

Дважды рожденный Центротрансстрой

В.И. ШАШИН, член Союза российских писателей

Все имеет свое начало и свою историю. Есть они и у нынешнего ОАО «Центротрансстрой», который, согласно Постановлению СНК СССР, появился в 1936 г. в рамках системы МПС как строительно-монтажный трест по Московскому железнодорожному узлу «Мосстройпуть». Первые его руководители – начальник Г.Ю. Рубинштейн и главный инженер Т.С. Исаакович – без раскачки приступили к исполнению своих обязанностей.

Районом деятельности изначально были Москва – Курская, Москва – Казанская, Северная, Октябрьская, Кировская и Западная железные дороги. Кроме того, за трестом закрепили строительство новой линии Тула – Сухиничи и завершение строительства вагоноремонтных заводов в Лианозове и Канаше.

В предвоенные годы работы велись на железных дорогах им. Дзержинского, Ленинской, Белорусской, Казанской, Москва-Киевская. Строились мосты, депо, железобетонные эстакады, блок-посты, склады, поворотные круги, механизированные горки. Проводилось переустройство станций, налаживались системы водоснабжения, осуществлялось все необходимое для нормального функционирования местных железнодорожных хозяйств и предприятий. Трест пребывал в постоянном движении. Менялись руководители, специалисты, структуры. В 1941 г. начальником (уже третьим по счету) становится С.В. Потлатов, происходит очередное укрупнение-слияние. В единую организацию объединяются «Мосстройпуть», Управление по реконструкции «Мосстройузел» и Управление по строительству вторых путей железнодорожной линии Москва – Брянск. Предприятию присваивается название «Мосстройпуть».

В 1941 г. тресту было предписано эвакуироваться из Москвы в Тюмень. За отсутствием свободной площадки расположили его на станции Заводовская с заданием принять от другого треста «Уралстройпуть» начатое им



строительство вторых путей на участке Тюмень—Вагай. Однако корректировки сверху продолжались. Потеря в первые месяцы войны Донбасса и всей металлообрабатывающей и машиностроительной промышленности западных областей остро поставила вопрос об укреплении связей Кузбасса и Караганды с Уралом и Поволжьем. Государственный Комитет Обороны наметил ряд мер по усилению указанных направлений. В связи с этим Мосстройпути дают новое название — «Строительство № 19».

Трест превратился по существу в базу для формирования номерных строителей в западных регионах. Он занимался отправкой оборудования и людского персонала на участки №№ 130, 140, 180, 300 треста «Белстройпуть» и других. Задания часто менялись. То возникала необходимость форсировать стройки заводов в Тамбове, Орле, Свердловске, то, напротив, поступало распоряжение свернуть их и законсервировать. В этих беспрерывно менявшихся условиях разворачивалось ещё одно важное дело — усиление пропускной способности Моссобхода. Надо сказать, что перед эвакуацией из Москвы трестом была создана жилищно-ремонтная контора, в обязанности которой входил надзор за оставшимся имуществом. Силами этого оставленного подразделения и еще двух, специально направленных из эвакуации, осуществлялось строительство обхода Московского узла. Сложность положения усугублялось отсутствием проектов, приходилось зачастую руководствоваться полевыми исследованиями.

Приказы следовали один за другим. Очередным из них предписывалось к 1 апреля 1942 г. сдать в эксплуатацию 100 км второго пути от станции Богдановичи до станции Вагай. К строительству было привлечено 10000 человек из Наркомага Обороны и местное население (по трудгужповинности) в количестве 4000 человек пешех и 1500 конных подвод. Как и многие другие, это задание было выполнено.

За период с 1936 г. по 1954 г. в тресте сменилось десять начальников, но несмотря на все проблемы, связанные с кадровыми перемещениями и постоянными структурными слияниями и утрясками, было



Здание ЦНИИС
в Свиблово.
1979 г.

Слет передовиков
производства.
1985 г.





Строительство Старого Гостиного двора. Крайний слева – В.Г. Пицхелаури, крайний справа – первый зам. ген. директора П.В. Подлипский. 1995 г.

Здание «Кредобанка» на Садово-Сухаревской улице в Москве. 1991 г.



построено более 500 объектов. В их числе: железнодорожные линии Тула – Сухиничи, Москва – Брянск, Свердловск – Вагай, станции Узловая, Курск, Орел, Серпухов, Тула-1 и Тула-2, Рязань, Голутвин. Только в годы войны восстановлено около 10 тыс. км главных и станционных путей, а также построены железнодорожные ветки к шахтам Подмосковского угольного бассейна. В тот же период реконструированы станции Щербинка, Пушкино, Домодедово, Воскресенск, Софрино, Ожерелье, Елец, Люберцы, Раменское.

Вхождение треста в состав новообразованного министерства транспортного строительства стало днем его второго рождения. Вслед за этим последовало еще одно изменение - переименование

в Центротрансстрой. С этим названием он просуществовал без малого 40 лет. Работает и поныне. В 1993 г. он только поменял организационно-правовую форму: стал открытым акционерным обществом и, соответственно, акционером Корпорации «Трансстрой».

50 лет совместного пути - срок немалый. Как говорят в подобных случаях, «оглядываясь на пройденное, есть, что вспомнить». Только жилых домов построено общей площадью 1,1 млн м². Новых железнодорожных линий, вторых путей и станционных путей – около 1500 км. Электрифицировано железнодорожных путей около 1000 км. Возведено (точно даже не подсчитано) немало объектов промышленного и гражданского назначения в регионах страны, в том числе, только в Москве более 100 зданий.

Трудовые заслуги коллектива высоко и неоднократно оценивались Правительством. Трест награжден Почетным знаком Совета Министров. Многие работники предприятия отмечены орденами и медалями. Среди них невозможно не упомянуть о старшем прорабе Владимире Яковлевиче Марчуке (скончался весной 2003 г.). Фронтовик и орденосец (два ордена Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, медали за взятие Кенигсберга, за победу над фашистской Германией). Он поистине – герой треста, отдавший ему лучшие годы своей жизни. Под его руководством реконструировались станции Воскресенск, Москва-пассажирская – Казанская, Москва-сортировочная – Рязанская, Щербинка, Рыбное, велось строительство участков пути на третьем транспортном кольце в Москве и многих других объектов. Удостоен званий Почетный железнодорожник, Почетный транспортный строитель.

Заслуженным авторитетом в тресте пользуются заместители генерального директора ОАО «Центротрансстрой» Евгений Афанасьевич Олишевский и Виктор Семенович Корнев. Оба пришли в трест молодыми специалистами в далеком уже 1958 г. и оба – по-другому, наверное, теперь уже не скажешь – остались в нем навсегда. За электрификацию железной линии Москва – Байкал Е.А. Олишевского наградили медалью За трудовую доблесть, а за реконструкцию станции Стенькино при Рязанском нефте-

перегонном заводе удостоен ордена Знак Почета. В дружном коллективе Центротрансстрой выросли такие известные в строительном мире люди как Павел Владимирович Подлипский, Сергей Анатольевич Скорик, Лев Николаевич Кириков, Хамит Закирович Баширов, Алексей Иванович Ермаков, Юрий Николаевич Савулиди, которые прошли трудный путь — от мастера до руководителя.

Длительное время трестом управляли Николай Степанович Гаранович и Герман Агеевич Итониев. В 1983 г. управляющим был назначен Виктор Георгиевич Пицхелаури. Он и поныне руководит коллективом.

В сложных экономических условиях тресту удалось сохранить свой кадровый и производственный потенциалы. В состав ОАО «Центротрансстрой» входят 7 строительно-монтажных подразделений — два в Москве, по одному — в Щербинке, Орехово-Зуеве, Воскресенске, Рязани, а также Управление механизации с базами в Москве и Люберецком районе, московский завод железобетонных изделий и цех металлоконструкций. Все подразделения имеют собственные базы с подъездными железнодорожными путями, растворо-бетонные узлы, столярные мастерские, складское хозяйство и прочее оснащение.

Сегодня ОАО «Центротрансстрой» — мощная строительная организация, обладающая квалифицированными рабочими, инженерными кадрами, развитыми производственными мощностями и машинно-транспортными средствами. Она имеет государственные лицензии на ведение строительства, реставрационных работ памятников истории и культуры федерального значения, на сооружение и реконструкцию федеральных автомобильных дорог.

Только за 1995 — 2002 гг. Центротрансстроем построены: 16-этажный комплекс ИПК Корпорации «Трансстрой» в Свиблово, ряд объектов Московской кольцевой автодороги, включая посты ГАИ, АЗС, ДЭУ, здания «Итал-Моторс» с металлическим каркасом, банковский офис на улице Сретенка в монолитном исполнении, хозяйственный корпус в Лужниках с монолитным каркасом и кирпичным заполнением стен, элитный жилой дом в Погорельском переулке. Сооружены механические мастерские, гараж и подсобные помещения на станции Солнечная Московской железной дороги. Проведен комплекс работ по строительству нового здания стрелкового клуба взамен снесенного старого. Завершена транспортная развязка Волоколамского шоссе с улицей Свобода. Возведе-



Строительство поста ГАИ на МКАД. В центре — первый вице-президент Корпорации «Трансстрой» О.Н. Макаров, слева от него — В.Г. Пицхелаури, справа — заместитель генерального директора Е.А. Олишевский. 1998 г.

16-этажное офисное здание ОАО Корпорация «Трансстрой» в Москве на Кольской улице. 2002 г.





Старый Гостинный двор.
Атриум.

строительство двух железнодорожных путепроводов на 72 км автодороги Москва – Ярославль и на пересечении третьего транспортного кольца с путями МКЖД в районе Бережковского моста. На 29 км Минского шоссе завершено сооружение склада высокого складирования. Центротрансстрой ведет также собственное жилищное строительство. В 1997-2001 гг. построены жилые дома в Москве, Мытищах, Подольске, Орехово-Зуеве, Куровской, в поселке Белозерский (Воскресенского района), в Рязани.

МКАД. Дорожно-эксплуатационный комплекс «Север» на Ленинградском шоссе. 1998 г.

Особая гордость треста – реконструкция и реставрация Старого Гостиного двора в Москве. Этот исторический памятник на Ильинке пребывал в плачевном состоянии. С самого начала было понятно, что предстояла необыкновенно кропотливая и ответственная работа. Однако практические трудности превзошли теоретические ожидания. 6 лет и, пожалуй, весь накопленный строительный опыт коллектива были отданы этому уникальному объекту.

Генеральный директор, Виктор Георгиевич Пицхелаури уверен в благополучном будущем Центротрансстроя. В 2003 г. отмечалось его 20-летнее

пребывание на посту руководителя треста. Виктор Георгиевич – Заслуженный строитель РФ, Почетный строитель Москвы, – несомненно, принадлежит к числу людей, на которых, как говаривали в старину, земля держится. Это не преувеличение, а констатация факта, подтвержденного всей его жизнью. Вот как он сам рассказывает о себе

– В 1971 г. окончил строительный институт и по распределению Минтрансстроя попал в Москву. Слепого везения в том не было. Управлял трестом «Мострансстрой» мой дядя, Иван Константинович Пицхелаури, к нему я и устроился мастером участка. После его смерти продолжал набираться опыта под руководством его преемника, Олега Николаевича Макарова.



Трудился мастером, прорабом, старшим прорабом, потом главным инженером. В 1977 г. О.Н. Макаров доверил мне управление СМП-102. Предприятие было очень сильным — и в кадровом отношении, и в техническом. Объекты интересные, ответственные, имевшие не только общественно-политическую, но и архитектурно-культурную значимость. Одним из таких объектов был, например, Траурный поезд В.И. Ленина на Павелецком вокзале, после мавзолея — объект № 2.

Управлял СМП-102 шесть лет. Прикипел не то что сердцем, кожей. А тут повышение — предлагают трест «Центротранстрой». Начал я с кадров. Собрал всех специалистов и прямо предупредил: кто, как я, работать не будет, пишите заявление. Никого не выгонял. Зачем? Дело само покажет. Так оно и получилось. Через какое-то время человек 6-7 отсеялись. А те, кто остались, трудятся со мной и по сей день.

Позднее пришли новые, молодые специалисты. Трудились мы день и ночь, не покладая рук. И только через 5 лет, в 1988 г., поправили дела, сдали все объекты, завершили долгострой, выполнили план и даже получили первую прибыль — около 3 млн рублей. Вроде бы небольшую, но для нас тогда огромную. Радость была — не передать!

С 1988 г. и по сей день, мы уже не работаем убыточно. С Корпорацией «Трансстрой» жили и живем дружно. Стараемся не подводить, задания выполнять на совесть, в установленные сроки. Не случайно В.А. Брежнев доверил нам центральный объект Москвы — Старый Гостиный двор. Теперь это наша визитная карточка.

Было много интересных объектов. Павелецкий вокзал. Его же почти до основания разрушили, одна фасадная часть стены только оставалась. Восстановили. Любо-дорого посмотреть. Правительственный санаторий «Барвиха». Со знаменитым врачом Евгением Ивановичем Чазовым на этом объекте много раз беседовал. Строили даже институт повышения квалификации для начальников лагерей и тюрем.

Сам я без коллектива — никто и ничто. Я — это все мы, трест! Замы у меня замечательные — Евгений Афанасьевич Олишевский, Виктор Семенович Корнев. Старожилы, ветераны с огромным трудовым и жизненным опытом. Владимир Алексеевич Буклаков со мной начал работать еще во втором поезде. Когда я шел в Центротранстрой, он со мной перебрался — 30 лет идем вместе. Есть Сергей Анатольевич Скорик — заместитель по снабжению. Уникальный товарищ, пробьет все, что нужно, ни перед чем не остановится. И все только ради дела, которое для него выше всего. Еще один специалист по снабжению — Валерий Наумович Рывкин, в министерстве работал, в главке, потом в Мостранстрое управлял УПТК. Перешел ко мне, трудится отлично. Первый заместитель у меня Павел Владимирович Поддипский. Руководил Управлением. Опытнейший строитель! Хочу еще одно имя назвать — Феликс Герцкович Фридрих, начальник технического отдела — уникальнейший человек!



МКАД. Здание
Мосгорсвета на шоссе
Энтузиастов.
2000 г.

На строительстве базы
ПЧ-19 на станции
Солнцево. С.Б. Киншин —
заказчик. В.С. Корнев —
зам. ген. директора
ОАО «Центротранстрой».
Е.П. Пайчадзе —
начальник СМП-164.
Л.Н. Кириков —
начальник СМП-201.
1999 г.

