможными благодаря налаженной системе Минтрансстрой и политике, которую проводило его руководство.

В 1988 г. Свердловсктрансстрой осуществил большие работы по ликвидации последствий аварии на железнодорожной станции «Свердловск-сортировочный».

В марте 1993 г. Свердловсктрансстрой приобрел статус АООТ «Уралтрансстрой», генеральным директором которого стал Н.И. Компаниец. За период с 1993 по 2003 г. предприятие возводило большое количество объектов промышленного и гражданского назначения, вело электрификацию участка Шарташ – Егоршино, реконструкцию вокзала станции «Свердловск-пассажирский», прокладывало подъездные пути к БАЭС. Были удлинены пути станций «Северка» и «Шалья», расширены пассажирские платформы с переустройством путей, с пешеходным тоннелем станции «Свердловск-пассажирский». Реконструирована тяговая подстанция станции «Шалья», железнодорожные пути базы ГСМ аэропорта «Кольцово». Было построено 20 жилых многоквартирных домов и много сооружений соцкультбыта.

Как рассказывает Н.И. Компаниец, «еще до приобретения статуса акционерного общества была поставлена задача сохранить все филиалы треста, а также наработанные технологические связи, позволяющие продуктивно вести строительный процесс. Мы исходили из того, что выделение филиалов из системы Уралтрансстрой или его раздробление невыгодны. В результате нам удалось удержаться на строительном рынке.

Какие же планы на ближайшее время? Первое, укреплять сотрудничество со Свердловской железной дорогой – основным заказчиком по железнодорожному строительству, что позволяет сохранить статус транспортных строителей. Второе, оставаться в роли заказчика по освоению землеотводов под строительство конкурентного жилья на базе продукции собственных заводов. Третье, провести модернизацию железобетонных, деревообрабатывающих производств с заменой устаревшего оборудования, строительной техники и автотранспорта.

Настало время собирать камни. Уралтрансстрой должен сказать свое веское слово, собрать под единое крыло все разрозненные силы транспортных строителей в Уральском регионе – от проектировщиков до специализированных организаций. Это позволит нам не только выигрывать тендера на строительные подряды и лоббировать профессиональные интересы, но развивать и совершенствовать производственную базу, учить и закреплять знания специалистов нашего профиля.

Этим всегда отличался Минтрансстрой, именно за таким подходом будущее».



Н.И. Компаниец,
Генеральный директор
АООТ «Уралтрансстрой»
с 1993 г.

Спортивный комплекс
Уральского
государственного
университета путей
связи.
2000 г.

