

ПЕЧОРСТРОЙ

ИСТОРИЯ СОЗИДАНИЯ



1940
2000

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

10.01

20.7

20.03

18.07

3 ТМО Т. 3.600.000 З. 3837--89



ПЕЧОРСТРОЙ

ИСТОРИЯ СОЗИДАНИЯ



1940
2000

Печора, 2000

«Печорстрой». История созидания. 1940—2000. — Издательство «Печорское время», 2000. — 120 стр.

Предлагаемая читателям книга посвящена 60-летней деятельности ОАО «Печорское строительство» — крупнейшей организации транспортных строителей в Республике Коми. На основании исторических исследований, воспоминаний ветеранов, публикаций в средствах массовой информации, архивных материалов показана история создания «Печорстроя», его роль в развитии транспортной сети Европейского Севера, в помощи фронту, в промышленном и гражданском строительстве на территории Республики Коми.

В книге рассказывается о сооружении основной транспортной магистрали Севера — Кониша — Воркута, вторых путей железнодорожных линий, благодаря которым был получен выход к нефти, газу, лесу. Перед читателями пройдет целая галерея имен — это герои строек, люди, перед трудом которых стоит преклонить колено.

РАССТАВАНИЕ

Мы расстаемся, мы с вами
прощаемся.
Сколько же вместе дорог
мы прошли!
От печорстроевской милой
окраины —
До сыктывкарской столичной
земли.
Иль не любили здесь вас
по-царски мы?
Или метели здесь злые
мели?
Чем же сманили вас
сыктывкарские
И из Печоры родной увели?
Мы расстаемся. Но мы
не прощаемся.
Все мы печорские ведь навсегда.
Мы друг до друга сердцем дотянемся
Сквозь километры и через года!

Вера МУРАШОВА.



«ПЕЧОРСТРОЙ» — 60 ЛЕТ.

ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

Родившись в 1940 году в недрах НКВД — ГУЛАГа, коллектив транспортных строителей Республики Коми пережил несколько общественно-экономических формаций: сталинскую диктатуру (40—50-е годы), экономику «развитого» социализма (60—70-е годы), перестройку и переходный период от экономики социализма к рыночной экономике (80—90-е годы).

По-разному жил коллектив в эти годы. 40—50-е годы военные и послевоенные, героические и трагические. На строительстве железной дороги от станции Кожва до Воркуты трудилось огромное количество людей: только гражданского населения, кроме заключенных, работало 30 тысяч человек. Ценой многих жизней, ценой огромных страданий и лишений в условиях Заполярья этот участок в 460 километров был проложен за один год. С 1941 по 1950 годы движение поездов с углем из Воркуты осуществлялось в условиях временной эксплуатации железной дороги. В этой книге рассказано о том, в каких условиях трудились люди и сколько мужества, воли, организаторских способностей нужно было проявить руководителям стройки того времени, чтобы организовать труд десятков тысяч человек и достичь поставленной цели. Я преклоняюсь перед светлой памятью руководителей тех лет: Василием Арсентьевичем Барановым, который руководил до 1947 года, Авраамом Израилевичем Боровицким (1947—1950 г.г.), Борисом Петровичем Грабовским (1950—1972 г.г.). Это они создали и воспитали, можно сказать, вырастили коллектив транспортных строителей в нашей республике, коллектив мужественных, закаленных, легких на подъем профессиональных строителей. Их трудом в республике построены 3,5 тысячи километров железных дорог, 121 железнодорожный вокзал, более 2 млн. квадратных метров жилья, школы, детские сады, больницы и многое другое.



Если в военные и послевоенные годы «Печоржелдорстрой» сооружал в основном железные дороги и прилегающие к ним объекты, то в 60—70-е резко возросли объемы общестроительных работ. 60—70-е годы и начало 80-х я считаю лучшим периодом «Печорстроя». Его руководителями в то время были Ефим Владимирович Басин, Владимир Александрович Линник, Игорь Евдокимович Меркуль. При возросших потребностях в промышленно-гражданском строительстве в эти годы руководство «Печорстроя» добилось от Минтрансстроя и заказчиков необходимых кавалажий на расширение собственной базы в Печоре. В результате были построены завод ЖБИ, автобаза, управление механизации. За счет внедрения новых технологий, широкого применения средств малой механизации поднялась производительность труда. В проведении мероприятий по организации социалистического соревно-

вания среди бригад, участков и подразделений сыграли свою роль партийные и профсоюзные организации. Немалая заслуга в этом Николая Михайловича Клепчи, много лет проработавшего председателем постройкома «Печорстроя».

В эти годы геронически трудились на стройках многие известные в «Печорстрое» люди. О них сказано и в этой книге. Многие награждены орденами и медалями за свой труд. Среди них Николай Иванович Чепурных – Герой Социалистического Труда, Эдуард Александрович Петрашевский, Иван Трофимович Трофимов, Николай Михайлович Вернигор, Надежда Давыдовна Кириченко, Николай Степанович Дрозд, Нелли Александровна Савельева, Франц Фридрихович Эрет и другие. В эти годы стабилизировалось и материальное положение людей, многие получили благоустроенные квартиры, повышалась заработная плата, улучшились условия труда.

В последние 15 лет объемы железнодорожного строительства резко сократились, хотя в объемах по промышленно-гражданскому строительству недостатка не было до 1993 года. Тем не менее, потеря одного из наиболее доходных и производительных фронтов деятельности не могла не сказаться на результатах работы «Печорстроя». Резкое падение объемов наблюдается с 1993 года, оно совпало с началом реформ и общего кризиса в России. Приведу статистические данные за эти годы по выполняемым объемам СМР в ценах 1991 года в тыс. руб.: 1991 г. – 42023, 1992 г. – 40942, 1993 г. – 31627, 1994 г. – 24750, 1995 г. – 21944, 1996 г. – 16308, 1997 г. – 8042, 1998 г. – 7948, 1999 г. – 13814. С потерей объемов сокращалась численность работающих. В 1998 году она составила менее тысячи человек. В этих условиях не было возможности что-либо приобретать или обновлять, но все-таки удалось сохранить основные фонды, избежать банкротства.

В 1999 году объемы выросли, началось строительство железной дороги Вендинга – Карпогоры, были выполнены работы по перегружочному парку для отгрузки бокситов на станции Чиньяворык, появились объемы по капитальному ремонту подъездных путей Сыктывкарского ЛПК. В 2000 году заключен субподрядный договор с корпорацией «Трансстрой» на выполнение работ по строительству железной дороги станция Чиньяворык – Рудник протяженностью 160 километров. Кроме того, по другим заказчикам объемы работ по сравнению с 1999 годом выросли. Все это страхует нас от безработицы.

Но не только в увеличении объемов работ заключается наша задача. Мы понимаем, что вступили в другую эпоху, в другой мир с другими ценностями. Если 15 лет назад за нас еще думали «партия и правительство», то сегодня мы должны думать о себе сами. Думать и решать, как сохранить и приумножить престиж и имидж коллектива фирмы, и от этого будет зависеть благополучие работающих. Мы понимаем проблемы, стоящие перед нами. Главные из них – качество создаваемого нами продукта и его конкурентоспособность. Мы понимаем, что железные дороги рано или поздно заканчиваются, а нам надо продолжать работать, находить другие точки приложения сил. На мой взгляд, сегодня в «Печорстрое» есть основания и возможности для подъема. Прежде всего, это люди, работающие в этом коллективе. У нас сохранились кадры тех лет, это наши ветераны, которые говорят: «Если надо – мы сделаем». Я ровесник «Печорстрою», но считаю глубоко неправильным представление о том, что человек пенсионного возраста обязательно ретроград, консерватор. У нас много ветеранов, и это так же хорошо и важно, как и приток свежих, молодых сил. Рядом со мной (или я рядом с ним) работает вот уже 15 лет Василий Тарасович Новиков,

ветеран, который воспитал не одно поколение работников «Печорстроя» в Воркуте. СМП-242, где его всегда вспоминают добрым словом как рабочие, так и инженерно-технические работники. Он и сейчас своим трудом показывает молодым пример организованности, исполнительности и деловитости.

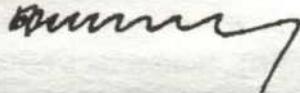
Безусловно, нужны более молодые и опытные кадры, и они имеются. Это главный инженер Александр Ричардович Потапов, заместитель генерального директора по экономике и финансам Сергей Павлович Марковский, закончивший обучение по президентской программе. Молоды и полны сил Валерий Петрович Кучерин, Николай Nikolaevich Мохов, Валентин Викторович Шавловский, Николай Федорович Перфильев и ряд других руководителей, которые достаточно хорошо разбираются в теории рыночной экономики и практической работе.

У нас есть программа действий на ближайшие два года, одобренная советом директоров ОАО «Печорстрой». Велика уверенность в том, что, несмотря на большие финансовые проблемы, мы сохраним и приумножим славные трудовые традиции «Печорстроя».

Вечная память тем ветеранам «Печорстроя», которых сегодня нет в живых. Низкий поклон и большая благодарность ветеранам «Печорстроя», находящимся на заслуженном отдыхе. Здоровья вам и долголетия! Поздравляю всех ветеранов «Печорстроя», всех работающих сегодня с 60-летием «Печорстроя», желаю дальнейших успехов в труде и благополучия, здоровья и счастья в личной жизни.

Генеральный директор

ОАО «Печорское строительство»



Николай ПОТЕМКИН.



ДОРОГИЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ «ПЕЧОРСТРОЯ»!

Вы держите в руках книгу, посвященную славной трудовой истории вашего предприятия — акционерного общества «Печорское строительство».

Шестьдесят лет назад, в мае 1940 года, для строительства Северо-Печорской железной дороги на участке Кожва — Воркута был организован трест НКВД «Печоржелдорстрой». Уже в декабре 1941 года в трудные дни Великой Отечественной войны в рекордно короткие сроки железная дорога на Воркуту была построена, а в 1950 году — сдана в постоянную эксплуатацию. Первые страницы истории «Печорстроя» отразили сложную и противоречивую историю нашей страны 30—50-х годов. Строительство железной дороги, промышленное освоение богатств Печорского угольного бассейна в те далекие годы

осуществлялось руками заключенных и сопровождалось большими жертвами.

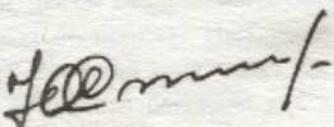
Вся трудовая биография «Печорстроя» тесно связана с нашей республикой. В 60—80-е годы ваше предприятие стало ведущим в отрасли транспортного строительства. Трудовой коллектив печорстроевцев внес большой вклад в социально-экономическое развитие не только нашей республики, но и всего Европейского Севера страны. Вами построено более трех тысяч километров железных дорог к кладовым угля, нефти и газа, осуществлено большое промышленно-гражданское строительство в Печоре, Воркуте, Иите, Усинске, Сосногорске, Ухте, Сыктывкаре.

Но главной гордостью «Печорстроя» всегда были сами транспортные строители, которые своим трудом прокладывали стальные магистрали и возводили новые города. В нашей республике хорошо знают и уважают Героев Социалистического Труда Николая Чепурных и Ефима Басина, заслуженного строителя РСФСР Галину Сандрецкую и многих-многих других печорстроевцев.

Уверен, что у «Печорстроя» большое будущее. 5 октября 1999 года был забит серебряный костыль новой железной дороги — «Белкомур», которая станет стальным мостом между Белым морем и Уралом, даст дополнительный импульс развитию всех регионов Европейского Севера. Этую железную дорогу предстоит также строить «Печорстрою».

Желаю вам в день юбилея вашего предприятия крепкого здоровья, личного счастья и благополучия, новых успехов в труде на благо Республики Коми!

Глава Республики Коми



Юрий СПИРИДОНОВ.



ДОРОГИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ!

Многие из нас, прошедших школу жизни «Печорстроя», остаются благодарными этому замечательному коллективу, с которым связала судьба. Здесь получили признание своих заслуг сотни тружеников, выросли в руководителей республиканского и российского масштабов десятки специалистов. Моя трудовая биография началась 32 года назад на ремонтно-прокатной базе «Печорстроя». Рабочую закалку, первый опыт руководителя я получил именно там. Особый поклон ветеранам «Печорстроя», которые являются золотым фондом акционерного общества. Среди них – кавалер ордена Ленина Сергей Федорович

Соколов, почетные транспортные строители – каменщица Ангелина Петровна Рочева, штукатур Мария Федоровна Овчинникова, заслуженный строитель РСФСР Джемма Александровна Васильева, кавалер ордена Трудового Красного Знамени плотник Валерий Васильевич Шемшин.

История «Печорстроя» – это история созидания транспортных строителей на земле Коми и соседних регионов. Они создали транспортную сеть республики, обеспечили условия для экономического развития Европейского Севера страны.

От души поздравляю с 60-летием «Печорстроя» и желаю транспортным строителям не стареть душой, оставаться необходимым людям, республике, России. Крепкого здоровья, счастья!

*Первый заместитель
Председателя Госсовета
Республики Коми*

Иван КУЛАКОВ.

ГЛАВА I

ПО ТУНДРЕ, ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ...

«Выйдешь к насыпи — тоненькая ниточка тянется желтая на пестром фоне летней тундры, а по обе стороны от нее — такая нетронутая таинственная глушь, такое необжитое пространство, что поневоле всем существом держишься за эту ниточку, связывающую тебя с жизнью, с прошлым и с робкими надеждами на будущее».

Лазарь ШЕРЕШЕВСКИЙ,
писатель,
участник строительства Северо-Печорской железной дороги.

Много лет уже миновало, а песню, слова из которой вынесены в заголовок, все поют и поют — даже молодые. Может быть, из-за романтического мотива, на который положен «зэковский» текст. А может быть, причиной всему — память. Память о делах настолько великих по своему масштабу и трагедии, что она уже стала почти генетической. Хотя для природы, отвечающей за наследственность, — 50—60 лет, что прошли со времени строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали, — не срок.

Это память о той Кomi АССР, которая наряду с Колымой, Магаданом, Норильском и Карагандой была в те годы одним из самых больших островов «Архипелага ГУЛАГ». Память о заключенных, военнопленных, солдатах и офицерах, комсомольцах и вольнонаемных специалистах, добровольно или принудительно привезенных в лагеря-стройки НКВД, руками которых в 30-х — середине 50-х годов было начато промышленное освоение севера республики — добыча полезных ископаемых, строительство железных дорог, закладка угольных шахт и нефтяных скважин, строительство городов и рабочих поселков. На их долю выпали непосильный труд, полярные ночи, морозы и четырехнедельное лето.

ПЕРВЫЕ РЕЛЬСЫ

Идея строительства в Кomi крае железной дороги, необходимой для промышленного освоения Европейского Северо-Востока страны, возникла еще в годы гражданской войны, когда донбасский уголь и бакинская нефть находились в руках белогвардейцев. Еще в конце 1918 года ВСНХ были организованы предварительные изыскания на линии Москва — Ухта. В 1918—1922 годах проводились рекогносцировочные изыскательские работы по направлениям Коноша — Кожва, Кострома — Пинюг — Усть-Сысольск. А в 1925 году подобные изыскания проводили Народный комиссариат путей сообщения и Иваново-Вознесенский губисполком по трассе Москва — Юрьевец — Шексна — Пинюг — Усть-Сысольск. По постановлению Госплана СССР от 8 июня 1929 года силами двух тысяч заключенных Северного лагеря, входившего в состав УСЕВЛОНа (Управления северных лагерей особого назначения) ОГПУ СССР, началось строительство дороги Пинюг — Усть-Сысольск протяженностью 296 километров. Но в 1931 году работы были приостановлены, а строители-заключенные переброшены на строительство Беломоро-Балтийского канала.

В июне 1932 года Исполком Кomi области добился решения о продолжении строительства. Практически вручную на протяжении всей будущей трассы была поднята насыпь железной дороги, построены деревянные мости. Однако 7 марта 1933 года по приказу Народного комиссариата путей сообщения СССР все работы на стройке были свернуты. Тяжелый труд тысяч заключенных оказался напрасным.

После открытия запасов Печорского угольного бассейна и Ухтинской газоносной провинции встал вопрос о вывозке добывших полезных ископаемых. Первые тонны нефти были добыты в 1931 году на Чибьюском месторождении. В 1934 году была отправлена первая баржа с воркутинским углем. Первоначально предпочтение отдавалось водному пути на Архангельск по рекам Воркута, Уса и Печо-

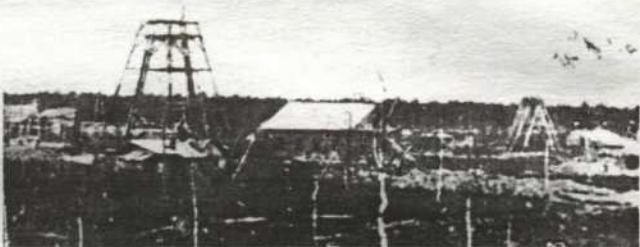


Чибью.

метров и Усть Уса – Воркута протяженностью 450 километров.

В 1936–1937 годах были проведены соответствующие изыскания, после чего технический проект 28 января 1938 года утвержден народным комиссаром путей сообщения Л.М. Кагановичем. Однако в ходе дальнейшей разработки проекта выяснилось, что он требует больших финансовых затрат и не решает проблему вывоза угля, так как навигация в этих районах слишком коротка.

ра или через пролив Югорский Шар, для чего в 1932–1934 годах проводились изыскания железнодорожной линии Воркута – Югорский Шар и планировалось строительство крупного морского порта. Эта идея получила свое отражение в Постановлении Совета Труда и Обороны СССР от 8 августа 1936 года № 308-73-С, которое предусматривало строительство двух «островных» (замкнутых) железнодорожных линий Усть-Вымь – Чибью протяженностью 250 кило-



Разведка скважин.

«ПУТИ УКАЗАНЫ НАШИМ ВОЖДЕМ...»

Для промышленного освоения природных запасов севера Коми края постановлением Совета Труда и Обороны от 16 ноября 1932 года № 1423/423 был организован Ухто-Печорский трест ОГПУ (Ухтпечлаг). В этом постановлении определялись основные задачи треста, в том числе разведка и эксплуатация имеющих промышленное значение полезных ископаемых Печорского бассейна, строительство железных и грунтовых дорог. В частности, предполагалось закончить уже в 1933 году подготовку к строительству железной дороги Воркута – Югорский Шар и построить узкоколейную железную дорогу от Воркуты до пристани на реке Усе протяженностью 70 км. Генеральная схема работ Ухтпечлага НКВД на вторую пятилетку (1933–1937 г.г.), разработанная плановым отделом управления лагеря, предусматривала строительство Северной железной дороги Архангельск – Кожва – Воркута – побережье Северного Ледовитого океана, а также основание научно-исследовательского института в новом социалистическом городе Краснопечорске, строительство нефтепровода Кожва – Чибью – Усть-Вымь, четырех нефтеперегонных заводов, двух судоверфей, радиевого и гелиевого заводов, трех электростанций и других промышленных объектов.

Строительство южного участка железной дороги Воркута – Югорский Шар так и не началось. Северный участок этой дороги должна была строить Вайгачская экспедиция НКВД. Этот проект не был реализован ни в 30-е годы, ни позднее.

Индустриализация страны вызвала увеличение потребности в угле и нефти. 7 августа 1936 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли специальное постановление «О промышленном развитии Ухты, Печоры и Воркуты», в котором определялись основные направления освоения Печорского угольного бассейна и Ухтинской газоносной провинции. В соответствии с этим постановлением народный комиссар внутренних дел СССР Н.И. Ежов 13 августа 1936 года издал приказ № 342 «О производственной программе для Ухто-Печорского треста на 1937–1939 годы и изменении структуры аппарата треста». В этом приказе были поставлены новые задачи в области железнодорожного строительства:

а) построить железную дорогу нормальной колеи от Рудника на Воркуте до села Усть-Уса протяженностью 450 км со сроком окончания строительства к 1 июля 1939 года;

б) построить железную дорогу нормальной колеи от Чибью до села Усть-Вымь протяженностью 275 км со сроком окончания работ к 1 октября 1938 года».

Для решения этих задач в структуре Ухтпечлага было организовано специальное Транспортное отделение с центром в поселке Княжпогост под руководством В.Н. Генденрейха.

Местное партийно-советское руководство непосредственно связывало дальнейшее социально-экономическое развитие Печоры с производственной деятельностью Ухтпечлага НКВД. Об этом много говорилось на 1-м Печорском окружном съезде Советов в ноябре 1936 года: «Ухтпечрест, организованный по инициативе товарища Сталина, своим значительным, широким размахом работ охватил территорию округа. Изыскательские работы на нефть, уголь, благородные металлы, золото и другие полезные ископаемые показали наличие исключительных природных богатств в недрах Печорского округа.

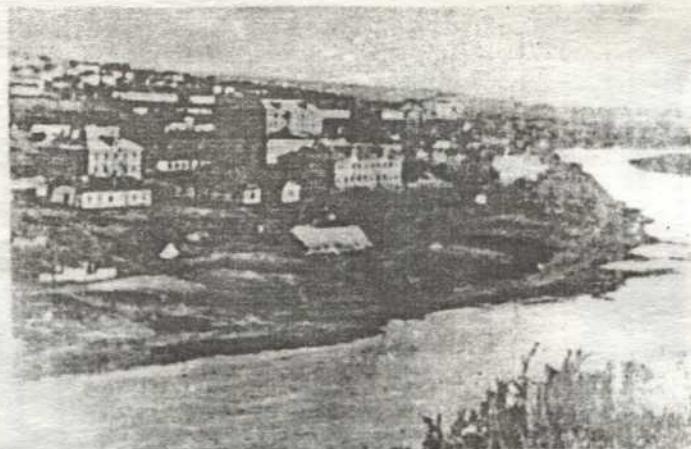
Пути хозяйственного развития округа указаны нашим Вождем — товарищем Сталиным: дать больше нефти, больше угля. В этом направлении под руководством окружной партийной организации мы должны развернуть Советы на эту работу и обеспечить успешное развитие каменноугольной и нефтяной промышленности Ухтпечреста».

12 августа 1937 года Печорский окриском выделил территорию в 160 гектаров под «временную базу и причалы для транспортно-складских операций строительства железной дороги и станционные сооружения (вокзал, мастерские, пакгаузы, депо, жилые здания, железнодорожные пути, разъезды) на берегу реки Усы выше авиа- и радиостанции Ухтпечлага». Уже в августе 1937 года Первое отделение Ухтпечлага начало строительство железной дороги Усть-Уса — Воркута, которое впоследствии было остановлено как неперспективное.

В течение всего 1937 года в Печорском окриском и управлении Ухтпечлага НКВД активно обсуждался вопрос о месте строительства промышленно-транспортного комплекса на реке Печоре. Окружное партийно-советское руководство резко высказывалось против его строительства в районе деревни Усть-Кожва: «так как комбинат, рассчитанный для удовлетворения нужд округа, и, прежде всего, Окружного центра, построенный в Кожве, не может обеспечить нужды развертывающегося строительства, а доставка пиломатериалов и других грузов из Кожвы возможна только в навигации два—три месяца. Президиум Окрискома постановляет — просить Облисполкомом Коми АССР разрешить вопрос о постройке комбината ближе к селу Усть-Уса, что положительно решит все изложенные проблемы».

В результате произведенных расчетов было выяснено бесспорное преимущество Котласского и Кожвинского вариантов строительства железной дороги и определено основное направление проектируемой линии, что было положено в основу соответствующего постановления правительства.

А.И. Солженицын упоминает об этой железной дороге в «Архипелаге ГУЛАГ»: «Освоение столь обширного северного бездорожного края потребовало прокладки железной дороги от Котласа через Княжпогост на Воркуту. Это вызвало потребность еще в двух самостоятельных лагерях, уже железнодорожных — Севжелдорлаг (от Котласа до реки Печоры) и Печоржелдорлаг (от Печоры до Воркуты)».



Рудник.

«ДАТЬ ВЫХОД ВОРКУТИНСКОМУ УГЛЮ»

28 октября 1937 года Совнарком СССР принял постановление № 1952-343 о строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали через населенные пункты Конюша — Вельск — Котлас — Княжпогост — Чибью — Кожва — Воркута. Ее значение определялось в отчете «Строительство

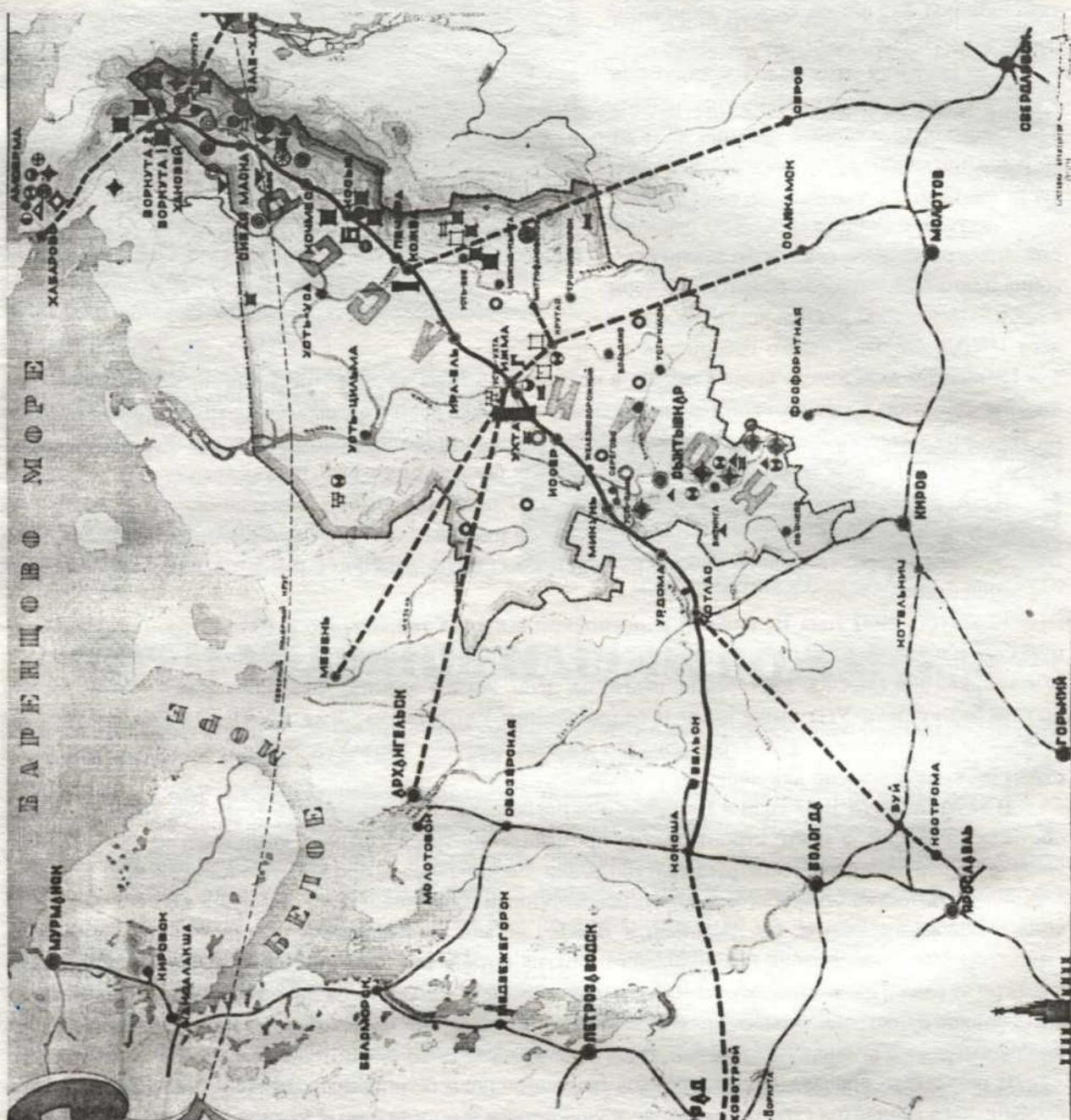
Составлено в 1930 г.

КАРТА

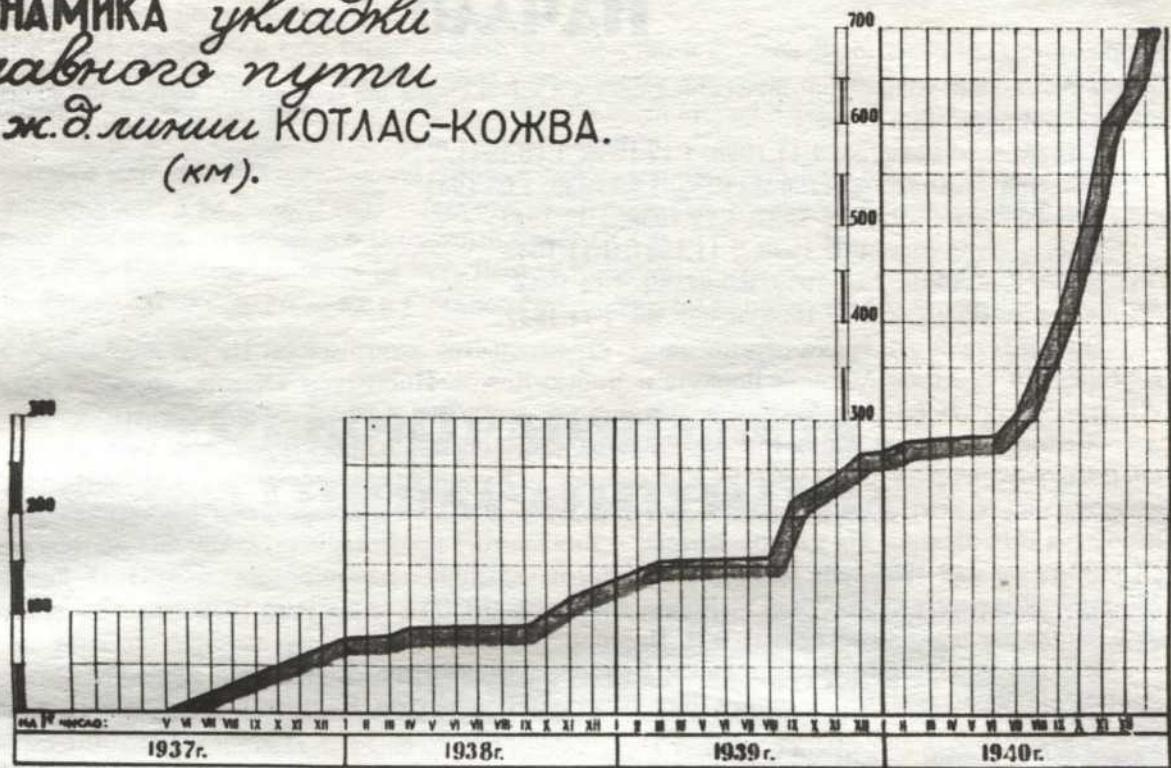
СЕВЕРО-ПЕЧОРСКОЙ
М. И. А.
МАГИСТРАЛИ
и ПОДЪЕЗДАКов
КОМи АССР.

ПОЯСНЕНИЯ:

- 1. Места
- 2. Уезды
- 3. Административные единицы
- 4. Городские поселения
- 5. Селения и деревни
- 6. Фольклорные единицы
- 7. Реки
- 8. Реки, притоки и озера
- 9. Каналы
- 10. Границы
- 11. Графты
- 12. Ахваты
- 13. Радиоэлементы
- 14. Маршруты
- 15. Станицы
- 16. Села
- 17. Населенные пункты
- 18. Селища
- 19. Дороги
- 20. Автомагистраль
- 21. Авиодороги
- 22. Гидрография
- 23. Автодороги
- 24. Маршрут Красноярск—Биробиджан
- 25. Новая линия Красноярск—Биробиджан
- 26. Переезды, пути



**ДИНАМИКА УКЛАДКИ
главного пути
на ж.д. линии КОТЛАС-КОЖВА.
(км.).**



железнодорожной линии Котлас – Кожва» следующим образом: «Для народного хозяйства нашей страны значение железной дороги Котлас – Воркута трудно переоценить. Через непроходимую тайгу и тундру, через районы вечной мерзлоты она открывает доступ к огромным богатствам, таящимся в недрах далекого Севера. С открытием движения по Северо-Печорской магистрали отпадает необходимость ввозить донецкий уголь, бакинскую нефть и нефтепродукты в северные и северо-западные промышленные центры и порты Балтийского, Баренцева и Белого морей.

К сердцу страны, в Ленинград, в порты северных морей по железной дороге пойдут эшелоны с лесом, углем, нефтью и другими полезными ископаемыми.

Для Коми АССР Северо-Печорская магистраль таит в себе огромные возможности дальнейшего развития промышленности, сельского хозяйства, железнодорожного и водного транспорта, которые создадут еще большие предпосылки для промышленного и культурного развития богатого Северного края. Использование богатейших недр, максимальный вывоз угля и нефти по Северо-Печорской магистрали в промышленные центры страны являются первоочередной задачей сегодняшнего дня».

Планируемая железная дорога имела протяженность 1560 километров, в том числе на участках:
Воркута – Кожва – 462 км,
Кожва – Котлас – 728 км,
Котлас – Коноша – 370 км.

Одновременно с Северо-Печорской магистралью перспективным планом развития железнодорожных путей было намечено строительство железных дорог Воркута – Хабарово, Коноша – Волховстрой, Архангельск или Мезень – Ухта, Ижма – Соликамск, Абэзь – Салехард (через Уральский хребет), Котлас – Кострома, Шиес – Сыктывкар.

«Несомненно, что происходящее в настоящее время перемещение металлообрабатывающей промышленности из Европейской части СССР в районы Урала и предъявляемый в связи с этим огромный спрос на коксующиеся угли вызовет необходимость для снабжения уральских заводов воркутинскими углами – строительства Уральской линии от станции Ижма Северо-Печорской железной дороги через район Крутой – на Соликамск, – отмечалось в том же отчете. Железнодорожная линия Ижма – Соликамск, помимо транзитного значения, будет иметь и крупное местное значение, способствуя развитию производительных сил района Крутой, превращая его, тем самым, в мощный узел нефтяной, газовой и асфальтитовой промышленности».

По установленному правительству новому направлению в 1938–1939 годах производились технические изыскания и составлялись технические проекты.

НАЧАЛО

7 июня 1938 года Экономический Совет СССР в своем постановлении определил календарные сроки строительства:

Котлас — р. Вычегда: 1.11.1938, 1.12.1939, 1.10.1941.

Вычегда — Княжпогост: 1.06.1938, 1.05.1939, 1.05.1941.

Княжпогост — Чибью: 1937, 1.12.1938, 1.11.1941.

Чибью — Кочмес: 1.07.1939, 1.11.1941, 1.11.1942.

Кочмес — Абезь: 1.07.1939, навиг. 40, 1.11.1942.

Абезь — Воркута: 1.07.1938, навиг. 40, 1.11.1942.

Впоследствии эти сроки переносились, строительство затягивалось. Не раз поднимался вопрос о консервации участков Абезь — Воркута и Чибью-Кожва. Институты «Хартранспроект» (Харьков) и «Лентранспроект» (Ленинград) несколько раз перерабатывали технические проекты.

Железнодорожная линия Котлас — Кожва изыскивалась и проектировалась Харьковским отделением Союзтрансстроя. На участке Княжпогост — Ухта протяженностью 200 километров изыскания выполнялись с сентября 1936-го по февраль 1937 года под руководством начальника экспедиции инженера В.И. Левина. На участке Котлас — Княжпогост протяженностью 280 километров — с декабря 1937-го по май 1938 года под руководством начальника экспедиции инженера П.Н. Ещенко. А на 250-километровом участке Ухта — Кожва — с марта 1938-го до августа 1939 года под руководством начальника экспедиции инженера В.И. Петрова.

Каждая экспедиция имела в своем составе несколько геологических и изыскательских партий, равномерно размещенных по линии. Как выяснили изыскатели, Северо-Печорскую магистраль предстояло строить в исключительно трудных природно-климатических условиях. Были отмечены очень слабая заселенность районов прохождения трассы, сплошная залесенность и заболоченность территории (глубокие болота занимали около 20 процентов длины проектируемой линии), почти полное отсутствие проезжих дорог, промерзание почвы зимой до 1,4 метра. К числу наиболее крупных болот изыскатели отнесли Мадмасское болото, болото в районе станции Сордью, протяженность которых доходит до 3 километров, а глубина — до 3 метров, Межогское — протяженностью около километра и глубиной 1,5 метра и Шежамское болото протяженностью около километра и глубиной более метра, а также Кожвинское и Интинское.

Местные грунты оказались непригодны для отсыпки земляного полотна. Поэтому предстояло разработать в карьерах и доставить к месту отсыпки на расстояние десятков километров миллионы кубометров грунта.

Исследования проводились в основном в зимнее время. И это помогло изыскателям отметить, что «зима в Коми АССР характерна глубоким снегопокровом, общая высота которого составляет на участке Котлас — Княжпогост около 80—100 сантиметров, на участке Княжпогост — Месью — 100—130 сантиметров, на участке Ухта — Кожва более 100 сантиметров.

Промерзание почв, покрытых снегом, доходит до 120 сантиметров, не покрытых снегом — до 200—220 сантиметров.

Отрицательным явлением зимы является также короткий световой день, который составляет в Котласе 4 часа 40 минут, в Ухте — 3 часа 30 минут, в Кожве — 2 часа. Недостаток освещения усугубляется преобладанием пасмурных дней и низкой облачностью...»

Главными принципами проводившихся работ было стремление проложить будущую трассу как можно ближе к воздушной линии, по возможности уменьшить кривые и обходы заболоченных участков.

В Коми АССР почти отсутствовали местные квалифицированные кадры инженеров-строителей и путейцев, рабочих. Партийно-государственное руководство страны нашло эффективный выход из этой ситуации: строить железную дорогу руками заключенных, организовать на севере Коми АССР лагеря-стройки.

Строительство магистрали начали в районе Княжпогоста 15000 заключенных Транспортного отделения Ухтпечлага НКВД. Для этого были организованы три строительных участка. В декабре 1936 года заключенные прорубили первую просеку в тайге, в апреле 1937-го начали строить земляную насыпь, в январе 1938-го проложили первые рельсы до станции Ропча, а в октябре того же года — до станции Чиньяворык. Все земляные работы 1937 года были проведены с грубым нарушением технических условий.

12 мая 1937 года на левом берегу реки Вымь, у Княжпогоста, на специально построенном береговом двухъярусном пирсе, с баржи, доставленной по высокой воде после ледохода, были разгружены два паровоза серии ОД № 724 и № 2228, а также 63 платформы и 5 старых крытых вагонов, привезенных с

канала Волга — Москва. На другой день паровоз ОД № 724 был собран и заправлен, и 14 мая 1937 года на Северо-Печорской магистрали началось движение.

В течение всего первого года строительства каждое утро в 5 часов из Княжпогоста отправлялся первый паровоз, толкая перед собой платформы, нагруженные шпалами и рельсами. Этот укладочный поезд проходил до конца готового пути. В 6 часов отправлялся второй паровоз с платформами, на которых находились рабочие, и доходил до места укладки полотна.

В сентябре 1937 года был организован специальный железнодорожный участок, штаб которого находился в Княжпогосте. А 12 декабря 1937 — был отправлен первый пассажирский поезд, который доставил избирателей на участок по выборам в Верховный Совет СССР.

Зимой 1937/1938 годов по тракту из Усть-Выми в Княжпогост в разобранном виде были переброшены еще несколько паровозов. Тогда же в Княжпогостском депо были построены один пассажирский, два крытых и один служебный вагоны.

ОТ КОНТРАБАНДИСТА ДО ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА

К концу 30-х годов в системе Главного управления исправительно-трудовых лагерей, трудовых поселений и мест заключения (ГУЛАГ) НКВД было организовано несколько специализированных отраслевых главков, которые руководили различными отраслями лагерной экономики, в том числе Главное управление лагерей горно-металлургической промышленности (ГУЛГМП), Главное управление лагерей лесной промышленности (ГУЛЛП), Главное управление шоссейных дорог (ГУШос-Дор).

4 января 1940 года приказом наркома внутренних дел СССР Л.П. Берии было организовано Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), в ведение которого было передано 9 железнодорожных лагерей. К началу 1941 года их число увеличилось до 13. Основной специализацией нового главка ГУЛАГа было строительство железных дорог на Дальнем Востоке, на Севере Европейской части СССР и в Закавказье. Численность заключенных в лагерях ГУЛЖДС составила на 1 января 1940 года — 397994, на 1 января 1941 года — 421412, на 1 января 1942 года — 355123 человека.

10 мая 1938 года народный комиссар внутренних дел СССР Л.П. Берия издал приказ № 090 «О разделе лагерей Ухтпечреста». На его основе были организованы Ухтижемлаг, Воркутпечлаг, Устьвымлаг и Северный железнодорожный лагерь НКВД. Севжелдорлаг НКВД был организован на базе Транспортного отделения Ухтпечлага. Новый лагерь подчинялся именно Гулжелдору. На каждый новый лагерь в соответствии с отраслевой спецификой возлагалось выполнение плановых заданий, ранее выполнявшихся Ухтпечлагом НКВД. Он получил литерное обозначение «ИТЛ ЯЯ» или «п/я 219».

Начальником этого управления был назначен корпусной инженер Нафталий Аронович Френкель. Родившийся в 1883 году в Одессе в семье мещанина, он с пятнадцати лет начал работать в различных коммерческих фирмах Одессы и Николаева. В 1918 году активно занимался коммерческой деятельностью, биржевыми операциями в Одессе. В годы нэпа организовал частную торговую фирму, служившую прикрытием для контрабанды.

В 1924 году Френкель был арестован ОГПУ и приговорен к смертной казни, которая в последний момент была заменена десятью годами лишения свободы в Соловецких лагерях. Находясь в заключении, Н.А. Френкель проявил организаторские и коммерческие способности и в 1927 году был досрочно освобожден, затем назначен начальником производственного отдела Управления Соловецких лагерей особого назначения. На Соловках он обращается к руководству ОГПУ с предложением привлечь заключенных к труду. Именно ему лагерная молва приписывает слова, ставшие идеологией ГУЛАГа: «Вам нужно забрать от узников все в первые три месяца, а потом они уже не нужны».

Н.А. Френкель разработал проект организации лагерей нового типа, в которых была организована воспитательно-трудовая система содержания заключенных. Эта его идея затем была положена в основу функционирования всей советской пенитенциарной системы. Заключенные начали валить лес, закладывать шахты, строить фабрики и заводы, прокладывать рельсы.

В 1931—1933 годах Н.А. Френкель является одним из руководителей строительства Беломоро-Балтийского канала, служит начальником работ управления строительства Беломоро-Балтийского водного пути. В 1932 году «за успехи в социалистическом строительстве» он награждается орденом Ленина.

В августе 1933 года Н.А. Френкель назначается начальником управления Бамлага (Байкало-Амурского исправительно-трудового лагеря) ГУЛАГа ОГПУ СССР. В 1934 году на эту стройку при-

везли заключенных, построивших Беломорканал. Здесь Н.А. Френкель организует строительство Байкало-Амурской магистрали, которая должна была соединить Тайшет на Транссибирской магистрали с Комсомольском-на-Амуре. В 1936 году он получает звание дивизионного интенданта.

В мае 1938 года Н.А. Френкель назначается начальником огромного Железнодорожного строительного управления ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке и одновременно — начальником Амурского железнодорожного лагеря. В этом качестве он руководит всем железнодорожным строительством на Дальнем Востоке страны. В 1940 году по личному распоряжению наркома внутренних дел Л.П. Берии получает звание корпусного инженера и становится первым начальником Главного управления лагерей железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР, награждается вторым орденом Ленина.

Френкель месяцами находился на строительстве Северо-Печорской железной дороги и непосредственно докладывал Госкомитету обороны СССР о его ходе. В октябре 1943 года ему было присвоено звание генерал-лейтенанта инженерно-технической службы, вручен третий орден Ленина. В апреле 1947 года вышел в отставку с должности бессменного начальника ГУЛЖДС.

Умер в 1960 году в возрасте 77 лет.

«ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЧУТКИЙ ТОВАРИЩ»

Тамара Владимировна Петкевич, отбывавшая срок наказания в Севжелдорлаге, в своих воспоминаниях «Жизнь — сапожок непарный», нарисовала коллективный портрет лагерной администрации так: «Лагерные чины в добрых оттуюженных шинелях, начищенных скрипучих сапогах».

Начальниками управления Севжелдорлага в 40-е годы были кадровые офицеры НКВД Семен Иванович Шемена, Иосиф Ильич Ключкин, заместителем начальника работал Александр Евстигнеев, отец известного советского актера Евгения Евстигнеева, помощником начальника — Филипп Михайлович Гарцуров. Главными инженерами строительства работали Хайдуров, Новоселов, Перекрестов, начальниками политотдела — лейтенант госбезопасности Алексей Михайлович Мальгин, Николай Васильевич Штанько, начальником оперативно-чекистского отдела — Гнедков.

Для большинства этих людей направление в Коми АССР было явным служебным понижением, ссылкой, опалой. Чекистские кадры для северных лагерей в основном комплектовались из провинившихся в чем-то работников центрального аппарата ОГПУ-НКВД или других областей страны. Все начальники лагерей в Коми АССР были кадровыми офицерами НКВД, имели за плечами большую гулаговскую биографию. Их часто переводили с одной стройки на другую, поэтому они успели послужить и в Коми АССР, и на Дальнем Востоке, на Кольском полуострове, на Сахалине, в Монголии. В судьбах этих людей, как и в судьбах заключенных, отразились трудные и противоречивые годы в истории страны.

В центральном аппарате НКВД СССР в Москве работал в свое время и С.И. Шемена, которого, пожалуй, можно назвать наиболее известным начальником Севжелдорлага. Т.Петкевич пишет о нем так: «... слыл у работников управления за образованного и хорошего человека, умевшего в заключенных видеть людей. Назначение на эту должность означало для него ссылку и наказание после того, как в 1937 году была арестована его жена-полька и он от нее не отказался. До этого С.И. Шемена был военпредом Советского Союза в Чехословакии».

На самом деле военным атташе СССР он никогда не был. Но в остальном эта красавая легенда имеет под собой основание.

Семен Иванович родился 26 февраля 1903 года в селе Новая Осота под Харьковом, в бедной крестьянской семье. Окончил высшее начальное училище, а в 1920 году — дорожно-строительный техникум, окружную партийную школу. Работал в своем хозяйстве. С 1920 года служил в органах ВЧК-ОГПУ-НКВД на Украине (контрразведка). «За активное участие в борьбе с контрреволюцией» был награжден знаком «Почетный чекист», а в 1929 году — боевым оружием. В январе 1930 года был принят в партию Журавлевским райкомом КП(б)У города Харькова (партийный билет № 1257526). В 1937 году работал начальником отделения ГУГБ НКВД СССР в Москве.

В феврале 1938 года партком ГУГБ НКВД вынес С.И. Шемене «строгий выговор с предупреждением за притупление чекистской и партийной бдительности». Это связано именно с тем, что в 1937 году была арестована жена С.И. Шемены Гавrilova по делу ее первого мужа Брезовского (Брензовского).

«В июне 1937 года была арестована моя жена в связи с делом первого ее мужа Брезовского, — объяснял впоследствии на одном из партсобраний сам С.И. Шемена. — За что был арестован муж, для меня неизвестно. За Гавриловой, с которой я прожил четыре года, ничего плохого не замечал, и вины ее в действиях бывшего мужа нету. После ареста Гавриловой я подал заявление в партийный комитет



С.И. Шемена.

заторскими способностями, принимает активное участие в партийно-политической работе. Является членом партбюро, депутатом Райсовета. Производственный план желдорстроительства выполнен в 1939 году на 102 процента». Констатировав это, парткомиссия при политотделе СЖДЛ НКВД в феврале 1940 года приняла решение: «партизъсканье — строгий выговор с предупреждением — снять».

Проработав начальником Севжелдорлага до января 1944 года, он был отозван в Москву для работы в Главном управлении по делам военнопленных и интернированных НКВД СССР, а потом направлен для дальнейшего прохождения службы на Дальний Восток. В 1949—1951 годах генерал С.И. Шемена был начальником Западного ИТЛ Дальнстроя в поселке Сусуман Магаданской области, который занимался разработкой золоторудных приисков и оловянных рудников на Колыме. В 1952—1954 годах он — начальник ИТЛ и строительства железной дороги Красноярск — Енисейск, а в середине 50-х годов — начальник Красногорского ИТЛ в г. Свердловске, который ведет большое промышленное строительство на Урале.

«За выполнение правительенного задания по строительству железнодорожной линии Котлас — Кожва» был награжден орденами Ленина и «Знак Почета», получил звание генерал-майора.

«...ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИТЬ ПРИКАЗ ТОВАРИША БЕРИИ...»

Главной задачей Севжелдорлага в приказе НКВД СССР было названо строительство железной дороги Котлас — Воркута.

«Если бы можно было взглянуть на стройку с высоты птичьего полета, она напомнила бы муралейник, протянувшийся на сотни километров. Кто-то из строителей рубит лес, выкорчевывает пни, кто-то в тачках отвозит в сторону негодный грунт, торф и болотную жижу, кто-то взрывает горы и засыпает овраги. Работа шла круглые сутки, в две смены. Днем — при свете солнца, если оно было,

и администрацию, чтобы выяснить свое положение. Мне ответили, что «Вы ничего общего не имеете с арестом жены, продолжайте работать, как работали». Но через некоторое время вопрос был поставлен на парткоме УГБ НКВД СССР, где меня обвинили в том, что я за четыре года должен был ее изучить. Мне вынесли строгий выговор с предупреждением за притупление чекистской бдительности».

О встрече с С.И. Шеменой в своей книге «НКВД изнутри. Записки чекиста» рассказывает работник НКВД М.П. Шрайдер: «Как-то к нему в гости приехал на один день его бывший сослуживец и товарищ Семен Иванович Шемена, с которым Николай Иванович Добродицкий познакомил. От Добродицкого я узнал, что в то время жена Шемена была арестована якобы как шпионка, а сам он находился в резерве и еще не знал, куда его забросит судьба».

В начале 1938 года капитан госбезопасности С.И. Шемена был переведен на работу заместителем начальника З отдела НКВД города Рыбинска, затем, 10 мая 1938 года, назначен первым начальником только что организованного Севжелдорлага НКВД.

По отзывам коммунистов, С.И. Шемена «у нас в лагере восстановил дисциплину, улучшил работу, вывел лагерь из прорыва. Исключительно чуткий товарищ, хороший руководитель».

«В лагере т. Шемена показал себя как коммунист: дисциплинированный, политически выдержаный, обладает как руководитель организаторскими способностями, принимает активное участие в партийно-политической работе. Является членом партбюро, депутатом Райсовета. Производственный план желдорстроительства выполнен в 1939 году на 102 процента». Констатировав это, парткомиссия при политотделе СЖДЛ НКВД в феврале 1940 года приняла решение: «партизъсканье — строгий выговор с предупреждением — снять».

По отзывам коммунистов, С.И. Шемена «у нас в лагере восстановил дисциплину, улучшил работу, вывел лагерь из прорыва. Исключительно чуткий товарищ, хороший руководитель».

«В лагере т. Шемена показал себя как коммунист: дисциплинированный, политически выдержаный, обладает как руководитель организаторскими способностями, принимает активное участие в партийно-политической работе. Является членом партбюро, депутатом Райсовета. Производственный план желдорстроительства выполнен в 1939 году на 102 процента». Констатировав это, парткомиссия при политотделе СЖДЛ НКВД в феврале 1940 года приняла решение: «партизъсканье — строгий выговор с предупреждением — снять».

ночью свет обеспечивали кострожги из слабосильной команды», — так описывает строительство железной дороги его участник Э. Ваза.

Производственный план 1938—1939 годов предусматривал первоочередное строительство сразу двух крупных участков трассы Чибью — Княжпогост — Айкино (268 километров) и Кочмес — Воркута (силами Абезьского строительного района).

Для решения поставленной задачи на трассе в 58 лагпунктах были сосредоточены около 30 тысяч заключенных и организованы четыре строительные отделения:

- первое — на участке Котлас — Чибью,
- второе — от Чибью до Кожвы,
- третье — от Кожвы до Абези,
- четвертое — от Абези до Воркуты.

В дальнейшем число отделений и места их дислокации менялись по мере выполнения плана строительства.

Численность заключенных нового лагеря составляла:

1 октября 1938 г. — 25199 человек,
1 января 1939 г. — 29405,
1 января 1940 г. — 26310,
1 июля 1941 г. — 66926,
1 января 1942 г. — 53344,
1 января 1943 г. — 27741 человек.

При разделе материальной базы и технического оборудования Ухтпечтреста новый лагерь получил только два экскаватора, 17 автомашин и два паровоза в очень изношенном состоянии. Механизация работ на стройке составила 11,7 процента. Больше половины — 64,4 процента — всех земляных работ осуществлялось вручную.

Магистраль строилась форсированными темпами. Строительные лаготделения охватывали короткие участки трассы в 20—30 километров. Они должны были как можно быстрее возвести земляную насыпь и уложить рельсы, после чего сразу перебрасывались через несколько идущих впереди отделений по автолежневой дороге на новый участок трассы. Оставшийся объем работ выполняли стационарные строительные отделения.

Строительство железной дороги на участке Княжпогост — Чибью, оторванном от железнодорожных и водных путей, было затруднено. Первые три года оборудование, инструменты приходилось доставлять исключительно водой по реке Вычегде, а потом автотранспортом по тракту из Усть-Выми, Котласа и даже со станции Мураши через Сыктывкар. Так, например, паровозы в Усть-Вымь, где была создана база снабжения, были в 1936 году перевезены в разобранном виде на автомашинах или больших санях в зимнее время. Впоследствии база была перенесена в Айкино.

Одновременно вдоль будущего железнодорожного пути строилась автолежневка. Это была одноколейная, с разъездами через один—два километра дорога. Она позволяла своевременно перевозить необходимые строительные материалы и продовольствие.

В 1939 году начались строительные работы на всем протяжении участка от Котласа до Чибью. К лету 1939 года степень готовности отделений дороги к эксплуатации составляла на участках:

Котлас — Межог — 20 %,
Межог — Княжпогост — 25,6 %,
Княжпогост — Чибью — 35,5 %,
Абезь — Воркута — 24,5 %.

По плану 1939 года намечалось сдать в эксплуатацию 310 километров трассы, фактически было сдано 268 километров. По итогам трудового соревнования между лагерями-стройками НКВД Севжелдорлаг передвинулся в этом году с 23 места на более почетное одиннадцатое.

Администрация лагеря в первую очередь обращала внимание на решение производственных вопросов в ущерб организации самого лагеря, устройства жизни и быта заключенных. Например, «лагпункт № 55 — это лагпункт типа 1938 года: сплошные нары, вшивость составляет 50 процентов. Заключенные по утрам не умываются, по утрам не дают чай, а только кипяток», — указывалось в одном из отчетов о ходе строительства. На партсобрании в сентябре 1939 года С.И. Шемена говорил: «Товарищ Уралов предложил использовать заключенных по 18 часов. Вопрос этот имеет большое принципиальное значение, и нужно коммунисту додуматься до этого. Спрашивается, что же будет через три дня от такой производительности? Товарищ Уралов недооценивает вопрос сохранения рабочей силы. То же самое и с выходными днями для заключенных». В 1939 году в лагере болели цингой четыре тысячи человек.

1 ноября 1939 года было открыто движение поездов на участке Айкино — Княжпогост.

Партийно-хозяйственный актив Севжелдорстроя 27 мая 1940 года обсудил постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 мая 1940 года «О форсированном скоростном строительстве». Выступая

на этом собрании, С.И. Шемена обозначил основные перспективы строительства так: «Нарком внутренних дел товарищ Берия на Севжелдорлаг возложил следующие задачи:

1. Уложить на участке Котлас — Чибью 130 километров пути.
2. На участке Чибью — Кожва протяженностью 252 километра открыть рабочее движение.
3. Начать строительство большого моста на реке Вычегде».

В постановлении этого партактива говорилось: «Коллектив строителей Севжелдорлага с честью оправдает оказанное ему высокое доверие, по-большевистски решит эту важнейшую задачу и обеспечит открытие временного движения поездов от Котласа до Ухты—Кожвы к заданному сроку». Партийно-хозяйственный актив отметил, что задачи скоростного строительства требуют быстрой и решительной перестройки работы всех звеньев аппарата управления, подразделений, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций и наметил ряд практических мероприятий.

Одновременно помочь строительству оказали Коми обком ВКП(б) и СНК Коми АССР, выделив лес, отведя земельные участки для сельхозов, направив на стройку работников и учредив переходящее знамя Президиума Верховного Совета Коми.

Однако направленные на стройку новые этапы заключенных были недостаточно обеспечены орудиями труда. В одном из отчетов о ходе строительства отмечалось «интенсивное поступление рабочей силы, не обеспеченной инструментом, хозбиходом, при отсутствии лошадей и недостаточном обеспечении продовольствием». Так, на 15 июня 1940 года менее 11 процентов вновь прибывших строителей-заключенных были обеспечены топорами и пилами.

Летом 1940 года было организовано 6-е Кожвинское строительное отделение, которое начало строить автолежневую дорогу с севера, что позволило уже 8 сентября 1940 года установить транспортную связь между Ухтой и Кожвой. «Кожвинское отделение, в свою очередь, забрасывало вперед по рекам Кожва, Чикшина людей, технику, организуя опорные пункты для устройства баз и расширения фронта работ».

К сентябрю 1940 года в основном сложилась стабильная производственно-организационная структура Севжелдорлага. Она включала в себя 11 отделений строительства, которые делились на ступени, несколько десятков колонн, в составе которых было несколько сот бригад. Бригады, в свою очередь, делились на звенья.

Первое (Айкинское) отделение строило железную дорогу от Котласа до реки Вычегды.

Второе (Ижемское) дислоцировалось от станции Шиес до станции Межог Усть-Вымского района.

Третье (Микуньское) вело строительство до станции Микунь.

Четвертое, пятое и шестое отделения строили трассу до станции Княжпогост.

Седьмое и восьмое — от Княжпогоста до станции Иоссер.

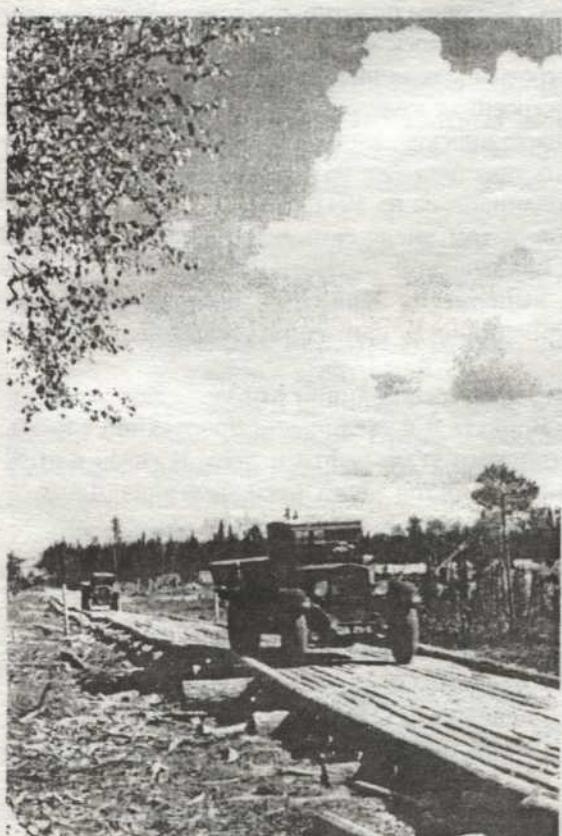
Девятое, десятое и одиннадцатое — от Иоссера до Усть-Кожвы.

Всего от Коряжмы до Усть-Кожвы вдоль будущей трассы железной дороги разместилось 27 строительно-монтажных, лесозаготовительных, сельскохозяйственных, больничных отдельных лагерных пунктов.

В августе—сентябре 1940 года для усиления оперативного руководства строительством были организованы Северный штаб управления под руководством начальника лагеря капитана госбезопасности С.И. Шемены и Южный штаб управления во главе с заместителем начальника управления капитаном госбезопасности И.И. Ключкиным.

6 октября 1940 года на 103 километре был проведен общелагерный слет строителей-ударников. В этот день укладка пути была доведена до сотого километра.

Осенью 1940 года перед руководством лагеря остро всталая проблема подготовки к зиме. На совещании в политотделе в октябре 1940 года говорилось: «Лагерь к зиме совершенно не готов. Строительство гражданских и лагерных сооружений позорно срывается. Наступившие морозы захватили во многих отделениях как вольнонаемных, так и заключенных, в летних палатах. Это имеет место и в поселке Железнодорожный».



Автолежневая дорога.



И.И. Ключкин.

Вернемся к отчету «Строительство железнодорожной линии Котлас – Кожва»: «Магистраль строил весь вольнонаемный коллектив. Бойцы и комполитсостав ВОХР многих подразделений после трудового дня меняли винтовку на лопату, становились в забой и не уходили с трассы до выполнения дневного задания. Административно-технический персонал, жены, члены семей работников строительства помогали организовывать питание, жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание лагерников. Ленинско-Сталинский комсомол дал стройке немало энтузиастов, увлекавших своим примером окружающих. Сотни примеров говорят об исключительном энтузиазме, об огромном подъеме среди работников строительства...»

Ноябрь и декабрь 1940 года проходили в исключительно напряженной обстановке, где каждый день и час были на учте. Наряду с решающими вопросами по переброске рельсов с юга на север, ликвидацией узких мест в 6 отделении приходилось одновременно заниматься форсированием строительства больших мостов, насущными вопросами обустройства станционных путей и помещений, передачей рабсилы Печорстрою и Севдвинстрою и рядом других вопросов...»

7 ноября 1940 года открылось движение поездов на участке от Котласа до Княжпогоста, а 25 декабря 1940 года – на всем участке Котлас – Кожва. «Благодаря упорной энергии строителей Севжелдорстроя, давших слово наркому внутренних дел Союза ССР товарищу Берии открыть временное движение поездов в установленный Правительством срок, укладка последнего пикета на линии Котлас – Кожва протяжением 728 километров была закончена 25 декабря в 15 часов».

С ноября 1940 по май 1941 года по новой железной дороге было перевезено 135 тысяч тонн грузов. В январе 1941 года сменилось техническое руководство строительства. Главным инженером и заместителем начальника управления лагеря был назначен П.П.Перекрестов.

Весь уложенный путь нуждался в больших доработках. Земляное полотно, проложенное по болотистым местам, на многих участках во время распутицы деформировалось, что создавало угрозу непрерывности и скорости движения поездов. На обходах были построены деревянные временные мосты, которые нуждались в укреплении. Дальней связи, сигнализации построенная железная дорога не имела. На большинстве станций и перегонов отсутствовали постоянные пассажирские, жилые, коммунально-бытовые и производственные постройки. Водоснабжение паровозов осуществлялось на простейших и временных сооружениях. Ликвидация всех этих недостатков была запланирована на 1941 год.

К концу 1941 года было ликвидировано 45 обходов, в том числе самые трудные, произведено расширение большинства станций, досыпаны насыпи на Вандышском, Зеленом и Печорском болотах, повышенна насыпь на Шежамском болоте. В результате выполнения этих работ были своевременно закончены подходы к большим мостам и обеспечена непрерывность движения в наиболее сложный весенний период.

Задачи 1942 года заключались в присоединении железнодорожной линии Котлас – Кожва по оси главного полотна к линии Котлас – Конюша и Кожва – Воркута и в увеличении пропускной способности всей магистрали для интенсивного вывоза воркутинского угля, нефти и леса. В связи с этим планом предусматривалось строительство комбинированных мостов через реки Северная Двина и Печора, а также строительство Котласского железнодорожного узла.

Согласно распоряжению СНК СССР от 29 июня 1942 года № 12111 РС «О передаче построенного участка Северо-Печорской магистрали от Котласа до Кожвы в постоянную эксплуатацию службам НКПС СССР», НКВД передал объект железнодорожникам.

С 15 июля по 21 августа 1942 года на железной дороге Котлас – Кожва работала правительенная комиссия под руководством заместителя председателя СНК Коми АССР Н.А.Нефедова. В состав комиссии входили представители центрального аппарата НКПС, аппарата ГУЛЖДС НКВД, управления Севжелдорстроя НКВД. Изучив, насколько состояние дороги соответствует техническим нормативам НКПС СССР, комиссия приняла дорогу в эксплуатацию.

После организации самостоятельного Печоржелдорлага Северный железнодорожный лагерь продолжил достройку железной дороги Котлас – Кожва, а с 1 сентября 1946 года принял участок строительства Конюша – Котлас от ликвидированного Севдвинлага МВД СССР.

15 сентября 1943 года был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении строителей Северо-Печорской железной дороги», 16 сентября Указ был опубликован в газете «Правда», а 18 сентября — в республиканской газете «За новый Север». Правительственные награды получили многие инженерно-технические работники строительства, в том числе главные инженеры строительных подразделений А.Н.Белявский, М.М.Зоткин, П.В.Жемчужников, М.Д.Крашенинников, И.М.Подоровский, инженеры-строители С.А.Волович, А.А.Георгиевский, А.М.Глухов, А.В.Мороз, И.И.Ливанов, И.Л.Ривкин, инженеры-мостостроители А.В.Ким, О.В.Щекин, инженеры-путейцы А.С.Бугов, И.С.Гургенидзе, геологи А.В.Казаров, И.М.Кануков, Б.Г.Коновалов, Н. В. Шмелев, инженеры Н.И.Березовский, О.Ф.Берзон, А.Г.Блинова, А.И.Бойков, В.Т.Дмитриевский, А.В.Добровольский, Е.Ф.Линде, прорабы А.И.Балашов, С.М.Колобов.

«НА ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ ОСВОИЛ...»

Заместителем начальника Севжелдорлага в эти годы был капитан госбезопасности И.И.Ключкин.

.Родился он 31 декабря 1897 года в городе Новозыбкове Черниговской губернии в еврейской мещанской семье. «Семья наша (семь человек) жили, главным образом, на заработки матери, по профессии белошвейки, умершей в 1912 году, — писал Иосиф Ильич в автобиографии. — Отец мой определенной профессии не имел, долгое время работал на пивном заводе в качестве развозчика пива, приказчиком на лесоскладах и лесозаготовках... В 1912 году окончил три класса приходского училища, и на этом мое учение закончилось».

Окончив учение, Иосиф начал работать в качестве ученика курьера в ссудосберегательном товариществе, затем конторским рабочим в обществе взаимного кредита. В 1916 году призван в армию рядовым в 59 пехотный запасной полк, который стоял в Воронеже. Во время Февральской революции в составе полка принимал участие в революционных демонстрациях. Был отправлен на фронт. Во время Октябрьской революции был избран членом полкового комитета Софийского полка.

В ноябре 1917 года полк оставил позиции, и И.И.Ключкин вернулся домой. В составе партизанского отряда воевал против немцев, оккупировавших Украину, а когда в феврале 1918 года из разрозненных партизанских отрядов организовался Первый Революционный имени товарища Ленина полк, был избран его комиссаром.

В ноябре 1918 года вступил в РКП(б). Полк получил приказ «следовать на помощь бакинскому пролетариату». В составе этого полка принял участие в гражданской войне под Астраханью, в районе Кизляра, в Терской области.

В конце 1918 года назначается комиссаром 3 бригады 33 Кубанской дивизии, которая была сформирована из разрозненных красных частей, отступавших с Кавказа. В мае 1919 года командирован в распоряжение особого отдела 4 армии Восточного фронта. И уже в октябре был назначен в особый отдел 25 Чапаевской дивизии, в составе которой, согласно автобиографии, «совершил с боями поход Уральск — Лищенск — Гурьев». Руководил и активно чистил Уральскую область от белогвардейского казачьего офицерства, вылавливал и предавал суду белогвардейского генерала Толстого. Принимал активное участие в ликвидации польских разведчиков и контрреволюционных ячеек на Польском фронте.

В 25 Чапаевской дивизии И.И.Ключкин прослужил до мая 1922 года, когда был переведен на должность начальника агентурной части особого отдела 2-й Червоно-Казачьей дивизии, в качестве которого «руководил и принимал участие в ликвидации бандитизма на Подолии и чистке разложившегося элемента дивизии...». Потом — особые отделы различных воинских частей, в том числе — 15 Сивашской дивизии, которая под командованием Блюхера в свое время брала Перекоп и получила наименование Железной.

За службу в органах ВЧК-ОГПУ-НКВД будущий заместитель начальника Севжелдорлага был награжден Коллегией ГПУ именным оружием с надписью «За беспощадную борьбу с контрреволюцией» (1927 г.) и знаком «Почетный чекист» (1932 г.). Однако в 1937 году партком УГБ НКВД УССР объявил И.И.Ключкину «строгий выговор с предупреждением за притупление партийной и чекистской бдительности и знакомство с врагом народа».

На обстоятельства этого дела проливает свет документ из личного дела. «Работал в системе НКВД УССР и на протяжении шести лет, до 1937 года, поддерживал дружескую связь и знакомство с врагом народа — шпионом Бржозовским, бывшим начальником. Контрреволюционная связь Ключкина с Бржозовским расследованием не установлена. По данным Одесского УНКВД тестя Ключкина Костенко, проживающий в Одессе, в 1933 году подозревался в шпионаже. Ключкин, приезжая в Одесу, бывал в семье своей тещи...»

В октябре 1937 года И.И.Ключкин назначается начальником планового отдела Тайшетского исправительно-трудового лагеря, где, по словам служебной характеристики, «проявил себя как способный и хороший работник и был выдвинут» — в мае 1939 года назначен заместителем начальника Севжелдорлага. В апреле 1945 года стал начальником управления Севжелдорлага, а в июле 1950 года, после объединения двух железнодорожных лагерей, уже в звании полковника — начальником объединенного Печорского ИТЛ.

Из «Характеристики полковника тов. Ключкина Иосифа Ильича»:

«Несмотря на незначительное общее образование в прошлом, тов. Ключкин за время работы в органах МВД значительно повысил общеобразовательные и политические знания. На практической работе освоил не только хозяйство лагеря, но и основные виды железнодорожного строительства.

В данное время, работая начальником лагеря, т. Ключкин по-деловому вникает в детали строительства и хозяйства и правильно их решает.

Тов. Ключкин принимает активное участие в партийной жизни, часто выступает с докладами на политические темы. В быту скромен...»

За время работы в Коми АССР был награжден орденами Трудового Красного Знамени (за успешное строительство железной дороги Воркута — Котлас — Конюха), Красного Знамени и Ленина (за выслугу лет в 1945 году), медалью «За победу над Германией» (в 1945 году), орденом Отечественной войны I степени (за успешное выполнение правительственного задания к 25-й годовщине Коми АССР в 1946 году). В октябре 1953 года в связи с передачей лагерных промышленных объектов Министерству путей сообщения СССР и организацией нового Печорского ИТЛ освобожден от должности начальника управления. В дальнейшем проживал в городе Пушкино Московской области.



И.И. Ключкин.

ПОСЕЛОК АБЕЗЬ В 1938 ГОДУ

Еще до организации Печорского железнодорожного лагеря работы на северном участке железной дороги с 1938 года велись силами заключенных Абезьского строительного района Севжелдорлага (начальник младший лейтенант госбезопасности Быцко). В летне-осеннюю навигацию 1938 года в Абезь было доставлено более 20 тысяч заключенных, а также стройматериалы, инструменты, продовольствие и медикаменты.

В мае 1938 года в управлении Севжелдорлага НКВД была сформирована группа специалистов под руководством инженера Барсукова для организации так называемого Абезьского района строительства. Впервые в истории железнодорожного строительства планировалось начать работы за Полярным кругом. Участником десанта в Абезь был Валентин Харлампиевич Голик — человек трудной судьбы. Он родился в 1913 году на станции Криничная в Донбассе, с семи лет остался без отца, в тринадцать лет был определен в детский приют г. Сталино. В 1930 году закончил школу «Стройуч» и начал работать помощником машиниста локомотивного депо. В 1933—1938 годах находился в заключении в Дмитровлаге НКВД, который строил знаменитый канал Москва — Волга. За отличную работу был досрочно освобожден. В 1938 году приехал на Север, работал старшим техником по нормированию управления Севжелдорлага. В 1938—1948 годах — старший техник по нормированию, старший экономист по нормированию, начальник отделения тарификации управления Севжелдорлага НКВД. С 1948 года до выхода на пенсию в 1969 году В.Х. Голик работал в отделе труда и зарплаты управления «Печорстрой», в том числе начальником этого отдела.

В.Х. Голик вспоминает: «Желающих поехать в Абезь записалось только 32 человека. В течение двухчасовой беседы начальник Севжелдорстроя С.Н. Шемена с большим усердием описывал нам всякие трудности и непредвиденные обстоятельства, которые нас ждут. Оказывается, таким образом он отбирал самых лучших, защищал стройку от неустойчивых. И, действительно, на следующий день желающих было уже 28 человек ...» В июне 1938 года после месяца водного пути по рекам Вычегде до Котласа, Северной Двине до Архангельска, по Баренцеву морю до Нарьян-Мара, по Печоре до села Усть-Уса и по Усе до поселка Абезь первый десант наконец-то добрался до места назначения.

К этому времени в Абези уже работала изыскательская группа инженеров-проектировщиков института Лентранспроект под руководством инженера Абрама Вульфовича Гоникберга. В июне 1938 года было начато строительство большой полуземлянки для штаба, четырех жилых землянок, в декабре того же года был построен первый рубленный дом-столовая. З января 1939 года в поселке появилось электричество от парового локомотива.

Уже осенью 1938 года началось строительство железной дороги Абезь — Сивая Мaska, была прорублена просека в тайге, началась отсыпка насыпи. В конце 1938 года в Абези появилась первая рация, по которой в определенные часы можно было связаться с ГУЛАГом НКВД в Москве и управлением Севжелдорлага ГКВД в Княжпогосте. В 1939 году в поселке были построены еще один жилой дом, баня, пекарня, несколько полуземлянок, продовольственные и вещевые склады, мастерские. К лету 1940 года на трассе Абезь — Сивая Мaska было открыто рабочее движение, мотовоз и паровоз серии «ОВ» начали возить песок для насыпи из карьера, расположенного у Сивой Маски. Всего за два года было построено 20 километров железной дороги в сторону Воркуты. Таким образом, трудом заключенных Абезьского строительного района в поселке был подготовлен первый плацдарм для «Печоржелдорлага».

ПОСЕЛОК АБЕЗЬ ЛЕТОМ 1940 ГОДА

20 июня 1940 года из Москвы на Север выехала первая группа специалистов вновь организованного «Печоржелдорлага». Вспоминает инженер Е.Ф. Линде:

«В конце июня 1940 года с Дальнего Востока шел этап на строительство Печорской железной дороги. К нему было прицеплено три товарных вагона для вольнонаемных, которые направлялись туда же. В Свердловске этап свернулся в сторону, а мы пассажирским поездом отправились в Москву.

После формирования в главке большая группа сотрудников 15 июля выехала в Архангельск, где три дня ждал пароход, который по Белому и Баренцеву морям доставил нас в Нарьян-Мар. В этом городке также пришлось ждать парохода по Печоре. Местом назначения был поселок Абезь. Пароходом по Печоре доехали до Усть-Усы, и там была опять пересадка на маленький пароход по реке Усе. Лето 1940 года было очень жаркое. Уса обмелела настолько, что после нас пароходы уже не могли пройти. В Абезь прибыли 6 августа, то есть через 22 дня после выезда из Москвы. Поднявшись на крутой берег, увидели три рубленых дома, несколько бараков и большую землянку — управление.

Поселили нас, девятнадцать семей, в большом бараке. Поставили 19 кроватей и 19 тумбочек. Отгородились одеялами, получилось вроде 19 кабин, которые мы прозвали стойлами. Так прожили три месяца. Жили дружно, весело, ни разу не было никаких ссор. Через три месяца переселили в большой барак с длинным коридором, по обе стороны которого было двадцать небольших комнатушек. Такую комнату давали на две семьи. В комнате было две кровати, стол и две табуретки. Так прожили еще год, после чего в каждой комнате оставили по одной семье.

Питались все в столовой. Питание было очень однообразное — сухие овощи, крупы, макароны, консервы. В связи с обмелением Усы грузы, которые шли в Абезь, застраивали в 160 километрах от нас, что еще больше усугубляло положение с питанием. Ког-



В.Х. Голик с женой перед отъездом в Абезь.



Слева направо:

*И.В. Быцко, начальник Абезьского района,
Барсуков, главный инженер, Балашов, глав-
ный инженер, В.Х. Голик, начальник группы.*

обычных отделов, размещались политотдел и отделы, связанные с общим снабжением, культурно-воспитательный и отдел учета рабочих.

В отдельной палатке работала большая группа сотрудников Лентранспроекта, что помогало оперативно решать проектные вопросы.

В управлении сложился очень хороший, дружный коллектив. Было много москвичей, ленинградцев, киевлян, веселых и остроумных одесситов. Может быть, потому, что мы были оторваны от Большой земли, а также потому, что вся жизнь проходила на работе, люди очень сдружились. Среди работников управления были люди различных национальностей — грузины, армяне, евреи, украинцы, белорусы и другие, но никогда никаких национальных распрей не было... Работали с 9 утра до 18 часов. С 18 до 21 часа был отдых, с 21 до 24 — опять на работе. Только в воскресенье можно было прийти на работу к 10 часам утра и работать до 14.

А во время пурги, что было часто, окна засыпало снегом полностью. Так как свет не всегда давали вовремя, приходилось иногда утром сидеть в темноте и ждать, пока дадут свет или откопают от снега окна...

В состав управления «Печоржелдорлага» помимо производственных и функциональных отделов, связанных с производственным сектором, входили специфические службы и отделы.

Самым могущественным и влиятельным подразделением управления был политотдел управления лагеря, организованный в сентябре 1940 года. Фактически он выполнял функции районного (городского) комитета партии, курировал большой круг вопросов и организаций. Судьба любого человека зависела от руководства политотдела. По словам очевидцев, когда в конце 40-х — начале 50-х годов в Печоре проводились различные торжественные мероприятия, президиум сверкал золотыми и серебряными погонами. Гражданскими костюмами в президиуме отличались только секретарь райкома партии и председатель райисполкома. Уже к кон-

цу началась война, стало еще хуже. На первое варили суп из кормовой брюквы, проглотить который можно было с большим трудом, на второе — чаще кашу из полуобрушенного овса. Мы звали эту кашу «жуй-плюй», потому что все время приходилось выплевывать неочищенный овес. Хлеба давали 500 грамм. Было очень голодно, но мы понимали, что идет жестокая война и всем тяжело.

Бани в поселке не было. Мышься ходили в колонну заключенных раз в неделю, в субботу — женщины, в воскресенье — мужчины. В конце декабря 1940 года рядом с управлением построили деревянный клуб. Мы, управленицы, помогали на всяких подсобных работах. Новый год 1941-й, встречали в клубе все вместе. Это была большая радость... Управление «Печоржелдорлага» находилось в землянке. Землянка была большая, окна на уровне земли, надземная часть обложена дерниной. Так спасались от страшных ветров (до 40 метров в секунду). В управлении, кроме



23-я годовщина Октября в Абези.

цу 1941 года на строительстве работали 732 коммуниста и 2600 комсомольцев, руководство которыми осуществлял политотдел. А первым начальником политотдела был Иван Егорович Голубков, родившийся в 1908 году в крестьянской семье, работавший каменщиком, заведующим красным уголком, завклубом, профсоюзным активистом Союза строителей в Москве, в 1937–1940 годы — парторгом МГК ВКП(б) на строительстве московского водопровода и канализации. После этого в ноябре 1940 года он и был направлен в «Печоржелдорлаг». Но уже в марте 1941 года был освобожден от занимаемой должности как «не обеспечивший политического руководства на строительстве».

В должности начальника политотдела И.Е.Голубкова сменил бригадный комиссар Иосиф Евдокимович Корнейчук, брат известного украинского советского драматурга Александра Корнейчука. Его высокое звание, не соответствовавшее занимаемой должности, может свидетельствовать о том, что и он появился в Абези не по своей воле. Коллега И.Е.Корнейчука, начальник политотдела «Ухтижемлага» К.В.Рубан носил звание всего лишь батальонного комиссара. В конце 50-х годов полковник внутренней службы И.Е.Корнейчук служил начальником Орловского ИТЛ в Красноярском крае.

Второй отдел управления лагерем ведал учетом всего многообразного «лагнаселения», организовывал перемещение заключенных по производственной и режимной необходимости. Все прибывающие в лагерь этапы проходили через центральный пересыльный пункт.

Важную роль в лагерной администрации играл оперативно-чекистский отдел, который занимался оперативной работой, режимом и надзорной службой. Руководил этим отделом кадровый офицер НКВД, которого побаивались даже высокопоставленные работники лагеря и других организаций. Ведь он не подчинялся начальнику управления лагеря, а отчитывался непосредственно перед оперупрлением ГУЛАГа НКВД СССР. Начальником оперчекотдела был назначен лейтенант госбезопасности Алексей Михайлович Мальгин, происходивший из «семьи служителя культа», вступивший в партию в 1930 году.



*Политотдел.
В центре первого ряда И.Е. Корнейчук.*

Куда ушли 40 тысяч

Об одном трагическом эпизоде в истории «Печоржелдорлага» упоминает в «Архипелаге ГУЛАГ» и А.И.Солженицын: «Осенью 1941 года «Печоржелдорлаг» имел списочный состав 50 тысяч заключенных, а весной 1942 года — 10 тысяч. За это время никуда не был отправлен ни один этап. Куда ушли сорок тысяч?» На этот риторический вопрос писателя сегодня можно дать ответ, опираясь на архивные источники и свидетельства очевидцев.

Осенью 1940 года, с наступлением холодов, ситуация на трассе резко ухудшилась, увеличились заболеваемость и смертность заключенных. По неполным данным, на 1 января 1941 года, всего за семь месяцев существования лагеря, умерли 3586 заключенных. В 4, 6, 8 отделениях 60–80 процентов заключенных были больными или слабосильными. В декабре 1940 года в 118-й колонне 6-го отделения из 215 заключенных в строю было только 42 человека. Остановились укладка главного пути, строительство Кожимского, Интинского, Усинского мостов, сократился подвоз продовольствия, медикаментов и материалов.

Вспоминает В.Х.Голик: «Возглавил «Печоржелдорлаг» Большаков, который, приехав в Абезь, заявил, что бараков для заключенных строить не будем, трассу пройдем в палатах и землянках, надо с первых дней форсировать объемы основных строительных работ железной дороги (рубка просеки, отсыпка насыпи, разработка выемки)». Такая опрометчивость, а вернее, преступность, привела к тому, что уже в зиму 1941 года от непосильных физических работ на трассе (а пришедших с работы, длившейся 10–12 часов, зона встречала жилищным холодом и сыростью) среди рабочих увеличился

всякого рода простудные заболевания, цинга. Каждое утро из отделений по селектору поступала шифровка о смертности, которая уже в весенне-зимнее время 1941 года была значительной – десятки человек в день».

Руководство управления встало на неправильный путь, бросив все прибывшие силы на выполнение производственного плана, не уделив серьезного внимания обустройству лагеря, созданию необходимых бытовых условий лагнаселению, не приняв серьезных мер к завозу и обеспечению продовольствия и вещевого довольствия.

Прибывшие этапы за время продолжительного этапирования были утомлены и истощены отсевом больных. При этапировании в отделения не получили необходимой медицинской помощи. Не вникая в глубину этого вопроса и не обращая внимания на последствия, без разбора физического состояния заключенных, они выводились на трудоемкие работы. Находясь в отвратительных бытовых условиях – необустроенных бараках, без постельных принадлежностей, не обмундированные, с наличием плохого питания, – стали быстро выходить из строя. На 1 января 1941 года в лагере насчитывалось 7 тысяч больных и 3586 умерших. Создалась реальная угроза срыва плана строительства».

За сложившуюся ситуацию начальник управления лагеря Г.П. Большаков, начальник санотдела К.В. Новосадова, начальник отдела снабжения В.Н. Гейденрейх, начальник 4-го отделения М.И. Сифинер и его заместитель М.И. Дорошинский, начальник 8-го отделения Н. Кондрашин, заместитель начальника 7-го отделения И.В. Савицкий были арестованы и отданы под суд.

Е.Ф. Линде вспоминает об этом эпизоде так: «В конце декабря 1940 года, прия на работу, мы узнали, что нашего начальника управления и несколько начальников отделов арестовали. По слухам, они были осуждены «без права переписки». Что с ними стало, мы так и не узнали...» Рассказ Е.Ф. Линде дополняют воспоминания В.Х. Голика: «Не случайно было возбуждено уголовное дело в связи с большой смертностью рабочих. Судили начальника «Печоржелдорлага» Большакова, начальника ОИС (отдел интендантского снабжения), начальника санотдела и других. Военный трибунал приговорил Большакова к 15 годам, остальных к 10 годам лишения свободы». Дальнейшая судьба первого начальника «Печоржелдорлага» неизвестна.

По приказу Государственного комитета обороны

С начала Великой Отечественной войны Печорский угольный бассейн приобрел стратегическое значение для снабжения углем Ленинграда, Москвы, Северного флота. Поэтому довоенные планы строительства были изменены. Для ускорения работ и более оперативного управления строительством на трассе было организовано 21 строительное отделение на каждые 20 километров пути. Каждое отделение вело отсыпку полотна на север и юг одновременно. Вдоль трассы было начато строительство автолежневой дороги. Полностью она была построена уже в августе 1942 года.



Штаб строительства.
В центре первого ряда А.И. Боровицкий.

Инженеры «Печоржелдорлага» и «Лентранспроекта» приняли решение строить дорогу по временной схеме, обходя все естественные преграды и труднопроходимые места. Заново были сделаны все чертежи и расчеты. Подъемы и повороты стали критически допустимыми. Выемки и насыпи делались минимальными. Шпал расходовалось в 2–3 раза меньше нормы. Путь укладывался из рельсов, привезенных из Карелии и Дальнего Востока, где было законсервировано все транспортное строительство. Укладывались рельсы даже демидовского производства с клеймом в виде соболя. На самом северном участке дороги рельсы укладывались прямо на землю, а через реки устраивались ледяные переправы. Широко использовались деревянные конструкции.

Замначальника лагеря А.И. Боровицкий вспоминает: «На южном участке пути, на первых десяти километрах от станции Печора, уже возили грунт из карьера «вертушками». Были случаи, когда отсыпанное днем полотно на следующее утро исчезало в бездонном болоте. Из-за сжатых сроков мы вынуждены были проходить отдельные выемки узкими траншеями, в которых только-только проходил поезд. Однажды в такой траншее произошел оползень и засыпало паровоз с несколькими платформами. Пришлось состав так и оставить под землей, а рядом сделать обход. Время — вот что было самым главным. В сентябре 1941 года была начата укладка рельсов. Ежедневно отсыпалось 40 тысяч кубометров насыпи. Все работы производились вручную.

В 1941 году несколько отделений Южного участка строительства были объединены в одно (первое). На Северном участке были организованы семь новых отделений (8—14). Появились шесть новых ОЛПов: пересыльный в Кожве, судостроительный в Палякуре, КОЛП и инвалидный ОЛП в Абези, сельхозы Абезь и Синью.

В июле—августе 1941 года строители железной дороги пересекли самый трудный участок — интинские болота — и соединились в Кочмезе с колоннами, укладывавшими полотно со стороны Абези. К северу от Абези дорога достигла Сивой Маски. Идя навстречу друг другу одновременно из нескольких точек трассы, некоторые бригады и боеучастки в октябре 1941 года укладывали по 5 километров рельсового полотна в день. Е.Ф. Линде вспоминает:

«Я нанесла на миллиметровку всю линию, пометив на ней и искусственные сооружения. Получилась такая гармошка. Ежедневно в 22 часа устраивались селекторные совещания у начальника управления, на которых начальники работ докладывали, что сделано за сутки. Эти данные я отмечала в своей гармошке. Очень интересно было отмечать укладку пути. Она велась одновременно в нескольких местах. В некоторые дни укладывали до пяти километров. Никаких путеукладчиков не было, все делалось вручную. Это было очень интересно видеть, как растет наша железнодорожная дорога...»

28 декабря 1941 года первый поезд пришел в Воркуту. Паровоз ОВ № 5831 со скоростью 4—5 километров привез в Кожву две двухосные платформы с углем и несколько вагонов с подарками для бойцов Красной Армии. Задача, поставленная перед «Печоржелдорлагом», была выполнена.

По подсчетам специалистов, скорость строительства железной дороги на участке Кожва—Воркута достигала в среднем 1,9 километра в сутки, тогда как Мурманская железная дорога строилась со скоростью 1,7, Турксиб — 1,1, Среднесибирская дорога — 0,9 километра в сутки. Четыреста шестьдесят километров железнодорожного полотна были уложены за 180 дней.

«ПРЕДАН ДЕЛУ ПАРТИИ ЛЕНИНА—СТАЛИНА»

Василий Арсентьевич Барабанов родился 21 апреля 1900 года в селе Алтуфьево Ленинского района Московской области в зажиточной крестьянской семье. С июня 1919 года по август 1920 года заведовал Народным домом в родном селе. С августа по декабрь 1920 года — слушатель Военно-хозяйственных курсов. С декабря 1920 по июнь 1924 года являлся слушателем административно-хозяйственного факультета Военно-хозяйственной академии в Москве. Обучаясь в академии, в декабре 1922 года был принят в члены партии городским райкомом РКП (б) города Ленинграда (партийный билет № 3919522). «Колебаний не было, в оппозициях не участвовал». Получил специальность администратора, хозяйственника, военного инженера и экономиста.

После окончания академии с июня по август 1924 года служил помощником начальника Военно-хозяйственного управления РККА.

В сентябре 1941 старший лейтенант госбезопасности В.А. Барабанов был назначен начальником Северо-Печорского исправительно-трудового лагеря НКВД.



А.И. Боровицкий.



Дунаев – машинист первого паровоза в Воркуту.

Барабанов понимал, что мы в Абези лишены очень многого, в том числе солнца, так как в основном небо чаще низкое, серое, солнечных дней мало. Поэтому когда, обычно в первой декаде августа, устанавливалась хорошая, теплая, солнечная погода, Барабанов разрешал обеденный перерыв с 12 до 14 часов. И в это время мы, забыв о своем скучном обеде в столовой, бежали под горку на песчаный берег Усы, купались и загорали все два часа. Но таких дней в году было не больше шести–семи».

Инженер А.Д. Цфас, работавший секретарем Наркома тяжелой промышленности, говорил, что начальник «Печоржелдорлага» выделяется среди остальных своей выдержанной и своеобразной, нестандартной мышлением.

Из служебной характеристики начальника управления Северо-Печорского железнодорожного строительства и ИТЛ подполковника Барабанова Василия Арсентьевича:

«Обладает большим 13-летним опытом руководящей административно-хозяйственной работы на стройках и лагерях НКВД.

Возглавляя крупное Северо-Печорское железнодорожное строительство и лагерь НКВД и руководя действующей железнодорожной линией Кожва–Воркута в течение ряда лет, тов. Барабанов проявляет большие организаторские способности, сильную волю, знание дела, принципиальность в решении больших и малых дел, проявляет достаточную чуткость к людям и умение руководить.

Тов. Барабанов предан партии Ленина–Стилина, политически хорошо развит, регулярно читает газеты, журналы, свободно ориентируется в вопросах текущей международной и внутренней политики. Идеологически и морально устойчив. В партийной жизни активен. Пользуется большим авторитетом в партийной организации и в коллективе строителей и железнодорожников.

К недостаткам тов. Барабанова относится склонность решать вопросы единолично, подчас без учета мнения Политического отдела и парторганизации.

По своим деловым и политическим качествам тов. Барабанов перерос начальника стройки и вполне может быть выдвинут на руководящую работу большого масштаба.

Начальник Политотдела «Печорлага» НКВД подполковник Кузнецов. 6 июня 1945 года».

Что и произошло в апреле 1947 года, когда полковник В.А. Барабанов был назначен начальником Северного управления железнодорожного строительства МВД СССР. В те годы его знал заключенный этого лагеря Л. Шерешевский: «Этот незаурядный человек успел пройти старую чекистскую школу и в

О приезде В.А. Барабанова на Печору рассказывает Е.Ф. Линде:

«В.А. Барабанов приехал в Абезь в конце 1941 года. Это был великолепный организатор, энциклопедически образованный человек. Когда в клубе собиралось большое совещание и выступал Барабанов, все управленицы прибегали послушать его выступление. Он обычно ходил по сцене, говорил полтора–два часа без всяких записей. Речью он владел превосходно. Когда Барабанов собирал начальников отделов и инженеров для решения трудных организационных или технических вопросов и выслушивал предложения, выяснялось, что все затрудняются и не знают выхода из создавшейся ситуации. Тогда выступал он и говорил, что и как надо сделать. И все изумлялись, какие простые выходы он находил в сложных вопросах.

Барабанов, приехав в Абезь и узнав, как обстоит дело с питанием, послал в ГКО СССР письмо с просьбой приправить строителей Печорской магистрали по снабжению к полярникам. Кстати, Абезь находится за Полярным кругом. Через некоторое время решение было принято, и мы начали получать мясные консервы из Бразилии, американский бекон в банках, канадскую муку, яичный порошок, сахар. Это было огромное подспорье.

глубине души понимал, как много среди его подопечных безвинно страдающих людей. Исполняя все требования своей службы, он сумел сохранить человеческий облик, заботился о культуре и медицинском обслуживании в колоннах, старался, насколько это было в его власти, облегчить участь попавших в беду людей».

За долгую службу в органах НКВД-МВД СССР В.А. Барабанов был отмечен многими правительственными наградами.

После Абези и Игарки В.А. Барабанов служил начальником Цимлянского ИТЛ, который строил Цимлянский гидроузел. Объект включал в себя ГЭС и водохранилище площадью 2700 квадратных километров, питавшее Волго-Донской канал. Там «за особо выдающиеся заслуги и самотверженную работу» полковнику В.А. Барабанову было присвоено звание Героя Социалистического Труда, воинское звание генерал-майора.

В июле 1952 года он назначается начальником Главного управления лагерей по строительству нефтеперерабатывающих заводов и предприятий искусственного жидкого топлива, в которое были включены 6 лагерей этой отрасли, а также ИТЛ и Строительство Особого района, сооружавшее комплекс зданий МГУ на Ленинских Горах в Москве.

В ноябре 1954 года генерал В.А. Барабанов вышел в отставку по выслуге лет в органах НКВД-МВД СССР. Затем он в течение трех лет возглавлял совет общественной приемной редакции газеты «Известия».



В.А. Барабанов.

КОЖВИНСКИЙ УЗЕЛ

Решающее значение для строительства всей Северо-Печорской магистрали имел Кожвинский промышленно-транспортный комплекс (мост через реку Печору, железнодорожная станция, локомотивное депо, лесокомбинат, снабженческие базы, пересыльный пункт, лазареты и сангородки, другие промышленные и лагерные объекты).



Руководство штаба строительства – А.И. Боровицкий, В.А. Барабанов, Якимец.

Подготовка к строительству началась еще в 1938 году, когда на высоком берегу Печоры появились первые заключенные. Об этом вспоминает Сергей Петрович Артемов — секретарь комитета ВЛКСМ Магнитогорского металлургического комбината, отбывавший срок наказания в «Печоржелдорлаге»: «4 июля 1938 года из Нарьян-Мара отправился караван из восьми барж и четырех буксиров. Пять барж в три яруса были забиты заключенными по 400 человек в каждой.

8 июля 1938 года мы прибыли на место. Нам сказали, что оно называется Канин Нос. Из барж стали выползать ослабевшие люди, помогая друг другу. Берег был крутой, пришлось многих нести на руках. Я помню, как один из заключенных, в военной форме, упал и не смог подняться. К нему подбежал охранник и ударил прикладом. Я попытался помочь, получил удар в спину, и мы оба покатились вниз. Со всех сторон закричали, что это произвол, что всех привезли на Север для расправы.

Подбежал начальник конвоя, приказал нам подняться. Товарищи по этапу помогли нам буквально ползком взобраться наверх. На этом месте теперь памятник Рusanову.

Лагерное начальство разбило нас по бригадам, распределило по работам. В первую очередь стали выгружать тачки, лопаты, кирки, клинья, колючую проволоку, в последнюю — муку и соль».

После организации «Печоржелдорлага» он был реорганизован в Первое Печорское строительное отделение, которое должно было построить 80 километров пути, объединяло двадцать строительных лагколонн, в которых находился 20841 заключенный.

С началом Великой Отечественной войны строительство Северо-Печорской магистрали приобрело исключительную необходимость. Уже 15 июля 1941 года бюро Коми обкома ВКП(б) приняло специальное постановление на этот счет. На 1 июля 1941 года отделением было выполнено 413676 кубометров земляных работ, уложено 81018 метров главного пути, 13666 метров тупиков, построено 1357 метров деревянных мостов, заготовлено 198995 кубометров делового леса и 245000 кубометров дров.

Однако летом 1941 года Печорское отделение в течение двух месяцев не выполняло производственный план. Это ставило под угрозу срыва утвержденный ГКО срок окончания строительства всей дороги в декабре 1941 года.

Главной причиной невыполнения производственного плана было полное физическое истощение заключенных. В среднем ежедневно в отделении болело около 3000 человек, 5818 заключенных занимались только «легким физическим трудом».

ПЕЧОРСКИЙ МОСТ

Важнейшей проблемой строительства было возведение мостов через реки. На линии строящейся трассы было запланировано десять мостов общей протяженностью 3,5 километра, в том числе через такие крупные реки, как Северная Двина, Вычегда, Печора.

Р. Северная Двина — 946 метров,
р. Вильедь — 313,
р. Вымь — 279,
р. Вычегда — 616,
р. Кылтовка — 80,
р. Ижма — 200,
р. Нижняя Айюва — 103,
р. Верхняя Айюва — 73,
р. Чикшина — 186,
р. Печора — 717.

Все эти мосты были спланированы на каменных или бетонных опорах с металлическими или железобетонными пролетными строениями. Высота опор на ряде мостов достигала 20 метров. Много пролетов покрыто фермами больших размеров — 109, 127, 158 метров...

Три моста — через реки Северная Двина, Печора, Вычегда — относились к категории крупных.

Согласно проекту, для сооружения этих мостов необходимо было уложить 75 тысяч кубометров кладки и смонтировать 13760 тонн металлических ферм. Весь этот огромный объем работ необходимо было выполнить в течение всего лишь полутора лет, причем бесперебойность движения по магистрали должна была быть обеспечена и в период строительства больших мостов. Этого удалось достичь, построив ряд временных переправ, как зимних, так и летних.

Для ускорения строительства мосты в основном возводились в зимнее время. Отсутствие вблизи трассы камня, удовлетворяющего техническим требованиям, вынудило строителей заменить бутовую и бутобетонную кладку на бетонную, а сам бетон изготавливать на гравии, а не на щебне.

Задержка в доставке облицовки заставила вообще отказаться от гранитной облицовки и заменить ее железобетонной или уменьшить ее объем, доведя гранитную часть только до уровня на полметра

выше горизонта высокой воды. Опоры Вымского моста построены из бетона на привозном гравии, а Печорского — на привозном песке и камне.

Но особенно большие затруднения вызвало отсутствие металла для ферм. Из необходимых 13760 тонн удалось получить только 5600 тонн — 40 процентов.

В соответствии с Постановлением СНК СССР от 12 февраля 1941 года № 175-92 на строительство Северо-Печорской железной дороги было доставлено:

— 4700 тонн мостовых пролетов, в том числе Перовским заводом Наркомтяжстроя СССР — 3000 тонн, со строительства Дворца Советов в Москве — 1700 тонн;

— демонтированы в апреле 1942 года одно мостовое пролетное строение протяженностью 87,6 метра через канал Москва — Волга и железнодорожная ферма пролетом 129 метров через реку Шексну.

В этих условиях было решено строить комбинированные мосты. Причем, возведя постоянные опоры, полученный металл использовали только для перекрытия главных речных пролетов. А остальные пролеты перекрывали временными конструкциями из деревянных ферм Гау, названных так по имени американского инженера, который их изобрел. Эти фермы укрепляли временными промежуточными деревянными опорами башенного типа, защищая их от ледохода мощными ледорезами.

Постройка этих, доходящих до 20 метров, опор и ледорезов стала одной из новых технически сложных задач. Немало трудностей предстояло преодолеть и в связи с необходимостью в короткий срок изготовить большое число ферм Гау, в том числе 19 ферм для Северодвинского моста и 10 — для Печорского. Для этого пришлось в короткий срок освоить совершенно новый вид работ и организовать сушку большого количества леса.

Несмотря на то, что трасса шла по сплошной тайге, строительство постоянно испытывало недостаток в качественной мостовой древесине. Мостовой лес приходилось добывать на значительном (15–20 километров) удалении от трассы, причем зачастую на одном гектаре можно было вырубить только по несколько подходящих деревьев.

И все же к маю 1941 года главные мосты были в основном построены. За успешное окончание строительства Печорского и Северодвинского мостов нарком внутренних дел СССР Л.П. Берия объявил участникам строительства благодарность.

Самым большим природным препятствием на пути строителей стала река Печора. Еще в 1938 году была размечена трасса будущего моста, а на подходах к нему вырублена просека. Тогда же были начаты кессонные работы.

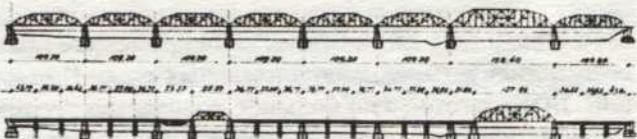
В 1940 году на строительстве моста работали четыре колонны, не считая тех, что возводили земляные насыпи на подходах к нему. Руководил стройкой опытный мостостроитель Аркадий Степанович Славин, участками работ — инженеры В.В. Бутов и Н.И. Курдюков. Кроме заключенных, на строительстве моста работало около 100 вольнонаемных и командированных. Строительно-монтажный поезд № 3, занятый на строительстве моста с 15 января 1941 года, уложил более 45 тысяч кубометров бетона. Непосредственно на возведении моста работали 150 заключенных колонны № 17 под руководством прораба Бажанова.

Росла производственная база. На левом берегу были построены мастерские со станочным и кузнецким оборудованием. Подачу электроэнергии обеспечивали локомобильные и дизель-генераторные электростанции. Для сборки пролетных строений был установлен паровой кран. Кессонные работы обеспечивали четыре локомобиля с компрессорами. На стройке использовалось 200 лошадей.

По проекту мост должен был состоять из восьми пролетных строений по 88 метров каждое, опирающееся на семь промежуточных и две береговые опоры. Однако металла был получен только для двух ферм по 88 метров и четырех ферм по 55 метров. Возникла необходимость возвести еще четыре промежуточные опоры. На стройке применялись различные формы поощрения: от зачетов до выдачи дополнительного питания — «премблюда».

СХЕМА МОСТОВ:

перев д. Северодвинска.



перев д. Вологды.



перев д. Петрова.



В конце 1940 года было открыто рабочее движение на участке Котлас — Кожва. Это позволило снабжать стройку материалами и рабочей силой. Для продвижения дальше на север зимой 1940/1941 года в четырехстах метрах ниже створа моста построили ледовую переправу, которая опиралась на сваи, вбитые в дно реки. К этой переправе были подведены временные подъездные пути. По переправе на правый берег Печоры доставлялись грузы, необходимые для дальнейшего строительства железной дороги.

В 1940 году были готовы семь промежуточных и две береговые опоры моста. Начались работы по возведению четырех дополнительных опор. В створе моста осуществлялась сборка пролетных строений. Было заготовлено большое количество лесоматериалов для деревянных мостовых конструкций.

Дальнейшее строительство задерживалось из-за отсутствия недостающих ферм. Было принято решение после надвижки имеющихся ферм на готовые опоры начать сборку деревянных ферм Гау.

В апреле 1942 года все работы по строительству моста по временному варианту были закончены. После длительных испытаний и обкатки каждой фермы по мосту пошли поезда.

В 1944 году начались работы по замене временных пролетных строений. К этому времени на Котласский мостозавод стала поступать сталь разобранного каркаса Дворца Советов в Москве. Эту сталь марки «ДС» использовали для изготовления элементов пролетных строений. В течение 1944 года три временные деревянные береговые фермы заменили на две фермы длиной 43 метра. В 1945—1946 годах были установлены еще две металлические фермы. На мосту теперь не было деревянных конструкций. В 1950 году мост принял правительственный комиссию, и он был сдан в постоянную эксплуатацию.

Другой мост был построен через реку Усу. Об этом вспоминает Е.Ф. Линде:

«На реке Усе строился большой мост на нашей линии. Из-за отсутствия материалов и опор фермы моста были деревянными. Мост был готов в декабре 1941 года. Но весной 1942-го создалась угроза, что опоры могут не выдержать ледохода. Было принято решение соорудить впереди опор деревянные ледорезы и засыпать в них камни. Управленцы были мобилизованы на эту работу и в течение недели таскали на носилках камни и засыпали в ледорезы. Работали все, включая начальника политотдела И.Е. Корнейчука. Кроме того, впереди ледорезов организовали взрывы льда. Мост был спасен. Ледоход прошел нормально. Это была победа.

Когда начала действовать дорога, стали поступать строительные материалы. Это дало возможность приступить к строительству мостов. Мостовые опоры сооружались зимой в тепляках. На строительстве моста в Сивой Маске я попала в такой тепляк зимой. В нем было, как в парной бане. Рабочие специальными бойками уплотняли бетон опор, был установлен строгий контроль за качеством...»

«ДЕРЕВЯННАЯ ДОРОГА»

Сегодня мало кто помнит о том, что вдоль строящейся железнодорожной линии Чибью — Кожва была построена автолежневая дорога протяженностью 235 километров.

До сооружения этого участка для перевозки стройматериалов, продовольствия необходимо было построить временную дорогу для автотранспорта. Неблагоприятный грунт, заболоченность делали невозможной строительство обычной грунтовой дороги. Кроме того, ее сооружение потребовало бы значительных земляных работ, которые привели бы к отвлечению большого числа рабочих от основной деятельности и удорожанию стоимости всей железной дороги.

Поэтому лагерные инженеры-транспортники предложили построить уникальную дорогу с деревянным настилом. Было разработано три разных варианта проекта. Первоначально был предложен проект двухпутной автолежневой дороги, которая бы обеспечивала бесперебойное движение автотранспорта в двух направлениях. Однако установленные сроки строительства и недостаток финансовых средств не позволили осуществить задуманное. И на основном участке была построена однопутная автолежневая дорога с необходимыми разъездами.

Для строительства дороги осенью 1940 года было организовано специальное автолежневое отделение под руководством инженера Фигельмана. Оно было разделено на специализированные колонны по 250—300 человек каждая, в состав которых входили землекопы, лесозаготовители, возчики леса, плотники. Выступая с призывом организовать среди заключенных трудовое соревнование под лозунгом «Три нормы на два работника» на партийном собрании автолежневого отделения в июне 1941 года, начальник политотдела лагеря И.Е. Корнейчук говорил: «У вас имеется армия культпроспиттелей, организаторов, имеется аппарат КВЧ. Эти товарищи должны показать личным примером, как надо работать. У вас есть партийная организация, комсомольская организация, вооруженная охрана. Можно было опереться на эти организации. Имеется ансамбль, культмущество, краски, бумага, газета. Таких ресурсов не имеет даже фабрика или район».

Дорога была следующей конструкции: по прогонам укладывались деревянные поперечины и жердевой настил. Прогоны были углублены в грунт с таким расчетом, чтобы жердевой настил работал по принципу балки, уложенной на упругое основание. После устройства жердевого настила, укладки скимов и поперечин строился продольный настил, который укладывался не сплошь, а в виде отдельных панелей. Вдоль дороги выкапывались канавы для отвода воды в пониженные места.

Все работы по строительству автолежневой дороги состояли из следующих технических операций: подготовка грунтового основания, заготовка, трелевка и вывозка необходимого лесоматериала, укладка прогонов, устройство продольного настила, засыпка междупутья, установка деревянных дорожных знаков.

Постройка автолежневой дороги позволила бесперебойно перевозить вдоль строящейся железной дороги стройматериалы, продовольствие, перебрасывать на новые участки строительные лагколонны. Дорога дала возможность отсыпать земляное полотно с помощью автомашин, что значительно облегчило и ускорило эти работы. Если в 1938 году на строительстве работало 58, то в 1939-м — 136, а в 1940-м — уже 972 автомашины «ГАЗ» и «ЗИС».

Осенью 1941 года началось строительство автолежневой дороги на участке Кожва — Воркута по тундре. Деревянные конструкции дороги пришлось завозить на расстояние в сотни километров. Однако уже в августе 1942 года дорога была пущена в эксплуатацию.

ВТОРЫЕ ПУТИ

После открытия рабочего движения поездов перед «Печоржелдорлагом» была поставлена новая задача — увеличение пропускной способности магистрали Кожва — Воркута. В справке «О результатах финансово-хозяйственной деятельности «Печоржелдорстроя» за 1941 и первую половину 1942 г.» она формулируется так: «Законы военного времени суровы и неумолимы. Они требуют, чтобы транспорт крепко связывал тыл с фронтом, работал четко и бесперебойно. В любых условиях доставлял фронту и промышленности уголь, требуемый для разгрома врага».

12 февраля 1942 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли специальное постановление «О развитии добычи воркуто-интинских углей и мероприятиях по обеспечению их вывозки», в котором предусматривалось резкое увеличение финансовых, материальных и людских ресурсов для «Печоржелдорлага». Из-за резкого ухудшения обстановки на фронтах и потери Донбасса печенский уголь приобрел жизненно важное стратегическое значение.

12—13 июля 1942 года пленум Коми обкома ВКП(б) рассмотрел вопрос о ходе выполнения этого постановления. Участники пленума отметили серьезное ухудшение обстановки в лагерях и выразили серьезную обеспокоенность положением дел на стройке. Партийный актив «Печоржелдорлага» в своем решении указывал, что «сейчас, когда наша страна временно лишилась советского Донбасса, неизмеримо возросла ответственность партийных и непартийных большевиков строительства за выполнение плана вывоза воркутинского угля».

В эти суровые дни новой, более серьезной опасности для нашей Родины партийный актив требует от каждого коммуниста самоотверженной и напряженной работы. Родина требует от воинов Красной Армии остановить продвижение врага на юг. Ни шагу назад. Для нас это требование означает — ни шагу назад от выполнения государственного задания. Мы обязаны дать и дадим нашей Родине в 1942 году 700 тысяч тонн воркутинского угля».

Вся ответственность за своевременную вывозку воркутинского угля была возложена на «Печоржелдорлаг». В управлении лагерем был организован отдел временной эксплуатации дороги. В 1942 году из Воркуты по железной дороге было вывезено 654 тысячи тонн угля.

Особую озабоченность руководства вызвало ухудшение состояния рабочей силы в лагерях. Именно в этот период резко уменьшилось продовольственное и вещевое довольствие заключенных. В результате голода вымирали целые колонны и лагерные пункты.

Вдоль железной дороги обустраивались станции Воркута, Абэзь, Инта, Косью, Сыня, Печора. Было ликвидировано 240 обходов, на постоянные заменялись временные деревянные мости и трубы.

«Печоржелдорлаг» становится самым крупным в Коми АССР. В сентябре 1942 года в девяти его лаготделениях насчитывалось более 50 тысяч заключенных.

В начале 1944 года приказом НКВД СССР № 00461 была изменена организационная структура «Печоржелдорлага». Из отдела железнодорожного транспорта было выделено управление движения Северного района. В лагере насчитывалось пять отделений, три строительных района Северного управления и ряд других подразделений.



Абезь. В центре группы Н.И. Ефремов, начальник финчасти, А.И. Боровицкий.

считывалось 43916 заключенных.

В 1945 году в структуре «Печоржелдорлага» были деревообделочный, мукомольный и пошивочный комбинаты, центральные ремонтные мастерские, кирпичный завод, овощеводческие совхозы, каменный, песчаный и известковый карьеры. «Карьеры разрабатывали штрафные колонны, — пишет А.В. Антонов-Овсеенко. — В Печорском ИТЛ самым гибельным местом считался каменный карьер Джинтай. Добыываемый там штрафниками материал не всегда отвечал техническим условиям строительства, зато Джинтай успешно решал задачу истребления неугодных...»

В 1945 году резко увеличилась численность бывших осужденных среди административного аппарата лагеря. Так, из 319 человек с высшим образованием, работавших на транспорте и в строительстве, 32 человека были из числа освобожденных. Из 423 человек со средним специальным образованием таких было 52. Из 26 начальников отделений строительства имели судимости десять, в том числе по политическим мотивам — шесть человек. Из 20 заместителей начальников отделений — 12, в том числе семь политических. Исключением были разве что 13 начальников строительных отделений и их заместители, среди которых лагерное прошлое (по «бытовой» статье) имел лишь один.

Итого, из 59 человек 23 были в прошлом судимы, в том числе 13 — по политическим статьям. Всего же в управлении «Печоржелдорлага» из 134 управленцев бывшими заключенными были 76, из них 39 — политическими.

Типичной представляется судьба одного из рядовых инженеров-заключенных. Леонид Михайлович Гоголь родился в 1908 году в Киеве. После окончания Киевского политехнического института получил профессию инженера-геодезиста. Работал землеустроителем в пограничных районах Таджикистана. В феврале 1937 года был осужден особым совещанием на 10 лет лагерей по обвинению в шпионаже в пользу Турции. Срок отбывал сначала в «Севжелдорлаге», где строил железную дорогу до Котласа. С 1942 года работал землеустроителем и мелиоратором в сельхозах «Печоржелдорлага». После освобождения работал начальником изыскательской партии «Печоржелдорлага», инженером-мелиоратором сельхозуправления комбината «Воркутауголь». Умер в 1965 году.

ПЕЧОРА

Еще в октябре 1942 года Оргкомитет Президиума Верховного Совета Коми АССР по Кожвинскому району «в связи с промышленным развитием станции Печора и всех близлежащих населенных пунктов и ж.д. станций и в связи также с ростом численности населения» принял постановление «образовать на станции Печора рабочий поселок и поселковый Совет депутатов трудящихся с включением в него населенных пунктов: 1-е строительное отделение «Печорстрой» НКВД, разъезды Аранец, Ошкаель, Козлавом, Седель, Джинтай, Изьяю, станции Печора, Сыня и Косью».

В июле 1947 года из Абези в Печору было передислоцировано управление «Печоржелдорлага», что способствовало более быстрому социально-экономическому развитию будущего города. Управление лагеря разместилось в одном из первых каменных зданий города, которое строилось и было

Приказом ГКО СССР от 28 октября 1944 года на управление Северного района была возложена задача строительства железной дороги Воркута — Хальмер-Ю протяженностью 62,5 километра. Ее строительство началось в ноябре—декабре 1944 года.

Решением ГКО СССР от 28 октября 1944 года перед лагерем была поставлена задача дальнейшей достройки дороги Кожва — Воркута и доведения ее пропускной способности к началу 1946 года до пяти миллионов тонн угля. В ноябре—декабре 1944 и январе—феврале 1945 года в лагерь прибыли новые большие этапы. На 15 апреля 1945 года в лагере на-

обозначено в проекте, как «кирпичная школа № 1». Строительство велось с 1946 по 1948 год заключенными первого отделения «Печоржелдорлага» под руководством высококвалифицированного инженера Константина Картухова.

С 1957 года в этом здании находится средняя школа № 49 города Печоры. И сегодня в школе многое напоминает о прошлом. В кабинете истории, где находился кабинет начальника «Печоржелдорлага» подполковника внутренней службы А.И. Боровицкого, сохранились лепные рисунки на стенах, изображающие строителей железной дороги, выполненные мастерами-заключенными. В школе до сих пор сохраняется большой лагерный сейф.

14 апреля 1948 года на сессии Верховного Совета Кomi АССР депутат А.И. Боровицкий внес предложение о переименовании рабочих поселков Канин и Печора в город Печорск.

На 1949 год перед «Печорстроем» были поставлены следующие задачи:

«1. По решению правительства подготовить и сдать МПС СССР железнодорожную линию Кожва — Воркута.

2. Закончить строительство и сдать в эксплуатацию железнодорожную линию Хановей — Мульда — Северная — шахта № 7, Воркута — Хальмер-Ю.

3. Выполнить план угольных перевозок».

Правительственная комиссия приняла железную дорогу в постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо». Было перевезено 6338 тысяч тонн угля.

1 августа 1950 года государственная комиссия приняла Северо-Печорскую железную дорогу в постоянную эксплуатацию. В акте госкомиссии ее строительство было названо беспрецедентным.

«...ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ...»

Преемником полковника В.А. Барабанова в должности начальника «Печоржелдорлага» НКВД стал майор Авраам Израилевич Боровицкий. Он родился 17 февраля 1903 года в городе Фастове Киевской губернии в еврейской мещанской семье. Отец работал частным экспедитором грузов на железной дороге. В 1914 по 1919 год закончил двухклассное, потом четырехклассное училище, частную гимназию «Общества Родителей». В автобиографии указывал: «До 1919 года учился. Всю зиму 1919 года по начало 1940 года после погрома болел тифом». С начала 1920 по июль 1921 года давал частные уроки математики в Киеве, в июле 1921 — августе 1922 года работал воспитателем в еврейском детском доме «Озет» в Фастове. В августе—октябре 1922 года был безработным, состоял на учете на бирже труда. С ноября 1922 года начал работать на Дарницком фанерном заводе кочегаром, помощником станкового. На заводе в 1923 году вступил в комсомол и в мае 1925 года был избран секретарем заводского комитета игрушечной фабрики. В ноябре 1927 года был принят в партию Сталинским райкомом ВКП(б) (партийный билет № 3177369).

В октябре 1928 — мае 1931 года работал председателем фабричного комитета мебельной фабрики имени Боженко в Киеве. В мае 1931 года на Всеукраинском съезде рабочих деревообрабатывающей и лесной промышленности был избран членом президиума и ответственным секретарем Всеукраинского профсоюза деревообделочников.

В октябре 1933 года по партийной мобилизации ЦК КП(б)У направлен на работу в органы ОГПУ СССР. Как указал в автобиографии сам А.И. Боровицкий, «был мобилизован ЦК КП(б)У и Киевским облатделом ГПУ на работу в лагеря Дальнего Востока».

В январе 1941 года А.И. Боровицкий был назначен заместителем начальника управления Северо-Печорского ИТЛ НКВД СССР.



А.И. Боровицкий.

А.И. Боровицкий так вспоминал о приезде на Печору: «Я прибыл на строительство в январе 1940 года. Жили мы в первое время на месте нынешней станции Печора, в землянках. Штаб строительства находился в Абези. На всем протяжении будущей железной дороги была уложена автолежневая дорога, что давало возможность форсировать отсыпку земляного полотна в первую очередь на низких отметках и форсировать укладку пути».

О методах работы А.И. Боровицкого свидетельствует характеристика из его личного дела:

«Растущий работник, обладает организаторскими и административными способностями, работает, не считаясь со временем и трудностями, проявляет на работе оперативную и личную инициативу. Дело строительства железнодорожного транспорта знает.

Непосредственно руководя эксплуатацией железнодорожной линии, в трудных условиях Севера добился значительного улучшения ее работы».

В феврале 1942 года А.И. Боровицкий по приказу НКВД СССР был срочно отозван на строительство железной дороги Саратов – Сталинград, имевшей большое значение в ходе Сталинградской битвы. В сентябре 1942 года он вернулся на Печору.

В мае 1945 г. получил звание майора внутренней службы.

В декабре 1946 г. был назначен начальником управления Северо-Печорского ИТЛ МВД СССР. С назначением майора А.И. Боровицкого начальником лагеря заканчивается «Абезьский период» истории «Печоржелдорлага». Новый начальник переводит управление лагеря в быстро растущий рабочий поселок Печора.

С июля 1950 г. до 1952 г. подполковник А.И. Боровицкий служит начальником Северного управления ИТЛ и Строительства 503, которые дислоцируются в селе Ермаково Красноярского края и прокладывают железную дорогу на участке Чум – Салехард – Игарка. С 1952 года он переводится начальником Строительства 513 в Приморский край.

Будучи в отставке, полковник А.И. Боровицкий работал в Мосгорстрое и к званиям почетного работника МВД СССР, почетного железнодорожника получил звание «Почетный строитель Москвы».

ТЕЛЕГРАФНЫЙ КОД «ЗВЕЗДА»

24 июля 1950 года (по другим данным 1 августа 1950 года) Печорский железнодорожный лагерь был объединен с Северным железнодорожным в единый Печорский лагерь (Печлаг). На 1 апреля 1952 года лагерь насчитывал 11 лаготделений и 106 пунктов, в которых находился 37471 заключенный, в том числе 32440 – на территории Коми АССР.

С 1940 по 1950 год добыча угля в Печорском угольном бассейне возросла в 30 раз, с 273 тысяч тонн до 8688 тысяч тонн, объем железнодорожных перевозок настолько возрос, что однопутная железная дорога не стала справляться с ним. По специальному постановлению ЦК ВКП(б) и СМ СССР было решено начать строительство вторых путей.

Поэтому главной задачей лагеря было определено строительство вторых путей железной дороги Котлас – Воркута и поддержание ее в рабочем состоянии, а также строительство железной дороги Воркута – Хальмер-Ю, Хановей – Шахта, локомотивных депо на станциях Печора и Инта, других промышленных и гражданских объектов в населенных пунктах вдоль Северо-Печорской железной дороги.

1 мая 1953 года Печорское железнодорожное строительство по Постановлению Совета Министров СССР от 18 мая 1953 г. № 333-370 было передано в подчинение Министерству путей сообщения СССР, а 14 августа 1953 г. «Печорстрой» был подчинен Главному управлению железнодорожного строительства Севера и Запада Минтрансстроя СССР.

Новым начальником «Печорстроя» был назначен инженер-подполковник внутренней службы Борис Петрович Грабовский, который находился в этой должности до 1972 года.

Так произошло фактическое разделение Печорского железнодорожного строительства и Печорского исправительно-трудового лагеря МВД СССР, который до своего закрытия в 1959 году поставлял «Печорстрою» рабочую силу.

Закончился гулаговский период истории железнодорожного строительства в Коми АССР.

Составители отчета о строительстве Северо-Печорской железной дороги так подвели его итоги: «Важнейшим положительным фактором, решившим успех строительства (как и вообще любого дела), явились, безусловно, люди. Передовые люди стройки в лице ее командиров и отдельных представителей отделов управления, отделений, колонн, боеучастков, инженерно-технического персонала, отдавшие себя целиком работе, не знавшие отпуска ни днем, ни ночью, готовые в стужу, в суровые морозы, в любую непогоду ринуться на лимитирующие участки и пробки, глубоко переживавшие всякого рода

препятствия, аварии и заражавшие своим энтузиазмом массу рабочих строителей, -- и эти люди много сделали, решили поставленную задачу. Имена этих замечательных и скромных людей всем известны и войдут в историю как строительства Северо-Печорской магистрали, так и Коми АССР».

Гораздо ближе к исторической правде картина великих северных строек социализма, нарисованная в романе «Жизнь и судьба» Василием Гроссманом:

«А лагерные сирены все выли, — дальние и близкие, — северный сводный концерт. Он звучал над морозной красноярской землей, над автономной республикой Коми, над Магаданом, над Советской Гаванью, над снегами колымского края, над чукотской тундрой, над лагерями мурманского Севера и северного Казахстана.

Под голоса сирен, под удары ломика по рельсе шли добытчики соликамского калия, балхашской меди, колымского никеля и свинца, воркутинского угля, шли строители железной дороги, идущей поверх вечной мерзлоты вдоль Ледовитого океана, колымских бархатных трасс, рабочие лесоповала Сибири и Севера».

Строительство Северо-Печорской железной дороги, промышленное освоение севера Коми АССР — это народный подвиг и народная трагедия. Несмотря на несправедливые приговоры «троек» и огромные лагерные сроки, рабочие, колхозники, инженеры, оказавшиеся в лагерях ГУЛАГа, трудились героически, понимая, что их труд нужен стране и Победе. Подавляющее большинство из них не дожили до справки с печатью о реабилитации. Давно заросли безвестные могилы на обочинах железной дороги к воркутинскому углю и возле лагерных сангородков и лазаретов. Но именно заключенные северных лагерей положили начало промышленности, сельскому хозяйству, науке, образованию, здравоохранению и культуре северных городов и всей нашей республики.

**Олег АЗАРОВ,
историк.**

ГЛАВА II

«Печорстрой»: люди, дела, годы

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

Всю историю «Печорстроя» можно разделить на три этапа.

Первый этап (1940–1950 гг.) – романтическая юность, о которой следовало бы написать повесть или поставить кинофильм. Да и в самом деле: за полтора года – с мая 1940 по декабрь 1941 года – построить железную дорогу до Воркуты в тяжелейших условиях бездорожья, среди тайги и болот – это ли не самоотверженность и героизм строителей, достойные восхищения!

М.С.Пыстин в своей книге «Северная магистраль», написанной к 50-летию «Печорстроя», частично отразил героику тех лет, но как было бы славно дополнить ее воспоминаниями живых свидетелей и участников тех лет и тех дел.

Второй этап – 1951–1980 гг.. Этот этап – 30-летний период – характеризуется бурным развитием промышленности Коми республики – угольной, нефтяной, газовой, лесной и бумажной отраслей, и таким же бурным транспортным строительством. В этот период «Печорстроем» построены вторые пути на всем протяжении: Чум – Лабытнанги – 192 километра (1947–1959 гг.), Микунь – Сыктывкар – 96 километров (1958–1961 гг.), Микунь – Кослан – 162 километра (1961–1974 гг.), Сосновогорск – Троицко-Печорск – 169 километров (1963–1977 гг.), Сыня – Усинск – 110 километров (1974–1980 гг.), а также автодороги на Вуктыле, вторая очередь Печорского речного порта, подъездные пути к Сыктывкарскому лесопромышленному комплексу, к речному причалу в Лабытнангах, развитие станций Микунь, Ветлосян, Сосновогорск, Печора, Мульда, взлетно-посадочная полоса в Кослане, аэровокзалы в Усинске и в Салехарде и ряд других крупных объектов транспорта, связи, жилья и коммунально-бытового хозяйства.

В этот период «Печорстрой» примерно в три раза увеличил производственные мощности и укрепил свой авторитет как организации, способной строить любые сложные объекты быстро и качественно. Были заменены полностью рабочие кадры: вместо десятков тысяч заключенных появились молодые ребята и девушки, прибывшие по комсомольскому призыву, охотно осваивавшие строительные профессии. Неизвестно изменились техника и технология строительных работ: вместо малопроизводительного ручного труда внедрены машины и механизмы, прогрессивная технология.

1951–1980 годы – это период зрелости «Печорстроя».

Третий этап – это современный «Печорстрой», начиная с 1981 года. Характерным признаком этого этапа являются резкие структурные сдвиги в составе работ: сокращение объемов транспортного строительства с заменой их на гражданское строительство плюс переход к новой форме собственности и новым методам управления.

На данном этапе перед коллективом «Печорстроя» стоят непростые проблемы, но я уверен в том, что он решит их достойно, так же, как делал это ранее.

Порукой тому служит весь опыт предыдущих лет, история «Печорстроя».

«Хозяйство Ключкина»

Вся моя 27-летняя работа в «Печорстрое» прилась на второй этап его истории. Уже была введена в постоянную эксплуатацию магистраль Кожва – Воркута, ликвидировались последние обходы у мостов, строились вторые пути.

Я прибыл в «Печорстрой» 15 ноября 1953 года после окончания факультета «Мосты и тоннели» Московского института инженеров железнодорожного транспорта. Это был год смерти Сталина. 5 марта мы, студенты-выпускники, писали свои дипломные проекты. Сообщение о смерти «Вождя и Учителя» потрясло и ошеломило всех нас: Сталин казался бессмертным, и мы тогда не представляли себе, как это можно жить без него.

Был траурный митинг в актовом зале института, и было море слез, слез искренних, как о самом родном и близком человеке. На собственных боках испытал я на похоронах и великую давку со многими жертвами. Грустно и смешно вспоминать те дни и свою слепую, безграничную приверженность Сталину, хотя стипендию я получал именную, сталинскую, единственную на весь институт.

Но все проходит, прошел и этот шок. Появились новые заботы: защита дипломного проекта, распределение на работу. На факультете вывесили список мест. Среди других была и такая строчка: «Хозяйство Ключкина, г.Печора, Коми АССР». Сведения о «хозяйстве» были скучными, но, тем не менее, я решился выбрать именно его. Привлекла романтика дальнего Севера, нехоженые тропы...

15 ноября 1953 года пассажирским поездом Москва – Воркута на третьи сутки пути я прибыл в Печору.

Управление «Печорстроя» располагалось тогда в здании нынешней школы № 49, а «хозяйством» ведал уже не И.И.Ключкин, а Борис Петрович Грабовский, на прием к которому я в тот же день и попал.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Железнодорожная часть Печоры в 1953 году выглядела довольно скромно: менее десятка кирпичных зданий, в том числе вокзал, дом связи, отделенческая больница, две школы, еще с десяток шлакоблочных двухэтажных домов да десятка два рубленых из бруса, в которых проживала «элита». Простой люд ютился в бараках поселках: Северном, что по правой стороне улицы Стадионной, и НИБовском, что за железнодорожной линией между ремонтно-прокатной базой «Печорстрой» и локомотивным депо. А по левой стороне улицы Стадионной располагался лагерь заключенных, огороженный высоким дощатым забором с несколькими рядами колючей проволоки и с вышками для охранников по углам.

Из ворот зоны каждое утро выходили колонны заключенных, охраняемых автоматчиками и овчарками, и расходились по многочисленным строящимся объектам. Это была основная рабочая сила на Севере вплоть до хрущевской оттепели.

Б.П.Грабовский возглавлял «Печорстрой» с 1953 до 1972 года – 19 лет, и по продолжительности «царствования» держит пальму первенства до сих пор. В «Печорстрое» еще работает немало людей, знающих Б.П.Грабовского. Они вспоминают о нем с большим уважением. Красивая внешность, незаурядный ум, начитанность, доброжелательность располагали к нему людей. Он мог свободно разговаривать и с высоким начальством, и с рабочими, к просьбам которых относился особенно внимательно. Следует особо отметить принципиальность и порядочность Б.П.Грабовского. Имея обширные знакомства по всей Республике Коми и большие возможности, он никогда не пользовался ими в личных целях, вел весьма скромный образ жизни.

На первой встрече Б.П.Грабовский подробно расспрашивал меня об институте, о преподавателях, о дипломном проекте. Рассказал о «Печорстрое», о больших перспективах для молодых специалистов. Поинтересовался, где бы я хотел работать.

Я ответил, что хочу работать на строительстве моста. На следующий день я получил направление на строительство моста через реку Каменку.

На прорабском пункте, куда я прибыл, работало десятка полтора вольнонаемных, а основной рабочей силой являлись заключенные из неподалеку расположенного лагеря.

Поселочек вольнонаемных состоял из нескольких старых бараков, в которых размещались квартиры для семейных, общежитие, конторка, ларек, инструменталка и кладовая.

В комнате общежития, куда меня поселили, стояло восемь дощатых топчанов. На топчане – соломенный матрац, ватная подушка, две узкие серые простыни, за ночь свившиеся в веревку, и сверху – затертое до блеска байковое одеяло. Ни радио, ни газет, ни тем более книг и кино там никогда не было. Зато в ларьке всегда имелась водка, продавались консервы, то есть было что выпить и закусить.

Обитатели поселка – вчерашние заключенные, отбывшие свои сроки наказания и оставшиеся работать здесь по найму. Большинство освободившихся сразу же уезжали к себе домой. Оставались только те, кто или имел «довесок» к сроку – поражение в правах и ограничения на передвижение, или потерявшие семью и кому ехать было некуда. В общем, это были люди много пережившие, перетерпевшие и ожесточившиеся. Работа отвлекала их от горьких воспоминаний и размышлений, но, придя после смены в непрятливое общежитие и не найдя, чем заняться, они начинали выпивать. Это происходило каждый день, а по выходным пьянки приобретали особенно разгульный и жестокий характер. Кончались они, как правило, драками до крови, а однажды дело дошло до топора, и только решительное вмешательство прораба предотвратило трагедию.

Вдоволь наглядевшись на подобные сцены, я на выходные дни уезжал в Печору, и там в кино или у знакомых коротал время.

На работе было проще: мост строился небольшой, уже имелись к нему опоры, над пролетными строениями сделан тепляк, а внутри – опалубка и арматура.

Готовились к бетонированию. Стояли сильные морозы. Около моста установили паровой котел, паром прогревали инертные, воду и тепляк. Бетон готовили бетономешалкой, тачками возили его в тепляк и укладывали в балки. Вибратора не было, уплотняли металлическими прутами-шурвками. Закладывали бетонные кубики для испытания прочности, вели контроль температуры. В течение месяца обогревали тепляк, бетон выдержал испытание. Мост был построен.

Впоследствии такие малые мосты строились сборными. Готовые балки монтировались кранами в течение одной смены. Но тогда не было ни сборных балок, ни кранов большой грузоподъемности, и строительство каждого такого мостика продолжалось по полгода, а то и больше.

Пока производился прогрев бетона на мосту, прораб поручил мне произвести удлинение трубы под второй путь. Это была моя первая самостоятельная работа. Прораб туда ни разу не заглянул, доверил все мне самому.

Работала на трубе одна конвойная бригада осужденных по 58 статье. Это считалось самой лучшей рабочей силой: грамотные, добросовестные, степенные люди.

Помню, как в первый же день подошел ко мне бригадир и заговорил: «Я вижу, сынок, ты здесь недавно и, наверное, не знаешь лагерных порядков. Вся моя бригада — трудяги, всем хочется поскорее освободиться и уехать отсюда домой. Нам обязательно надо вырабатывать 121 процент, тогда мы получаем зачет один к трем, то есть за один день такой работы — на три дня меньше срока. Давай нам «урок» на 121 процент, и мы не уйдем, пока не сделаем». Так у нас и пошло: я дома заранее рассчитывал бригаде задание, утром объявляя его людям, и они это задание выполняли.

А работа была тяжелая, ручная. Кирки, кувалды, ломы да лопата. Грунт мерзлый, как бетон. Где его оттаивали костром, где клиньями да кувалдами откалывали глыбы, но дело подвигалось. На ночь котлован засыпался снегом, чтобы грунт не промерзал вглубь.

Но закончить трубу мне не пришлось: меня перевели на строительство моста через реку Сыню.

Так на Каменке мной были сделаны первые шаги в самостоятельной работе. Здесь же впервые я побывал на маленьком островке большого «Архипелага ГУЛАГ», познакомился с его обитателями, их нравами и обычаями. Впоследствии мне довелось побывать еще на двух «островах» — на Сыне и в Инте.

МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ СЫНЮ

Магистраль Кожва — Воркута была введена в постоянную эксплуатацию в 1950 году, но проектный мост через реку Сыню, пятипролетный, длиной 170 метров, не был еще построен, и движение поездов осуществлялось по временному обходу. Ряжевый временный мост пришел в ветхость и грозил обрушением. Железнодорожники категорически потребовали от «Печорстроя» построить постоянный мост в 1953—1954 годах. Чтобы выполнить это требование, нужно было в зиму 1953/1954 годов до паводка построить опоры или, как минимум, подводные части опор, а летом 1954 года закончить опоры и надвинуть пролетные строения — металлические балки пролетом 33,6 метра.

Был декабрь 1953 года, а строительство опор только-только начиналось. Работы шли ни шатко, ни валко, начальство нервничало. Надо было резко усиливать темпы.

На мосту работали два прораба — Федор Быков и Владимир Галкин. Ф. Быков считался старшим — личность своеобразная и оригинальная, типичный представитель эпохи ГУЛАГа. Отсидев 10 лет по 58 статье, остался на Севере, работал на строительстве мостов рабочим и десятником, затем дослужился и до прораба. В чертежах разбирался с трудом, всякой писанины боялся, как огня, но в отношениях с заключенными чувствовал себя, как рыба в воде: быстро находил с ними общий язык, при случае мог обложить трехэтажным матом, а то и огреть дубиной. Его боялись и слушались.

В. Галкин был молодым специалистом, работал всего второй год. Будучи человеком веселого и беззаботного нрава, он никогда не огорчался, даже если работа в его смену срывалась из-за каких-либо неполадок. Галкин явно выбрал специальность не по характеру и был не на своем месте. К тому же он пристрастился к спиртному, и это в конце концов через пять лет привело его к трагической гибели.

Я был третьим техническим руководителем в должности десятника. Еще на мосту из ИТР работал механик Виталий Романов, отличный специалист и хороший товарищ. Ему постоянно приходилось решать разные производственные головоломки, и он всегда «выкручивался», находил решения.

Бухгалтером на прорабском участке работал Сергей Бахарев — заядлый рыбак. С «корабликом» он прошел всю Сыню от верховьев до ее впадения в реку Усу, знал все перекаты, где хорошо ловился хариус. Я не знаю такого случая, чтобы он пришел с рыбаки без полной корзины добычи. А еще он и его жена Мария очень любили карточную игру в «петушка». Часто длинными зимними вечерами они приходили с колодой карт в общежитие ИТР и там коротали время. Играли на деньги, ставки были копеечные, но все же возбуждали азарт. Других развлечений, так же, как и на Каменке, не было. Но здесь не процветало пьянство. Кроме общежития, было еще несколько бараков для семейных, столовая

и магазин. На другом берегу реки располагался лагерь заключенных численностью около 500 человек и поселок администрации и охраны лагеря.

Кроме строительства моста, велись работы на большой выемке на подходе к нему. На самом мосту работы только начинались: были завезены круглый лес и шпунт, устраивался бетоносмесительный узел, завозились инертные и цемент.

Для крепления котлованов требовался металлический шпунт, но его не было, поэтому пришлось заменить его деревянным. Такая замена намного усложняла работы: в гравийный грунт он плохо погружался, наскакивая на валуны, разбивался под молотком, для герметичности шпунтового ограждения приходилось забивать по периметру котлована дополнительный ряд шпунта и между шпунтовыми стенками устраивать глиняную перемычку. Эти перемычки часто прорывались водой, котлован затоплялся.

Нужно было отыскивать место прорыва, разбивать верхний мерзлый слой глины и забивать его свежей талой. Все это требовало много времени, а до паводка его оставалось все меньше и меньше.

Дизельных молотов тогда тоже не было. Шпунт забивали механическими молотами, подвесными «бабами» весом 500–600 килограммов на деревянных копрах. Копры делали на месте из бревен. В действие молоты приводились электрическими фрикционными лебедками. Рамы крепления делались также из бревен, по расчету. Однажды с рамой произошел казус: по расчету обвязку следовало делать из двух бревен, так как прочности одного бревна оказалось недостаточно. Это усложнило конструкцию, потребовались стяжные болты. Я показал чертеж Ф. Быкову. Он посмотрел и своим простуженным басом изрек: «Ерунда все это. Я никогда не делал обвязку из двух бревен. Хватит и одного. Делай». Я заколебался было, но спорить не стал. Быков подавлял меня своим опытом и авторитетом. Но через некоторое время я убедился, что расчетам надо верить не менее, чем опыту: обвязка этой рамы, сделанная из одного бревна, не выдержала и сломалась, шпунт вдавился в котлован. Пришлось переделывать все крепление. Это заняло целую неделю при двухсменной работе.

В марте 1954 года строительство моста посетил главный инженер Главжелдорстроя МПС генерал Рождественский. Великан в длиннополой шинели до пят, в генеральской папахе, окруженный толпой сопровождавшего его начальства из управления строительства и Интинского отделения, он шел вдоль моста от опоры к опоре и слушал объяснения прораба. На очередной опоре производилась забивка шпунта. При виде такого большого начальства моторист копра заволновался, как-то резко включил фрикцион лебедки. Фрикцион заело, и когда машинист отпустил рычаг лебедки, то «баба» не упала, как должно было быть, а продолжала подниматься вверх, дошла до упора, и тут раздался треск ломавшихся подкосов копра.

Чугунная «баба» весом 500 килограммов вместе со стрелой копра и подкосами рухнула вниз, и только чудом моторист успел высочить и остался жив и невредим. Все замерли, ожидая грозы. Рождественский сам опешил от неожиданности, но, придя в себя, подошел к мотористу, похлопал его по плечу и сказал: «В рубашке родился!» И прошел в контору.

На совещании Рождественский охарактеризовал положение на мосту, как критическое: до паводка остается два месяца, а еще ни один фундамент не засыпан. Если потерять еще пару недель, то что-либо исправить будет уже невозможно. Далее следовали директивы. Все это мы понимали и сами, но... Не было троса, кабеля, насосов, лебедок и многоного другого. Все это неоднократно заявлялось, но не выделялось.

Но после приезда генерала все вдруг у нас появилось. Появился и старший прораб Дёшин. Из репрессированных, обиженный на власть, уставший от жизни человек. Иронизируя, говорил: «Фабрика «Красная синька!» Но существенного влияния на ход работ он не оказал, и через непродолжительное время его заменил новый старший прораб — Олег Владимирович Щекин. Это был опытный мостостроитель. Интеллигентного вида, высокий, сухощавый, строгий, с чувством юмора, он внушал к себе уважение и почтение.



На фоне паровоза Воркутинского депо.

Вместо крикливых «Давай, давай!» и «Шуруй, шуруй» Быкова и вежливых «Надо бы сделать, пожалуй, так...» Дёшина, мы стали получать конкретные указания на каждую смену и старались их выполнить, иначе получишь тихую, но едкую «подковырку». С вышестоящими О.В. Щекин разговаривал требовательно, заставлял «крутиться» снабженцев.

Дела пошли веселее, пошел бетон! Это поднимало настроение не только у нас, ИТР, но и у рабочих. После нескончаемой, изнурительной борьбы с водой, с прорывами, с наплывами, с поломками бетон стал словно награда за все труды и конец мучениям. Менялись к лучшему и погодные условия. Длинные темные ночи, когда от 40-градусного мороза все трещало и лопалось, насосы превращались в глыбы льда, а холод, несмотря ни на какую теплую одежду, проникал в самую душу, стали быстро укорачиваться. Заметно ослабели морозы, меньше ломалась техника, полегчало и людям. Приближалась весна.

Приближение весны несло не только чувство радости, но и тревоги: успеем ли уложить бетон во все опоры, не застигнет ли нас паводок врасплох? Ведь сколько труда пропадет тогда зря!

Весь апрель работали, как одержимые. Даже заключенных охватил азарт, и они не спешили уходить, пока не закончено дело. Ворчала охрана, торопясь в казармы, но и она получила команду от своего начальства не снимать людей с объекта без согласия прораба.

С удовольствием вспоминаются те напряженные апрельские дни, когда в конце смены еле волочишь насквозь промокшие ноги, а в душе — радость: закончен еще один фундамент, и ему уже не страшен паводок. Так один за другим были забетонированы все шесть фундаментов, и паводок встречали с легкой душой. Монтаж пролетных строений — металлических балок длиной 33,6 метра — осуществил субподрядчик — Мостострой-6. Мост был закончен в срок.

На время паводка вся рабочая сила была переведена на разработку выемки. Сейчас это просто немыслимо: огромную выемку разрабатывать вручную. Но тогда это было в порядке вещей. Кирками подрыхлили, лопатами разработали и погрузили в тачки, тачки по трапам по откосу выемки — наверх, в кавальер. На подъеме «каталю» помогает «крючник». По одному трапу тачка за тачкой наверх, по другому — тачка за тачкой вниз. И так целый день — вверх, вниз...

Между бригадами — соревнование. Каждый день на доске мелом писали выработку бригад.

Первенство держала бригада Иониди, грека по национальности, человека примечательного. Среднего роста, горбоносый, смуглый, с оливковыми глазами, он внешне не выделялся из массы заключенных, но дисциплина в бригаде, что у немцев в армии. Говорили, что он держит в руках не только свою бригаду, но и всю колонну. В каждой колонне заключенных находился такой волевой человек, совсем не обязательно физически сильный, который умел сплотить вокруг себя дружину, а затем подчинить себе всю колонну. Обычно это были воры в законе, паханы.

Каждый заключенный хотел бы попасть в бригаду Иониди: там всегда высокая выработка, а значит, и зачет один к трем, и усиленная пайка.

А мне тем временем поручили построить фундамент под водонапорную башню на станции Сыня. Работа была несложная, бригада заключенных попалась трудолюбивая, послушная. После напряженной работы на мосту это оказалось отдыхом.

Мимо зоны объекта проходила дорога, по которой женщины-заключенные бесконвойные возили на лошадках сено в совхоз. Обычно они останавливались и через колючую проволоку любезничали с мужчинами. Охрана смотрела на это сквозь пальцы, возможно, и небескорыстно, и, однажды, осмелев, женщины зашли в зону, и там, в складском помещении, была любовь.

В это же время случилась и трагедия: начальник карьера А.Мочалов попал на станции Сыня под поезд, и ему отрезало обе ноги. По пути в больницу он скончался от потери крови.

В июне случился побег из лагеря двух заключенных. Одного из них охрана поймала сразу, с помощью собак, а второму удалось уйти в лес и скрыться. Но недели через две, зайдя к дежурному по станции, я увидел ужасную картину: на скамейке сидел человек, у которого вместо лица было какое-то кровавое месиво. Оказалось, что это был тот второй беглец. А лицо его было изъедено комарами и мошкой. Не выдержав комариной пытки и голода, он вернулся и сдался на милость властей.

После спада уровня воды в реке возобновились работы на мосту. Однажды я оказался свидетелем интересного природного явления: по реке Сыне шли огромные косяки хариуса, вот только не знаю, на нерест или с нерестом. С рабочего мостика были хорошо видны проходящие стаи черноспинных крупных рыбин. Заключенные — народ изобретательный: тут же начали из стальных проволочек делать крючки, привязывать их к шпагату и потряхивать самодельными снастями над водой. Хариусы, видно, были настолько голодны, что бросались на все, что появлялось над водой, и попадались на крючок. Это продолжалось в течение двух часов, а затем сразу все прекратилось, но у рыбаков уже была богатая уха.

ИНТА

В октябре 1954 года работы на мосту были закончены, колонна и наш прорабский пункт расформированы, а меня перевели на станцию Инта. Интинское строительное отделение вело работы от станции

Сыня до Воркуты. Начальство там менялось довольно часто: за четыре года моей работы в Интинском отделении сменилось три начальника — Кузнецов, Евдокимов и Демин и два начальника работ (или главных инженеров) — Сливков и Волович. Это были люди предпенсионного возраста, возможно, имевшие в прошлом какие-то заслуги, но ни один из них не показался мне талантливым руководителем и не оказал на меня заметного влияния.

А вот в производственном отделе работали хорошие специалисты — С.М. Гаврюшенко, впоследствии главный инженер треста «Печорлесстрой», А.Т. Савков — тогда еще молодой специалист, впоследствии начальник ПТО СМП-258.

В ОтиЗ работал С.П. Жебелев, он стал начальником ОтиЗ управления «Печорстрой», в отделе снабжения — Трофим Лузанов — страстный охотник, вместе с которым мне посчастливилось убить медведя на реке Кочмес. В отделе кадров работали В.Ф. Сорокин и В.А. Лутс.

На прорабских участках были также опытные и толковые руководители: в Инте — Р.И. Мальцев, В.Р. Чехмайструк, Н.И. Мирончук, в Воркуте — Ю.М. Васильев, впоследствии заместитель начальника управления «Печорстрой».

Рабочая зона прорабского участка Родиона Ивановича Мальцева составляла большую территорию от железнодорожной линии на восток и охватывала вокзал со всеми вспомогательными службами и все двухэтажные кирпичные дома по улице Матросова. По мере завершения зданий они вычищались из зоны, и она постепенно уменьшалась, как шагреневая кожа.

Р.И. Мальцев был многоопытным строителем и добрейшим человеком. Наказать кого-то или даже выговорить за нерадивость было для него трудным и неприятным делом. В этом случае он переживал больше, чем сам провинившийся. Дисциплина на его участке держалась не на страхе, а только на огромном уважении к руководителю.

После ухода Р.И. Мальцева на пенсию старшим прорабом стал Василий Романович Чехмайструк, репрессированный немец, не очень грамотный, но опытный практик, также пользовался большим уважением у рабочих за простоту в обращении, за огромное трудолюбие и уважительное отношение к людям.

Каждый день утром к воротам нашей зоны подходила огромная колонна заключенных. Двое охранников становились в ворота и начинали громко считать входящие четверки. Если счет сходился, ворота закрывали, охрана расходилась по вышкам, а колонну распускали. Бригадиры приближались к конторке и получали задание на день от старшего прораба, после чего они разводили бригады по объектам. Вечером все происходило в обратном порядке: построение, счет, открытие ворот, повторный счет, сбор охраны и движение колонны в лагерную зону.

Двухэтажные 8-квартирные дома по ул. Матросова строились поточным методом: на одном рыли котлован, на втором бетонировали фундамент, на третьем вели кирпичную кладку, а на четвертом — плотницкие и отделочные работы.

Мне было поручено строительство фундаментов, и первым был фундамент под Интинский вокзал. Временный вокзал располагался тогда в тесном баракном помещении. В холодную погоду там люди стояли «как сельди в бочке», а от духоты темнело в глазах.

Готовый фундамент принял от меня прораб Николай Иванович Иванов, который и завершил строительство вокзала, включая отделку. Это был интересный человек. Небольшого роста, тщедушный (в чем только душа держалась), он был страстным книголюбом и очень начитанным человеком. Вся его квартира была заставлена книжными шкафами и стеллажами. Несмотря на хилое телосложение и на то, что ему пришлось в жизни хлебнуть вдоволь лиха (он отсидел в лагере 5 лет за хранение золотых царских червонцев, доставшихся ему по наследству от богатой бабушки), у него было отменное здоровье: он, по его словам, ни разу не болел и никогда не был в больнице. Он был совершенно безвредным человеком и отличным собеседником. Н.И. Иванов умер в Калуге, будучи на пенсии, от сердечного приступа.

В 1955 году началось массовое освобождение заключенных по амнистии. Если раньше лагерное начальство старалось вывести на работу как можно больше людей и старшему прорабу приходилось буквально отбиваться от лишних бригад, то теперь все стало наоборот: на работу выводили меньше заявленного количества и прорабы «дрались» между собой за каждую бригаду. Заключенных перестали интересовать выработка и зачеты, они просто ожидали своей очереди. Ухудшилась дисциплина. Кадровики старались вербовать рабочих среди освобождавшихся, но желающих остаться на Севере было не много. Проблема рабочих кадров стала самой острой.

Осенью 1955 года меня перевели старшим прорабом на строительство второго пути на перегоне Черный — Угольный. До этого времени там прорабствовал молодой специалист Донат Сметанин, симпатичный, улыбчивый парень с кудрявой шевелюрой, за ним увивались все конторские девушки. Но все зря. У него была одна мечта — скорее отработать положенные три года и уехать к себе домой. Должность старшего прораба сначала предложили другому молодому специалисту — Борису Левину. Он ответил: «Нет, это меня не устраивает. Вы мне дайте работу в городе, и чтобы у меня был стол и телефон». Через некоторое время он куда-то исчез.

Перегон Черный – Угольный был моей первой большой самостоятельной работой. Начальство заглядывало сюда очень редко, все приходилось решать самому. Основными работами были удлинение труб и отсыпка насыпей думпкарными «вертушками». Все рабочие были вольнонаемными и проживали в поселке на станции Угольный.

Работы в общем-то были несложными, но мучил транспорт. Автомобильной дороги не было, и все движение и перевозки возможны были только по железной дороге. Много времени уходило на согласования, ожидания, переговоры и просто ругань с поездными диспетчерами.

Как бы в отместку за назойливость и настырность строителей поездные диспетчеры выделяли «окна» для выгрузки думпкарных «вертушек» ночью. Отказываться было нельзя, и приходилось среди ночи поднимать людей и с факелами выгружать думпкары на перегоне. А утром надо было выезжать на трубы. Выручала молодость: энергии было много, усталость проходила быстро.

За зиму все трубы были построены, насыпи в основном отсыпаны, весной предстояло начать укладку пути. Но тут поступила из Инты команда: перегон передать Ю. Трапезникову, а самому ехать в Инту и принять полигон железобетонных изделий.

В 50-е годы по всей стране начал усиленно внедряться сборный железобетон, дошло это новшество и до «Печорстроя». В Ветлосиянах был построен цех по производству пустотных плит перекрытия, в Печоре и Инте – полигоны железобетонных изделий. Дело это было новое и требовало грамотного инженерного руководства и контроля, иначе можно было нажить большой беды. На полигоне предстояло изготовить строительные фермы для интинского вокзала, балки и плиты перекрытия для школы, больницы и клуба в Инте.

Сейчас этого полигона уже нет. Он был ликвидирован после расширения печорского завода ЖБИ. А представлял собой следующее: деревянный пятиэтажный бетонно-смесительный узел, опалубочный и арматурный цеха в одном блоке с БСУ, наклонная эстакада, по которой инертные и цемент в вагонетках электрической лебедкой поднимались вверх в пропарочные бункеры, и шесть пропарочных камер на вольном воздухе.

Работа на полигоне была тяжелой, но, несмотря на это, вскоре укомплектовался довольно стабильный и дружный коллектив, загрузка была постоянной, и заработки стабильными, не ниже, чем на стройке.

На полигоне была собственная лаборатория с прессом для испытания прочности бетона. Старшим лаборантом был Георгий Крышня, человек пожилой, трудолюбивый, с повышенным чувством ответственности. Во многом благодаря ему за все время работы полигона у нас никогда не было проблем с качеством изделий.

Г. Крышня скончался в 1957 году, находясь в отпуске в Одессе. По решению коллектива полигона был изготовлен обелиск, отправлен багажом и установлен на его могиле в Одессе.

Бригадиром бетонщиков был Н. Скориков, работавший и безотказный. Он отбыл срок по 58-й статье, как украинский националист, и не скрывал своей ненависти к советской власти, коммунистам. Он открыто говорил, что будет при случае собственноручно вешать на столбах всех коммунистов. Но время было уже другое, и за слова не сажали. В бригаде находились много женщин. Это были такие труженицы, перед которыми хочется снять шляпу.

Ведущим арматурщиком был А. Шилов, жадный до работы и денег. Это талантливый от природы человек. За что бы он ни взялся, у него все получалось. Впоследствии он освоил строительство колодцев и построил их несколько десятков в путейских околотках от Печоры до Воркуты.

Напарником А. Шилова был Н. Гноевой, трудолюбивый и невозмутимый. Опалубку изготавливало звено Ф. Масловца, большого умельца и знатока своего дела. Его опалубка больше походила на мебель, и в нее жаль было класть «грязный» бетон.

Потребность в железобетонных изделиях постоянно росла, и полигон работал с большим напряжением. Чтобы не допустить срыва работ, мы поддерживали постоянную связь с прорабами на объектах, знали положение дел и успевали вовремя отгружать требующиеся изделия. В то же время увеличивали плотность загрузки камер, за счет оптимального режима пропаривания сокращали срок выдержки изделий.

Несмотря на временный характер полигона и несовершенство технологии, он длительное время полностью обеспечивал потребность Интинского строительного отделения в сборном железобетоне, а небольшое количество изделий даже отправляли другим подразделениям. Кроме того, все объекты на станции Инта полигон обеспечивал товарным бетоном.

В это время (1955–1956 г.г.) «Печорстрой» переживал кадровую «революцию». Один за другим ликвидировались лагеря заключенных, объекты обнажались, работы останавливались. Попытка заменить заключенных вербованными провалилась: на три четверти завербованные рабочие оказывались лодырями и летунами. Получив подъемные, спецодежду и постельные принадлежности, они исчезали, оставив кадровикам на память свои портреты вместе с паспортами. Милиция не собиралась ловить их, бухгалтерия считала убытки. И тут какая-то светлая голова придумала комсомольский призыв. Он-то и спас положение. Более трех тысяч молодых парней и девушек прибыло в «Печорстрой» из Чувашии, Ярославской и

других областей центра России. Это была неиспорченная, трудолюбивая и дисциплинированная молодежь, жаждо осваивавшая строительные профессии. Она и составила кадровый костяк «Печорстроя» на многое последующих лет.

Сейчас большинство из первого призыва уже на пенсии, но вместо них работают их дети. Помню, как летом 1956 года в Инту прибыл целый поезд молодежи. Встречали приехавших духовым оркестром и плакатами. На перроне состоялся митинг. После него всех развезли по общежитиям, которые были заранее подготовлены: побелены стены, вымыты полы, застланы свежим бельем постели, даже полевые цветы стояли на тумбочках. Сразу же формировались бригады каменщиков, штукатуров, маляров, путейцев, и началось бригадное обучение. Здесь надо отдать должное печорской нормативно-исследовательской станции (НИС), которая внесла весомый вклад в дело обучения молодежи новым профессиям своими инструкторами и организацией различных «показов», «школ передовых методов», конкурсов.

Надо сказать, что 1956 год был переломным не только в отношении кадров, но и в механизации строительных работ.

Пока прорабы имели возможность черпать из лагеря неограниченное число заключенных, стимула механизировать работы не было. Но теперь положение коренным образом изменилось: рабочих не хватало, да и не будешь предлагать девушкам катать тачки с грунтом или махать ручными шпалоподбойками. Появилась тяга к механизации, к механизмам.

Энергичнее заработали отделы главных механиков в управлении строительства и в подразделениях, запасились снабженцы. Вторую молодость пережил начальник НИС Виктор Дмитриевич Цыпленков. Небольшого роста, стремительный, возбужденный, он, словно из рога изобилия, сыпал идеями, осаждал управленческое начальство своими предложениями: создать штукатурные станции, внедрить гидропосев трав на откосах выемки, ограничители на думпикарах, механизацию выгрузки грунта и инертных с платформ...

В 1956 году в Инте на строительстве школы был смонтирован первый башенный кран. Ранее были только шахтные подъемники. Появились первые растворонасосы, первые краскопульты. Стали появляться электрические шпалоподбойки, отбойные молотки, растворомешалки и другой механизированный инструмент.

Менялась сама психология людей. То, что раньше было привычным, теперь становилось неприемлемым, то есть происходили перемены в сознании людей, а это — самое главное.

Между тем наступил 1958 год. Перед «Печорстроем» была поставлена задача по вводу в 1959 году железнодорожной линии Чум — Лабытнанги. Туда стали срочно стягиваться силы. По приказу управления строительства я был откомандирован прорабом ИССо (искусственных сооружений) на станцию Полярный Урал. Полигон передал Леониду Александровичу Павлову, молодому инженеру, прибывшему из Углича по комсомольскому призыву.

ЧУМ — ЛАБЫТНАНГИ

Железнодорожная линия Чум — Лабытнанги протяженностью 192 километра начала строиться в 1947-м, в 1952 году ее взели во временную эксплуатацию. Основной груз — круглый лес с лабытнанской лесоперевалочной базы. Начальником ОВЭ был В. Кошкин, а его заместителем — А. Мальцев.

Для сдачи линии в постоянную эксплуатацию необходимо было выполнить значительные объемы работ: пополнить балласт и скрепления и выпрямить путь на всем протяжении, построить сто двухквартирных брусчатых домов и несколько десятков километров снегозащитных заборов на перегонах, противоналедные сооружения, выполнить капитальный ремонт локомотивного депо на станции Елецкая и другое. Но, пожалуй, самыми лимитирующими были работы по строительству водопропускных труб, так как до их завершения невозможно было вести окончательную отделку пути. Большинство труб построили сразу, при сооружении земполотна, но десятка полтора самых сложных труб пропустили, а вместо них были устроены шпальные клетки. Теперь предстояло заменить шпальные клетки трубами без длительного перерыва движения, в «окна».

Наш прорабский участок располагался в старом временном поселке на 98-м километре, в полутора километрах от станции Полярный Урал, как раз в знаменитой «аэродинамической трубе» — седловине Уральского хребта, где постоянно дули сильные, а зачастую ураганные ветры. Именно там в 1953 году сдуло с пути пассажирский вагон. Этот случай рассказал Н. А. Жуковой в «Северной магистрали».

В мою бытность вагоны не падали, но один забавный случай имел место. Однажды на 98-м километре поставили вагон орса с продуктами, надо было выгрузить хлеб. С двумя рабочими я пошел туда. От напора ветра вагон покачивался на рельсах, а из-под него била такая сильная струя воздуха, что сваливала с ног и сбрасывала с насыпи каждого, кто попадал в нее. Лишь после многократных попыток одному из рабочих удалось открыть дверь и выгрузить мешки с хлебом.

Между станцией Полярный Урал и нашим прорабским участком стоял граничный столб «Европа—Азия», и мне ежедневно приходилось путешествовать из одной части света в другую. Кругом на

много километров простиралась кочковатая, поросшая карликовой березкой тундра. Летом — вся в цвету, зимой — гладкая, как стол, покрытая плотным снегом. Идешь по насту, словно по асфальту. Зимой ночная темень часто разрывалась разноцветными сполохами северного сияния. А летом — круглые сутки день, работай и не думай об освещении.

Работы вел СМП-242, передислоцированный на станцию Елецкая со станции Вис и значительно усиленный за счет командированных из других подразделений «Печорстроя», а также за счет вербованных рабочих. Но последние не много давали пользы, а больше — головную боль начальству, особенно Н.Г. Савину, начальнику СМП-242. Они бражничали, устраивали пьяные дебоши в общежитиях, а затем, пропив подъемные, исчезали.

Всеми производственными делами руководил начальник работ Алексей Мартынович Глухов, компетентный, волевой и властный человек. Он был той шестерней, которая приводит в движение всю машину. Его имя не сходило с уст: «Глухов приказал...», «Глухов разрешил...», «Доложу Глухову...», — это уже угроза. Он не суетился, не спешил, но везде успевал. Можно сказать, что Чум — Лабытнанги — глуховская линия. Делить пальму первенства ему было не с кем.

Нельзя не отметить большую помощь технического отдела управления в лице А.В. Мороза, Н.Н. Флерова, А.И. Поповцева. Об этом скажу подробнее. Проектом предусматривалось строительство двухквартирных домов на деревянных стульях, закапываемых в грунт на полтора метра. А грунт представлял из себя мареный суглинок с гравием, галькой и валунами — и это в мерзлом состоянии было крепче бетона. Все дело уперлось в ямы под стулья: разрабатывать их вручную — дело немыслимое, а чтобы взорвать, нужно пробурить скважину. Но когда валун на валуне, бурение — тоже проблема.

Технический отдел предложил свое решение: бетонные башмаки по шлаковой подсыпке. Это было более грамотное и рациональное решение во всех отношениях: и для строительства, и для эксплуатации. А всего домов было 100! После согласования этого предложения дело сразу свинулось с места.

Примерно такое же предложение технического отдела прошло и по снегозащитным заборам: вместо закапываемых в землю столбов — столбы на лежнях с подкосами. Оба предложения намного ускорили ход работ. С трубами дело обстояло хуже. На нескольких трубах работы были уже начаты, но это было все равно, что толочь воду в ступе: полдня откачивали воду из котлована, полдня убирали наплы whole грунта и уезжали домой. На следующий день все повторялось. Заработки были мизерными, и поэтому никто не хотел работать на трубах.

Изучив проекты и положение дел, я подготовил свои соображения по технологии строительства и организационные меры. По технологии: инвентарные пакеты с верхним строением на них для перекрытия прогалов над трубами и инвентарные опоры под пакеты из брусьев, набор инвентарных рельсовых рубок, набор специальных захватов и стропов для монтажа фундаментных блоков и звеньев труб, инвентарные секции водоотводных лотков, специальная платформа, на которой смонтирован растворный узел. Все это обеспечивало мобильность и автономность монтажных работ и сокращение продолжительности «окон». По организации работ: укрупнение бригад, двухсменная работа, разбивка больших фундаментов на отдельные секции — захватки, концентрация водоотливных средств, поточность, аккордные наряды с максимальным процентом премирования.

С этими предложениями и чертежами инвентарных приспособлений я пришел на доклад к А.М. Глухову. У него в кабинете находился главный инженер «Печорстроя» Иван Иванович Штаркман, приехавший из Печоры для ознакомления с ходом работ на линии. Они выслушали мой доклад и согласились со всеми предложениями. А.М. Глухов дал распоряжение мастерским по моим чертежам изготовить приспособления, а И.И. Штаркман распорядился собрать на следующий день бригадиров, работающих на трубах. На совещании бригадиры говорили о тяжелых условиях, о низких расценках, о нехватке насосов и других своих бедах. И.И. Штаркман, выслушав всех, спросил одного из бригадиров, самого толкового: «Сколько бы ты хотел получить за трубу, если построишь ее от начала и до конца за один месяц?» Бригадир подумал и назвал сумму. Сопоставили со сметной стоимостью, получилось около 75 процентов. Конечно, по нормам и расценкам такую сумму не наберешь. Нормировщик, присутствовавший на совещании, запротестовал. Тогда И.И. Штаркман сказал: «Ладно, бригадир, пусть будет по-твоему: за каждую трубу будем платить 75 процентов сметной стоимости, а чтобы наряды никто не исправлял, я подпишу их собственноручно и завтра же выдам их на руки бригадирам».

Так и сделали, и с этого дня все переменилось. Пошла результативная работа. Каждый день стали выезжать на монтаж, а это — самая веселая работа.

Мастером у меня был молодой специалист Геннадий Сорокин. Мне нравилось, как он ведет монтажные работы: спокойно, уверенно, без суеты и в то же время очень споро. А это важно, так как действовать нужно в «окно», и дорога была каждая минута. Потом, после сдачи линии, Г. Сорокин куда-то уехал, и я потерял его из вида. Но лет через 20 стал встречать его фамилию в министерских приказах: он работал уже начальником Главстройпрома. Значит, время даром не терял, сделал хорошую карьеру. Я был рад за него.

В конце 1959 года линия Чум — Лабытнанги была введена в постоянную эксплуатацию. СМП-242 был передислоцирован в Воркуту, А.М. Глухов уехал на юг. А я по его рекомендации был назначен главным инженером СМП-242 и поехал в Воркуту обустраивать поезд на новом месте.

ВОРКУТА, СМП-242

К 1960 году у железнодорожников Воркуты обострилась жилищная проблема: возрастили объемы перевозок, требовались дополнительные кадры, а жилья не хватало. Работавший там прорабский участок и строивший в год по одному—два 8- или 12-квартирных дома, не решал проблемы. К тому же несколько домов, построенных без учета вечной мерзлоты, дали просадку и находились в аварийном состоянии. Пришлось из них (двух домов напротив вокзала) выселять жильцов и укреплять стены металлическими швеллерами и стяжками.

В это время к руководству Воркутинским отделением железной дороги пришел Герасим Арамаисович Мартиросян — человек энергичный, напористый, с горячим южным темпераментом. Именно по его настоянию СМП-242, слившись с интинским строительным отделением, был передислоцирован в Воркуту. Назрел также переход от двухэтажных к пятиэтажным многоквартирным домам.

Ленгипротранс при участии технического отдела «Печорстроя» разработал тип фундаментов по принципу сохранения вечной мерзлоты, на башмаках и колоннах с рандбалками, с цокольным утепленным перекрытием и продуваемым подпольем. В случае «вязкой» мерзлоты устанавливались трубы-охладители, заполненные керосином. Все инженерные сети выносились наверх и устраивались в железобетонных коробах над поверхностью земли. Все работы по устройству фундаментов производились в зимнее время. Глубина заложения фундаментов составляла 5—6 метров. Сооружение их оказалось весьма трудоемким делом. Под каждый дом приходилось разрабатывать до 5 тысяч кубометров вечной мерзлоты.

На этом деле специализировались тогда две бригады землекопов — Анатолия и Вячеслава Федоровых. Летом они работали на балластировке и выправке пути, а зимой — на рытье котлованов. Большинство рабочих в этих бригадах были женщины, они работали с тяжелыми отбойными молотками и бетоноломами. Грунт поднимали автокранами или башенными кранами в бадьях.

Домами такого типа был застроен целый микрорайон в районе вокзала.

Кроме жилых домов, в этот период были построены также детсад, новое здание отделения дороги, Дом культуры железнодорожников, обменный пункт связи и другие объекты.



Ветераны СМП-242, 1989 г.

Велось строительство жилья также на станциях Сивая Маска, Елецкая, Лабытнанги. На станции Инта были введены в эксплуатацию школа, больница, клуб, начато строительство пятиэтажных жилых домов.

Но неугомонному Г.А. Мартиросяну всего этого было мало, и каждый год при согласовании планов строительства между ним и Б.П.Грабовским шли жаркие баталии. Впоследствии Г.А. Мартиросян стал первым секретарем Воркутинского горкома партии и членом бюро обкома, то есть одной из самых значительных фигур в Коми республике, и сыграл в этом амплуа роковую роль в судьбе Б.П.Грабовского.

Наверное, я не открою Америки, если скажу, что из всех городов Коми республики в Воркуте самые тяжелые климатические условия. Лето короткое, зима длинная, темная, морозная, пургистая. Трудно каменщикам — мороз да ледяной ветер. Мерзнет раствор, мерзнут лицо и руки, трудно отделочникам — холод да сырость. Не сохнет штукатурка, «замирает» краска. Трудно транспортным рабочим: на открытых складских площадках пурга так замаскирует штабели, что только ясновидящий может что-то найти. Но все равно работать-то надо, и работают... Как и кто отблагодарит сотни и тысячи этих безымянных героев, этих простых тружеников?

Не случайно воркутинскую закалку прошли многие руководящие работники «Печорстроя»: Ю.М. Васильев, А.П. Савков, О.И. Томкович, В.В. Шустров, С.П. Жебелев, Л.Б. Иванов и другие.

Через четыре года работы в Воркуте, в сентябре 1964 года, я был переведен в Печору главным технологом управления. Начался период аппаратной работы.

ПЕЧОРА. УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

За 16 лет работы в управлении я побывал на многих должностях: главным технологом и главным экономистом, заместителем начальника и начальником производственного отдела, заместителем начальника и главным инженером управления. Но вспоминаются не должности, а объекты, в которые вложена частичка твоего труда, и люди, с которыми вместе пришлось поработать. Особенно ярко запомнились большие стройки, на которых в сдаточные периоды мне пришлось месяцами находиться в качестве куратора от управления строительства.

Но сначала об аппарате управления тех лет. Если говорить коротко, то это был очень сильный аппарат.

О Б.П. Грабовском я уже говорил. Это был сильный руководитель, достойная замена Барабанову, Боровицкому и Ключкину. Ушедшего на пенсию главного инженера И.И. Штаркмана достойно заменил Виктор Алексеевич Рахманин. Его все уважали за мягкий характер, высокую культуру, благожелательность, уважительное отношение к людям. Строительное дело он знал досконально, и многие шли к нему за советом.

Очень сильным по составу был технический отдел. А.В. Мороз скрупулезно и вдумчиво подходил к подбору работников в свой отдел и бережно относился к ним. Будучи многоопытным специалистом, избегал принимать решения единолично, без рассмотрения вопроса специалистами отдела. Я уже упоминал о Н.Н. Флерове и А.И. Поповцеве. Они ведали гражданским строительством и проектированием собственных объектов. В частности, А.И. Поповцевым запроектирован экскаваторный цех РПБ. Сантехнические работы вели старший инженер В.А. Федотов и инженер Р.Г. Биезиньш. Они же проектировали собственные котельные и сантехнические части других объектов. В.А. Федотов являлся шахматным чемпионом управления, был общительным и обходительным человеком.

В производственном отделе железнодорожным строительством ведали старший инженер К.М. Макаров и С.П. Мочалов. Это были грамотнейшие специалисты, к тому же исключительно трудолюбивые и аккуратные в работе. По каждой железнодорожной линии они вели покилометровый учет выполненных работ и в любой момент могли сказать о положении дел на нужном объекте.

Ценным работником был ветеран «Печорстроя» Павел Александрович Леферов, «капитан тяги», как его в шутку называли между собой за пристрастие «тянуть» по селектору нерадивых. Молодые обходили его на служебной лестнице, а он до пенсии оставался бессменным на своем посту. Но не таил обиды и всячески помогал молодым, щедро делился с ними своим опытом. Даже будучи на пенсии, активно участвовал в строительстве жилого дома для ветеранов «Печорстрой» в Калуге.

Сильным был и сметно-договорной отдел: Начальник отдела Гамид Абдурахманович Умеров слыл высококлассным специалистом, интеллигентом до мозга костей и педантично точным, аккуратным в делах, в речи, в одежде. Он вырастил таких специалистов, как С.А. Кованько, заменившую впоследствии его на должности начальника отдела, А.К. Буренина, Н.М. Дьяковича.

Особым достоянием «Печорстроя» являются селекторная связь и диспетчерский отдел (Диспро). Организованные еще в 40-е годы при строительстве магистрали Котлас — Воркута, они продолжали жить и развиваться и охватывали все строящиеся линии. Отличной селекторной связью «Печорстрой» обязан

начальнику отдела В.И. Пейхелю и старшему механику связи, ветерану «Печорстроя» и ветерану войны Гурию Ивановичу Исаеву. Диспетчерская служба «Печорстроя» неразрывно связана с именем Владимира Захаровича Филановского, ее создателя и многолетнего руководителя.

На строящихся линиях важное значение имела работа поездных карверов — грунтовых и балластных. Одновременно в обращении находилось до 5–6 думпкарных и хоппер-дозаторных «вертушек». Контроль за их продвижением осуществляло Диспро. Кроме этого, Диспро занималось подачей вагонов, переадресовкой грузов, сбором оперативных данных и составлением суточных сводок. Все планерки начинались с доклада Диспро, а заканчивались поручениями Диспро.

Работу В.З. Филановского отличали оперативность, осведомленность, напористость и надежность. Он был награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетный транспортный строитель». Ему присвоено звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Начальником производственного отдела работал Оскар Яковлевич Сибиряк — собранный, подтянутый, спортивного телосложения мужчина средних лет с хорошими манерами. Он сразу располагал к себе и был очень симпатичен мне, но вскоре куда-то уехал, а на его место был назначен В.Н. Роменский, работавший тогда начальником СУ-301 в Печоре.

В 1967 г. В.Н. Роменский был назначен заместителем начальника управления по производству. Страстный рыбак и охотник, он однажды с товарищем отправился на рыбалку в верховья Кожима на Урал. Видимо, там получил сильное радиоактивное облучение и заболел лейкозом. Через полгода в сорокалетнем возрасте он, к великому сожалению, умер.

Начальником планового отдела работала Е.Ф. Линде, а после ее ухода на пенсию — Л.Е. Агафонов, участник войны, до конца жизни носивший в своем легком осколок от снаряда. Осколок находился рядом с крупными кровеносными сосудами, и врачи не решались на операцию.

Начальником ОтиЗ в те годы был В.Х. Голик, ветеран «Печорстроя». После его ухода на пенсию был назначен С.П. Жебелев, ветеран войны.

Главным механиком долгие годы работал М.Я. Шульман, а главным энергетиком — Б.П. Солодов.

Отдел снабжения возглавлял ветеран «Печорстроя» Георгий Антонович Подмешальский. Благодаря хорошим отношениям со своими многочисленными коллегами в Коми республике и за ее пределами он «выкручивался» из, казалось бы, безвыходных положений, которые порождались дефицитом материалов, и считался незаменимым работником. Во всяком случае, его вклад в общее дело был весьма весомым.

Я мог бы без труда назвать еще десяток видных личностей из аппарата управления тех лет, но боюсь утомить читателя. Скажу только, что весь аппарат в целом был очень квалифицированным и работоспособным, и руководителям было на кого опереться.



Печорстроевцы — ветераны Великой Отечественной войны.

В заключение этой главы хочу рассказать, как в 1972 году отправили в отставку Б.П. Грабовского, награжденного орденами Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, являвшегося депутатом Верховного Совета Коми АССР и членом Коми обкома КПСС.

Это произошло на заседании бюро обкома КПСС в Сыктывкаре. В повестке дня стоял отчет Б.П. Грабовского о работе «Печорстроя». На заседание, кроме Б.П. Грабовского, были приглашены начальник нашего главка из Минтрансстроя П.П. Мурачев и я, занимавший тогда должность главного инженера управления.

Но П.П. Мурачев в Сыктывкар не приехал, а послал вместо себя главного инженера главка Н.Н. Немирова. Забегая вперед, скажу, что это обстоятельство сильно задело самолюбие членов бюро обкома и определенно повлияло при принятии решения.

До начала заседания завотделом строительства обкома КПСС Подласов дал нам для ознакомления проект решения. Он был весьма ординарным: «...указать..., предложить...» Ничто не предвещало грозы. Спокойно началось заседание. Б.П. Грабовский доложил цифры плана и выполнения, принимаемые меры. В отчете было только одно слабое место: план по объектам МПС, основного нашего заказчика, был недовыполнен на несколько процентов. На этом-то и построил свое эмоциональное выступление член бюро Г.А. Мартиросян. В острых выражениях с южным темпераментом он критиковал Б.П. Грабовского во всех существовавших и не существовавших грехах, обвинил в нежелании наращивать мощности «Печорстроя».

Председательствовавший на заседании первый секретарь И.П. Морозов предоставил слово Н.Н. Немирову и просил сообщить бюро, какие меры собирается принять главк по усилению «Печорстроя». Н.Н. Немиров не дал никаких обещаний, ссылаясь на то, что все ресурсы уже распределены и никаких резервов в распоряжении главка не имеется. Это было второй каплей на чаше весов не в пользу Б.П. Грабовского.

На мое выступление о том, что Б.П. Грабовский уже многое сделал для усиления «Печорстроя» и что достойной замены ему нет, И.П. Морозов бросил реплику: «Заслуги Грабовского нам известны и оценены: вон у него вся грудь в орденах. Но нельзя жить только старыми заслугами. А что касается замены, то ваше министерство богатое, министр пришлет замену».

Так в один миг всевластное партийное бюро решило судьбу Б.П. Грабовского. Он, разумеется, сильно переживал это. В то время он не помышлял о пенсии, ему не было и шестидесяти, он был полон сил, но вынужден был уйти на пенсию, используя северную льготу.

Микунь—Кослан (1961—1974 годы). 162 километра

В 1961 году была введена в постоянную эксплуатацию линия Микунь — Сыктывкар протяженностью 96 километров. В строительстве этой линии я не принимал участия. На очереди была линия Микунь — Кослан. Строили ее долго. Начинали по нормам лесовозных дорог, затем перепроектировали по нормам МПС. Сначала строительство линии вел только СМП-257. В 1964 году на станцию Вожская был передислоцирован из Мурманской области СМП-234, после чего темпы работ значительно ускорились.

Начальником СМП-234 был Григорий Менделевич Кричевский, очень опытный руководитель, воспитавший около себя целую когорту — В.А. Линника, тогда главного инженера СМП-234, а впоследствии начальника управления «Печорстрой», Ю.И. Косарева, главного механика СМП-234, а впоследствии заместителя начальника управления, А.А. Суркова, Н.М. Вернигора и других.

В те годы планирование велось от достигнутого. На следующий год давались задания по фактическому исполнению за истекший период плюс 3—5 процентов роста. Г.М. Кричевский, зная эту методику, все плановые задания выполнял ровно на 101 процент. Он



На станции Микунь-2.

всегда ходил в передовиках и получал минимальный прирост планируемых показателей.

СМП-234 имел мало автосамосвалов, и отсыпка землеполотна задерживала укладку пути. Г.М. Кричевский ввел в практику укладку пути «по зеленке», то есть прямо на траву, на естественную поверхность земли. Затем с минимальной скоростью на вновь уложенный путь подавали думпкарные «вертушки» и на выгруженный грунт поднимали путь. Потом путь выправляли и двигались дальше.

Такую технологию нельзя считать прогрессивной, но это был выход из положения, и в 1966 году путь был уложен до станции Кослан.

По мере продвижения укладки пути вперед железнодорожная линия обрастала леспромхозами и с каждым годом возрастала отгрузка леса.

В 1967 году был заключен советско-болгарский договор о совместной разработке лесных массивов в районе станции Кослан. «Печорстрою» было поручено строительство подъездных путей к болгарскому леспромхозу. В августе 1968 года началась отгрузка леса из Кослана: 55 процентов — Советскому Союзу, 45 — Болгарии. По этому случаю представитель ЦК БКП Иван Стоднов, курировавший проект, устроил в Кослане прием в честь строителей «Печорстроя». На приеме присутствовали Б.П. Грабовский, Г.М. Кричевский, начальник отделения временной эксплуатации А.В. Мильцев, я и ряд других лиц. Хозяева приема угостили гостей болгарскими винами, произносились здравни-

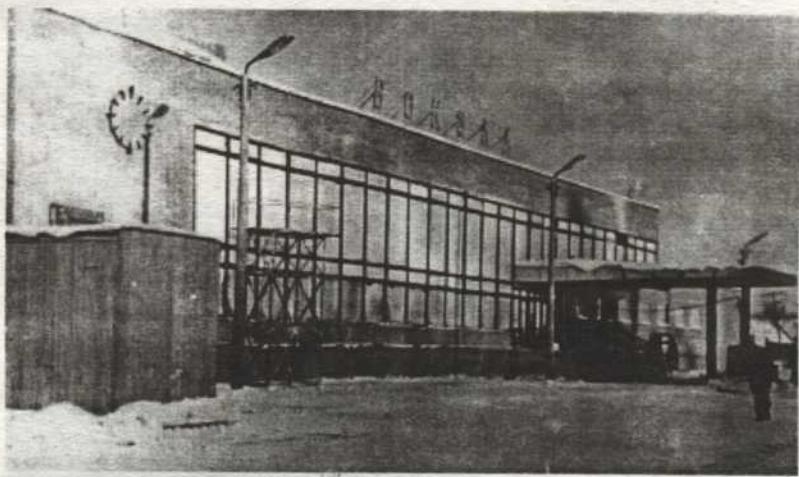


В.А. Линник, начальник управления «Печорстрой».



«Четырехугольник» управления «Печорстрой»:

**А.В. Каманчаджан, секретарь комсомольской организации,
Е.В. Басин, начальник управления, Е.Ю. Бадовец, председатель объединенного
постройкома, И.Д. Штанов, секретарь партбюро, 1976 год.**



Станция Микунь.

Машину была еще «сырой», часто ломалась. Во время работы от нее отскакивали разные детали, грозя проломить голову обслуживающим рабочим. Около нее постоянно находился главный механик СМП-234 Ю.И. Косарев. С горем пополам сваи были забиты, но эта машина в серию не пошла.

В 70-х годах широко распространилась практика студенческих строительных отрядов или «третьего, трудового семестра». В «Печорстрое» студенческие отряды использовались на всех новостройках, в том числе и на линии Микунь — Кослан. Они работали на разрубке просек, уборке полосы отвода от порубочных остатков, на балластировке и выпрямке пути, то есть там, где требовалось большое количество рабочих невысокой квалификации. Работали студенты хорошо и за лето зарабатывали по 1000—1500 рублей. На каждой новостройке было примерно по 500 студентов. Жили они в палаточных городках.

Один из командиров студенческого отряда В.А. Босый, окончив институт, приехал в «Печорстрой» на должность главного энергетика, затем работал заместителем начальника управления.

«Узким местом» на строительстве линии Микунь — Кослан, как, впрочем, и на других новостройках, были объекты гражданского назначения: жилые дома, объекты водоснабжения, канализации. СМП-234 совсем не имел специалистов-гражданцев, и ему надо было серьезно помочь. С этой целью на станциях Вежайка, Вожская, Селог-Вож, Кослан были организованы прорабские пункты других подразделений «Печорстроя» — СМП-235, СМП-258, СУ-301. Были привлечены и субподрядные организации — энергетики, связисты, сантехники.

По мере приближения срока ввода (1974 год) нарастал темп работ.

В 1972 году начальником управления «Печорстрой» вместо Б.П. Грабовского был назначен Ефим Владимирович Басин, бывший главный инженер Гортрансстроя — молодой, энергичный и предприимчивый руководитель. Он возглавлял «Печорстрой» шесть лет. В 1978 году он был направлен на учебу в Академию народного хозяйства СССР, а после ее окончания, защитив диссертацию и получив учченую степень кандидата экономических наук, стал заместителем начальника Главбамстроя. Затем работал заместителем министра транспортного строительства. Получил звание Героя Социалистического Труда. Был избран депутатом Верховного Совета РСФСР. С 1992 года — министр строительства России.

Работать с Е.В. Басиным было легко. Он не «чинился», не давил своим превосходством, был общительным, бодрым, любил шутку. В свободное время бывал на природе с шумной компанией, организовывал лыжные вылазки, поездки на рыбалку или на охоту. По его инициативе была построена база отдыха на берегу реки Печоры, у деревни Бызовской, которой пользовались все рабочие коллективы «Печорстроя».

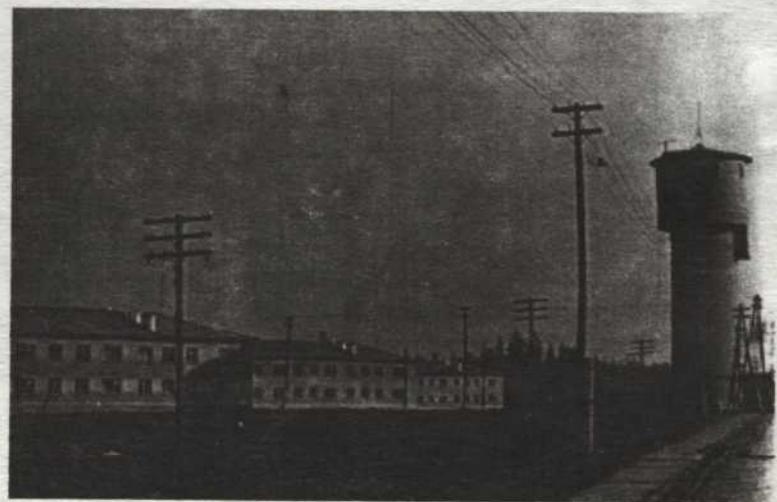
Он активно добивался строительства собственного жилья, много сделал для обновления и расширения производственной базы в Печоре. Старался сплотить коллектив, и это ему удавалось.

В июле 1972 года на линии Сосногорск — Троицко-Печорск произо-

ци в честь нерушимой советско-болгарской дружбы. Отношения с болгарами тогда были действительно искренними, братскими.

Хотя движение поездов шло от Микуни до Кослана, много труб было пропущено и заменено на временные шпалевые клетки. И снова, как и на линии Чум — Лабытнанги, мне пришлось заняться организацией строительства труб, используя накопленный там опыт.

Несколько труб было запроектировано на свайном основании. На погружении свай был опробован новый агрегат — вибропогружатель ВВПС.



Станция Вежайка.

шел трагический случай с афганским студентом из международного студенческого отряда: он утонул в реке во время купания. Случай был бытовым, и я, как главный инженер строительства, не должен был нести за него ответственности. Но министр Е.Д. Кожевников, видимо, по дипломатическим соображениям решил иначе, и я был снят с должности.

Е.В. Басин, с которым мы уже достаточно познакомились, не хотел отпускать меня и предложил должность главного экономиста. Эта должность не входила в номенклатуру министерства, и он мог назначать на нее своим приказом. В следующем году, когда случай со студентом забылся, меня назначили на должность заместителя начальника управления, а в 1977 году я был восстановлен в должности главного инженера. Главным инженером вместо меня работал Евгений Иванович Аносов из Калужтрансстроя. Это был прямолинейный до резкости человек, но исключительно честный и порядочный. Мы с ним подружились, и эта дружба продолжается до сих пор.

В год сдачи железнодорожной линии Микунь – Кослан накал работ достиг своего апогея. Ежедневно возникали проблемы, которые требовали оперативного разрешения. С этой целью ряд работников управления был закреплен за определенными объектами или участками. Е.И. Аносов постоянно находился на станции Кослан, я – на станции Вежайка. Сам Е.В. Басин ездил на дрезине по всей линии, «расшивал» разные узелки.

«Печорстрою» удалось получить от заказчика большую сумму денег на премирование за ввод объекта в эксплуатацию. Эти деньги использовались для премирования бригад за окончание в срок важных объектов и этапов работ и явились хорошим подспорьем к словесной агитации.

Когда, наконец, в самом конце декабря 1974 года акт государственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию линии Микунь – Кослан был подписан, наши силы и нервы были на пределе.

В следующем, в 1975 году, был достроен и сдан в постоянную эксплуатацию «отросток» от линии Микунь – Кослан – участок Селог – Вож – Ертом протяженностью 38 километров.

Предполагалось, что от Ертoma железнодорожная дорога пойдет на соединение с магистралью Архангельск – Карпогоры. Но очередь до этого тогда не дошла.

ВУКТЫЛ, АВТОДОРОГИ (1967–1970 годы)

В 1967 году было открыто Вуктыльское газоконденсатное месторождение, и на «Печорстрой» специальным постановлением правительства было возложено строительство внутрипромысловой автодороги с покрытием из сборных железобетонных плит протяженностью 660 километров и автодорог к скважинам с гравийным покрытием общей протяженностью 100 километров.

Для выполнения этих работ сформировали новый СМП-331. Начальником поезда был назначен Виктор Петрович Мерзляков, ранее работавший прорабом на линии Микунь – Кослан.

На Вуктыл была передислоцирована также межколонна № 19 во главе с Александром Терентьевичем Клюевым.

В зиму 1967/1968 годов начался завоз сборно-щитовых домов, горючего и прочих строительных материалов по зимникам из Печоры (СУ-301) и из Сосновогорска (СМП-258). Строительство поселка на Вуктыл для СМП-331 и МК-19 было поручено СУ-301 и персонально Г.А. Чумаку, а завоз грузов – начальнику автобазы И.К. Дурасову и начальнику орса А.И. Горошко. Тем временем комплектовалася специалистами и рабочими СМП-331. К весне 1968 года подготовка была в основном завершена, начались работы по внутрипромысловой автодороге.

Газовики имели много новейшей техники: мощные «Уралы» с тремя ведущими осями, еще более мощные армейские тягачи «Ураганы», гусеничные тракторы, но вся эта могучая сила не давала должного эффекта, техника вязла в непролазной грязи, один рейс на расстояние 15–20 километров длился целые сутки. Трубы, станки и другие грузы лежали на причалах и складах и не доходили до объектов. Эти изменения согласовали с заказчиком и, кроме того, совместным приказом определили состав постоянной приемочной комиссии, которая должна была собираться по первому требованию строителей. Далее совместно с СМП-259 и МК-19 составили график окончания работ, стянули в один кулак всю необходимую технику и рабочих и начали целенаправленно «доводить до кондиции» дорогу за дорогой, включенные в один объект.

Опыт удался. Комиссия подписала акт о приемке первой группы дорог, строители получили солидную сумму денег и выполнение плана. Действуя и дальше таким же образом в течение трех летних месяцев, строители сдали все 100 километров дорог, и СМП-259 в зиму 1970/1971 годов передислоцировался, как и планировалось, в Троицко-Печорск.

За успешное выполнение задания по освоению вуктыльского газоконденсатного месторождения были награждены орденами и медалями 18 работников Минтрансстроя, в том числе орденом Трудового Красного Знамени начальник МК-19 А.Т. Клюев, мастер СМП-331 В.П. Мазин, машинист экскаватора СМП-331 В.М. Сонин, орденом «Знак Почета» — Е.В. Басин, И.И. Завьялов, водитель автобазы И.С. Зюзев, слесарь РПБ С.А. Романенко, водитель МК-19 В.М. Шульковский.

Но нельзя умолчать и о негативной стороне той спешки, с какой осваивалось вуктыльское месторождение. Получилось так, что газопровод был уже готов, а конденсатопровод — еще нет. Но чтобы отчитаться досрочно, газ направили в трубу, а конденсат стали выливать на землю и сжигать. Огромные черные столбы дыма долго стояли над Вуктылом, пока не построили конденсатопровод. Вопрос о варварском уничтожении ресурсов недр на Вуктыле обсуждался даже в ООН, но в нашей прессе об этом не было сказано ни слова.

Сколько сожгли конденсата на Вуктыле, знали точно начальник Комицгазпрома С.И. Юдин и секретарь Коми обкома КПСС Н.Н. Кочурин, награжденные тогда же орденами Октябрьской революции.

СОСНОГОРСК—ТРОИЦКО-ПЕЧОРСК (1963—1977 годы). 169 КИЛОМЕТРОВ

Основное назначение этой линии — вывозка леса из леспромхозов и Троицко-Печорской лесоперевалочной базы. В перспективе просматривалось ее продолжение до Соликамска, что обеспечило бы выход воркутинских углей на Урал.

В отличие от линий Микунь — Кослан и Сыня — Усинск, Верхне-Печорская проходила по более или менее освоенной местности. К трассе в нескольких местах подходила существующая автодорога, что позволяло вести работы более широким фронтом и облегчало транспортные проблемы.

На начальной стадии строительства наибольшую трудность представляли многочисленные выноски и переустройства пересечений существующих трубопроводов, электролиний и линий связи. Начальник СМП-258 А.Д. Антоновский, главный инженер А.П. Савков и начальник ПТО П.А. Болдырев испортили себе и заказчику немало крови, пока эти препятствия не были преодолены.

В 1969 году к строительству железнодорожной линии подключился еще один поезд — СМП-311, передислоцированный из Павлодара на станцию Крутая, а в 1971 году — и СМП-331, передислоцированный из Вуктыла на станцию Троицко-Печорск.



Школа-интернат в Сосногорске.

Работали на линии и субподрядные организации: межколонны № 53 и 102, мостоотряд-19. Здесь водопропускные трубы строились, как и положено, до отсыпки насыпей, и поэтому проблем с ними впоследствии не возникало. В октябре 1974 года в трехсотлетний юбилей села Троицко-Печорск на конечную станцию прибыл первый поезд. Серебряный костыль на этой линии забила Нина Троицкая, бригадир путейцев СМП-331. Началась времененная эксплуатация железной дороги. Начальником ОВЭ был А.И. Жаров, главным инженером — Н.А. Корнилов. Затем в течение трех лет железнодорожные пути доводились до кондиции, обустраивались станции. Хотя к началу 1977 года — году сдачи линии Сосногорск — Троицко-Печорск в постоянную эксплуатацию — готовность всех сооружений была довольно высокой, избежать напряжения все равно не удалось. Такие большие комплексы легко не сдаются. Снова были оперативный штаб, стройки, длительные командировки, планерки, графики, многочисленные комиссии, перечни недоделок, их устранение.

Но все пришло к благополучному исходу, и в конце декабря 1977 года дорога была принята государственной комиссией с оценкой «хорошо». Железнодорожники получили дорогу с полным обустройством. Все, предусмотренное проектом, было построено, что называется, «под ключ».

СЫНЯ—УСИНСК (1974—1980 годы). 110 КИЛОМЕТРОВ

1974 год был для «Печорстроя» урожайным на важные события: ввод в постоянную эксплуатацию линии Микунь — Кослан, окончание укладки пути и открытие временной эксплуатации на всем протяжении Верхне-Печорской железной дороги и, наконец, начало строительства новой линии Сыня — Усинск.

В Усинске и далее на север от него была обнаружена целая цепочка месторождений нефти и газа, для освоения которых требовалась железная дорога.

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 апреля 1974 года № 277 «О мерах по усилению геолого-разведочных работ и развитию нефтяной и газовой промышленности в северных районах Коми АССР, в Ненецком национальном округе Архангельской области» предусматривалось к 1980 году достичь уровня добычи нефти — 25 млн. тонн и газа — 22 млрд. кубометров.

Этим постановлением предусматривалось также строительство линии Сыня — Усинск с вводом ее в постоянную эксплуатацию в небывало короткий срок — в 1977 году. Правда, потом, когда было уже разработано проектное задание, срок ввода был перенесен на 1980 год. Лимитировал темпы большой железнодорожный мост через Усу длиной 1380 метров — самый большой в Европе. Аппарат управления «Печорстроя» принимал активное участие в подготовке указанного постановления, и нам удалось включить в него ряд важных для нас пунктов: о строительстве производственной базы в Печоре, о поставках Минтрансстрою для строительства линии Сыня — Усинск лимитированных материалов, горючего и большого количества строительной техники. Благодаря этому уровень механизации работ на железной дороге Сыня — Усинск был самым высоким. Причем вся техника была новейшей, самой современной. Особенно радовало то, что мы сможем значительно обновить и усилить производственную базу «Печорстроя», а это — завод ЖБИ на 50 тыс. кубометров, автобаза на 400 автомашин и складские помещения площадью 4200 квадратных метров. Раньше о них мы могли только мечтать.

Объемы работ впечатляли: 15 мостов, 100 водопропускных труб, 5 млн. кубометров насыпей, 1,5 млн. кубометров выемок, жилые дома, вокзалы, ремонтная база МПС. Словом, полное обустройство.

Трасса линии проходит по заболоченной местности, пересекает крупные водотоки: реки Усу, Большую Сыню, Малую Сыню, Козлаю. Местность нехоженная и неезженая. Для проезда по трассе была запроектирована временная продольная автодорога.

Свои изыскания Ленгипротранс начал еще до выхода постановления (зимой 1973/1974 годов). В январе 1974 года в Печору приезжал заместитель начальника главка Юрий Всеволодович Петров, которому было поручено курирование работ на линии Сыня — Усинск. Здесь же находились начальник Ленгипротранса Л.Н. Данильчик, автор проекта линии Сыня — Усинск Ф.Ф. Лежепеков и руководитель отдела по проектированию мостов В.М. Макаров.

На совещании, которое провел Ю.В. Петров в управлении «Печорстрой», мне было поручено курирование стройки от управления строительства. Это поручение оставалось за мной до самого ввода линии в эксплуатацию.

Тогда же состоялся первый облет на вертолете трассы в составе вышеназванных лиц и Е.В. Басина вместе со мной. Произвели посадку на берегу реки Сыня, где стояли палатки изыскателей. Одна палатка была жилой — с топчанами, спальными мешками и «буржуйкой», другая — рабочая — со столами, кульманом и тоже с «буржуйкой». Эта партия изыскивала мостовой переход через Сыню: намечали варианты перехода, бурили геологические скважины.

Полевые материалы проходили первичную обработку в Печоре, где «Печорстрой» предоставил Ленгипротрансу помещения для работы, затем отправлялись в Ленинград. С вертолета видели и другие изыскательские партии и их палатки. Затем более детальное изучение трассы велось на вездеходах и пешком на лыжах.

После ознакомления с трассой наметили места размещения поселков: на станции Сыня — головной поселок СМП-242 и субподрядных организаций и база строительства, на 20-м километре трассы, где существовавший тогда зимник подходил вплотную к трассе — для межколонн, на станции Юкос — место будущей дислокации СМП-311, на берегу реки Усы (79 километр) — большой поселок и база для СМП-259 и мостостроителей, на станции Усинск — для прорабских пунктов СМП-331, СМП-235, а впоследствии — и для СМП-259. Используя зимник, начали завоз деталей домов и горючесмазочных материалов на 20 километр, а СМП-242 приступил к строительству поселка, складских помещений и звенособорочной базы на станции Сыня.

Времени на раскачку не было. Жесткий срок ввода железнодорожной линии в постоянную эксплуатацию требовал высочайших темпов работ. Постоянный контроль со стороны заказчика, Минтрансстроя и обкома КПСС за ходом работ, промежуточные задания по устройству перевалочных баз поддерживали высокое напряжение с первых и до последних дней строительства линии Сыня — Усинск.

На строительстве были собраны большие силы. Кроме дислоцированных здесь СМП-242, 259 и 311, прорабские участки имели все строительные подразделения «Печорстроя»: СМП-257 — на станции Сыня, СМП-258 — на станции Юкос, СМП-235 и СМП-331 — на станции Усинск, СМП-619 и СМП-562 — в Печоре, на строительстве собственной производственной базы. Все вспомогательные предприятия «Печорстроя» также имели конкретные задания для этой стройки. Здесь, как ни на какой другой стройке, работало такое количество субподрядных организаций: на сооружении землеполотна — межколонны № 10, 19, 53, 102, 113 треста «Центростроймеханизация», на строительстве мостов — мостопоезда и мостоотряды — №№ 6, 11, 48, 71, на гидронамыве подходов к мосту через Усу объемом 1,5 млн. кубометров — спецуправление № 475 треста «Трансгидромеханизация», на строительстве линии связи — СМП-852 треста «Трансвязьстрой», на строительстве продольной ЛЭП и монтаже трансформаторных подстанций — ЭП-71 треста «Трансэнергомонтаж», на строительстве сетей водопровода и канализации и



Укладка пути на линии Сыня — Усинск.



Открытие движения на новой железной дороге.

внутренних сантехмонтажных работах — Водремы 7 и 48 треста «Центротранстехмонтаж» и другие — всего 15 субподрядных организаций. Главкомом ежегодно издавались приказы по строительству линии Сыня — Усинск, в которых определялись целевые задачи и конкретные задания всем участникам строительства.

На таких крупных строительных площадках, как станции Сыня, Юкос, Усинск, действия генподрядчика и различных субподрядчиков переплетались настолько тесно, что требовалась постоянная увязка и коррекция графиков работ. На линии почти постоянно находились специально закрепленные от субподрядных трестов в ранге заместителей управляющих, с ними регулярно проводились совещания, обсуждались возникающие проблемы, вырабатывались решения. Трения между генподрядчиком и субподрядчиками разрешались Ю.В. Петровым как арбитром. Работы на трассе начались с разрубки просеки. Лесорубы жили в передвижных домах-вагонах, доставленных на трассу вертолетами. Вертолетами же доставляли лесорубам продукты питания и все необходимое. Бригадой лесорубов СМП-242 руководил Н. Головко. Использовались бензопилы «Дружба» и трелевочные тракторы. Срубленный лес укладывался в лежневку под продольную автодорогу, сучья сразу же сжигались. В летний период к этой работе привлекались студенческие отряды.

Водопропускные трубы впервые в «Печорстрое» применялись металлические из оцинкованных секций на болтах. Строили их СМП-242 и СМП-259. Легкая и гибкая конструкция труб требовала строгого соблюдения технологических правил при устройстве оснований и засыпке труб грунтом. Требовалась также тщательная антакоррозийная защита. Работы по изоляции секций велись централизованно на РПБ в Печоре. Несколько труб после их засыпки грунтом дали сверхнормативные деформации, и их пришлось переделать. Был еще более усилен контроль за соблюдением технологии при сооружении труб, и в дальнейшем таких случаев больше не повторялось.

Насыпи отсыпались только песчаным грунтом и уплотнялись кулачковыми катками. Транспортировка грунта осуществлялась автосамосвалами КрАЗ-256Б и чехословацкими «Татрами» грузоподъемностью 12 тонн. В карьерах работали дизель-электрические экскаваторы с емкостью ковша от 0,65 до 2,5 кубометра, бульдозеры С-100, ДЭТ-250 и 500-сильные американские «Катерпиллеры».

Опоры мостов бетонировались на месте. Пролетные строения до 16 метров включительно применялись сборные железобетонные. На мостах через реки Большая и Малая Сыня использовались металлические балки длиной 33,6 метра. На монтаже пролетных строений применялись колесные и железнодорожные краны грузоподъемностью 25 тонн и консольный кран ГЭПК-130.

На мосту через реку Усу применялись сваи сечением 45x45 сантиметров и сваи-оболочки диаметром 1 метр, для их погружения использовались дизельмолоты и мощные вибропогружатели. Металлические пролетные строения длиной 110 метров монтировались надвижкой и навесной сборкой.

Укладка пути производилась на участке от станции Сыня до моста через реку Усу (70 километров) из двух точек навстречу друг другу тракторными путеукладчиками. Звенья заготавливались на звеносборочных базах на станции Сыня и на 79-м километре.

Балластировка пути производилась песчано-гравийным балластом с применением хоппер-дозаторов и балластеров.

Выправка пути осуществлялась машиной ВПО-3000. Применялся также электрифицированный инструмент, рихтовочные машины, моторные домкраты и другая специальная путеотделочная техника. На строительстве зданий использовались башенные краны, штукатурные станции, воздухообогреватели, различный электрифицированный инструмент. По уровню механизации работ, по объему применения прогрессивной техники и технологии, да и по уровню организации линии Сыня — Усинск не было равных в практике «Печорстроя».

В ходе строительства линии решались промежуточные, важные для того времени задачи. Так, в 1975 году к началу зимнего завоза грузов в Усинск был проложен путь до 20-го километра, и там организована перевалочная база для грузов нефтяников. Благодаря этому дальность автомобильных перевозок сократилась на одну треть. С этой базы за зиму 1975/1976 годов было вывезено 200 тыс. тонн грузов. 22 декабря 1976 года путь, укладка которого велась со станции Сыня и с 79 километра навстречу друг другу, соединился на 57 километре, и было открыто рабочее движение до моста через Усу. Это имело важное значение для мостостроителей, грузы которых теперь без перевалки на воду шли прямо на строительную площадку.

Кроме того, на 79 километре была организована новая перевалочная база для грузов нефтяников. Теперь дальность автомобильных перевозок сократилась на две трети, а зимний завоз грузов перестал быть трудной проблемой.

Печорская городская газета «Ленинец» от 24 декабря 1976 года в материале «Торжества в Усадоре» писала: «Утром 22 декабря со станции Сыня по новой железнодорожной магистрали на Усадор отправился празднично украшенный поезд.

Пассажирами этого поезда были передовики производства из всех организаций, принимавших участие в строительстве железной дороги Сыня — река Уса, гости из Печоры и Сыктывкара. На станции Сыня поезд проходит мимо 24-метрового плаката с надписью «Грузам Усинска — «зеленую улицу».

В полдень на станции Усадор состоялась укладка последнего, серебряного звена. Уложили звено те рабочие, которые два года назад забили первый костыль, известив этим о начале большого строительства.

Торжественный митинг открыл начальник управления «Печорстрой» Е.В. Басин. Строителей поздравили с большой трудовой победой Председатель Президиума Верховного Совета Коми АССР З.В. Панев, секретарь Коми обкома КПСС Н.Н. Кочурин и первый секретарь Усинского райкома КПСС В.А. Фаградов. Затем в клубе поселка Усадор большой группе строителей были вручены Почетные грамоты и ценные подарки.

Указом Президиума Верховного Совета Коми АССР за заслуги в области строительства присвоено почетное звание заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР особо отличившимся на строительстве железной дороги Сыня — Усинск: И.И. Завьялову — заместителю начальника управления «Печорстрой», Э.А. Петрашевскому — машинисту экскаватора СМП-242, А.Д. Усову — начальнику СМП-242, В.З. Филановскому — главному диспетчеру управления «Печорстрой», В.В. Федорову — монтеру пути СМП-242.

Ровно через три года после этого события был построен мост через реку Усу, и 18 декабря 1979 года руководители республики поздравили всех участников строительства с открытием рабочего движения на железнодорожной линии Сыня — Усинск.

А еще через год, в декабре 1980 года, линия Сыня-Усинск протяженностью 110 километров была введена в постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо».

В период строительства на линии Сыня — Усинск побывало много разных высокопоставленных лиц.

В июле 1974 года — начальник главка Павел Павлович Мурачев. Опытнейший руководитель крупного масштаба, он возглавлял главк Севера и Запада 23 года с самого момента создания его в 1955 году и до своей смерти в 1978 году. Он был членом коллегии Минтрансстроя, умным и даже, я бы сказал, мудрым человеком. Он пользовался непрекаемым авторитетом и искренним уважением всех, кто его знал. Был строгим, в то же время доступным и чутким, не допускал никакого разгульдяйства. К нему шли и за советом, и как к арбитру в конфликтных ситуациях, зная, что будет найдено верное и справедливое решение. За время его пребывания в Печоре и на линии Сыня — Усинск я узнал его еще лучше и проникся к нему еще большим уважением.

П.П. Мурачев, Е.В. Басин и я прошли тогда на катере водным путем из Печоры до моста через реку Усу, а далее — на вертолете по трассе линии до станции Сыня.

У моста через Усу в это время начальник СМП-259 В.П. Мерзляков и главный энергетик управления В.А. Босый только что выгрузили два энергопоезда мощностью по 1050 киловатт и весом по 100 тонн каждый. На диком берегу, без какого-либо причала. Работа эта была сложная и рискованная. Но

все обошлось благополучно. Мостовики и гидронамывщики получили электроэнергию и могли разворачивать свои работы.

На станции Сыня П.П. Мурачева встречали начальник СМП-242 О.И. Томкович, главный инженер СМП-242 А.Д. Усов, старший прораб СМП-242 Н.М. Костенко, главный инженер треста «Центростроймеханизация» М.В. Гонтарь, начальники мехколонн №№ 10 и 53 А.В. Вылиток и В.М. Сорокин, начальник орса А.И. Горошко и другие.

П.П.Мурачев остался доволен положением дел, но все же сделал ряд замечаний. Он рассказал, что и в министерстве, и даже в ЦК КПСС эта стройка находится на постоянном контроле, и никаких отставаний и срывов в ходе работ не должно быть. А через четыре года П.П.Мурачева не стало. Я находился в это время в Москве и принял участие в похоронах. Весь главк был в трауре, все искренне сожалели о кончине своего начальника.

Дважды на линию Сыня – Усинск приезжал заместитель министра транспортного строительства Владимир Аркадьевич Брежnev – племянник Генсека Л.И.Брежнева.

Меня удивило, насколько тактично В.А.Брежнев уклонялся от темы своего родства со знаменитым дядей, в нем не чувствовалось ни зазнайства, ни чванства, он не старался приводить в трепет своих собеседников, даже если говорил не очень приятные вещи. Критические замечания смягчал юмором. В.А.Брежнев прошел всю служебную лестницу, начиная с прораба. На должность заместителя министра он был выдвинут с должности управляющего трестом «Юговосттрансстрой» (г. Воронеж). Производство знал отлично и выдвинут был в заместители министра заслуженно, по уму, а не только по родству. Он быстро разбирался в обстановке и принимал конкретные решения. Его приезды были полезными для дела, и мы ожидали их с надеждой на помощь. Позже я имел длительную беседу с В.А. Брежневым в Москве, в министерстве. Он расспрашивал о делах в «Печорстрое», очень интересно говорил сам о делах и людях.

Работа на линии Сыня – Усинск способствовала выдвижению многих молодых специалистов, таких, как Л.Б. Иванов и В.И. Шнэрр. Да и сам Е.В. Басин особенно ярко проявил здесь свои способности, был замечен В.А. Брежневым, который поспособствовал его дальнейшему росту как руководителя.

Линия Сыня – Усинск была моей последней стройкой в «Печорстрое». В 1981 году я уехал в Калугу, где несколько лет работал директором филиала ВПТИТрансстрой. Но эта стройка не была последней в моей жизни. В 1983–1985 годах я был командирован руководителем группы советских специалистов в Сирию, где мне довелось участвовать в завершении строительства железной дороги Хомс – Дамаск и начать строительство новой линии Тартус – Латакия.

Но это уже выходит за пределы темы. Все самое главное, что мне удалось сделать в жизни, связано с «Печорстрое». О «Печорстрое», о его людях – мои самые теплые воспоминания.

**Иван ЗАВЬЯЛОВ,
бывший главный инженер «Печорстроя».**

ГЛАВА III

ИЗ БЛОКНОТА ЖУРНАЛИСТА

В СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОСТАНУТСЯ ИХ ИМЕНА

О печорстроевцах говорят всегда как о людях особого склада в смысле ответственности, особой закалки и особого интеллекта, когда воедино сливаются образованность, профессионализм, умение найти самое нужное и правильное решение. Эти свойства относятся ко всему коллективу, независимо от того, какую должность — рабочий или руководитель — занимал человек. Главное, они работали так, что потом можно было гордиться и любоваться делом их рук.

ЕГО И МИНИСТРЫ ПОБАИВАЛИСЬ



Б.П. Грабовский.

Борис Петрович Грабовский многие годы, вплоть до своего ухода на пенсию в 1972 году, возглавлял «Печорстрой». О стиле его работы ходили легенды.

Рассказывают, что из отпуска или какой-нибудь столичной командировки он, бывало, возвращался на самолете. И его у трапа в Печоре нередко встречали с тяжелым овчinnым полушубком. Грабовский скидывал легкую городскую одежду, облачался по-северному и отправлялся прямо из аэропорта на железнодорожный вокзал. Там садился на поезд и ехал по трассе, где шло железнодорожное строительство. Только осмотрев все и приняв, где было нужно, необходимые меры, Грабовский возвращался домой. Не умел он отдыхать, если не знал до малейших подробностей, как обстоят дела на объектах.

Руководителем Борис Петрович был очень авторитетным. В то время «Печорстрой» вел особенно большое строительство железных дорог в Коми республике, объектов социального назначения. Все — по-крупному, масштабно. Бывало, сугубо по печорстроевским проблемам не раз заседало правительство страны. И на тех заседаниях, вспоминают очевидцы, Грабовский вел себя с министрами отнюдь не подобострастно, а на равных. Приходил,

здоровался за руку, не дожидаясь, пока его заметят. Поговаривают, что некоторые московские весьма ответственные работники даже слегка побаивались его острых реплик. Еще бы! Грабовский знал дело не по бумагам да отчетам, а воочию.

И в нашей республике он был непререкаемым авторитетом во всех хозяйственных делах. А уж в своей, ставшей родной Печоре — тем более. В те годы о чистоте городских улиц, их благоустройстве заботились в основном крупные городские предприятия. Вся Печора была поделена на кварталы и районы, которые относились к депо, станции, лесокомбинату и т.д. Так вот, печорстроевскими были самые главные участки железнодорожной части города. И они всегда блистали чистотой.

А Борис Петрович Грабовский в Печоре был в курсе не только дел производственных, но и, так сказать, духовных. Он не пропускал ни одного культурного мероприятия. Как новый фильм в кинотеатре — Грабовский в числе первых зрителей. Если после фильма дискуссия (тогда проходили не только кинофильмы, а целые киновечера в кинотеатрах города), Борис Петрович Грабовский обязательно принимает участие в разговоре. Выступал с жаром, напором, с категоричностью знающего жизнь человека. А в самом здании управления «Печорстрой» при активной поддержке Грабовского всегда проходили концерты, выставки печорских художников.

Казалось бы, при таком большом и умном коллективе он о «мелочах» производства мог не думать. И без него было кому позаботиться об этом. Но прихожу как-то я, журналист, к нему в кабинет (надо сказать, что Грабовский при всей его занятости всегда был открыт для прессы), а у него весь стол завален какими-то бумагами. Явно не чертежами или экономическими расчетами, хотя листы бумаги четко разграфлены, и каждая колонка густо заполнена каким-то текстом.

Оказалось, что это план профилактики... болезней строителей «Печорстроя». Кто составил его? Медики? «Да нет, — озабоченно покачал головой Грабовский, — мы сами. Столько у нас людей со стройки болеет. То один на больничный выйдет; то другой. Почему?»

По указанию Грабовского в «Печорстroe» все случаи болезней проанализировали с производственной точки зрения. Выяснилось, например, что во многих случаях виноваты сквозняки, гуляющие по коробкам строящихся зданий. Вот и появилась в графе против «сквозняков» колонка мероприятий. В них — установка специальных временных щитов на стройке с наветренной стороны, первоочередное остекление оконных проемов и прочее, прочее. Так по каждому «слушаю».

И выполняли эти мероприятия печорстроевцы. Люди стали меньше болеть.

Уехал Грабовский из Печоры, ушел на пенсию, но долгие-долгие годы оставались традиции ответственности и высокого профессионализма, которые он свято чтил и берег.

РАБОЧИЙ ПОЧЕРК ГАЛИНЫ САНДРАЦКОЙ

...Звонкий, ритмичный перестук мастерков был слышен издалека. Еще не видно было самих каменщиков, скрытых кирпичной кладкой фасада, но слышно было, что работа идет споро, в хорошем ритме, без сбоев. Цепочкой растянувшись по второму этажу, бригада Александра Канева из СМП-562 выкладывала стены 78-квартирного жилого дома.

...Раствор — кирпич — точный удар мастерком по нему, чтобы надежно лег на свое место, и снова — раствор — кирпич — удар мастерком... Ряд за рядом стена прямо на глазах поднималась все выше и выше. Среди каменщиков — Галина Сандрацкая. Просто каменщица тогда, но с каким рабочим достоинством человек!

«Этот дом для нас объект особый, — объяснила она, — наша бригада обязалась сдать его на месяц раньше планового задания. Спешим дать широкий фронт отделочникам. Их работа сейчас напрямую от нашей зависит».

Сандрацкая улыбалась какой-то особенной улыбкой человека, чуть притомленного работой, но радостного от того, что все спорится.



Г.А. Сандрацкая.

Эта встреча произошла в тот год, когда ездила Галина в Москву делегатом XXVI съезда КПСС как одна из лучших представителей печорского рабочего класса.

Ушли в прошлое те дни. Но мастерство-то Сандрацкой осталось, да еще и приумножилось.

Пару лет назад, уже на строительстве нового здания Печорского железнодорожного вокзала, мне довелось вновь повстречаться с Галиной Сандрацкой, теперь уже бригадиром каменщиков.

Время теперь было другое, у печорстроевцев размах работ был совсем уже не тот. Подкосили их перестройка, реформы, экономический кризис. Но бригада, что работала на кладке стен вокзала, состояла из одних печорстроевских ветеранов. А потому и работали они по-прежнему: споро, дружно, с огоньком.

Сразу вспомнилось, как в былые годы в бригаде каменщиков, где работала Г.Сандрацкая, висели ими самими сочиненные изречения: «Нам хлеба не надо, работу давай». Это был намек на то, чтобы начальство строительное шустрило насчет обеспечения стройматериалами.

Тогда Сандрацкая показывала «свой» дом и объясняла, что здесь будут квартиры с улучшенной планировкой. «Кухни просторные, лоджии», — рассказывала она, ориентируясь по ей одной лишь понятным линиям. Выяснилось, что кладку здесь каменщикам вести было сложнее, потому что вместо прямых линий надо выкладывать больше углов, выступов, проемов. Потом, уже в квартирах, это обернется удобными встроенными шкафами и кладовками. А пока рабочим был нужен глаз да глаз, чтобы кладка велась по всем правилам, ровненько.

Прошло два десятилетия с лишним после той встречи, но и теперь, уже на кладке стен нового печорского вокзала; у каменщиков Галины Сандрацкой был тот же порядок, что и раньше.

Правда, зарплату им не платили вовремя, и «тормозок», взятый из дома на обеденный перерыв, заметно отошел, и финансирование стройки шло по капле. Словом, было на что пожаловаться, приуныть, а то и вовсе опустить руки.

Но заговорили каменщики о работе, и вновь засияла прежняя, радостная улыбка на лице Галины Сандрацкой. Она рассказывала о вокзале так, будто была перед нами не кирпичная кладка, выведенная всего на уровень второго этажа, а уже весь вокзал — новенький, удобный. И Сандрацкая вместе со своими коллегами, печорстроевцами-ветеранами, радовалась этому прекрасному зданию.

Почерк печорстроевских каменщиков, рабочий почек Галины Сандрацкой виден на многих печорских домах, что выстроены были много лет назад. И сегодня в них людям живется тепло и уютно.

Мастерство Галины Сандрацкой давно уже получило признание. Еще в начале своей рабочей биографии на республиканском конкурсе молодых строителей ей было присвоено звание «Лучший каменщик». За высокие трудовые достижения она была награждена орденом Трудовой славы III степени, а «ударником» называли ее всегда. Стройки Печоры стали ее рабочей судьбой.

СОВЕСТЬ БРИГАДЫ

Стояла глубокая осень. К семи утра на участок железнодорожных путей, где строителям-монтажникам «Печорстрова» нужно было «врезаться» в основную магистраль, прибыли рабочие. Им дали «окно» в расписании непрерывно идущих поездов всего на два часа, вполне достаточных для того, чтобы управиться с делом. Но подвел ночной морозец. Он сковал намертво ледяной коркой железнодорожное полотно. Как тут работать? А если ждать, пока выгляднет позднее солнышко и подтопит лед, все «окно» уйдет на это. Что делать?

Бригада стояла в растерянности. Только бригадир Чепурных вдруг молча взял ломик и... начал споро дробить ледяную корку. Глянула на него бригада и — встала рядом. Через четверть часа к ним, также без разговоров и уговоров, подключились рабочие трех остальных бригад. К началу «окна» все подготовительные работы были завершены. И подключение вторых железнодорожных путей к действующей магистрали Москва — Воркута прошло в точно намеченные сроки. Сколько было подобных, решающих случаев в жизни печорстроевца Николая Ивановича Чепурных, сегодня и не сосчитать.



Н.И. Чепурных.

Прибыл он на Север по комсомольской путевке строить железные дороги. Хотелось ему, вчерашнему школьнику с Белгородчины, испробовать себя в настоящем деле. Так и оказался Николай Чепурных в «Печорстрое», ведущем прокладку железных дорог. «Что ни шпала — политая потом строка из суровой истории Севера», — писали потом поэты.

Это и про Николая Чепурных с его товарищами по бригаде было сказано. Идут по их рельсам теперь состав за составом. И уже не помнится, что всего-то десяток-другой лет тому назад здесь стояла глухая тайга — то морозная, то комариная и всегда — безлюдная.

Труднее всего было в морозы. Они останавливали работу на недели подряд. Не высунуться на трассу. Но однажды бригаде Чепурных это надоело.

«Мы все-таки будем работать, — сказал Николай Иванович, — разделим бригаду на несколько групп. Каждая работает на улице не больше 40 минут (рельсы холоднее льда), и сразу в теплушку. Ей на смену — другая группа. И так по очереди до конца смены. Да еще костры разложим».

В тот год, несмотря на большое количество актированных из-за морозов дней, бригада Чепурных сдала в эксплуатацию 30 километров железнодорожного пути.

Сам бригадир Н.И.Чепурных всегда был вместе со своей бригадой. В кабинетах или теплушках не отсиживался, за бумагами или руководящими разговорами не прятался. Таким качеством и отличался, что всегда вставал в пару с тем, кому досталась работа потруднее. Работать он умел великолепно. Не зря о нем написал один из печорстроевских поэтов, что

«Николай Чепурных, мой старший друг,

Бывал костили с одного удара,

Так, что тайга отвечала: «У-ух!».

И ордена получал Николай Чепурных за свою отличную работу, и Звезду Героя Труда ему вручили. Все — по заслугам.

«КАРТИНЫ ИЗ КИРПИЧА»

Сколько лет уже прошло, а картины, «вытканные» на кирпичных стенах домов, живут и радуют глаз. Идешь, например, по поселку Изъюю и вдруг натыкаешься взглядом в обычную жилую многоэтажку, но стены ее «изрисованы» строгим и в то же время завораживающим своей красотой коми национальным орнаментом. А под ним — елочки. Все — кирпичное. Рисунок построен на игре красного и белого кирпичей, которые кладут каменщики в нужном для узора порядке. Пройдешь дальше — снова картина. По глухой, безоконной кирпичной стене «плывут» кораблики, словно сошедшие с какого-нибудь полотна. Незамысловато все, простенько, но так оживляет неброские наши северные улицы.

И по Печоре там и тут разбросаны дома с «картинками», выполненными в стиле кирпичной кладки.

Автор этих «рисунков» — Николай Михайлович Вернигор, начальник ПТО строительно-монтажного поезда № 234. Человек по характеру негромкий, он, тем не менее, всегда был очень заметен в коллективе своей творческой активностью.

Рисунки из кирпича он придумал сам. Никакого такого задания не поступало ни «сверху», ни «сбоку». И денег никаких в виде премиальных или доплат к заработку Вернигор тоже не имел. Он создавал эскизы «рисованных» стен по вдохновению, а бригады каменщиков СМП-234 выкладывали их по тому же вдохновенному принципу.

Кстати, добрый рабочий азарт и романтическое вдохновение всегда были отличительными чертами печорстроевского характера. Здесь всегда приживались на долгие годы лишь люди инициативные, энтузиасты дела.

В том же СМП-234 случился как-то в семидесятые годы не лучший в жизни коллектива период — попал он в число отстающих. Объясняли это просто: не хватает рабочих, нет достаточного количества стройматериалов. Так бы и плелись в хвосте коллектива. Но Владимир Линник, назначенный туда начальником, рассудил иначе. «Люди в коллективе отличные, — сказал он, — но, к сожалению, их трудовой энтузиазм нередко пропадает впустую из-за неумелой организации работ». С этих позиций перетрясли состав среднего звена, тщательно пересмотрели организацию производственного процесса. Основная ставка была сделана на инициативу и творчество каждого рабочего. Обсудили это в коллективе, и тут же в кабинет В.Линника пришел машинист тракторного крана с конкретным предложением по ускорению сооружения водопропускных труб.

— С чего начинаем мы рабочий день, — говорил он, — с откачки воды. Получается, что с утра работает только часть бригады, остальные стоят, ждут. Станет сухо, начинают работать бетонщики. А тут уж и смене конец. Назавтра — все снова сначала. В результате над одной трубой месяц бьемся. А надо бы...

Предложение машиниста крана И.Камышанского приняли и стали работать так: первый этап — откачка воды, где заняты все, и укладка бетона. А потом все силы разом — на укладку трубы. В результате водопропускная труба стала вместо месяца укладываться за неделю.

При укладке железнодорожного полотна весь процесс лимитировал забивка костылей в шпалы. Долгая эта была работа. Из-за нее простоявали и те бригады, что шли следом. В СМП-234 по предложению мастера А. Васильченко взяли да и создали специальное звено, работа которого выглядела, на первый взгляд, слишком простой. Звено только и делало, что готовило в шпалах дырки для костылей, зато второе звено шло следом и уже безостановочно забивало костыли. Получался конвейер, что и позволило сэкономить массу времени.

Так и вышли из отстающих. Печорстроевцам в последних ходить было не по характеру.

КАК БАСИН ИНТЕРВЬЮ ДАВАЛ

Басин — руководитель был энергичный, крупномасштабный и очень занятой. Попасть к нему на прием, хоть и был он демократичен, удавалось далеко не всегда. То он уехал, то еще не приехал, то совещание у него, то просто говорит по телефону. Вот освободится, тогда...

А тут как раз событие надвигается торжественное — сдача в эксплуатацию основного участка Сынья-Усинской железной дороги. Ну как обойтись без интервью с самым «главным строителем», начальником «Печорстроя» Е. В. Басиным?

Он и сам это понимал прекрасно, а потому пригласил корреспондента в свой кабинет незамедлительно. И, не отрываясь от телефонного разговора, глазами указал на удобный стул возле приставного столика, где можно было разместить нехитрые корреспондентские пожитки — блокнот с парой шариковых ручек (если одна испишется, второй можно тут же воспользоваться, не отрываясь от беседы).

Басин уважительно глянул на приготовления и, заметно сократив телефонный разговор, повернулся к журналисту. «Здравствуйте!» — улыбнулся он представителю редакции. И только приготовился было сказать следующую фразу, как у него под рукой оглушительно зазвонил телефон.

— Москва! — заглянула в кабинет секретарша. Басин снял трубку.

— Да, да... семнадцатого декабря... открываем рабочее движение... с двух сторон строили, два коллектива... шли навстречу друг другу, потому так и сократили сроки... Конечно, конечно... ждем!...

Басин начал быстро записывать, повторяя вслух фамилии и должности, что звучали в телефонной трубке. Стало ясно, что Москва посыпает на торжество своих представителей. Корреспондент, слыша это, конечно, не преминул все записать. А Басин, едва успев распрощаться с московским начальством, отвечал уже на другой телефонный звонок. На этот раз — Сыктывкару. На проводе был сам Иван Павлович Морозов, первый секретарь Коми обкома КПСС. При своей высокой должности он обладал завидной хозяйственной проницательностью, умением досконально вникать в предмет разговора.

И Басин, отвечая на вопросы Ивана Павловича, сыпал цифрами, что лучше слов говорили о масштабах сделанной работы, называл фамилии отличившихся на строительстве руководителей, бригадиров, рабочих. А заодно делился проблемами и проблемками, что возникали в ходе завершения железнодорожной магистрали...

Не бездельничать же журналисту. Всего и дела-то было, что успевать записывать все, что звучало в ходе телефонного «моста».

Басин завершил беседу, пододвинул бумаги с цифрами, готовясь передать их для прессы. «Вот тут еще», — начал он фразу. И не окончил. В дверях кабинета снова стояла секретарша.

На этот раз «на проводе» ждал печорский горком партии. Потом между городка соединила Басина с усинским горкомом. На каждый звонок Басин отвечал обаятельно, приводя множество фактов, цифр и даже расчетов по проделанной коллективом работе.

Это было совсем не чинопочтание, а нормальный деловой разговор по проблеме с людьми, которым сообща предстояло эту проблему решать. Потому и разговаривал начальник управления «Печорстрой» Е. В. Басин так обстоятельно, доказывая каждый тезис, то горячясь, то улыбаясь, то вздыхая. В телефонной трубке пульсировала жизнь печорстроевского коллектива со всеми ее радостями и тревогами, победами и перспективами.



Е. В. Басин на базе отдыха.

Стрелки часов, висящих в кабинете Басина, прокручивали свои круги, а телефон все не умолкал. Басин обсуждал с начальниками строительно-монтажных поездов, кто конкретно будет класть последнее, серебряное, звено, забивать серебряный костыль. Потом переходил на время и место торжественных моментов. Надо было ничего не упустить: людей туда доставить, не забыть прилюдно поблагодарить тех, кто особо отличился на стройке. Все это обговаривалось и назначалось тут же, незамедлительно. Или по телефону, или в коротких распоряжениях, отданных между звонками тем, кто заглядывал в кабинет.

Слово шло за словом, минута за минутой — перед глазами вставала вся картина строительства магистрали от Сыни до Усинска, проложенной сквозь тайгу и болота. Басин профессионально и уважительно к труду коллектива очерчивал параметры этой огромной работы, выделяя наиболее значимые моменты.

Прошло два часа в кабинете. Басин в очередной раз положил трубку, извиняющимся взглядом посмотрел на корреспондента.

«Спасибо», — сказал тот в ответ и... показал густо написанные страницы своего блокнота. Басин — он человек острого юмора — улыбнулся и сказал на прощание: «Заходите еще! Побеседуем».

Вера МУРАШОВА.

ПРОРАБ — НЕ ЖЕНСКАЯ РАБОТА?

Застать Маину Николаевну Константинову в кабинете можно или утром, или вечером. Искать на объектах — занятие бесполезное, всюду скажут: «Да вот, только-только здесь была...»

День старшего прораба участка № 2 строительно-монтажного поезда № 562 складывается из беспрерывного движения. На автобусах, на машине, пешком, на попутке в кузове... Всюду успеть, все видеть, все знать! А потом, вечером уходящего, суматошного дня, планировать работу отделочников на завтра.

Утром все начинается сначала. Сердитый разговор со снабженцами по телефону, покорное выслушивание нареканий плотников за сырую доску, поиски кабеля для затирочных машинок... День, как один миг, кончается. И всякий раз старший прораб досадует на себя за что-то упущенное, не сделанное.

Хотя, бывает, так измотается, что хочется бросить все и найти что-нибудь спокойней. Аи нет! Мысли возвращаются к стройке. И не хотела, а перед сном опять и опять «прокручивает» очередной рабочий день.

Первая запись в трудовой книжке М.Н. Константиновой сделана в 1964 году. Двадцатилетняя девушка из Усть-Усы, окончив строительное отделение горного техникума, стала работать мастером в Воркуте. Последующие скучные канцелярские сроки и номера приказов говорят о поисках Маиной Николаевной своего места в жизни. Знания, энергия, дисциплинированность позволили ей работать и инженером, и заместителем начальника производственного отдела... Но она возвратилась на стройку. Потому, что любит ее атмосферу, людей, с которыми работает.

В коллективе второго прорабского участка давно уже стало нормой учиться друг у друга. Бывает, старший прораб убедит в чем-то бригадиров, а иногда и бригадиры настоят на своем. Тут главное — польза для дела. Вот и ищут оптимальное решение организации работ.

В чем корни уважения к Константиновой? Они — в самом характере старшего прораба. Характер такой, что!.. От кого таить — встречается еще в нашей жизни такое, что на прогул, опоздание смотрят сквозь пальцы: дескать, можно будет в случае чего заставить нарушителя отработать в выходной или иной неурочный час. Между тем, кое-кто не прочь назвать такого руководителя умелым, гибким. Вот уж чего нет, так нет у Маины Николаевны. Зато есть твердость гражданских и житейских позиций. От этой милой женщины лодырям так достается, что не позавидуешь. Она убеждена, что путь к повышению производительности труда лежит через дисциплину каждого члена коллектива. Это, прежде всего, и позволяет участку быть лучшим в поезде и среди участков подразделений «Печорстрой».

— Проблемы, конечно, есть. Не все ладится со снабжением материалами, не отложен механизм передачи объекта под отделочные работы. Тут выход только один — поднять работу постоянно действующего производственного совещания, — говорит Маина Николаевна.

Непросто дается каждый дом. И непросто сделать его так, чтобы довольный новосел только руками развел. Вот и нет покоя старшему прорабу. И хотя она ищет, просит, требует, даже порой

кричит, но не все от нее зависит. Сырую половую доску не высушить только желанием, никакой силой не выровнять кривую гипсолитовую перегородку...

Спрашивают с нее как со старшего прораба, как с коммуниста — без всяких скидок. А ведь она еще и женщина, мать. Дома — муж и два сына. Требуют к себе внимания и ласки.

А Маина Николаевна еще находит время и на общественную работу. Она — заместитель секретаря партбюро по идеологии, член ДНД, до недавнего времени возглавляла группу народного контроля поезда. Успевает еще и книгу почитать, в бассейн сходить... Если уж она говорит, что нет времени, значит, это действительно так.

Мы привыкли к тому, что у нас в стране женщины — и космонавты, и капитаны дальнего плавания, и ученые... Но мало кто знает, как непросто идти бровень с мужчиной. Вот и Маина Николаевна Константинова считает, что прораб — работа не женская. Хотя вся ее жизнь, ее работа на стройке говорят об обратном.

Александр КОМАРОВ.
(Газета «Ленинец», 1984 год).

ПЕЧОРСТРОЕВСКИЙ ХАРАКТЕР

Мороз. Темень. Сугробы в рост человека. Посреди всего этого — небольшой деревянный домишко старой-престарой постройки. Это — станция Сыня тех времен, когда отсюда коллективу печорстроевцев было поручено протянуть железнодорожную магистраль до Усинска. Юной нефтяной столице Коми края потребовалась надежная дорога, выводящая ее из северной глухи к центру страны.

По проекту железнодорожная магистраль на Усинск должна была как бы отпочковаться от основной трассы Москва — Воркута именно в районе крохотной тогда станции Сыня. Здесь и обосновался строительно-монтажный поезд № 242. Среди снегов и болот, вдали от больших городов и крупных производственных баз. И было это печорстроевцам не впервые, да и характер у коллектива выковался сильный. В основном печорстроевцы рассчитывали только на себя. А потому наряду с напряженным производственным заданием они как-то очень ловко и споро выстроили свой собственный поселок. Невелик он был по размерам, но с первого взгляда поражал какой-то особой ухоженностью, хотя и был сплошь сборно-щитовым.

Только домики, и производственные, и жилые, были добротно выкрашены и аккуратно рас-

ставлены в оптимальном варианте. В центре — все самое необходимое от конторы до магазина и столовой. А между домами протянулись крепкие, поставленные на сваи мостки-тротуары. Из конца в конец поселка удавалось в самую слякоть пробежать в туфлях, хотя кругом была топь непролазная, сапоги из нее не выдернуть было, если зазеваешься.

Кстати сказать, такой же поселок возник и на другом конце будущей железнодорожной ветки, на ее 79 километре. Назвали его Усадор. В нем обосновался СМП-259. Там через реку Усу строился железнодорожный мост. От него дальше до Усинска было еще 30 километров. Этот кусочек печор-



20-й километр трассы.

КРАСНОЕ ЗНАМЯ

На Усадор!



Но таков уж был печорстроевский характер, что не умели здесь ничего делать кое-как, например, для «галочки».

Кстати сказать, уже после того, как стальные рельсы пришли в Усинск, его власти долго сокрушались по поводу того, что Усадорский поселок надо ликвидировать. Он был так красив своими чистотой и порядком, что не верилось в его временность. И усинские власти примеряли его то на санаторий, то на пионерский лагерь.

Да и станция Сыня в ходе строительства стокилометровой магистрали до Усинска тоже получила второе рождение. В Сыне — большой каменный вокзал, высокая платформа, каких не везде по северной магистрали сыщешь.

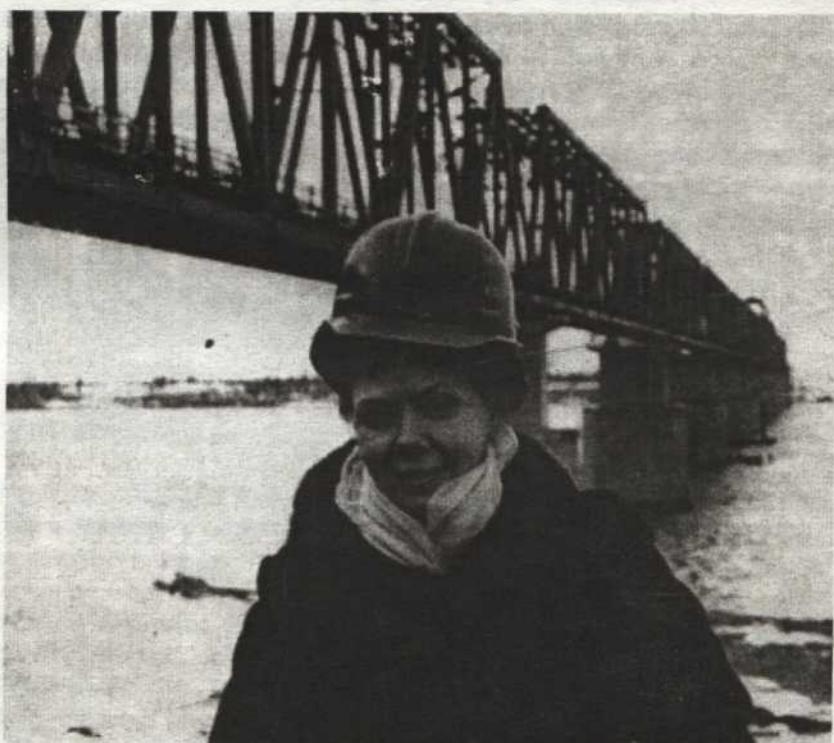
Вот что значит поработали здесь печорстроевцы.

Надо сказать, что печорстроевский характер проявлялся не только в отменном качестве работы, но и в том веселом, остроумном, светлом энтузиазме, что огоньком горел в каждой бригаде.

Хорошо помню, как прошло соединение магистрали, шедшей от Сыни и Усадора одновременно. Ночью со звенособорочной базы из Сыни вышел состав из платформ, груженных последними звенями. Они должны были лечь в 700-метровый разрыв между 57 и 58 километрами. Рано утром на участок выехала бригада В. Довженко, которой предстояло соединить два «конца» железнодорожного полотна. Один из них вел от Сыни коллектив СМП-242, второй от Усадора — коллектив СМП-239. Настроение у всех было приподнятое. Рабочие балагурили, рассказывая байки о том, что «за поллитра» готовы «загнуть» рельсы.

строевцы оставили на потом. А от Усадора повели рельсы навстречу тем, кто продвигался к Усадору из Сыни.

Так и строили с двух сторон, яростно и весело соревнуясь друг с другом. Об этом свидетельствуют сегодня даже старые страницы республиканских газет, с которых в то время не сходили заголовки — «На Усадор!», «Рельсы в тайге», «С опережением!», «Все ближе к Усинску». Газетчики с удовольствием, что тут скрывать, рассказывали о том, как идет строительство магистрали. И как-то обходили стороной (тогда это было не очень принято), что строители-трассовики при всех трудностях таежной, тяжелой работы, тем не менее, жили в теплых домах с отоплением, при электричестве. Обедали вкусно и сытно в печорстроевских столовых. А уж магазины печорстроевские вообще славились отменностью ассортимента и весьма высокой культурой, несмотря на то, что работали они в самой что ни на есть таежной глухи.



B.N. Мурашова, собственный корреспондент газеты «Красное знамя» в день сдачи в эксплуатацию дороги Сыня — Усинск.

Это они посмеивались над простодушными «посетителями стройки», которые удивлялись тому, как ловко и красиво закрутгается в нужных местах железнодорожное полотно. «Как вам это удается?» — изумлялись они, не удосуживаясь понять принципы работы печорстроевцев.

«Ну а вообще-то нам сегодня все завидовали, когда провожали на смену, — перешел от шутки к серьезному машинисту этого тепловоза Д.Иванов, — исторический у нас сегодня момент».

Укладкой пути в тот день руководил мастер Н.Поликарпов. Он был совсем еще новичком на стройке, приехав сюда сразу после окончания института. И Сыня — Усинск железная дорога стала первой в его трудовой биографии.

На пустующий пролет насыпи одно за другим ложились звенья пути, сокращая разрыв. По свободному еще пространству взад-вперед вышагивал геодезист А.Евтушенко. Он тщательно производил нивелировку отсыпанного земполотна, а когда осталось достыковки несколько десятков метров, кинулся вместе с мастером рулеткой измерять расстояние, чтобы рассчитать, сколько 25-метровых звеньев сюда войдет.

И вот на насыпь легло последнее звено. Это был 58 километр. Был серенький зимний денек. Вокруг молчала тайга, дул пронизывающий северный ветер, сыпя мокрый снежок. Не было ни оркестра, ни аплодисментов. Серебряное звено и серебряный костыль ждали еще своего торжественного часа.

Но среди таежного безмолвия стояли люди, победившие его. У их ног поблескивала холодной сталью надежная рельсовая дорога, уходящая к низкому северному горизонту. За ним был нефтеносный Усинск. 76-километровый отрезок дороги печорстроевцы сдали на день раньше срока. Эта заданность на опережение тоже всегда была их характерной чертой. И потому, когда в декабре 1979 года в Усинск по новой железной дороге прибыл первый поезд, открывший рабочее движение, он по праву стал праздничным.

При строительстве дороги было отсыпано 7 млн. кубометров земли на полотно магистрали, уложено 13 тысяч тонн рельсов, сооружено 24 моста, пересекая ручьи, речки и многоводную Усу. Суровая природа отступила перед могучим энтузиазмом и рабочим характером печорстроевцев.

И отмечал свой праздник, свою победу рабочий коллектив тоже по-печорстроевски. Все были вместе — и высокие чины, и рабочие. Вертолет с первым секретарем обкома КПСС И.П.Морозовым в тот день, когда по только что отстроенному мосту через Усу прошел первый локомотив, приземлился прямо возле берега. И высокого гостя, а по тем временам И.П.Морозов являлся по сути своей президентом Коми республики, принимали, не чинясь, тут же, в дощатой конторке, разложив на столе нехитрую закусь — горячую картошку с выловленной из Усы рыбкой. Все.

Зато некоторое время спустя, когда рельсы дошли уже до самого Усинска, после митинга для всех — абсолютно всех — строителей в столовой, что исправно кормила их в течение стройки, был устроен пир горой. Чуть ли не всю ночь плясали под музыку печорстроевцы — руководители и рабочие, конторские и трассовики — вперемешку. Все были хмельные, но не столько от спиртного, сколько от радостного ощущения хорошо и вовремя сделанной работы.

Вера МУРАШОВА.

ГЛАВА IV

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

НАШ ВТОРОЙ ФРОНТ

День рождения управления «Печорстрой» — 10 мая 1940 года.

Вдумайтесь в эту дату: через год с небольшим начнется война, еще через четыре — грядет Победа. Свой вклад в нее внесут и печорские строители.

Направляла, организовывала, воспитывала и вдохновляла строителей многотиражная газета. Ее ждали на заснеженных перегонах и размытых распутицей железнодорожных насыпях первостроители. Она звала на бой с трудностями, была непримирима к равнодушным, мобилизовывала на трудовые подвиги.

Война. Печорстроевцы надели шинели. А снять их довелось лишь в пятидесятых. И вполне пофронтовому звучали слова «политотдел», «подразделение», «штаб».

Далеко была от печорских просторов линия фронта. Но эта линия, этот передний край проходил через сердца строителей. Задача у всех была единая — победить. Об этом рассказ бывшего заместителя начальника строительства и начальника эксплуатации строящейся железнодорожной линии А.И. Боровицкого.

«Во время пурги в ночь под новый 1943 год состав с углем остановился на станции Хановей для набора воды. В часов одиннадцать вечера звонит диспетчер: весь состав за каких-нибудь два часа занесло снегом, видны только трубы двух паровозов.

Что и говорить, сила ветра доходила до 30-ти метров в секунду. Могла ли справиться с ним наша снегозащита, а точнее, те невысокие снежные заборы да щиты? Мы срочно выехали на станцию. Впереди были снегоочистители «Бъерке» и «Лесли» (самые мощные по тому времени). Расчистку вели с двух сторон состава, машинам помогали сотни людей. И справились к середине дня 1 января.

Сложно было составить график движения угольных и строительных поездов, но еще тяжелее его выполнять.

С каждым годом наращивался вес составов. Даже теоретически доказать возможность перевозок тяжеловесами на недостроенной и строящейся линии было невозможно. Однако мы и не пытались спорить с теорией, а делали это на практике. И вот каким образом.

Мы выпускали «вертушки» с грунтом из карьера вслед за угольными составами. Задача была такова, чтобы каждая «вертушка» сделала несколько оборотов: разгрузив на одном перегоне, ее перегоняли в следующий карьер, затем после вторичной разгрузки на более северном перегоне отправляли в третий.

«Печорстрой» имел большой парк экскаваторов, автомашин, но в первые годы приходилось еще много грунта перемещать тачками. И надо отдать должное инженерно-техническому персоналу: эта операция была организована так расчетливо и умело, что производительность труда была на 30–50 процентов выше заданной.

Самоотверженно работали наши механизаторы. Не одну зиму в лютые морозы, в сильную пургу находился на трассе и руководил перевозками продовольствия, материалов начальник электромеханического отдела строительства Л.Д. Лукацкий.

Все производственные участки и поселки были обеспечены на 400-километровом расстоянии светом. Первое время в палатках и временных бараках, а затем в построенных мастерских круглосуточно проводился ремонт механизмов. Замечательные люди, энтузиасты, специалисты высокой квалификации работали на стройке — это коммунисты и беспартийные мостовик В.Н. Ким, начальники работ отделений С.Н. Ртищев, К.Л. Рыжков, механизатор Л.Н. Розовский.

Безотказно действовала связь. Ежедневно перекрывались весовые нормы поездов и их скорости. И во всем этом большая заслуга коллективов связистов, диспетчеров, поездных бригад.

Огромную роль в строительстве сыграли политотдел и коллектив партийных работников. На всех самых трудных участках трассы в критические моменты политработники вместе с хозяйственными руководителями постоянно находились в самой гуще событий. Начальники политотдела А.Я. Владимиров, А.А. Попов отдали много сил и энергии для организации соревнования среди коллективов подразделений, воспитания у строителей и железнодорожников ответственности за порученное дело.

Слаженно работал штаб строительства, и с большим уважением я называю людей, которые смело решали сложнейшие технические задачи, умело организовывали работу коллективов, чутко, по-партийному относились к строителям и были непримиримы с теми, кто работал небрежно. Это — бывший главный инженер Н.В. Бабаев, бывший начальник технического отдела А.В. Мороз.

За свою пятидесятилетнюю трудовую деятельность мне приходилось работать на заводах и фабриках, многих стройках. Везде чувствовал удовлетворение в своем деле. Но ничто не сравнится с работой в «Печорстрое». Неизгладима память о прожитых на этой стройке годах».



А.Я. Владимиров.

ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ — ВОИНАМ

Печорстроевцы помогали фронту не только ударным трудом. Строители дороги перечислили в Фонд обороны около 10 миллионов рублей. Благодарные телеграммы Верховного Главнокомандующего читались на общих собраниях в клубе, на работе. Председатель профсоюзного комитета «Печорстроя» Анна Алексеевна Васильева, получившая личную телеграмму от Верховного Главнокомандующего, внесла на постройку эскадрильи самолетов «Месть матери» около 20 тысяч рублей личных сбережений. Елена Федоровна Линде на постройку танковой колонны от имени жен фронтовиков внесла более 12 тысяч рублей. Н.А.Малышева внесла в Фонд обороны 500 рублей деньгами и 3 тысячи облигациями. Деньги и облигации также вносили Н.Г.Савин, Е.В.Агеева, Н.А.Жукова, И.Ф.Власова, А.П.Соколова, А.К.Козырев, А.И.Боровицкий и многие другие, чьи имена стерлись в памяти временем, но дела их вечны.

Танковая колонна «Строитель Северо-Печорской магистрали», эскадрильи самолетов «Месть матери», «Печорский комсомолец», артиллерийская батарея имени Героя Советского Союза Н.В.Олеснина — вот неполный перечень реальной помощи строителей фронту.

В декабре 1942 года пучорстроевцы на собранные средства закупили 800 тонн угля и отправили его в блокадный Ленинград. Состав сопровождала делегация во главе с С.Н.Пудовкиным. На берегу Ладоги уголь разгрузили, а благодарные ленинградцы несли на руках пучорстроевцев. Этот торжественный и трогательный момент Великой Отечественной войны запечатлел кинооператор.

Ленинградцы не забыли о пучорстроевцах. В материалах, посвященных 40-летию снятия блокады, газета «Ленинградская правда» (№ 9 за 11.01.84 г.) поместила и такую телеграмму: «Из Череповца в Леноблисполком. Двадцать четвертого июля 1943 года из Череповца кольцевым замкнутым маршрутом 206 поездом 973 везем в ваш адрес эшелон угля, купленный на личные сбережения работниками «Печорстроя» в подарок рабочим города Ленинграда. Просим встретить. С приветом делегаты «Печорстроя».

Все, от мала до велика, собирали для бойцов Красной Армии посылки. Доброе письмо, связанные огрубевшими девичьими руками носки, кисет с вышитой ромашкой — все это тоже было вкладом в победу. Но а главным была работа, как на фронте, как на передовой. Тылом Северо-Печорскую дорогу в то время не называли.

Вот только один пример мужества и решительности девушек «Печорстроя» во время войны. Н.Жукова, М.Конторович, С.Редько, А.Мельникова, А.Шестопалова, Г.Пошукало зимой 1942/1943 годов создали молодежную бригаду сопровождения поездов. Грузопоток возрастал, кондукторов не хватало. В Воркуте скапливалось по несколько груженых составов.

«Жезловка», ручные тормоза, «овечка» — эти термины давно забыты на современной железной дороге. Двухосные платформы, примитивная сигнализация, сложный профиль дороги, по которой паровоз идет, словно кораблик по волнам, бураны, способные свалить вагон, — через все это сумели пройти девчата. Их рейс до Воркуты и обратно закончился благополучно, если не считать загоревшиеся буксы. Но и в худшем случае все равно довели бы состав до места назначения. Потому что были готовы к этому, потому что знали — уголь ждут люди.

Примеров мужества множество. На что рассчитывали фашисты, сбрасывая на Северо-Печорскую магистраль десант диверсантов? Что вот так просто им дадут уничтожить то, что таким трудом далось? Десант был уничтожен.

15 сентября 1943 года «Правда» опубликовала Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями 126 передовых строителей Северо-Печорской магистрали. Орденом Ленина наградили 12 человек. Среди них — В.А.Барабанов, А.И.Боровицкий, А.В.Мороз, Е.Ф.Линде, В.А.Рахманин.

Трудовой стаж Печорской дороги исчисляется с 1941 года. Тогда был создан отдел временной эксплуатации. Не прерывая движения, дорогу стали доводить до проектных требований. Сглаживались повороты и подъемы, отлаживались станционное хозяйство, водоснабжение, связь...

Вот что писал об этом периоде в газете «За новый Север» от 1 ноября 1944 года начальник «Печорстроя» В.А.Барабанов: «...Есть характерные цифры и факты, о которых нельзя не напомнить. В 1943 году дорога вывезла угля в два раза больше, чем в 1942-м, а в 1944 году уже в четыре раза больше. Если пропускную способность дороги на 1 января 1942 года принять за 100, то к концу 1944 года она составила 600. Рост в шесть раз! В 20 раз против 1942 года увеличилась в сорок четвертом году кубатура пассажирских зданий. Кубатура жилых зданий на перегонах соответственно в пять раз!»

При увеличивающемся объеме работ и повышении производительности труда печорстроевцы сумели в 1944 году уменьшить потребность в кирпиче на 8,7 миллиона штук, в цементе — на 13 тысяч тонн, фермах и балках — на 3,7 тысячи тонн, телеграфной проволоке... Все это было достигнуто за счет перестройки работ, замены материалов и изменения проектов. Много сил и знаний вложил в Печорскую дорогу инженер Александр Владимирович Мороз.

ТРАССА НАЧИНАЕТСЯ С КОЛЫШКА

Из наиболее примечательных событий мне вспоминается начало строительства Микунь-Косланской железной дороги, где я был прорабом. В июле-августе 1959 года на будущей станции Яренга доработка выемок шла вручную. Рельсы тогда кончались на станции Вежайка. Работали бригадами по 25 человек. Использовали тачки, а выемку к речке Яренге и вовсе вели ведрами, благо рабочей силы было много. После ликвидации лагерей на трассу прибыл комсомольский набор из Чувашии, так что людей хватало.

К 1961 году у молодого прораба Кобыляцкого на 600 человек работало 13 строймастеров. Запомнилось, как мы проектировали и строили карьерную железнодорожную ветку. На прорабском участке были только нивелиры. Углы поворота, не долго думая, я стал измерять мерной лентой по тангенсу, а потом брал таблицу Брадиса, вычисляя угол и принимал кривые. Мостовой переход через реку Яренгу мы делали по пониженному профилю, чтобы скорее дойти к разъезду, где готовили площадку для принятия СМП-234. А осенью отправились строить линию с другой стороны будущей магистрали, со станции Кослан.

С аэродрома нас на санях довезли до деревни Разгорт, нашли жилье. На следующий день мы еле отыскали колышек на визирке,



Новая дорога.



Так начинается трасса.

ить деревянный мост. В этом первом поселке Ус-Ву со стороны Косланы мы зимовали.

Прорубая просеку, отсыпая земполотно, прокладывая зимник, мы двигались на юг, а вскоре дошли до заранее намеченной площадки под станцию Селог-Вож. Эту площадку готовили с осени плотники Мазина. Жили они на этот раз в двух палатках около будущей станции. Поселок существовал еще долго, но мы уже были на Ертome между деревенькой Усть-Вачуга и будущей станцией Ертом. На красивом крутом берегу в сосновом бору построили следующий поселок и назвали его Солнечный.

**Виктор Петрович МЕРЗЛЯКОВ,
бывший начальник СМП-331.**

ОТ ГОЛОЙ ТУНДРЫ – ДО СТРОЯЩИХСЯ ПУТЕЙ

Сентябрь 1941-го... Еще не было железнодорожного моста через реку Печору на 1113 километре от Кониши. В районе Сивой Маски (1433 километр) сооружалось земляное полотно. Именно тогда я прибыл в «Печорстрой». Был труден путь строителей северного участка магистрали к месту назначения. Сначала по реке Усе до Усть-Воркуты, затем переходом до 1530 километра, к району будущей станции Хановей. Переbrавшись через реку Воркуту, рыли в тундре землянки, которые сослужили хорошую службу до поступления брезентовых палаток. Для Крайнего Севера сентябрь – это глубокая осень. Неумолимо приближалась зима.

Все земляные работы производились без механизмов ввиду их отсутствия. Лопата, тачка, грабарка – вот основные орудия труда на трассе. Был первый год войны, люди трудились, преследуя одну цель, – построить пути до Воркуты. Работы на линии велись по облегченным нормам с устройством обходов и сдвижек в местах расположения постоянных искусственных сооружений, с отсыпкой по пониженному профилю земполотна, что и дало возможность уложить пути в кратчайшие сроки и в декабре 1941 года отправить первый состав с воркутинским углем на Ленинград.

В этот период я работал начальником топографического отряда. На линии было задействовано до 45 топографов. Чтобы проложить магистраль до шахт Хальмер-Ю, стройка продвинулась на Крайний Север (1943–1945 гг.). В конце сентября 1945 года меня направили в Абезь, где находилось управление. Здесь я стал работать старшим инженером производственного отдела.

Учитывая то обстоятельство, что строительство магистрали велось по облегченным нормам, было запроектировано и построено 248 обходов и сдвижек трассы в местах расположения постоянных искусственных сооружений. Только в 1947 году были ликвидированы последние три трудоемких обхода: через реки Воркуту, Сейду и Сынь-Ю.

Кроме основных обязанностей инженера-путейца, я по-прежнему руководил геодезической службой, готовил кадры топографов для работы на трассе. Преподавал на курсах топографов, знакомил слушателей с теорией и практикой профессии.

который показывал, где пройдет просека под железнодорожное полотно. Дали задание готовить места для прорабского пункта. По зимнику завезли в деревню технику, горючее. Позволили нанимать по округе лесорубов и плотников. И началось движение первостроителей к будущей станции Кослан.

Еще не было проекта станции. Отсыпка под площадку велась по оси предполагаемого объекта. Отличный карьер был найден неподалеку. Разработали его, как стадион, но потом пришлось засыпать. Оказалось, что на этом месте планировалась стройплощадка лесоперевалочной базы. Параллельно другой участок плотников летом на реке Ус-Ву стал собирать сборно-щитовые дома, завезенные по зимнику, и стро-

В моей памяти осталось строительство основной магистрали до Воркуты, ее продолжение до шахты Хальмер-Ю. Этот поселок находится вблизи Карского моря. Не забыть и то, как мы работали на линии Чум – Лабытнанги, что идет через Уральский хребет до реки Обь. Не менее напряженным был период сооружения линий Микунь – Кослан, Микунь – Сыктывкар, Сосногорск – Троицко-Печорск.

В период строительства я прошел пешком по всей трассе, побывал на каждом объекте. Это сотни километров от голой тундры до строящихся путей. А чего стоит борьба за магистраль в период весенних паводков, когда внешние воды размывают земполотно на сотни метров и остается только путевая решетка рельсов! Дни и ночи длились работы по восстановлению разрушенного.

Но мы, строители, знали, на что идем. Мы не жалели сил на освоение богатств Коми края. Наш труд был залогом вывозки угля, нефти, газа, леса, промышленной продукции. 31 год я отдал северному краю, 27 из них работая в управлении «Печорстрой». И ни о чем не сожалею.

*Сергей Петрович МОЧАЛОВ,
бывший старший инженер производственного отдела
управления «Печорстрой».*

«ЕСЛИ НА ПЕРВОЙ МАШИНЕ ПОЕДЕТЕ ВЫ»

На ледовой переправе через Обь у станции Лабытнанги, напротив Салехарда, к весне 1973 года сложилась тяжелая обстановка. На железнодорожных путях и на прирельсовых складах речного порта скопилось несколько тысяч тонн бетонных, железобетонных, металлических и деревянных конструкций. Все это предназначалось для объекта № 504, комплекса сооружений Салехардского аэропорта.

Надо сказать, что изготавливали эти конструкции, узлы и изделия Ветлосянский завод стройматериалов, Печорский лесокомбинат, Печорский завод ЖБИ и управление механизации. Время не ждало, оно требовало перебросить грузы на тот берег в оставшееся до паводка время. Учитывая столь сложное положение, руководство «Печорстроя» организовало штаб по обеспечению бесперебойной перевозки грузов автотранспортом через Обь.

И вот из подразделений «Печорстроя», расположенных в Сыктывкаре, Сосногорске, Печоре, Воркуте, были направлены в Лабытнанги автомашины с водителями. Чтобы заинтересовать их рублем, установили аккордно-премиальную оплату труда. На собрании водителей была поставлена задача, определены сроки переброски грузов по льду. После собрания я спросил мнение водителей по этому поводу. Коротко посовещавшись, они ответили: «Мы согласны, но при условии, что на первой машине поедете вы». Это предложение было принято.



Мост через Вычегду.



В карьере.

На следующее утро, едва рассвело, колонна груженных автомашин с раскрытыми настежь дверями, соблюдая интервал, двинулась на обский лед. На середине реки я оглянулся назад и увидел, что вся колонна шла следом, отставших и оставшихся на том берегу не было. Все находились на марше. Как я был благодарен людям! Дорогие моему сердцу печорстроевцы! Та переправа на Оби в апрельские дни 1973 года напомнила мне о форсировании Днепра в октябре 1943 года у местечка Любоча, под Черниговом.

...Зашуршала под колесами прибрежная галька того берега. Салехардского! Стоящими наготове кранами началась выгрузка. И — снова за грузами на противоположный берег Оби. И так три дня. Тем временем поверх льда прибывала талая вода. Она уже добиралась до пола кабины. Автомобилисты «Печорстроя», руководимые тогдашним директором автобазы П.К.Дурасовым, трудились на перевозке грузов, намного перекрывая сменные аккордные задания. Это были одни настоящие штурмы. О них напоминает запись в моей трудовой книжке: «За организацию перевозки материалов на строительство объекта № 504 в г. Салехарде награжден денежной премией в сумме 100 рублей».

Похожих ситуаций в моей трудовой биографии за 36 лет работы в «Печорстрое» было немало. Каждый объект прошел через сердце. А это — развитие станции Лабытнанги, Микунь-Ертом-Косланская, Верхне-Печорская железнодорожные линии, вокзал в Троицко-Печорске, телевизионная станция в Джинтуе, жилые дома в Сосногорске, Инте, Микуни, Сыктывкаре, Кожве, Воркуте, Княжпогосте, Печоре, Елецкой.

*Сергей Петрович ЖЕБЕЛЕВ,
бывший начальник отдела труда и зарплаты
управления «Печорстрой».*

ДАЛЕКОЕ И БЛИЗКОЕ (Из воспоминаний)

Прошло сорок лет с тех пор, как из Воркуты был отправлен первый поезд с углем, который был нужен стране, как хлеб, как боеприпасы.

Наша страна в то время находилась в тяжелом положении. Немецкие оккупанты захватили угольный Донбасс, положение с топливом было крайне напряженным.

О том времени, когда железная дорога в Заполярье с превеликим трудом отвоевывала свое право на жизнь, о тех людях, которые ее строили, я и хочу рассказать нашим читателям.

Теперь только старые названия станций говорят о бывшем, когда-то суровом крае: Хальмер-Ю — долина смерти, Хановей — вечный ветер. В честь трагически погибших в этом суровом краю двух девушек из изыскательской партии названа станция Ираэль (Ира-Иоль — Ира и Оля).

По генеральному плану строительства железнодорожный участок между Кожвой и Воркутой необходимо было сдать в эксплуатацию лишь в 1945 году, но начавшаяся война заставила пересмотреть сроки строительства.

Уголь нужен был кораблям в Архангельске, Мурманске, осажденному Ленинграду, промышленности страны.

В самый разгар строительства, в августе 1941 года, я, молодой специалист-вагонник, долго, где пешком, где на попутном транспорте, а чаще всего по большим и малым рекам, добирался к месту своего назначения. Еще в пути я слышал песни, в том числе и самодеятельных поэтов, прославляющих самоотверженный труд людей в условиях Севера.



*Один из первых поездов
на станции Кожва.*

«Мы с любой непогодой поспорить не пропь,
Лишь бы наши сердца не старели...»
Близки мне такие слова:
«Воркута — шахты по кругу,
Воркута — мороз и пурга,
Воркута — памятник другу,
Воркута, Воркута, Воркута...»

Много для меня памятных мест по всему Воркутинскому отделению. Когда я подъезжаю к Косьинскому мосту, всегда мой взгляд останавливается на том небольшом холмике на левом берегу реки, где стояла палатка, в которой мы жили зиму 1941 года, занимаясь отсыпкой насыпи к мосту. Было очень холодно, не было никакой связи с базой, но нам помогали чувство долга, молодость и песня...

...Новогодняя ночь 1942 года. Помню, мы стояли на снежном валу около станционного вагончика в Печоре. Прибывал поезд с первым воркутинским углем. Ликованию не было границ. Это была победа, гимн самоотверженному труду тысяч людей, которым покорилась суровая тундра...

Недостаток опыта, технических возможностей, кадров подчас ставил нас в очень затруднительное положение. В одну из зимних ночей в Печоре меня срочно вызвали на станцию. Вагонники не смогли отправить ни одного поезда. У всех вагонов буксы были открыты, подбивка вылезла наружу или отсутствовала совсем. Что делать? Теперь-то это просто, когда за плечами опыт и техника. А тогда — первая зима в Заполярье, минус сорок пять градусов, никакого смазочного материала, вот тут и пришлось «поломать» голову молодому специалисту, занявшему должность начальника вагонного участка. Выход нашли, угольный поезд отправили, но как это было нелегко.

В мае 1942 года я прибыл в Воркуту. Жили мы в грузовых крытых вагонах, ремонтировали вагоны прямо на путях, под полубункером, где грузили уголь. Работа была чрезвычайно напряженная, со временем не считались. За погрузкой угля следила Москва, каждый вагон был на номерном учете.

«Воркута — мороз и пурга...» О том, какая она здесь бывает, я и хочу рассказать.

Однажды я и первый начальник станции Иван Иосифович Медведев поздно вечером возвращались из штаба третьего железнодорожного района (так в то время называлось отделение дороги). Пурга началась еще днем. Ветер со снегом дул со всех сторон, слепил глаза, забирался под полушибки, видимости никакой.

Мы шли долго, часто останавливаясь, чтобы протереть глаза и убедиться, что не сбились с пути. Иван Иосифович вскоре свернулся к себе в вагон, отрихтованный с путей около полубункера. Дальше я пошел один. Нужно было по путям дойти до столовой, сколоченной из досок, а от нее в ста метрах двухосный крытый вагон — наше жилище.

Подойдя к столовой, я уже представлял себе свой вагончик: тепло от раскаленной печки, долгожданный отдых. Шел долго. Наконец сквозь снежную пелену на какое-то мгновение мелькнул силуэт какого-то строения, подхожу ближе: что за наваждение — опять столовая. Немного отдохнул, собрался с мыслями и снова пошел в хорошо знакомом направлении.

Ведь вагон был близко, а я, как мне показалось, шел очень долго. Снова показались строения, но это была опять столовая.

Теперь я испугался. Ведь достаточно мне было немного отклониться, и я бы оказался в тундре, где нет ни строений, ни дорог, один на один с ревущей пургой и длинной заполярной ночью. Лишь с третьей попытки удалось добраться до дома.

Памятным событием стала постройка в 1943 году в третьем железнодорожном районе первого настоящего рубленного деревянного дома, в котором можно было спать всю ночь, не просыпаясь от мороза.

А потом было построено вагонное депо, правда, временное, но депо. Так шаг за шагом создавалось то, что видим мы сегодня. Но все это надо было пережить, прочувствовать.

И сейчас мне приятно сознавать то, что в этот титанический труд по строительству и дальнейшему развитию заполярной магистрали вложен труд моих друзей, мой труд — этому посвящена вся трудовая жизнь!

В.САЙКИН,
заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР.
(Газета «Северная магистраль», № 82 от 11 июля 1982 г.).



И.И. Касперович.

«Я ШЕЛ В БРИГАДЫ СО СВЕЖИМИ ГАЗЕТАМИ»

Когда в августе 1951 года я приехал в Печору, — это был город по титулу и факту. Здесь функционировали горком партии, исполком, управление ИТЛ АА-274, а также управление Печорской железной дороги. Властные структуры располагались в речной части города, а Печорлаг и управление дороги — в железнодорожной. Начинал я работать в Печорлаге с экспедитора.

После объединения двух железнодорожных строительных организаций (Севжелдорлага в Княжпогосте и Печорлага в Абези) в одну крупную (Печорлаг) местом ее дислокации выбрали Печору. На нее было возложено строительство объектов для железной дороги, содержание заключенных. В то время возглавлял Печорлаг Иосиф Ильич Ключкин, полковник внутренней службы МВД СССР. Заместителем его был полковник Боровинский, главным инженером — И.И.Касперович.

Строительство велось десятью подразделениями с юго-запада (от станции Коноша) до Воркуты и станции Лабытнанги на северо-востоке. Два отделения, №№ 6 и 9, располагались в Печоре и занимались: шестое (Стройконтора) — сооружением гражданских и промышленных объектов, а девятое (Лесокомбинат) — деревообработкой и изготовлением столярных изделий высокого качества. После них в городе осталось яркое доказательство того, как много и добrotно сделали эти люди. Это ДКЖ, вокзал, больница № 8, горком КПСС, речное училище. Розовский, Фомин, Парfenов (Лесокомбинат), Серплярский, Кроз (Стройконтора) в разное время руководили этими подразделениями.



Речное училище.

Если говорить о производственной базе, то она была создана еще до объединения двух ИТЛ. В Печоре были центральные ремонтно-механические мастерские, стройдвор, учебный комбинат, хлебопекарня, пошивочная мастерская, клуб, базы интендантского и технического снабжения. Город в тот период испытывал большую нужду в электроэнергии. В 1952 году на территории Лесокомбината силами заключенных началось строительство электростанции. Вплоть до 1954 года основные работы осуществляли подразделения ИТЛ. Круглосуточно трудились специалисты и заключенные на стройплощадке электростанции. О важности объекта говорит одно то, что к нему было приковано внимание всех ответственных инстанций. На его ввод были направлены материальные и идеологические ресурсы. Мне, в ту пору специалисту отдела кадров, поручили участвовать в «Комсомольском проекторе». После работы и учебы в школе рабочей молодежи я шел в бригады со свежими газетами для проведения политинформации. Мне не нужно было читать вслух прессу, ведь тогдашние строители-невольники были образованные люди. Они меня благодарили за газеты, которые являлись не только средствами информации, но и бумагой для закруток.

Печора тех лет отличалась чистотой и порядком. Хотя был всего один выходной, инженерно-технические работники и служащие участвовали в спортивных мероприятиях и в субботниках по благоустройству территории, озеленению улиц, расчистке взлетно-посадочной полосы для приема самолетов. Летом играли в футбол и волейбол, проводили легкоатлетические соревнования, зимой бегали лыжные кроссы и ходили в культивоходы на Белый-Ю.

В 1952 году мы заложили парк имени Володи Дубинина. Сестры Айзикович, Н.А.Ципина, Н.И.Мурзич, А.Н.Лебедев, Н.Ф.Богатырь были большими энтузиастами этого дела. На наших мероприятиях всегда было людно и весело. В то время не спиртное обеспечивало праздник. Веселые и энергичные люди дарили друг другу приподнятое настроение и радость.

Из числа инженерно-технических работников того времени заметно выделялись заместитель начальника производственного отдела П.А.Леферов, заместитель начальника планового отдела Е.Ф.Линде, начальник отдела железнодорожного транспорта А.И.Левинов, начальник автоотдела Б.Л.Ильин, начальник отдела труда и зарплаты В.Х.Голик, заместитель начальника отдела кадров В.П.Соколова.

После смерти И.В.Сталина и разоблачения Л.П.Берии поменялись структура и руководство строительного комплекса. Изменилось название организации на «Печорстрой». Руководителем был назначен 40-летний Б.П.Грабовский. Он пользовался большим авторитетом в Минтрансстрое и во властных структурах республики. В этот период к объектам железной дороги добавились стройки на речном транспорте. А железнодорожное строительство сосредоточилось на развитии подъездных путей, производственных баз, жилья. Южные подразделения, располагавшиеся от Коноши до Микуни, были переданы Севтрансстрою.

Можно сказать, что современную Печору начало создавать СУ-301, переименованное впоследствии в СМП-562. В разное время эту организацию возглавляли Г.З.Кроз, А.Д.Анненко, Б.В.Соколов, Г.А.Чумак, И.Е.Меркуль, В.А.Шевинский. Шли годы. На смену «монументальному» Борису Петровичу Грабовскому в 1972 году пришел Ефим Владимирович Басин. На его долю выпало завершение железнодорожных строек на Сыктывкар и Кослан, открытие железной дороги Сыня — Усинск протяженностью 110 километров. Приход Ефима Владимира сопровождался бурным развитием базы стройиндустрии в Печоре. Активно строились завод ЖБИ мощностью 50 тысяч кубометров железобетона в год, автобаза на 400 машин, база материально-технического снабжения. Но и город при Басине строился и хорошел. Появились очистные и водозaborные сооружения в железнодорожной части, целый ряд социально-бытовых объектов. Накануне 50-летия Печоры Е.В.Басину было присвоено звание почетного гражданина города.

*Михаил ГУСЕВ,
бывший инспектор отдела кадров управления «Печорстрой».*

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

В отделении Пенсионного фонда по Республике Коми, что на Кирова, 36 в Сыктывкаре, всегда людно. Сюда обращаются за помощью, консультацией, и здесь их находят, а еще — понимание и поддержку. Наша Республика, не в пример иным регионам, не копит долгов по пенсиям. Люди, заслужившие право на пенсионное обеспечение, полностью его реализуют. Это нормально, так и должно быть. Но в кабинете управляющего отделением у нас завязался разговор на иную тему — о времени и о себе. Геннадий Иосифович Кондратьев вспоминал:

— «Печорстрой» для меня — это школа жизни. А началось все с того, что я после окончания средней школы № 21 в 1958 году пришел в одно из структурных подразделений управления — центральные ремонтные мастерские. Что из себя представлял ЦРМ тогда? Вообразите: вокруг мастерских только что сняли колючую проволоку. Половину работающих составляли те, кто еще недавно был в неволе. В этой среде я оказался сначала в качестве ученика слесаря, а затем — слесарем. В год моего прихода мастерские возглавлял Николай Леонтьевич Ильин, впоследствии он стал председателем Печорского горисполкома, что свидетельствует о высоком кадровом потенциале «Печорстроя». На протяжении всей истории города эта организация «подпитывала» партийные и советские органы руководящим составом. Дело в том, что здесь была создана стройная система подготовки кадров и их продвижения. Не зря специалисты «Печорстроя» очень высоко ценились как в республике, так и стране.

В масштабах Печоры ЦРМ выделялись высоким уровнем производства и квалификации работающих, ведь здесь выполнялись очень сложные заказы. Для этого подразделение располагало определенной базой: мощной кузницей, литейным, модельным и другими цехами.

Когда мне предложили продолжить образование и вернуться в «Печорстрой» (существовала такая система направления на учебу, правда, никаких льгот поступившим она не давала), я стал готовиться в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Это базовый вуз, который готовил кадры для Министерства путей сообщения и Министерства транспортного строительства. Успешно сдал экзамены и с 1960 по 1965 год учился по специальности «инженер-механик». Вернулся с дипломом. Тогда подразделение уже называлась по-иному — ремонтно-прокатная база. Ее начальником был Виктор Николаевич Зиненко.

Получив высшее образование, Г.И. Кондратьев пошел вверх по служебной лестнице: мастер цеха, инженер-технолог, инженер-конструктор, главный инженер, затем начальник РПБ. За это время произошел не только служебный рост инженера, преобразовалось все предприятие. Как раз в это время «Печорстрой» возглавлял Е.В. Басин. Те годы можно назвать временем интенсивного развития. Менялась структура управления, укреплялась материально-техническая база подразделений. На РПБ строились новые ремонтный и литейный цеха, которые покидали ветхие, грязные, разрушающиеся помещения. Ликвидировали тракторный цех, но зато построили мощный центральный корпус, в котором разместились цеха дорожно-строительных машин и механический.

— Их мы с Басиным строили вместе, — рассказывает Г.И. Кондратьев. — Меня переполняла гордость за то, что на глазах улучшались условия работы. Когда я еще был слесарем, затем мастером, инженером, люди ходили в грязных спецовках. Дело в том, что человек, его быт, элементарные запросы повсеместно были на последнем месте. У нас по мере ввода новых зданий складывался такой структурный комплекс, где наряду с производственным сектором существовал административно-бытовой. Появились душевые помещения. Это направление развили И.Е. Кулаков, Н.Н. Сушки.

С Ефимом Басиным Геннадий Иосифович связывает и совершенно новый для ремонтников подход. При нем на РПБ металлоконструкции изготавливались, и специалисты базы осуществляли их монтаж на объектах. Это особенно выручало на вводных объектах, когда готовились к сдаче в эксплуатацию вокзалы, складские помещения, станции.

— Мне в качестве руководителя с бригадами приходилось выезжать на трассы и обеспечивать ввод, — рассказывает Геннадий Иосифович.

Подчиненные Кондратьева получали ордена и медали за свой труд. Много орденоносцев было на его предприятии — среди них С.Ф. Соколов, В.В. Абрамов. Сам Г.И. Кондратьев был награжден медалью «За трудовое отличие». О людях, с кем свела одна судьба — «Печорстрой», говорит так:

— Александр Филиппович Климов — специалист от Бога. Закончил сначала ремесленное училище. Какие удивительные вещи делал, владея мастер-



С.Ф. Соколов.



Дворец спорта «Юбилейный» в Печоре.

ством токаря, фрезеровщика! Потом закончил техникум, был мастером цеха, главным инженером.

Марьян Антонович Ярмулка — мастер тракторного цеха. Он сыграл большую роль в моем становлении. Мастер механического цеха Петр Максимович Кашкаров. Самая добрая память осталась о нем.

В 1975 году Г.И.Кондратьев перешел на партийную работу. Но и в новом качестве оставался печорстроевцем. Когда в городе вводился Дворец спорта «Юбилейный», он вместе с начальником СУ-301 Борисом Васильевичем Соколовым организовал работу на объекте и выезжал в Ухту, чтобы перенять опыт тамошних специалистов по соблюдению технологии очистки воды. Работая в горкоме партии, Кондратьев курировал вопросы промышленности и транспорта. Все, что строилось, монтировалось и реконструировалось в Печоре, было под его контролем. Это и придало для плавучей станции «Северное сияние», и объекты жилья, здравоохранения, торговли, культуры, образования.



Здание бывшего горкома КПСС в Печоре.



— Чтобы обеспечить растущие потребности города в электроэнергии, сложным путем из Сибири доставили в Печору плавучую станцию «Северное сияние», — вспоминает Геннадий Иосифович. — Особые требования предъявлялись к причалу, который монтировали печенстроевцы. Дело в том, что специалисты должны были все предусмотреть, в том числе и нестабильный уровень воды. Эта задача была выполнена. В 1979 году, после ввода первого энергоблока Печорской ГРЭС, от городского руководства требовали немедленно увезти станцию. Лишь два года спустя, когда мы убедились в том, что энергетическая база устойчива, станция, исполнив свою роль, ушла к новому месту приписки.

Геннадий Иосифович Кондратьев давно стал сыктывкарцем. Избирался депутатом Верховного Совета республики. Находился в самом epicентре политических и законодательных реформ. Его путь подтверждает, что школа жизни «Печорстрой» воспитала своих лидеров.

Раиса ГЛУЩЕНКО.

ГЛАВА V

«МЫ ГОРОДА ДАРИЛИ ЛЮДЯМ»

ПРИЗВАНЫ СОЗИДАТЬ

Утро 5 октября 1999 года. Удары кувалды: первый, второй, третий... звучат над рельсами. Путеукладчик сделал зачин, проложив первые сотни метров рельсов, и теперь в их основание по традиции забивается серебряный костыль. Сначала свою часть работы сделал Глава Республики Коми Юрий Спиридонов, действуя размашисто, как хозяин, а не гость на удорской земле. Затем кувалду взял в руки наш сосед, глава администрации Архангельской области Анатолий Ефремов.

С этого момента, можно сказать, узаконено движение путейцев из Вендинги навстречу своим архангельским коллегам, которые проложили от станции Карпогоры первое звено пути еще 3 ноября 1998 года. Участок пути Вендинга — Карпогоры лишь часть железнодорожной магистрали Архангельск — Сыктывкар — Кудымкар — Пермь, рассчитанной на 1300 километров, но каких километров! Это самый короткий путь из архангельского морского порта к богатствам Урала. С его строительством транспортировка продукции из Коми республики сократится на 420 километров. Целесообразность новой магистрали очевидна для Архангельской и Пермской областей, Коми-Пермяцкого автономного



*Работники аппарата управления «Печорстрой»
во главе с начальником управления И.Е. Меркулем, 1986 год.*

округа. На совещании глав регионов, которое прошло сразу после торжественного мероприятия, было принято решение о финансировании проекта. Основную ношу взяла на себя Республика Коми – 35 млн. рублей, Архангельская область определила свой вклад в 25 млн. рублей, пермяки решили внести 15 млн. рублей, Коми-Пермский округ – 10 млн. рублей. После совещания его участник генеральный директор «Печорстроя» Н.Х.Потемкин говорил:

«Принятое решение вселило в нас уверенность, что дорога будет строиться и более интенсивно, чем до этого времени. Она создает предпосылки для дешевых и быстрых перевозок, станет гарантией развития транспортной сети в Удорском районе нашей республики и ряде районов соседней к нам Архангельской области. Соединив через нашу республику Белое море с Уралом, строительство сыграет стратегически важную для России роль».

Проект компании «Белкомур» продолжается. Но, похоже, главной головной болью будет финансирование. Строители готовы делать все от них зависящее. Этому способствует мощная современная техника. Да и опыт у путейцев «Печорстроя» преогромный. За 60 лет транспортного строительства они доказали, что лучше их на Севере не построишь.

В октябре 1998 года на первом перегоне станции Вендинга – Ертом ООО «Сосногорск–Печорстрой» начало отсыпку земляного полотна. Здесь предстоит подготовить к укладке пути 17,7 километра. Путеукладчик уложил к 5 октября 1999 года 325 метров пути. В примыкании этого участка к станции Вендинга и был забит традиционный серебряный костыль. На 1999 год планировалось уложить путь на протяженности 1 километр. Конечно, это не темпы для «Печорстроя». Он может работать в десять раз интенсивнее. За 180 дней первого года войны пучорстроевцы сдали в эксплуатацию 460 километров пути от Кожвы до Воркуты. За свою 60-летнюю историю – около 4 тысяч километров. А пока ситуация такова: финансовые проблемы не позволяют компании «Белкомур» предложить строителям серьезные объемы.

На том же участке, но с другого конца перегона, от разъезда Ертом, также ведется отсыпка земляного полотна, строительство искусственных сооружений.

Это не единственная перспективная стройка для акционерного общества. Наряду с проектом «Белкомур», «Печорстрой» осуществляет работы на станции Чиньяворык. Здесь пройдет 156 километров дороги к бокситовому руднику. «Печорстрой» хоть и сбавил обороты за последние 15 лет (иные строительные тресты и управления и вовсе не выжили), но в 1998–1999 годы АО добилось относительной стабильности. Здесь после акционирования, структурной реорганизации, сокращений численности сумели сохранить основное: мобильные силы, способные по первому зову отправиться в вагонах в любую точку Севера, профессиональные кадры и достаточно высокую техническую оснащенность. Если возникнет необходимость концентрации сил, то вот они: это бывшее СМП-234, ныне ООО «Кожва-Печорстрой». Оно располагает звеносборочной базой, кадровым потенциалом. Под стать ему ООО «Сыктывкартрансстрой» (СМП-235), ООО «Сосногорск-Печорстрой» (СМП-258).

Сегодня над транспортными строителями не довлеет план. Рубежи они определяют себе сами, но вот в чем проблема: нужно работать так, чтобы жить, а не существовать, содержать большие производственные мощности, сосредоточенные в Воркуте, Сосногорске, Троицко-Печорске, Сыктывкаре. Самым большим базовым городом остается Печора, где дислоцируется ООО «Печорастроймонтаж», продолжает выпускать продукцию завод ЖБИ, в ООО «Печорстроймеханизация» сохранились возможности для ремонта тяжелой техники и средств малой механизации. Все это требует больших вложений средств. Чтобы их иметь, нужно зарабатывать вдвое больше, чем это было в 1999 году, когда осваивалось около 100 млн. рублей капиталовложений.

В последнее время (и рынок этому научил) строители стали извлекать пользу из всего того, за что раньше не брались. Это – гостиничный бизнес, торговля (сдача в аренду мини-рынков), услуги платных стоянок и альтернативное коммунальное обслуживание. Кроме того, сюда можно отнести интенсивное гаражное строительство для частных владельцев. В Сыктывкаре построено около 150 гаражей, запроектирован комплекс на 96 гаражей, в планах еще 150. А в Троицко-Печорске, получив лесосечный фонд, строители стали заготавливать древесину. Глядишь, дело дойдет и до глубокой переработки.

Пожалуй, заслуживает самой высокой оценки то, что преображаются, благодаря пучорстроевцам, целые кварталы столицы республики. Улицу Морозова украсили многоэтажные дома, составившие необычный архитектурный ансамбль. Башенки, кружево лоджии первой очереди 300-квартирного кирпичного дома, а главное – удобство (свои котельная, гараж, детская площадка), многофункциональность. На его первом этаже ООО «Сыктывкаржилдорстрой» создал свой офис. Коллектив СМП-235 практически построил улицу Морозова и продолжает строить. В апреле 2000 года велись отделочные работы на 36-квартирном доме, что вырос рядом с жилищным комплексом. По соседству с «нуля» началось рождение второй очереди 300-квартирного дома.

Теснят новостройки бараки. Покосившиеся домики бывшей окраины сносят, а неподалеку встают «с иголочки» дома. Это 28-квартирный, 20-квартирный, запроектирован 48-квартирный. Строители совместно с администрацией Сыктывкара и правительством республики находят средства под снос. На освободившемся от ветхости прошлого месте будут новые кварталы. Печорстроевцы рассчитывают продолжить работы здесь и в микрорайоне Дальнем — таковы планы по жилищному строительству, которое, как любое доброе дело, служит людям долгие-долгие годы.

Раиса ГЛУЩЕНКО.

ПОЕЗД, КОТОРЫЙ ВСЕГДА В ПУТИ

У каждого трудового коллектива есть своя биография, наполненная заботами, хлопотами, огорчениями и радостями свершений. Что касается СМП-234 «Печорстроя», то здесь днем своего рождения считают 28 февраля 1958 года на станции Кулой Архангельской области. Первое серьезное испытание конкретными делами этот коллектив прошел на строительстве самой северной дороги на планете в то время — на Кольском полуострове Мурманской области. Но бурное развитие промышленности и освоение природных богатств в Республике Коми потребовало перемещения сюда многих производственных подразделений «Печорстроя», в том числе и СМП-234.

Появилось оно на территории нашего района в 1961 году в связи с началом строительства железнодорожной магистрали Микунь — Кослан — Ертом. Притом прибыло сюда, можно сказать, на голое место. Однако такая ситуация не смущала строителей, многие из которых приезжали по комсомольским путевкам из Курской, Белгородской, Ивановской и других областей бывшего Союза. Их рабочим девизом было: «Даешь дорогу Кослан — Ертом!»

И тайга, болота, глубокие снега действительно отступали перед неистребимым стремлением людей достичь намеченной цели. Километр за километром стальные рельсы прорезали удорскую парму, а 30 декабря 1966 года мощный гудок паровозаозвестил на всю округу о возможности движения поездов по новой железной дороге. Уже в августе 1968 года по ней был отправлен первый эшелон леса в Болгарию. Полностью дорогу приняли в эксплуатацию в 1974 году с высокой оценкой.

Однако дела у СМП-234 на этом, конечно же, не закончились. Наоборот, их только прибавлялось. Надо было почти сразу же переключаться на вторые пути от Рыбницы до Инты. Требования к ним предъявлялись строгие, потому что тяжеловесность, частота и скорость движения поездов значительно увеличивались.

Как известно, СМП-234 летом 1975 года обосновался по соседству с железнодорожной станцией Кожва, и нужно было в кратчайший срок создать собственную производственную базу и жилье. Но, несмотря на все трудности, уже в этом же году развернулось строительство вторых путей от станции Рыбница в северном направлении. А вообще эта работа велась сразу на трех участках: Каменка — Сухой Лог, Каменка — Чикшино и Сыня — Ошъель.

Положение усугублялось еще и тем, что на первых порах остро не хватало необходимой техники и людей, особенно высококвалифицированных специалистов. Для ускорения темпов строительства дороги пришлось подключать СМП-258, 311 и изыскивать, как тогда говорилось, внутренние резервы.

Одним из таких существенных резервов, например, стало внедрение бригадного подряда, который увеличивал выработку на 2 и более процентов. За это новшество в СМП-234 активно взялся будущий Герой Социалистического Труда, бригадир монтеров пути Н.И. Чепурных. Потом его примеру последовали и другие. А в итоге выиграло общее дело. На участке Рыбница — Инта буквально в первый день 1981 года государственная комиссия приняла почти 140 километров вторых путей, из них на 125 было открыто движение поездов.

И все-таки многочисленные проблемы продолжали преследовать дружный и сплоченный коллектив СМП-234, который в то время возглавлял опытный хозяйственник и умелый организатор производства А.А. Сурков. Например, не отвечало требованиям качество строительных материалов, да и поставка их, к тому же, зачастую задерживалась, медленно и неудовлетворительно осуществлялся ремонт техники и механизмов, что, безусловно, серьезно мешало коллективу поезда добиваться высоких результатов по всем показателям, к которым они привыкли и всегда стремились.

Негативно сказывалось на настроении людей длительное проживание во временных сборно-щитовых бараках. А в таких условиях тогда находилось более 200 семей. О хотя бы нормальных дошкольных учреждениях приходилось лишь мечтать. В механических мастерских не было даже холодной воды. Связь практически отсутствовала, медицинская помощь оказывалась кое-как. А тут еще наряду с укладкой вторых путей СМП-234 обязали развернуть строительство Кожвинского щебеночного завода проектной мощностью 900 тысяч кубометров щебня в год, потому что эту продукцию ждали

многие. Она требовалась для отсыпки того же железнодорожного полотна, железобетонным заводам, строителям автодорог и Печорской ГРЭС. Вот почему данный объект не без основания считался одним из важнейших и находился под пристальным вниманием не только местных партийных и советских органов, но и столичных властей.

Вначале возведение завода поручалось СМП-301, но оно по разным причинам с задачами неправлялось, и в 1975 году его передали СМП-234. Как скоро выяснилось, удачно и своевременно. Буквально через несколько месяцев на огромном пустыре начали вырисовываться контуры будущего предприятия, а в октябре 1976 года оно было принято государственной комиссией с оценкой «хорошо».

Очередная новостройка СМП-234 выявила новых героев и закрепила авторитет уже прославленных мастеров своего дела. К ним в первую очередь следует отнести крановщиков М. Смотрина и В. Матищука, электросварщиков М. Азарова и П. Бобрякова, бригады плотников-бетонщиков В. Наконечного и каменщиков — Г. Зеленкова, монтажников-высотников Ю. Петренко и В. Кравченко. На монтаже оборудования проявили высокое профессиональное мастерство и трудолюбие бригады Г. Кузина и В. Шабатина, экскаваторщик В. Захаров, бульдозерист Ю. Смирнов и слесарь В. Макаров.

В качестве больших достижений вошло в трудовую летопись СМП-234 создание, по сути дела, нового поселка Изъю для железнодорожников и рабочих щебеночного завода с целым комплексом жилых и социально-бытовых объектов. Это, в частности, — детсад-ясли на 100 мест, два магазина, столовая, Дом культуры, спортивный зал, медпункт, материально-техническая и продовольственная базы, а жилья было сдано в эксплуатацию 6344 квадратных метра, что составило 6,5 метра на каждого работающего. Старания коллектива поезда были отмечены Минтрансстромом. По итогам конкурса на лучший поселок транспортных строителей СМП-234 наградили Почетной грамотой.

Не остался в стороне коллектив СМП-234 и от участия в сооружении Печорского энергогиганта. Когда понадобилась его помощь, он построил в кратчайший срок для ГРЭС 5,1 километра подъездных и 5,6 километра станционных путей.

До сих пор на Печорской лесоперевалочной базе с благодарностью вспоминают СМП-234, который, несмотря на большой объем государственных плановых заданий, все-таки нашел возможность построить для лесобазовцев жилой комплекс на 416 мест, Дом культуры и капитально отремонтировать подъездные пути к лесорейдам.

Что и говорить, много добрых дел на счету коллектива СМП-234. И за каждым из них стоят конкретные люди. Хочется назвать хотя бы некоторых из них. Это — Н.А. Васильченко, Б.С. Плахедько, Н.М. Вернигор, А.П. Белянина, В.В. Бабинцев, супруги Г.А. и И.П. Горбачевы и другие, которые за многолетний и плодотворный труд удостоены высоких правительственные наград.

В лучшие времена численность коллектива СМП-234 доходила до тысячи человек, а сейчас всего около двухсот. Да и носит он, в связи с различными перестройками, преобразованиями, совершенно другое название — ООО «Кожва-Печорстрой». Однако по-прежнему остается в строю, выполняя ответственное задание по строительству подъездных путей от железнодорожной станции Чиньяворык к бокситовым рудникам.

Евгений ЛАЗАРЕВ.

ВОЗРАСТ ЗРЕЛОСТИ

В Сосногорске 24 июня 1986 года широко отмечалось 30-летие СМП-258. Газета «Заря Тимана» посвятила этому событию целый номер.

26 июня 1956 года был сформирован строительно-монтажный поезд № 258 управления «Печорстрой».

За последние пятнадцать лет строители СМП-258 освоили строительно-монтажных работ на сумму 64,7 миллиона рублей, то есть сдали 96401 квадратный метр благоустроенного жилья, ввели в эксплуатацию 110 километров новых железнодорожных линий, а также 17,6 километра вторых путей и 6 — подъездных. Кроме того, ими построены локомотивное и вагонное депо, два крупных путепровода, произведена реконструкция станции Сосногорск.

201 работник предприятия награжден медалью «Ветеран труда». Государство отметило добросовестный труд многих строителей правительственными наградами — орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», Трудовой славы III степени, медалью «За трудовую доблесть», а также присвоением звания «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

За 11 пятилетку жилищные условия улучшили более 80 работников предприятия.

В пансионатах и домах отдыха смогли укрепить свое здоровье свыше 200 человек.



**Собственный 70-квартирный жилой дом
в г. Сосногорске.**

и рабочий ритм сбивают, и настроение портят.

А работать здесь умеют, да так, что любо-дорого смотреть. Будь то каменщики, плотники, монажники или штукатуры. В бригаде народ подобрался дружный, крепкий, вместе строят не то что по десять, а по двадцать, тридцать лет.

Николай Степанович Степанов — бригадир каменщиков на предприятии с 1958 года. В СМП-258 этот коллектив пользуется особым уважением. И потому, что в бригаде трудным мужским делом заняты одни женщины, и потому, что они работают так стабильно, что не всякий за ними угонится.

— Что изменилось за время моей работы? — переспрашивает бригадир. — Конечно же, стало легче. Ушли в прошлое тачки, на которых раньше возили кирпич, раствор. Появились краны, подъемники... Да и люди в какой-то степени изменились, хотя состав, в общем, тот же. За эти годы каменщицы стали мастерами высокого класса.

А вы посмотрите, какие у нас многонациональные бригады. Здесь и русские, и коми, и украинцы, и чуваши, и армяне... И все — как дружная семья.

Андрей Гопцус. О таких, как он, говорят: «Наша молодежь». Работает на предприятии недавно, около четырех лет. Плотником. Пришел сюда после школы, потом коллектив проводил его в армию. Вернулся опять сюда. Почему?

— Да так трудно сразу сказать, — говорит Андрей. — Мне очень нравится разъездной характер работы. Во многих местах побывал. И потом, коллектив очень хороший, дружный, крепкий. И еще не менее важно: я на предприятии не один, здесь работает жена. Как только поженились, выделили квартиру, хотя и неблагоустроенную, но свой угол. Со временем получим квартиру с полным набором удобств. Наш ребенок пока еще не ходит в ясли, а место для него там уже есть. И это немаловажно.

Вот так просто и ясно о том, что держит людей здесь, почему они не ищут счастья в других местах.

Когда я уходила, раствор еще не подвезли. А жаль. Так хотелось посмотреть, как на глазах растет этот красивый девяностодевятиквартирный дом.

Ольга КАШИРИНА.

ЧТО МОГУ СКАЗАТЬ О НЕМ

Поначалу была задумка написать об этом человеке очерк. Предстояло встретиться с будущим героем, поговорить с людьми, собрать впечатления в единое и изложить. Но как часто бывает уже в работе над темой, планы меняются. В данном случае свое намерение автор этих строк решил оставить про запас и вынести на газетную полосу короткие, но емкие мысли людей, которые уже много лет общаются с Николаем Константиновичем Владимировым, штукатуром-маляром СМП-258.

Праздничный репортаж было бы здорово начать так: «Уже издалека, на подходе к стройке, виднелись фигурки каменщиков. Они работали ловко и быстро...» Но, увы, такого бойкого начала не получилось. В балок, куда мы со старшим прорабом Николаем Ивановичем Мирончуком зашли, подходили и подходили женщины. Рассаживались. Как оказалось, это и были каменщицы из бригады Николая Степановича Степанова. Из разговора выяснилось, что сейчас без работы не только они, но и штукатуры — нет раствора.

Не часто, но нет-нет да и случаются на стройке простой. То раствор не подвезут, то кирпич... Досадные перерывы. Они

Моими собеседниками были И.П. Владимира — его супруга, Т.А. Покатилова, М.И. Григорьева и К.Я. Семенова — работники управления СМП-258, В.Ф. Артеев — штукатур-маляр, А.К. Янко — начальник СМП-258 и З.К. Мороз — председатель профкома. Вот их мнения.

Артеев: — Что могу сказать о нем? Работяга, каких поискать. Все горит под рукой. Опыта и самим не занимать, но на Константина — в деле любо-дорого посмотреть. Добрая зависть берет. Рабочая зависть.

Янко: — Приехал он с ярославскими ребятами еще в 53-м. По комсомольской путевке. Тот комсомольский запал и поныне сохранил.

Григорьева: — Многие сосновогорцы видят даже в сильный мороз бегущего трусцой человека в легкой спортивной одежде и шапочке. Это он, Владимира. На работу бегом. С работы тоже. Многие из тех, кому не за 50, стараются так же, но не выдерживают. А он все бегает. Он постоянен.

Мороз: — Постоянство во всем. Постоянно передовик, активный общественник, прекрасный семьянин... Сухо? Но ведь в этом он весь.

Семенова: — Я — диспетчер. Конфликтных ситуаций хоть отбавляй. Там раствор запоздал, здесь машина куда-то запропастилась... Мало ли? Ругаются мужики. Не всегда, конечно, наша вина в подобных неурядицах, однако претензии они предъявляют нам — диспетчерам. Вот и «воюем» с мастерами, начальством, рабочими по всячому. С Владимирам ладим. Пошутит, толково объяснит — глядишь, и убедил.

Григорьева: — Отсутствием юмора он никогда не страдал. Мы дружим семьями. И вот часто замечала. Идет разговор веселый, непринужденный. Коля балагурит, шутит. Но стоит перейти на работу, совсем другим становится. Горячится, сразу гора проблем обнаруживается. И не может без этого. Иной раз и компанию всю испортит. Правда, мы смирились. Знаем, не может Николай без работы. Живет ею.

Янко: — Рабочий с большой буквы. Это верно. Когда прикидывали, кого представить на «Почетного транспортного строителя», двух мнений не было. Семь лет подтверждает это звание.

Покатилова: — По «трудовой» Владимира — штукатур-маляр. А фактически он и плиточник, он и кладку выложит. На все руки мастер.

Владимира: — Я думаю, почему Николай такой? Хорошая трудовая закалка у него. Вырос в крестьянской семье на Ярославщине. Труд в деревне и сейчас нелегкий. А в те времена и подавно. Работа до седьмого пота — лучший воспитатель. У нас две дочки. Старшая, Ольга, авиационный институт закончила. А Света в эти дни в Сыктывкарском университете диплом защищает. Экономистом будет. Много учились, много знают. Но главное — цену хлебу тоже знают, в отца, одним словом.

Григорьева: — Что могу сказать о нем еще? По работе? Все его знают. Всегда впереди, всегда — на Доске почета. Но я, пожалуй, о другом... Удивительно внимательный к женщинам. Среди своего «брата», порой, вспыльчив, резкое слово не задержится, если по делу. С женщинами ну кавалер — деликатен, доброжелателен...

Владимира: — Не скажу, что весь дом на нем держится, но в хозяйстве он главный. Знаю, многие мужчины стесняются авосек и сумок. Николай первым в магазин, на огород...

Янко: — Не боюсь повториться: любому начальнику легче пережить, побороть текущие трудности, когда имеешь надежные «тылы», когда есть на кого положиться. Это я о Владимира и его соратниках говорю, основателях нашего двести пятьдесят восьмого поезда.

Записал Александр БУХАРИНСКИЙ.

РАЗВЕ МОЖНО «ОТБЫВАТЬ» СМЕНУ?!

Во время беседы накануне юбилея начальник СМП-258 Алексей Кондратьевич Янко и наш корреспондент постарались уйти от обилия показателей. Беседа шла о прошлом и будущем, о совершенном, о планах и задумках.

— Три пятилетия вы не конфликтуете с планом. В чем же основа такого постоянства?

— Она заложена с первых дней образования СМП-258, когда по комсомольским путевкам съехались в Сосновогорск молодые, горячие, даже отчаянные, я бы сказал, ребята. В основном ярославские. Настрой на работу был удивительный. Здесь большинство нашли для себя свою «целину». Тогда и образовался костяк СМП. Прошло 30 лет, а это надежное рабочее ядро и сейчас в строю. Времена идут. Меняются люди. Всякий народ приходит. Но приживались только те, кто воспитывался на честном отношении к труду. Это и есть основа успеха.

— Приходит молодежь и видит, что здесь по-другому нельзя?

— Если посмотреть на состав наших бригад, видно, что в них трудятся люди разных возрастов. Разумеется, «старичкам» хотелось бы со своими поработать. Начинали-то вместе. Кто годом раньше, кто годом позднее. Друг друга с полуслова понимают и все о стройке знают. Но в том-то и дело, что понимают они и другое: молодежь учить надо, не будет полного удовлетворения, если не оставят после себя надежной смены. Поэтому с новой «поросяткой» работают охотно, хотя и достаточно ревниво. На том и стоим.

Разве можно «отбывать» смену рядом с кадровыми рабочими супружами П.В. и А.А. Мочкасиными, В.А. Бутримовой, А.С. Гурулевой, Ф.М. Юриным или Н.К. Владимировым, например. Нет, конечно! И самое интересное, что наши ветераны убеждают не былыми заслугами, не брюзжанием, а только личным примером, полной отдачей в работе. Труд всегда был лучшим воспитателем. А молодежь нынешняя, как губка, впитывает все — и хорошее, и нехорошее. И когда первое преобладает, когда честную работу видишь каждую смену, месяцами, годами, хочешь, не хочешь, втягиваешься, и это становится нормой жизни. По себе знаю.

— Ведь вы тоже в поезде почти с его основания? И начинали рабочим.

— До того, как занять это кресло, пришлось поразматься каменщиком и мастером, прорабом и технологом. От рабочего до начальника — дистанция в 16 лет.

— Выражаясь языком строителей, в СМП ваш путь прошел от нулевого цикла до крыши.

— Хватило срока ума-разума набраться.

— Когда все-таки труднее было руководить — в те кипучие годы новостроек или сейчас?

— Объективно — сейчас. Объемы возросли почти втрое. Повысились и требования к качеству строительства.

— А что день грядущий вам готовит?

— Три пятилетки идем без срывов. Надо полагать, и предстоящие годы не будут исключением. Конечно, трудности в любом деле есть. Но важно не шарахаться от них, глаза не закрывать. Все они преодолимы.

— Мы этому за 30 лет научились. Основа любого успеха, как мы уже говорили, — это люди и еще раз люди, те, кому дальше творить славную биографию СМП-258.

Беседовал Александр БУХАРИНСКИЙ.

«КОГДА МЫ БЫЛИ МОЛОДЫМИ»

Историю «Печорстроя» собирали тщательно, годами. Фотографии, альбомы и стенды, которые были представлены в музее управления, свидетельствовали о системности поиска, достоверности информации и подчеркнуто бережном отношении ко времени и ко всему тому, что было сделано строителями.

В конце 1998 года фотодокументы и папки с отчетами переехали из управления в здание по соседству. Одна из комнат Печорского историко-краеведческого музея вместила в себя оставшееся документальное наследие после переезда аппарата «Печорстроя» в Сыктывкар. Перебирая фотографии, возвращаешься в те времена, о которых большинство печорстроевцев могут сказать: «Когда мы были молодыми...»

Одна из них запечатлела начальника «Печорстроя» Ефима Басина и начальника управления механизации Ивана Кула-



В литейном цехе.



Печорский речной порт.

кова в момент пожатия рук. О чём она может рассказать? Вопрос прояснил теперь уже первый заместитель Председателя Госсовета РК Иван Егорович Кулаков:

— Ежегодно проходили партийно-хозяйственные активы, где подводились итоги деятельности управления. Я думаю, на фотографии отмечен момент, где Басин вручает мне Почетную грамоту за хорошие показатели в работе предприятия. Это, по-моему, происходило в период 1975—1976 годов.

На ремонтно-прокатную базу Иван Кулаков пришел 23-летним парнем. За плечами были Нижнетагильский горно-металлургический техникум и армия. Попал, можно сказать, в знакомую стихию, в литейный цех. Рабочий-литейщик — такова была первая ступень на производстве дипломированного техника-литейщика. В том 1967 году РПБ представляла собой барабанное царство. В одном бараке разместился цех по ремонту дорожно-строительных машин, в другом — цех по ремонту двигателей. Литейный цех ютился в отдельном деревянном строении каркасно-засыпного типа. Рабочие удивлялись тому, как еще выдерживает этот «старичок», ведь лет ему будь здоров. Одно слово — лагерная постройка. Лишь небольшие кирпичные здания скрашивали общую картину — это кузница и автоцех.

Прошло немало времени, сменился не один руководитель этого подразделения «Печорстроя», прежде чем оно приобрело совершенно иной вид. Когда из предприятия уходил И.Е.Кулаков, здесь не оставалось ни одного деревянного здания. Цеха разместились в капитальных помещениях и были оснащены современным на тот период станочным и металлообрабатывающим оборудованием. Одни цеха возводились в бытность Г.И.Кондратьева, другие, такие, как дорожно-строительных машин, кузнеочно-литейный, — при Кулакове.

В самом начале пути у молодого рабочего были хорошие учителья. Будущий инженер дорожно-строительных машин, руководитель производства, глава города, а затем и первый заместитель Председателя Верховного Совета (ныне Госсовета) республики прошел свое профессиональное становление благодаря замечательным специалистам. О многих из них он вспоминает с большой теплотой. Когда И.Е.Кулакова назначили мастером по ремонту автомашин и пришлось осваивать практически новое для него дело, ему помогали Емельян Степанович Дух, Федор Криваль, Иван Деомидович Чупров. У Петра Максимовича Кашкарова он в свое время принимал цех дорожно-строительных машин. Когда Кулакова назначили начальником РПБ, на предприятие вернулся из СУ-301 Кашкаров. Они еще

долгое время работали вместе. Сергей Федорович Соколов, Александр Никанорович Садырин, Алексей Белов, Игорь Астахов — и у них учился будущий руководитель.

Отремонтированная тяжелая техника — бульдозеры и экскаваторы, самосвалы ЗИЛ, выходили из стен предприятия на строительные площадки управления. В год «обновлялось» до 20 бульдозеров и 8 экскаваторов. Кроме того, в подразделения отправлялось большое количество дизельных агрегатов, автодвигателей.

Что было характерно для 70-х годов? Это время интенсивной работы и большого строительства, которое требовало нешуточного напряжения сил. Постоянно ощущалась нехватка запасных частей и материалов. В их поиске находились руководители и снабженцы. А сколько нервов было потрачено на это! А еще — на выполнение планов. Основные цеха работали в две, а иногда — в три смены, ведь пусковые объекты «Печорстроя» не ждали.

На предприятии при Кулакове начали ремонт путевых машин. Дело в том, что раньше их отправляли на заводы. Там детали и узлы аккуратно... перемывали, красили неходовую часть и отправляли обратно на строительство путей. Ремонтникам ЦРММ приходилось дополнительно работать для того, чтобы после такого «косметического» ремонта техника могла еще послужить. Вот и решили не делать одно дело дважды, а ремонтировать машины у себя, и техника не подводила на строительстве железных дорог на Сыктывкар, Троицко-Печорск, Усинск, вторых путей на перегоне Рыбница — Талый.

Масштабность — вот что присуще для «Печорстроя» во все времена. Не только железные пути, но и водные были по силам его коллективам. На реконструкции одного из крупнейших портов Северо-Запада — Печорского — работали многие подразделения. Одни возводили причальную стенку для плавучей электростанции «Северное сияние», другие — склады тарно-штучных грузов, прокладывали подкрановые пути. Специалисты ЦРММ, в частности, забивали шпунт, изготавливали металлоконструкции для причальной стенки и сами монтировали.

На предприятии в то время работало около 100 человек, что говорит само за себя. Ядро коллектива складывалось не только из дипломированных специалистов (их было меньшинство). Рабочие высокого разряда, умельцы-самоучки, практики, на которых во всем можно было положиться, составляли основу основ. Среди таковых был Франц Фридрихович Эрет. Крановщик, бульдозерист, начальник участка, он выполнял работу, требующую точный расчет и своего рода добротность. Вот один из примеров. Дымовые трубы для котельных изготавливали в ремонтных мастерских, а монтировали довольно трудоемким способом: два бульдозера с помощью тросовых растяжек поднимали конструкцию, третий стоял на подстраховке. И.Е.Кулаков и Ф.Ф.Эрет решили смонтировать трубу 16-тонным автокраном на пневмоходу. Естественно, этот процесс сокращал затраты — время и ресурсы, но для воплощения идеи нужен был умелый машинист крана, грамотный расчет, поскольку сам подъем и установка осуществлялись с большим риском. Первый монтаж проходил на котельной завода ЖБИ. Учитывая важность работы, всю ответственность за нее взял на себя начальник управления механизации И.Е.Кулаков. Ф.Ф.Эрет, сидя за рычагами автокрана, выполнил почти ювелирную работу. В этом процессе участвовали главный механик завода В.С.Филиппов и один стропальщик.

Потом такой монтаж неоднократно повторялся. Бульдозеры в нем практически не использовались, менялись только краны. Более мощные, 25-тонные, заменяли 16-тонные, когда этого требовал вес трубы.

Было бы ошибкой считать, что ремонтное подразделение концентрировало усилия только на выполнении производственных задач. Здесь работали люди со своими увлечениями, судьбами, планами. Их жизнь простиралась далеко за рамки предприятия. Здесь были сильные баскетбольная и волейбольная команды, последняя — одна из лучших в Печоре. Соперничать на равных с ней могли только портовые спортсмены. Игрок передней линии и бессменный капитан — Иван Кулаков, а с ним та-



Первые объемно-блочные дома на ул. Первомайской.

кие же молодые и крепкие Николай Сушко, Виктор Сынков, Алик Калмыков, Арсен Сидоров, Виктор Камышев. В 70-х в Печоре не было предприятий, на территории которых находились бы спортивные залы. А в управлении механизации был.

К начальнику «Печорстроя» Ефиму Басину ремонтники обратились с просьбой разрешить приспособить финский ангар (его площадь составляла около 300 квадратных метров), под спортивный зал. Руководитель одобрил идею, ведь сам был немногим старше ее авторов. Спортсмены и люди, неравнодушные к спорту, собирали ангар после основной работы. Торопились подготовить сооружение к сроку. Снаряды и приспособления распределили по цехам и не в ущерб плану изготовили, а потом и смонтировали.

Причастность к спорту этого коллектива подтвердит и более солидный объект — Дворец спорта «Юбилейный». В Печоре металлоконструкции и железобетонные изделия (за исключением балок перекрытий) выполнялись в управлении механизации.

В каждом объекте «Печорстроя» есть большая частица труда ремонтников. Блочное домостроение, которое получило популярность в 80-е годы, осваивалось в цехе железобетонных изделий управления механизации. Первые дома по улице Пионерской в Печоре стали своеобразной визитной карточкой предприятия. Кстати, возможно, тогда у его руководителя появился вкус к жилищному строительству. Возглавив городскую администрацию в 1987 году, И.Е.Кулаков сконцентрировал внимание на сносе ветхого жилья, застройке новых микрорайонов. Печора в его бытность вводила ежегодно 30–40 тысяч квадратных метров жилья. Объемно-блочное домостроение, которое затем развивалось на заводе ЖБИ, позволяло довести ввод до 50 тысяч. Город расставался со своим прошлым — бараками по улицам Лесокомбинатовской, Стадионной, и появились новые дома по улице Н.Островского, Школьной, Социалистической... В то время управление механизации находилось в надежных руках преемников — Николая Сушко, Бориса Комарова. Предприятие развивалось само и способствовало развитию строительного комплекса.

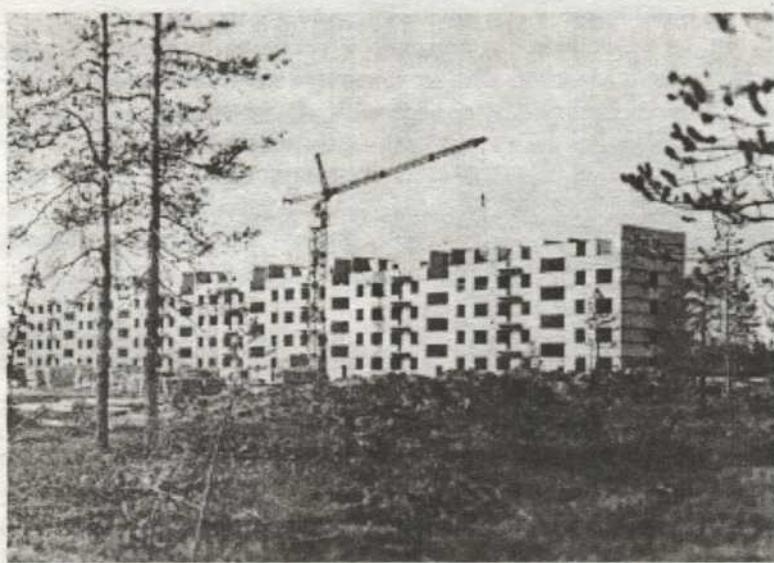
Раиса ГЛУЩЕНКО.

В 1984-М ЗАВОД СТАНОВИЛСЯ НА НОГИ

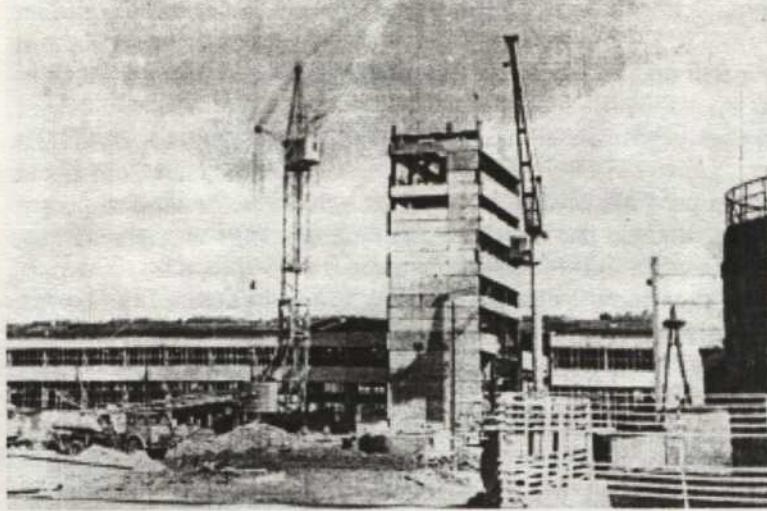
Печорский завод железобетонных изделий, введенный в эксплуатацию в 1978 году, отличался от своего предшественника, цеха ЖБК управления механизации, размахом производственных площадей. Посещая новостройку, журналисты описывали сплохи сварки, рабочий ритм цехов. Но если быть беспристрастными, то в первые годы работы предприятие ничем особенным не выделялось. План не выполнялся, были рекламации на качество его продукции, коллектив нуждался в толковых специалистах среднего звена, стабильном обеспечении материалами, ведь ощущалась нехватка цемента, керамзита, металла. Директора предприятия, главные инженеры менялись здесь чаще, чем в других подразделениях «Печорстроя». Наконец, в 1983 году сюда пришел речник по специальности, бывший директор ремонтно-эксплуатационной базы Печорского речного пароходства Виктор Моисеенков, человек

амбициозный, честолюбивый. Но как бы то ни было, а коллектив прекратил падение. По итогам 1983 года здесь впервые выполнили план. Уже в 1985 году заводу вручались переходящие Красные знамена ГК КПСС, на объекты «Печорстроя» и другие стройки отгружались центрально-армированные сваи, стеновые панели, плиты перекрытий, к качеству которых все меньше предъявлялось претензий.

В феврале 1984 года здесь произошел даже не инцидент, а эпизод, в котором, как в капле воды, проявились «стиль и методы» руководителя, веяние того времени, отношение к прессе и окрику сверху. Мне не советовали идти на предприятие. Там, где и стабильности нет, и ругать вро-



Первый дом в Усинске из объемных блоков.



На строительстве завода ЖБИ.

в руки, а тут еще один корреспондент, теперь уже печорский.

По традиции надо зайти к руководству представиться, рассказать о цели визита. Но дальше приемной меня не пустили. В кабинетах стали закрываться на ключ или вовсе с озабоченным видом покидать их. Словом, «все ушли на фронт». Делать нечего. Без «гиги» самой довелось осматривать в принципе знакомое производство. Подобные предприятия, но более мощные, встречала и прежде. Тут, видимо, и директору надоела неопределенность. Меня позвали. В кабинете председателя профкома А.Н. Кафтайловой сидел заросший до глаз бородой человек. Он не выглядел на свои 33, а казался гораздо старше. С едкой ironией поинтересовался: не произошло ли что со мной в цехе, и, показав на «Красное знамя», задал вопрос: нет ли у меня аналогичного задания? Газетное слово в те партийные времена могло поднять, а могло и унизить целые коллективы в собственных глазах, и, чего хуже, — в глазах вышестоящего руководства. Можно было понять состояние коллектива, который честно сказал, что реально выполнит такие обязательства, и получил за честность разгромную критику.

Спорить с обкомом не будешь. Как потом мне стало известно, заводчанам пришлось принять другие обязательства: повысить производительность труда с резервом не на 1, а на 4,5 процента. Осознавая, что журналисты могут влиять на рейтинг, директор не стал показывать мне на дверь, хоть и очень хотелось.

У коллектива был большой потенциал. Это виделось невооруженным глазом. Тем более в рапортах и интервью мне ничего не нужно было преувеличивать: завод работал все увереннее. Люди заслуживали того, чтобы показать положительные примеры, сказать ободряющие слова за тяжелейший труд. Темы для публикации возникали сами собой.

В цехе № 1 ЗЖБИ мне было интересно все: начиная от БСУ и заканчивая пропарочной камерой. Павел Пирогов, в прошлом формовщик, а потом бригадир бетонно-смесительного узла, рассказывая о своем участке, объяснял принцип работы оборудования, «хитрости» замесов. Ребята в его коллективе были такие, что могли смонтировать любое приспособление. При мне заканчивали наладку оборудования для химдебавок. Бригадир комплексной бригады объемно-блочного домостроения Александр Лухнев уже летом 1985 года мог с гордостью сказать о своей продукции: «Довели до ума. Теперь на объектах с нашими блоками отделочникам меньше всего хлопот». Высокую степень качества объемных блоков, которые шли нарасхват на линии и в Печоре, отметили на ВДНХ СССР. Принимавшие участие в их изготовлении были награждены медалями выставки, в том числе и начальник цеха № 1 Юрий Борисов. С Юрием Владимировичем мы неоднократно встречались и готовили материалы в газету.

В том же 1985 году завод стал расставаться с деревянной опалубкой. Ее применяли, но, тем не менее, дерево настойчиво вытесняли металлические формы. И здесь проявился талант главного инженера Сергея Щербо. Технологические новшества были любимой темой для разговора главного технолога Евгения Костина. С его непосредственным участием большой ассортимент продукции — сваи, плиты — при аттестации получили первую категорию качества. Выпуск брака за год на предприятии сократили до 0,3 процента.

А вот как избавились на заводе от простоев при хронической нехватке цемента и металла: перешли на менее металлоемкие и более экономичные виды изделий. Новая серия стеновых панелей и центрально-армированных свай позволила экономить в год 40 тонн металла. Задействовали новую

де бы не за что, интересную фактуру не «накопаешь». Но знакомиться с предприятием надо, тем более новому корреспонденту отдела промышленности. На «злобе дня» того времени было выполнение соцобязательств повышения производительности труда на 1 процент, снижения себестоимости на 0,5 процента. До моего прихода на заводе по заданию своей редакции побывал корреспондент газеты «Красное знамя» Виктор Макаров. Задание он выполнил, и печатный орган обкома КПСС разразился большим критическим материалом о коллективе, который «выбился из строя» и принял соцобязательства повысить производительность труда не на 1, а всего на 0,1 процента. Газета передавалась на заводе из рук

линию по производству клееканифольного пенообразователя. Он применяется в изделиях из легких бетонов, что значительно снижает вес, повышает морозостойкость. Сэкономить до 300 тонн цемента позволило внедрение промышленной установки, которая предусматривала использование в бетоне пластифицированных добавок.

На заводе продолжали строить четвертый пролет, который повышал производственные мощности, переводили на автоматический режим пропарочные камеры...

Это говорит о том, что здесь работали замечательные люди, не дремала инженерная мысль. На предприятии действовала своя радиогазета, укреплялась и дисциплина, появилось больше порядка на территории. Сытно и разнообразно кормила рабочих столовая. В июне 1995 года бывший директор предприятия (до того сменив целый ряд должностей: партийных и хозяйственных) возглавил Печорскую администрацию. В должности главы города В.В.Моисеенков работал по февраль 1999 года, сейчас проживает в Нижнем Новгороде. Он стал пятым пучорстроевцем, который возглавил Печору.

А на завод в 1986 году на должность директора пришел Валентин Викторович Шавловский. С ним предприятие пережило и выстояло во всевозможных перестройках. В бытность Шавловского активнее решались жилищные проблемы для членов коллектива. Продукция предприятия пользовалась большим спросом, предстояло только наладить ее отгрузку. И лишь повсеместное снижение объема строительства заставило завод подчиниться ситуации, искусственно притормозить темпы работы. Но продукция завода была и будет востребованной. Еще не вечер в его двадцатидвухлетней истории.

Раиса ГЛУЩЕНКО.

ЧЕМ СЕВЕРНЕЕ, ТЕМ ДОБРЕЕ

ПЛАН – ЗАКОН, ВЫПОЛНЕНИЕ – ЧЕСТЬ

В 1972 году СМП-242 из девяти вводных объектов сдал в эксплуатацию семь. Но каких! Самых трудных и очень важных. Среди них – станция Лабытнанги с комплексом соцкультбыта и связи, экипировка тепловозов на станции Воркута, контейнерная площадка, пристройка классных комнат к школе на станции Инта, торговый центр на Елецкой, собственный детсад на 140 мест на станции Воркута.

И все-таки задержавшийся на два месяца ввод двух других небольших объектов (12-квартирного дома на станции Елецкая и пункта технического осмотра в Лабытнангах) портил не только картину, но и настроение. Начальник поезда В.В. Шустров, не дожидаясь критики сверху, откровенно подвел итог: «Мы не приложили в решающий момент усилий, не сконцентрировали свои ресурсы». Такое было время, когда план являлся законом, а выполнение – честью. Все подчинялось этому незыблемому закону.

СМП-242, созданный в 1957 году в Воркуте, – самый северный из строительно-монтажных поездов «Печорстроя». На долю его коллектива выпала очень тяжелая ноша: строить, бороться, созидать в экстремальных условиях Крайнего Севера. И все же он сдавал в эксплуатацию железнодорожную линию Чум – Лабытнанги, вторые пути на участках Бугры – Пиярга – Уса, Инта – Угольный – Черный, поселок Верхняя Инта, железнодорожную часть Воркуты, аэропорт в Салехарде и речной причал на Оби в Лабытнангах, линию Сыня – Усинск.

Пожалуй, чаще других строители этого подразделения слышали в свой адрес заслуженную похвалу (может быть, потому, что в достаточной мере были самокритичны?). Начальник управления Е.В.Басин не упускал возможности подчеркнуть то или иное преимущество воркутинцев. Когда начальник поезда О.И. Томкович и председатель постройкома Е.А. Комаров решили проблему сооружения нулевых циклов в условиях вечной мерзлоты, а в Салехарде с помощью взрывов было разработано около 8 тысяч кубометров мерзлого грунта, руководитель «Печорстроя» отметил эти примеры на партхозактиве. Да и как умолчать, если раньше ежегодно 6–7 тысяч кубометров грунта разрабатывалось вручную. Впервые практика взрывов стала применяться на строительстве аэропорта в Салехарде, начинали с трехкубовых котлованов под антенны и заканчивали котлованами-шестнадцатиками для котельной. А свайные основания нулевых циклов выполнялись и того изобретательнее: был изготовлен мощный сваебоечный агрегат на базе экскаватора Э-1011. С 1973 года возведение фундаментов объектов стало делом не таких проблематичным, как раньше.

«Именно у салехардцев стоит поучиться», — по рекомендовали как-то раз начальник управления другим коллективам. А поучиться было чему. Общеизвестно, что многое зависит от руководителей. В организации труда и устройстве быта практически всё в их руках. Прораб салехардского прорабского пункта СМП-242 В.А. Евдовский добился того, чтобы его коллектив жил в хорошо обустроенным поселке с центральным отоплением, а дети строителей ходили в свой детсад, признанный лучшим в городе.

О строителях в 60—70-е годы можно было говорить: «Сапожник без сапог». Ведь они первыми прибывали на будущие станции и полустанки, жили в палатках, вагончиках, бараках. Оставляли застроенные площадки и уходили дальше в необжитые места, где все опять начиналось с нуля. СМП-242 базировался в Воркуте, его прорабские участки были разбросаны по широкому спектру объектов: в Инте, Абези, Лабытнангах, Салехарде, а когда началось строительство Сыня-Усинской дороги, автобазы на 400 машин — то и в Сыне, Печоре. Для закрепления кадров в поездах, уменьшения текучести приходилось ломать стереотип временности, сплошной неустроенности. Шутка ли сказать: в начале 70-х 800 строителей управления жили в бараках, почти полторы тысячи ожидали очереди на жилье! Собственное строительство было необходимо, как воздух.

Везде по-разному решали свои проблемы. В Воркуте, например, обеспечение жильем стояло на первом месте. Не раз из-за этого приходилось идти на конфликт. Когда поезд возглавлял Леонид Борисович Иванов, много строителей проживало в бараках. Как разрешить жилищную проблему? Над этим думала администрация СМП-242 и профсоюз. Бывший с 1976 по 1986 год председателем пострайкома Эдуард Александрович Петрашевский рассказывает:

— Мы собрались и решили, как можно скорее переселить людей в капитальное жилье. В прямом смысле этого слова было выбито строительство 112-квартирного собственного дома для СМП-242. Но распорядиться всеми квартирами нам попытались помешать. Руководство отделения дороги обратилось в райком партии с просьбой в счет долга поезда забрать у нас 40 квартир своим работникам. Внимание не бралось то обстоятельство, что строители на линии находились в тяжелейших условиях, что объект финансируется «Печорстроеем», а не МПС.

Строители пошли наперекор властям и заселили требуемые железнодорожниками 40 квартир. Даже в 80-е годы это был из ряда вон выходящим поступком. Идти в пику партийному руководству означало для дерзкого попрощаться с партбилетом и должностью. Райком потребовал, чтобы профсоюзный лидер ушел с работы. Не пожалел и начальника поезда. Конфликт разрешил горком КПСС. «Ослушникам» объявили строгий выговор по партийной линии.

— Через год мне предложили написать заявление с просьбой о снятии партвзыскания, в конце которого, — говорит Петрашевский, — я должен был признать свою ошибку. Но я категорически отказался от самобичевания, впрочем, спустя какое-то время взыскание все же было снято.

Что сыграло в этом решающую роль? Однозначная позиция объединенного профкома «Печорстрой» и его председателя Николая Михайловича Клепчи? А может быть, заслуги самого Петрашевского, награжденного орденами Ленина, Трудовой славы, «Знак Почета», Трудового Красного Знамени? Во всяком случае, человек, приехавший на стройки Севера по комсомольской путевке и ставший известным машинистом экскаватора, участником строительства железных дорог Микунь — Кослан, Салехард — Лабытнанги и десятков других объектов, оказался крепким орешком.

В 1985 году все меньше строителей оставалось в бараках. Но чтобы временное жилье ушло с лица Воркуты, приходилось давать квартиры не только работникам поезда. Много жилья собственного строительства направлялось под снос. А иначе было нельзя. Известна практика: если барак опустел и не снесен, то через определенное время его вновь заселят. Самостоятельно. Поэтому независимо от того, кто там проживал, строители или работники других предприятий, барак сносился, а жильцы получали благоустроенные квартиры.



Э.А. Петрашевский.

КАКИЕ ЛЮДИ!

В лучшие годы СМП-242 насчитывал до 900 работающих. Сейчас в штате его преемника ООО «Воркутатрансстрой» менее 100 человек. Много воды утекло после тех славных лет интенсивного развития, но у людей все же остается надежда на востребованность транспортных строителей. У них есть чем и кем гордиться. 34 представителя коллектива отмечены правительственные наградами. Среди них — штукатур-маляр Мария Андреевна Шумская, сменившая Петрашевского на профсоюзной ниве. На вопрос, не жалеет ли она о том, что сменила теплый украинский климат на воркутинские длинные полярные ночи и пургу, Шумская с большой убежденностью отвечает:

— Каждый из нас благодарит судьбу за то, что попал в этот коллектив. Мы с Тамарой Анатольевной Жариковой приехали совсем молодыми. Это было в 1965 году, после окончания ГПТУ-10 в Печоре. Коллектив у нас умел работать и отдыхать. Как интересно мы отмечали свои профессиональные праздники! Дни строителя проводили на природе, в тундре. Мне думается, чем севернее живут люди, тем они добре.

С 1964 года работает в поезде бригадир каменщиков Надежда Давыдовна Кириченко. Выросли здесь в хороших профессионалов штукатуры Елена Петровна Петрова, Ольга Михайловна Соколова. Где только не трудились эти женщины, приехавшие на Север девчонками! Сивая Мaska, Абезь, Кожва, Инта... Нередко так бывало, что начинали рабочими, а выходили в инженеры и служащие, как М.А. Шумская, Т.А. Жарикова, А.В. Южакова, ставшие одна инженером отдела труда и зарплаты, другая — инспектором отдела кадров, третья — бухгалтером-кассиром. А некоторые нашли в СМП-242 не только профессиональное признание, но и семейное счастье. Так произошло у Гариловых. Глава семьи, Александр Михайлович, — водитель, а супруга — Мария Григорьевна — штукатур-маляр. Оба замечательные люди и специалисты.

Сейчас им, приехавшим в Воркуту из Мурманска, Украины, Чувашии, за пятьдесят, но всякий раз вспоминая свою комсомольскую юность, они преображаются на глазах. Эдуард Петрашевский уже семейным человеком приехал из Мурманска в составе СМП-234 на строительство железной дороги Микунь — Кослан. Об этом времени рассказывает так, словно все происходило лишь вчера:

— Нас привезли в поселок Солнечный в двухосных вагончиках. (Контора базировалась на станции Вожская). Кто-то из молодых, как мы с Людмилой, имел семьи, у кого-то были маленькие дети. Представьте, каково им пришлось обустраиваться в 40-градусный мороз на новом месте! Около 400 человек жили в вагончиках. Даже магазины находились на колесах. Они работали, как говорится, до упора: последний покупатель уходил отсюда в 2 часа ночи. Все — от хлеба и спичек до солярки — привозилось из Микуни.

Чтобы понять, в каких условиях строилась линия, нужно представить себе следующую картину: от станции Вожская шли вглубь тайги бригады путейцев, единственным транспортом, который помогал людям, подвоя рельсы, шпалы, костили, накладки, являлись «мушки». Пути укладывали по «зеленке». Лишь спустя годы в «Печорстрое» появились механизированные отряды, отсыпавшие земполотно, на которое укладывались рельсы. Нередко экстремальные природные условия накалялись не-предвиденными ситуациями.

На станции Вожская была заброшена по зимнику, чтобы шла навстречу другим, бригада укладчиков. Накануне весенней распутицы у нее закончились продукты. Начальник поезда С.М. Кричевский объяснил ситуацию Николаю Чепурных, бригадиру путейцев. Нужно было скорее проложить рельсы, чтобы пустить по ним дрезину и завезти продукты. И вот в самые короткие сроки около 6 километров рельсов появилось в болоте. Дорога была проложена вовремя, ведь на самые пятки наступала весна. У ветеранов-строителей есть надежда на то, что придет время, и их дело будет продолжено, и осуществится план соединения этой железнодорожной линии с Карпогорами, ведь в 70-е начиналось движение навстречу.

А Воркута? Может быть, хватит, намерзлись, пора в теплые края? На эти вопросы многие из ветеранов отвечают одинаково. Дескать, давнo собираются переезжать насовсем, но стоит уехать хоть ненадолго в отпуск, тянет назад в Воркуту.

ПОТЕМКИН ЗОЛОТЫХ ГОР НЕ ОБЕШАЛ

На годовом собрании акционеров ОАО «Печорское строительство» 24 апреля 1999 года стоял вопрос «Выборы генерального директора АО». В числе кандидатур председатель собрания зачитал фамилию Потемкина. Из полупустого зала раздалась реплика: «Пожалуйста, расскажите о себе. Мы

СМП.
НИЯ
VII
КПСС
ПРИМ
ЗНЫ!

БРИГАДА КАМЕНЩИКОВ
БРИГАДИР КИЧЕНКО Н.А.
БОРЕТСЯ
ЗА ЗВАНЬЕ БРИГАДЫ ВЫСОКОЙ
ГРДАНОСТИ ТРУДА
И МАСЛОВОГО ПОРОДЫ!

ЗАДАНИЯ
ПЕРВОГО ГОДА
ДВЕНАДЦАТОЙ
СТАЛЯРКИ
СРОЧНО



Н.Х. Потемкин с бригадой на субботнике.

вас не знаем». К столу президиума вышел невысокого роста человек и спокойно, без внутреннего раздражения, коротко рассказал о том, где работал и кем. Будущий генеральный директор лучше был знаком не печорцам, а воркутинцам. В СМП-242 о нем могли бы рассказать больше, чем он сам. Дело в том, что здесь Потемкина знают как секретаря парткома, заместителя начальника поезда и руководителя СМП. Что касается последнего, то этому есть своя предыстория. В конце 80-х – начале 90-х годов в стране распространялось поветрие выборов руководителей. Объявленная свобода выбора зачастую воспринималась как свобода говорить, а не делать. Это и сыграло злую шутку со многими доверчивыми коллективами. Н.Х. Потемкин был в ту пору заместителем начальника поезда. На собрании выступил со своей программой, рассказывая о действительном, а не желаемом положении вещей. Соперник Николая Харлампьевича по выборам представил залу более заманчивую программу, где желаемое принималось за действительное. Что скрывать, победу одержал обещавший золотые горы. Через год люди поняли, что совершили ошибку. И во главе поезда стал Потемкин. В его бытность нормализовалась работа. Подход руководителя – люди должны вовремя получать за свой труд, определил и отношение строителей к труду. Коллектив сожалел о том, что Потемкин уехал работать в Сыктывкар, но генеральный директор не забывает свой СМП-242. Частенько бывает в Воркуте, где сейчас бразды правления находятся у Владимира Викторовича Прудкого.

За последнее десятилетие в послужном списке ООО «Воркутатрансстрой» прибавилось около 20 объектов. Прорабские участки в Воркуте, Мульде, Елецкой построили жилые дома, высоковольтные линии, котельные, очистные сооружения. Жизнь продолжается, и ей нужны свои созидатели.

Раиса ГЛУЩЕНКО.

ПОТЕНЦИАЛ НАШ НЕ ИСЧЕРПАН

Год рождения СМП-331 – 1968, место рождения – поселок Вуктыл. Четыре года спустя строительно-монтажный поезд был передислоцирован в Троицко-Печорск. С тех пор вот уже 23 года, не покладая рук, трудятся наши строители на благо Троицко-Печорска. Это они провели железнодорож-

ную ветку в райцентр, и теперь каждый его житель может добираться до любой точки страны на самом распространенном виде транспорта — поезде. Вместе с дорогой строился вокзал с жилищно-бытовым комплексом, именуемым сейчас поселком железнодорожников. Выйди, читатель, посмотри вокруг себя, и ты повсюду увидишь творения рук наших строителей. Районный узел связи, пристройка к школе № 2, на Южном — детский садик «Сказка», шесть огромных жилых домов в кирпичном исполнении... Список этот можно продолжить и дальше. Люди, вложившие в каждый объект столько труда, сил, профессионального мастерства, оставляют после себя хороший след на земле.

Коллектив поезда немало строил и в соседних районах — Усинском, Ухтинском, Печорском, городе Микуни.* Не ошибусь, если скажу, что отличительной чертой работы было хорошее качество сделанного, именно этим прежде всего утверждалась добрая репутация коллектива. А почему утверждалась? Ведь и сегодня строители СМП снова на переднем крае. Они возводят школу на 264 места и 14-квартирный дом для учителей в поселке Мыльве, 96-квартирный дом в Троицко-Печорске, заказчиком которого выступает «Печорлеспром», 12-квартирный жилой дом, заказчик его — районная администрация. В конце года должна вступить в строй гостиница «Печора», красивое, современное здание, на которое потрачено много и времени, и сил.

С большим сожалением приходится говорить о том, какое тяжелое бремя проблем навалилось сегодня на СМП-331. Неплатежеспособные заказчики, а это и СП «Печорский лес», и администрация района, да и другие, не позволяют нам своевременно платить заработную плату, приобретать нужный материал. Деньги — сейчас все проблемы упираются в них. И когда их нет, останавливается дело, остаются без средств к существованию люди, которые всегда были так уверены в завтрашнем дне. Безрадостное это «завтра» служит причиной ухода многих кадровых, высококвалифицированных работников. Растет число «незавершенок», падают объемы строительного производства, до сего дня не сформирован проект плана строительно-монтажных работ на 1996 год...

И все-таки многие не теряют веру в свое предприятие, его лучшее будущее. Несмотря на все трудности, они продолжают работать. У нас немало настоящих профессионалов своего дела. Среди них — бригадир ёлотников Л.В. Ложкин, ветераны производства — П.С. Шелехань, Г.С. Котин, бригадир штукатуров-маляров Л.Н. Мизгирева, штукатуры Л.М. Вершкова, М.С. Егорычева, Е.В. Башилова. Их лучшие профессиональные традиции успешно продолжают бригадир Н.В. Афанасьева, штукатуры Н.И. Чагина, Н.П. Рашина, Л.И. Афанасьева. Среди каменщиков хочу отметить П.С. Сидорова, Н.Л. Чагина, А.Б. Капслеза. Производительную работу обеспечивают В.Н. Олькин, В.В. Герич, В.Е. Елфимов, В.А. Мирненко, В.Н. Ляшков, Л.Е. Зюзева, Ф.Г. Иванова, В.А. Екимова, Н.И. Бабушкина и другие.

С праздником, дорогие друзья! Будьте здоровы, счастливы, успехов вам во всем!

Б.ИВОНИНСКИЙ,
и.о. директора СМП-331.
(газета «Заря» от 12 августа 1995 года).

ЭТАЖИ ВОСХОЖДЕНИЯ

Коллектив строительно-монтажного поезда № 331 встретил свой профессиональный праздник — День строителя — хорошими производственными показателями. В целом по предприятию задание второго квартала выполнено на 122 процента, а первое полугодие — на 102 процента. Пере выполнен план и по выпуску товарно-строительной продукции. В текущем году коллектив строительно-монтажного поезда порадовал жителей района вводом новых объектов: сдано общежитие для рабочих техучастка на 150 мест, пристройка к средней школе № 2 на 624 места и многие другие объекты.

Большой вклад в этот успех внесли передовые бригады предприятия. При подведении итогов социалистического соревнования на второй квартал звание победителя присвоено бригаде плотников под руководством Леонида Васильевича Ложкина. На втором месте оказалась бригада отделочников под руководством Людмилы Николаевны Мизгиревой.

Коллектив, которым руководит Людмила Николаевна Мизгирева, не так уж мал. Он состоит из одиннадцати человек. Но ведь лето — пора отпусков. И сейчас шестеро женщин отдыхают. А во главе с бригадиром работают на объекте пятеро. Сегодня бригада занята отделкой очередной секции много квартирного дома № 6 в квартале Южном. Работы, конечно, много. Тем более, что каменщики постоянно подводят. Сегодня в бригаде каменщиков половина людей с низкими разрядами. А это значит, что опыт у них невелик и они допускают брак при кладке стен.

Переживает Людмила Николаевна: качество работ определяется комиссией уже по штукатурке и малярке, а значит, ей и ее подругам надо заделать грехи каменщиков. Вот и увеличивают то здесь, то там толщину намета сверх нормы. А куда денешься? Не подводить же весь коллектив. Тем более, что честь строителя для Мизгиревой понятие емкое.

Четверть века назад пришла эта женщина на стройку.

Ей есть чем гордиться сегодня. Так много построено ее руками за четверть века. Четырнадцать лет Людмила Николаевна работает в Троицко-Печорске. Девять — руководит бригадой отделочников. Давайте пройдем по улицам райцентра, посмотрим на ее объекты. Дома и производственные помещения на железнодорожной станции Троицко-Печорск, жилые дома в квартале Южном, районный узел связи, 36-квартирный и 24-квартирный жилые дома, пристройка к школе — все эти здания строила ее бригада. И все объекты сдавала Людмила Николаевна со своей бригадой с оценкой «хорошо». Удовлетворительная оценка в этом коллективе — «ЧП», повод для серьезных размышлений и действенных мер.

О ней говорят, что она требовательная к себе и к людям. И это действительно соответствует истине. В бригаде Мизгиревой царит требовательность и взыскательность. Именно потому в ней долго не задерживаются лодыри и бракоделы. Зато хорошо приживаются люди добросовестные.

Высокой правительственный наградой отмечен труд Л.Н. Мизгиревой. Она награждена орденом Трудовой славы III степени. Помнится, когда получила награду, поздравляла ее вся бригада. Людмила Николаевна была очень благодарна им — своим товарищам по работе. И сказала: «Это не только моя награда, но и ваша, девчата. Ведь работали вместе и объекты сдавали тоже вместе».

В какой-то степени бригадир была права. В одиночку она не смогла бы достигнуть таких высот. И как бы ни было трудно, ее всегда поддерживали самые опытные, самые высококвалифицированные отделочницы бригады — Мария Сергеевна Егорычева, Любовь Михайловна Вершкова и Валентина Николаевна Гусева. Они и сегодня ее поддержка и опора.

— Вам не доводилось, Людмила Николаевна, слышать нарекания от жильцов домов, на которых вы работали? — спрашивала я.

— Приходилось, — вздохнув, говорит бригадир. — Горько и больно слышать упреки от людей. Не хочу оправдываться, от этого новоселам легче не станет. Но скажу, что в большинстве случаев мои отделочницы не виноваты. То каменщики напортачат, то сроки поджимают и приходится мокрые стены красить и обоять. О каком же качестве и настроении новоселов можно говорить? А нам бы так хотелось всегда слышать от людей только благодарности. Ведь для них работаем, значит, и обязаны дарить им хорошее настроение.

— И ведь дарите, Людмила Николаевна, не скромничайте, — вставила молодой мастер Наталья Валентиновна Коробова. — Вспомните, как после сдачи второй секции разыскала вашу бригаду женщина. «Это вы мою квартиру отделяли?» — спросила. Услышав утвердительное «Да», сказала «Спасибо». И добавила, что у вас золотые руки.

Так что у бригады отделочников Людмилы Николаевны Мизгиревой, как и у всех строителей, бывают в работе не только шипы, но и розы.

С праздником вас, милые женщины!

C. СЕКРЕТАРЕВА.
(Газета «Заря» от 9 августа 1986 года).

«МЫ ГОРОДА ДАРИЛИ ЛЮДЯМ»

Дом культуры железнодорожников, больница № 8, кинотеатр имени М. Горького. Эти и многие другие здания, появившиеся в Печоре в конце 40-х — начале 50-х годов, можно смело назвать историческими. По существу, с них начинался современный город, они — его ровесники. К сожалению, все меньше остается людей, участвовавших в сооружении этих объектов, а ведь первостроители многое могут рассказать. Бывший техник-строитель СУ-301 Николай Николаевич Жоля, который попал в Печору не по своей воле в 1945 году, вспоминает:

— Дом культуры железнодорожников возводили заключенные шестого отделения (Стройконтролера, начальник Серпльярский). Адова была работа: место низменное, болотистое, котлован полон воды. Приходилось ставить козлы и вручную забивать сваи под несущие конструкции здания. Работы шли в три смены. Торопились ввести сооружение к 31-й годовщине Октября. Конечно, тех строителей не было среди первых зрителей ДКЖ. Борис Васильевич Серов, конферансье на том концерте, вспоминал, что в глазах рябило от золота погон.

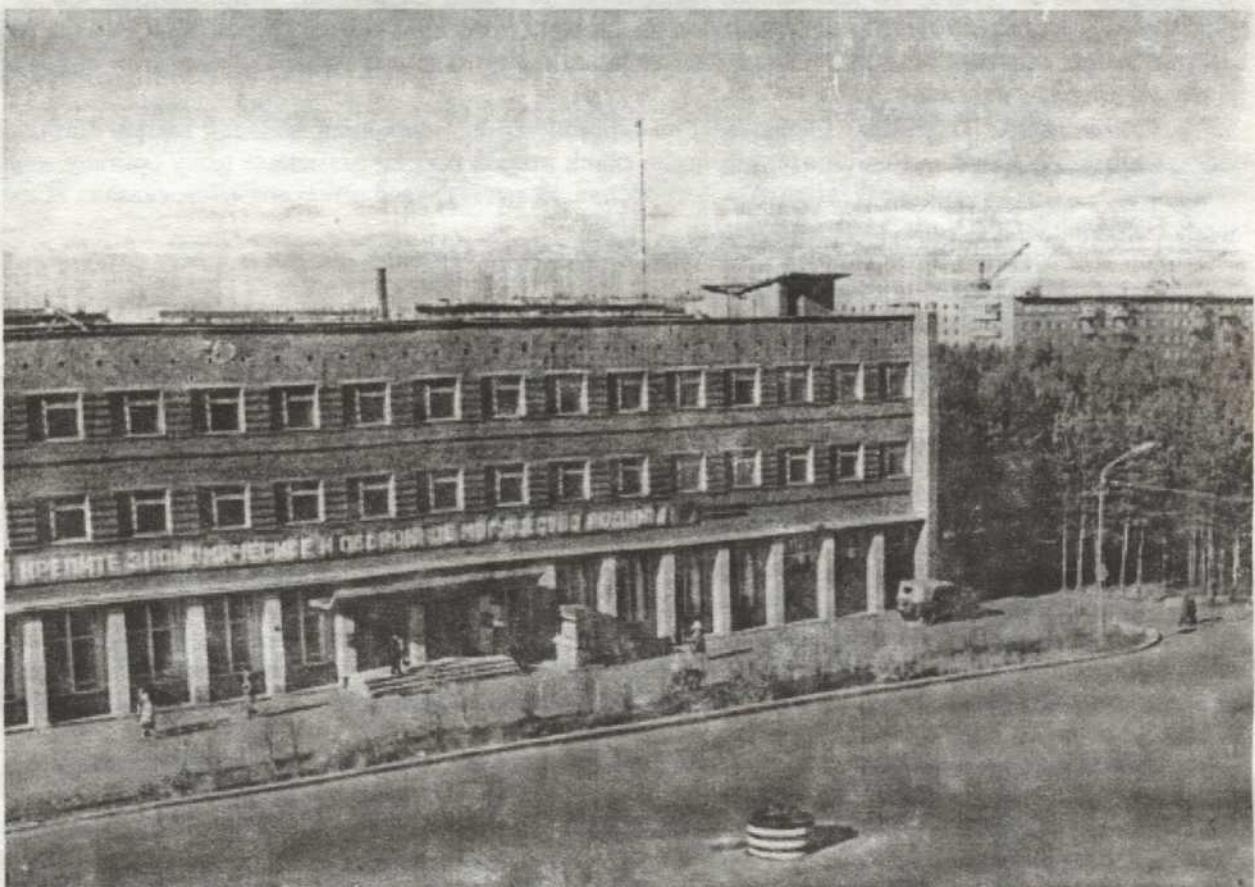


Музей в Печоре.

Кинотеатр имени М. Горького сооружало преобразованное из Стройконторы СУ-301. Под моим руководством производились общестроительные работы. А участок мастера И.И. Майорова вел отделку коробки здания. По аналогичной схеме строилась и мебельная фабрика с комплексом жилых объектов. В то время нас могли бросить на авральные работы на любую стройплощадку, будь то больница № 8 или разъезды на путях. В конце 40-х — начале 50-х была еще однопутка, и чтобы встречные поезда могли благополучно разойтись, требовалось сделать разъезды. Мы работали по ночам, со временем не считались.

Старожил Печоры Н.Н. Жоля участвовал и в сооружении современного здания управления «Печорстрой» на улице Советской. В проекте это был двухэтажный объект комбинированной кладки. Фундамент сделали с большим запасом прочности, так что при начальнике управления Е.В. Басине соорудили надстройку третьего этажа. Рядом расположился Печорский историко-краеведческий музей. Ранее это здание было общежитием строителей.

В 1957 году Стройконтора сменила вывеску на СУ-301. В то время строительное управление возглавлял Г.З. Кроз. Здесь работали бригадир каменщиков М.К. Кучмарев, старший прораб Г.А. Чумак (впоследствии начальник управления), мастер С.Т. Волков. С годами возрастали количество объектов и их значимость: мясокомбинат, реконструкция Печорского речного порта, Дворец спорта «Юбилей-



Здание РУС в Печоре.



П.И. Ракаускас.

ный», районный узел связи, городские очистные сооружения. Но не только в Печоре трудился коллектив, но и на линии — на станциях Вежайка, Сухой Лог, где строились дома, котельные, вокзалы.

Уже в 1972 году в СУ-301 столкнулись с такой проблемой: уходили старые кадры, а молодых еще предстояло обучать. Времени на это не хватало, что сказывалось на итогах работы. Начальник СУ-301 Г.А. Чумак поставил этот острый вопрос на партхозактиве, который состоялся 26 января 1973 года. Печорское профтехучилище № 10, созданное на базе школы ФЗО еще в 1957 году, выпускало молодые кадры для строительства. Но теория теорией, а требовалась практика. В 70—80-е годы в «Печорстрое», как и в целом по стране, было развито наставничество. Уходя из бригад, кадровые рабочие оставляли достойную замену. В 1959 году закончила училище Д.А. Васильева, в 1960 — М.Ф. Овчинникова, в 1966 — Г.А. Сандраская, А.П. Рочева, в 1968 — А.К. Чупахин. Такие же, как они, штукатуры, плотники, каменщики, сантехники приходили во многие подразделения «Печорстроя». Спустя некоторое время они становились во главе бригад, показывая своим трудом пример для молодого пополнения коллективов.

Строители дарили Печоре целые жилые кварталы. Город прощался с ветхими «деревяшками», на их месте вырастали добротные многоэтажные дома. А сами строители, их производственный штаб долго еще ютились в здании баракного типа на улице Московской. В начале 70-х они переехали в подвальное помещение общежития. Свою вывеску управление сменило на СМП-562 в 1976 году, а год спустя отметило новоселье, переехало в помещение первого этажа жилого дома неподалеку от стадиона «Локомотив».

Несколько слов о руководителях поезда. И по сей день с уважением говорят ветераны о Б.В. Соколове, В.В. Клочкиве, В.А. Шевинском. В «Печорстрое» работали два брата Шевинских — Владимир Александрович и Иван Александрович. Оба выросли в хороших руководителей. Иван Александрович был заместителем начальника СМП-331.

Те, кому доводилось участвовать в планерках, которые проводил каждый понедельник В.А. Шевинский, помнят, что по накалу они напоминали настоящий разбор полетов. Прорабы отчитывались о сделанном. Анализировал упущения и недостатки руководитель. По той же схеме проводились планерки на каждом из трех прорабских участков. Это позволяло не терять контроль ситуации, здесь оперативно решались проблемы по снабжению материалами и механизмами. В бытность В.А. Шевинского в СМП-562 не испытывалось недостатка в руководящих кадрах и резерве. Рабочие учились в вузах и техникумах. Именно в этот период на руководящие посты были выдвинуты П.М. Степанюк, В.Н. Шультиков, Е.П. Калужная. Все бригады работали по единому наряду с элементами хозрасчета, применяли при распределении премий коэффициент трудово-



**Монтажники из бригады П.И. Ракаускаса
(3-й слева — бригадир).**

го участия. Насколько принципиально применялся КТУ, можно судить по тем фактам, что премия снижалась за недостатки как бригадиром, так и самому начальнику.

Стройплощадки того периода напоминали достаточно механизированное производство. Если взять самый трудоемкий процесс — отделочные работы, то здорово облегчали труд штукатурные станции, сопловальные агрегаты, краскопульты. Иные механизмы, такие, как машинки для обрезки кромки обоев, агрегат для подачи разогретого битума на кровлю, изготавливали сами специалисты СМП. В 80-х годах поезд специализировался на индустриальном методе строительства. Дома монтировались из объемных блоков завода ЖБИ. Бригадир монтажников П.И.Ракаускас со своим коллективом возводил многоэтажки для летчиков, геологов, для тех печорцев, кто жил в бараках на улицах Лесокомбинатовской и Стадионной. В 90-е годы СМП-562 пережил ряд реорганизаций: сначала это было ООО «Печорстроймонтаж», с 1 декабря 1999 года — ООО «Печортрансстрой». В одну структуру объединились бывшие СМП, завод ЖБИ (ООО «Печорстройконструкция»), управление механизации (ООО «Печорстроймеханизация»). Возглавил общество Николай Федорович Перфильев. С этого момента история поезда пишется с «красной» строки.

Раиса ГЛУЩЕНКО.

ПРИЛОЖЕНИЕ

«ПЕЧОРСТРОЙ» – КОМИ КРАЙ: ИСТОРИЧЕСКИЕ ВЕХИ

1921 год. На реку Печору прибыл первый геологический отряд во главе с профессором А.А.Черновым для поиска промышленных запасов угля.

1923 год. В Печорском крае работает правительенная комиссия по изучению перспектив хозяйственного освоения под руководством М.С.Кедрова.

1929 год. В Коми автономную область направлена комплексная Ухто-Печорская экспедиция во главе с А.С.Сидоровым, на базе которой в 1932 году создан трест по добыче угля, других полезных ископаемых Припечорья.

1931 год. На Чибьюском месторождении добыты первые тонны нефти.

1934 год. Отбуксирована первая баржа с воркутинским углем.

1937 год. 28 октября СНК СССР принял решение о строительстве Северо-Печорской магистрали на участке Конюша – Воркута протяженностью 1560 километров. 25 декабря 1940 года строительство дошло до Кожвы.

1938 год. Из Княжпогоста в Абезь заброшен десант из 268 добровольцев-строителей управления «Севжелдорстрой».

1940 год. 10 мая вышло постановление ЦК КПСС и СНК СССР о создании крупной строительной организации «Печорстрой». Этот день является днем рождения управления. Перед ним стояла задача к 1945 году построить 460 километров железной дороги Кожва – Воркута.

1941 год. 28 декабря на станции Ошвор был забит серебряный костыль. Из Воркуты вышел первый состав с углем. 460 километров дороги уложены за 180 календарных дней.

1942 год. Железнодорожная линия Кеноша – Кожва введена в постоянную эксплуатацию. К концу года завершено строительство железнодорожного моста через реку Печору.

1943 год. 15 сентября Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное строительство в 1940–1943 годах Северо-Печорской железной дороги Воркута – Котлас – Кеноша протяженностью 1847 километров и за успешное освоение Печорского угольного бассейна 714 человек были награждены орденами и медалями.

1950 год. Северо-Печорская железная дорога сдана в постоянную эксплуатацию. Обустроены десятки станций, выросли новые города и поселки: Печора, Косью, Инта, Абезь, Воркута. «Печорстрой» приступает к строительству вторых путей от станции Урдома до Воркуты.

1954 год. Образование Минтрансстроя привело к реорганизации управления «Печорстрой». Из его состава вышли совхозы и леспромхозы.

1957 год. Образованы первые строительно-монтажные поезда: 257, 258, 242. Для подготовки квалифицированных кадров при «Печорстroe» создается ФЗО.

1958 год. СМП-257 и 235 начато строительство железной дороги Микунь – Сыктывкар протяженностью 96 километров.

1959 год. Введена в эксплуатацию железная дорога Чум. – Лабытнанги протяженностью 192 километра. Открыт выход к реке Обь и за Урал.

1962 год. Закончено строительство дороги Микунь – Сыктывкар, которая связала столицу Коми республики с сетью железных дорог СССР.

1963 год. Начато строительство Верхне-Печорской железной дороги Сосногорск – Троицко-Печорск. Ее сооружали СМП-258, 311, 331.

1965 год. «Печорстрой» приступил к обустройству газового месторождения на Вуктыле. За пять лет сдано в эксплуатацию 60 километров дорог с твердым покрытием.

1974 год. С оценкой «хорошо» введена в постоянную эксплуатацию железная дорога Микунь – Кослан – Ертом протяженностью 160 километров. В период рабочего движения по ней начиналась вывозка леса. В год сдачи в постоянную эксплуатацию по линии перевозилось 4,5 млн. тонн грузов, в

том числе 3,5 млн. кубометров древесины. Проектная мощность линии была превышена в 1,3 раза. Ее строили СМП-257, 234, а на завершающем этапе помогали СМП-235, 258 и СУ-301 (впоследствии СМП-562).

1976 год. Начато сооружение вторых путей Инта – Печора – Рыбница с обустройством станционных поселков Сыня, Кожва, Чикшино, Талый. В том же году создан СМП-619 для строительства речного порта в городе Лабытнанги и аэропорта в Салехарде.

1977 год. Сдана в эксплуатацию линия Сосногорск – Троицко-Печорск с многочисленными поселками, вокзалами на станции Троицко-Печорск.

1978 год. Завершено строительство собственной производственной базы «Печорстрой», сдан в эксплуатацию завод ЖБИ.

1980 год. Завершено строительство 79 километров Сыня-Усинской дороги, связавшей город Усинск с основной железнодорожной магистралью. 14 декабря в 12.30 на 57 километре участка встретились путеукладчики двух СМП и забит последний серебряный костыль.

1992 год. Управление «Печорстрой» акционировалось. Подразделения получили статус филиалов АО.

1996 год. Аппарат управления переехал в Сыктывкар, произошла структурная перестройка АО. Филиалы получили статус обществ с ограниченной ответственностью.

1998 год. Начата отсыпка земполотна на участке Вендинга – Карпогоры.

1999 год. 5 октября в примыкании 325 метров нового пути к станции Вендинга Глава республики Юрий Спиридов забил серебряный костыль.

2000 год. Близится к завершению строительство нового железнодорожного вокзала на станции Печора. Перед строителями ООО «Печорстроймонтаж» стоит задача ввести объект ко Дню железнодорожника.

НАЧАЛЬНИКИ «ПЕЧОРСТРОЯ»

1940–2000 годы

ГЕОРГИЙ ПЕТРОВИЧ БОЛЬШАКОВ

(14 мая 1940 – декабрь 1940 года)

Май 1938 – январь 1940 года – начальник Западного железнодорожного ИТЛ НКВД (строительство железной дороги Тайшет–Братск).

Январь 1940 – май 1940 года – начальник Нижне-Амурского ИТЛ НКВД (строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань).

14 мая 1940 – декабрь 1940 года – начальник Северо-Печорского ИТЛ НКВД.

Старший лейтенант госбезопасности.

В декабре 1940 года репрессирован вместе с группой начальников отделов управления лагеря «за антигосударственную практику, направленную на развал организационно-технического и хозяйственного укрепления колонн и срыв производственного плана». Невыполнение плана строительства 1940 года стало следствием большой смертности заключенных лагеря осенью–зимой.

Дальнейшая судьба неизвестна.

ЧЕСНОКОВ

(декабрь 1940 – 30 апреля 1941 года)

Декабрь 1940 – 30 апреля 1941 года – врио начальника Северо-Печорского ИТЛ НКВД.

НИКОЛАЙ ФЕДОРОВИЧ ПОТЕМКИН

(30 апреля 1941 – 25 января 1942 года)

Родился в 1902 году, член ВКП(б) с 1925 года.

Май 1938 – декабрь 1939 года – начальник Восточного железнодорожного ИТЛ НКВД (строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Усть-Неман).

30 апреля 1941 – 25 января 1942 года – начальник Северо-Печорского ИТЛ НКВД.

Май 1943 – март 1946 года – заместитель начальника управления Строительства-500 (строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань).

Март 1946 – январь 1947 года – начальник Амгунского ИТЛ НКВД (участок железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань).

Январь 1947 – сентябрь 1947 года – начальник Уральского ИТЛ и Строительства ГУЛЖДС НКВД (строительство железных дорог на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке).

Сентябрь 1948 – май 1950 года – начальник Строительства-505 и ИТЛ ГУЛЖДС НКВД (строительство железных дорог в Монгольской Народной Республике).

Май 1950 – ноябрь 1952 года – начальник Строительства-506 и ИТЛ ГУЛЖДС НКВД (строительство железных дорог на Сахалине).

Майор госбезопасности, полковник внутренней службы.

ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ УСПЕНСКИЙ

(25 января 1942 – 5 сентября 1942 года)

Июль 1933 – октябрь 1936 года – начальник Беломоро-Балтийского ИТЛ НКВД (строительство Беломоро-Балтийского канала).

Август 1937 – февраль 1938 года – начальник Дмитровского ИТЛ НКВД (строительство канала Москва – Волга имени Сталина).

Октябрь 1939 – декабрь 1939 года – начальник Нижне-Амурского ИТЛ НКВД (строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань).

Декабрь 1939 – июль 1941 года – начальник Сорокского ИТЛ НКВД (строительство вторых путей железной дороги Сорока – Мурманск).

25 января 1942 – 1 сентября 1942 года – начальник Северо-Печорского ИТЛ.

Апрель 1943 – май 1944 года – помощник начальника треста «Карагандауголь» НКВД.

Май 1944 – 1946 год – начальник Перевального ИТЛ НКВД (строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань на участке пересечения Сихотэ-Алинского хребта).

1946 – август 1948 года – заместитель начальника Амурского управления строительства БАМа и Строительства-500 ГУЛЖДС МВД (строительство железных дорог в районе города Улан-Батор, МНР).

Август 1948 – июль 1952 года – начальник Сахалинского ИТЛ МВД.

1952 – 1953 годы – и.о. начальника управления ИТЛ и треста Татнефтестрой (город Бугульма, Татарская АССР).

Подполковник внутренней службы.

ВАСИЛИЙ АРСЕНЬЕВИЧ БАРАБАНОВ

(5 СЕНТЯБРЯ 1942 – 26 ДЕКАБРЯ 1946 ГОДА)

Родился 21 апреля 1900 года в селе Алтуфьево Московской губернии в зажиточной крестьянской семье. С июля 1919 по август 1920 года заведовал Народным домом в родном селе. С августа по декабрь 1920 года – слушатель Военно-хозяйственных курсов. С декабря 1920 по июнь 1924 года – слушатель административно-хозяйственного факультета Военно-хозяйственной академии РККА (город Москва). Обучаясь в академии, в декабре 1922 года был принят в члены партии городским райкомом РКП(б) Ленинграда. Получил специальность администратора, хозяйственника, военного инженера и экономиста. После окончания академии, с июня по август 1924 года, служил помощником начальника Военно-хозяйственного управления РККА.

Август 1924 – январь 1929 года – помощник уполномоченного, уполномоченный, помощник начальника отделения особого отдела ОГПУ СССР.

Январь – декабрь 1929 года – заместитель начальника особого отдела Среднеазиатского военного округа (полномочное представительство ОГПУ по Средней Азии).

Декабрь 1929 – август 1932 года – помощник начальника отделения, начальник отделения, начальник особого отдела корпуса МВО, помощник начальника особого отдела МВО (полномочное представительство ОГПУ СССР по городу Москве и Московской области)

Август 1932 – апрель 1935 года – начальник З отдела, заместитель начальника Дмитровского ИТЛ НКВД.

Апрель 1935 – декабрь 1937 года – начальник Воркутинского промысла, Воркутинского рудника, начальник строительства железной дороги Воркута – Усть-Уса, начальник 1 уголовного отделения З отдела управления Ухта-Печорского исправительно-трудового лагеря НКВД (поселок Чибью Кomi АССР).

Декабрь 1937 – январь 1940 года – помощник начальника управления железнодорожного строительства на Дальнем Востоке (город Свободный Хабаровского края).

Январь 1940 – март 1942 года – начальник Нижне-Амурского ИТЛ НКВД (Комсомольск-на-Амуре).

Март 1942 – 5 сентября 1942 года – начальник Саратовского ИТЛ НКВД (строительство железной дороги Саратов – Сталинград).

5 сентября 1942 – 26 декабря 1946 года – начальник Северо-Печорского ИТЛ НКВД.

26 декабря 1946 – 14 июля 1950 года – начальник Северного управления лагерей железнодорожного строительства ГУЛЖДС МВД (позднее Северное управление ИТЛ и Строительство-503 МВД, Кomi АССР, Красноярский край).

14 июля 1950 – 11 июля 1952 года – начальник Цимлянского ИТЛ МВД (строительство Цимлянского гидроузла, Ростовская область).

Июль 1952 – ноябрь 1954 года – начальник Главного управления лагерей по строительству нефтеперерабатывающих заводов и предприятий искусственного жидкого топлива МВД СССР, город Москва.

С ноября 1954 года – в отставке по выслуге лет в органах НКВД – МВД СССР. Полковник госбезопасности, генерал-майор внутренней службы.

Награды:

Знак Почета работника ВЧК-ОГПУ (1932 год).

Медаль «За трудовое отличие» (1941 год, за строительство вторых путей железных дорог на Дальнем Востоке).

Орден Трудового Красного Знамени (1941 год, за строительство аэродромов).

Орден Боевого Красного Знамени (1943 год, за строительство железной дороги Саратов – Сталинград).

Орден Ленина (1943 год, за строительство Северо-Печорской железной дороги).

Орден Красной Звезды (1944 год, за выслугу лет).

Орден Ленина (1943 год, за долгую и безупречную службу в органах НКВД).

Орден Красного Знамени (1944 год).

Орден Отечественной войны II степени (1946 год, за достигнутые успехи в развитии сельского хозяйства, промышленности, науки, культуры и искусства).

Герой Социалистического Труда (1954 год).

АВРААМ ИЗРАИЛЕВИЧ БОРОВИЦКИЙ

(26 ДЕКАБРЯ 1946 – 14 ИЮЛЯ 1950 ГОДА)

Родился 17 февраля 1903 года в городе Фастове Киевской губернии в мещанской семье. С 1914 по 1919 год обучался в двухклассном, четырехклассном училищах, в частной гимназии «Общества родителей». С начала 1920 по июль 1921 года давал частные уроки математики в Киеве, а в июле 1921 – августе 1922 года работал воспитателем в детском доме в Фастове. В августе – октябре 1922 года был безработным, состоял на учете на бирже труда. С ноября 1922 года начал работать на Дарницком фанерном заводе кочегаром, помощником станкового. В мае 1925 года был избран секретарем заводского комитета игрушечной фабрики. В ноябре 1927 года принят в партию Сталинским райкомом ВКП(б).

В октябре 1928 – мае 1931 года работал председателем фабричного комитета мебельной фабрики имени Боженко в Киеве. В мае 1931 года на Всеукраинском съезде рабочих деревообрабатывающей и лесной промышленности избран членом президиума и ответственным секретарем Всеукраинского профсоюза деревообделочников.

В октябре 1933 года по партийной мобилизации ЦК КП(б)У направлен на работу в органы ОГПУ СССР.

Ноябрь 1933 – декабрь 1936 года – начальник культурно-воспитательной части (КВЧ) 1, 7, 20 отделений Байкало-Амурского исправительно-трудового лагеря НКВД СССР (поселок Тында, город Свободный Хабаровского края, город Спасск Уссурийской области).

Декабрь 1936 – июнь 1939 года – помощник, заместитель, начальник культурно-воспитательного отдела управления железнодорожного строительства НКВД СССР на Дальнем Востоке (город Свободный Хабаровского края).

Июнь 1939 – январь 1940 года – начальник строительного отделения Приморлага НКВД СССР (стройка № 206, поселок Бамбурово Приморского края).

Январь – август 1940 года – начальник строительного отделения Строительства-105 (город Кандалакша Карело-Финской ССР).

Август 1940 – январь 1941 года – начальник районного управления строительства железной дороги Сорока – Обирская, начальник района Сорокского ИТЛ НКВД СССР (город Беломорск Карело-Финской ССР).

Январь 1941 – 26 декабря 1946 года – заместитель начальника Северо-Печорского ИТЛ НКВД.

26 декабря 1946 – 14 июля 1950 года – начальник Печорского железнодорожного лагеря МВД СССР.

14 июля 1950 – июль 1952 года – начальник Северного управления ИТЛ и Строительства-503 МВД (строительство железной дороги Чум – Салехард – Игарка).

Сентябрь 1952 года – начальник Строительства-513 и ИТЛ МВД (строительство железных дорог в Приморском крае).

Подполковник внутренней службы.

Награды:

Орден Трудового Красного Знамени (1940 год, за ударную работу на стройках Дальнего Востока и вторых путей).

Орден «Знак Почета» (1942 год, за успешное окончание строительства Северо-Печорской железной дороги).

Орден Красной Звезды (1943 год), медаль «За Победу над Германией».

Медаль «За боевые заслуги» (1945 год, за выслугу лет в органах НКВД СССР).

Орден Отечественной войны II степени (1946 год, за достижение в развитии сельского хозяйства, промышленности, науки и культуры).

ИОСИФ ИЛЬИЧ КЛЮЧКИН

(24 ИЮЛЯ 1950 – 18 ОКТЯБРЯ 1952 ГОДА)

Родился 31 декабря 1897 года в городе Новозыбково.

В конце 1918 года назначен комиссаром 3 бригады Кубанской дивизии. В мае 1919 года командирован в распоряжение особого отдела 4 армии Восточного фронта. В октябре 1919 года назначен в особый отдел 25-й Чапаевской дивизии, в составе которой, согласно автобиографии, «совершил с боями поход Уральск – Лициенск – Гурьев. Руководил и активно чистил Уральскую область от белогвардейского казачьего офицерства, вылавливая и предавал суду белогвардейскую генерала Толстого. Принимал активное участие в ликвидации польских разведчиков и контрреволюционных ячеек на польском фронте...»

В 25-й Чапаевской дивизии прослужил до мая 1922 года, когда был переведен на должность начальника агентурной части особого отдела 2-й Червоно-Казачьей дивизии, в качестве которого «руководил и принимал участие в ликвидации бандитизма на Подолии и чистке разложившегося элемента дивизии...».

1924–1925 годы – слушатель Высшей пограничной школы ОГПУ (город Москва).

1925–1926 годы – помощник начальника особого отдела 2-й Кавказской дивизии, начальник особого отдела 15 стрелковой дивизии (города Старо-Константинов, Николаев).

1926–1928 годы – начальник особого отдела 15 Сивашской дивизии (город Николаев Одесской области).

1928–1929 годы – начальник особого отдела 86 стрелковой дивизии (город Артемовск).

1929–1930 годы – старший уполномоченный особого отдела ГПУ Украинского военного округа (город Харьков).

1930–1932 годы — начальник особого отдела 9 Кавдивизии и районного отдела ГПУ (город Гайсин Винницкой области).

24 июля 1950 — 18 октября 1952 года — начальник Печорского ИТЛ МВД.

Полковник внутренней службы.

Награды:

Именное оружие Коллегии ГПУ «За беспощадную борьбу с контрреволюцией» (1927 год).

Знак «Почетный чекист» (1932 год).

Орден Трудового Красного Знамени (1942 год, за успешное строительство железной дороги Воркута — Котлас — Кониша).

Орден Боевого Красного Знамени.

Орден Ленина, медаль «За выслугу лет» (1945 год).

Медаль «За победу над Германией» (1945 год).

Орден Отечественной войны I степени (за успешное выполнение правительственного задания к 25 годовщине Коми АССР, 1946 год).

БОРИС ПЕТРОВИЧ ГРАБОВСКИЙ

(20 ОКТЯБРЯ 1953 — 28 АПРЕЛЯ 1972 ГОДА)

Родился 24 июля 1913 года в городе Киеве в семье железнодорожника. Образование высшее. Окончил Московский институт железнодорожного транспорта по специальности «инженер-путеец».

1931–1933 годы — техник строительства Желдорстроя № 9 НКПС (город Смоленск).

1933–1938 годы — нормировщик, старший инженер-плановик Киевской проектной конторы НКПС СССР (город Киев).

1938–1941 годы — начальник планово-производственного отдела конторы по проектированию Байкало-Амурской магистрали НКПС СССР (город Москва).

1941 год — начальник контрольно-планового отдела военно-полевого Строительства № 13 Северо-Западного фронта.

1942–1943 годы — начальник контрольно-планового отдела управления строительства железной дороги Сталинград — Саратов (город Саратов).

1943–1946 годы — начальник контрольно-планового отдела управления Строительства № 500 НКВД (город Комсомольск-на Амуре).

Март 1946 — октябрь 1946 года — начальник планово-производственного отдела Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР (город Москва)

1946–1949 годы — студент Московского института инженеров железнодорожного транспорта имени И.В.Сталина.

1949–1951 годы — заместитель главного инженера и начальник производственного отдела железнодорожного строительства Тайшет — Лена МВД СССР (поселок Заурск Иркутской области).

Август 1953 — апрель 1972 года — начальник управления Печорского железнодорожного строительства МПС (город Печора, Коми АССР).

Майор внутренней службы.

Награды:

Медаль «За трудовое отличие» (1940 год).

Медаль «За трудовую доблесть» (1940 год).

Медаль «За оборону Москвы» (1943 год).

Медаль «За оборону Сталинграда» (1943 год).

Медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г. (1946 год).

Медаль «За победу над Японией» (1946 год).

Медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 г. (1946 год).

Медаль «800 лет Москвы» (1947 год).

Орден Трудового Красного Знамени (1948 год).

Медаль «За боевые заслуги» (1952 год).

Орден Трудового Красного Знамени (1958 год).

Орден Ленина (1966 год).

Орден Октябрьской революции (1967 год).

Медаль «За оборону Ленинграда».

ЕФИМ ВЛАДИМИРОВИЧ БАСИН

(1972 — 1978 годы)

Родился 3 января 1940 года в деревне Хиславичи Ржаксинского района Тамбовской области.

Кандидат экономических наук, доктор транспорта, академик Российской академии архитектуры и строительных наук, академик Академии транспорта Российской Федерации, академик Международной академии наук

информационных процессов и технологии, действительный член Международной академии информатизации, почетный профессор Белгородской государственной технологической академии строительных материалов.

В 1962 году закончил Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта, в 1980 году — Академию народного хозяйства СССР.

1962—1966 годы — техник-нормировщик, строймастер, старший прораб строительного управления № 302 треста «Гортрансстрой», г. Ярославль.

1966—1967 годы — главный инженер СУ № 302, г. Ярославль.

1967—1969 годы — начальник СУ № 302, г. Ярославль.

1969—1970 годы — заместитель управляющего трестом «Гортрансстрой», г. Горький.

1970—1972 годы — главный инженер треста «Гортрансстрой», г. Горький.

1972—1978 годы — начальник управления строительства «Печорстрой», г. Печора, Коми АССР.

1978—1980 годы — слушатель Академии народного хозяйства СССР, г. Москва.

1980—1984 годы — заместитель начальника Главного управления по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали «Главбамстрой», г. Усть-Кут Иркутской обл., г. Тында Амурской обл.

1984—1986 годы — первый заместитель начальника «Главбамстроя», г. Тында Амурской обл.

1986—1988 годы — начальник «Главбамстроя», г. Тында Амурской обл.

1988—1990 годы — заместитель министра транспортного строительства, начальник проектно-промышленно-строительного объединения (ППСО) «Бамтрансстрой».

1990—1993 годы — председатель Комитета по строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству, г. Москва.

1993—1994 годы — председатель Государственного комитета Российской Федерации по вопросам архитектуры и строительства, г. Москва.

1994—1997 годы — министр строительства Российской Федерации, председатель Государственного комитета Российской Федерации по жилищной и строительной политике (Госстрой России), г. Москва.

1997—1998 годы — министр Российской Федерации, председатель Государственного комитета Российской Федерации по жилищной и строительной политике, г. Москва, первый заместитель руководителя Комплекса перспективного развития города Москвы.

1998—1999 годы — председатель Государственного комитета Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике, г. Москва.

С 1999 года и по настоящее время — первый вице-президент ОАО «Корпорация «Трансстрой».

Награды:

Звезда Героя Социалистического Труда, орден Ленина, орден «Дружбы народов», орден «За заслуги перед Отечеством», орден «Знак Почета», звание «Заслуженный строитель РФ». Лауреат премии ЦК профсоюза строителей России. Лауреат Государственной премии РФ. Звание «Заслуженный строитель Республики Марий Эл», «Заслуженный работник Республики Коми» и другие медали СССР и РФ.

Знаки:

«Почетный транспортный строитель», «Почетный железнодорожник», «Почетный дорожник», «Почетный строитель России», «Ветеран транспортного строительства», «Почетный строитель Москвы», «Почетный строитель Московской области», «Почетный монтажник».

ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ ЛИННИК

(С ЯНВАРЯ 1980 ПО МАРТ 1983 ГОДА)

Родился 20 мая 1938 года в городе Речица Гомельской области.

Закончил Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта. Инженер-строитель.

В 1962 году закончил БИИЖТ в Гомеле.

Август 1962 — февраль 1969 года — строительный мастер, прораб, главный инженер СМП-234 управления «Печорстрой».

Февраль 1969 — февраль 1970 года — старший прораб СУ-308 треста «Севзапдстрой» МТС в Ленинграде.

Февраль 1970 — сентябрь 1970 года — начальник техотдела управления «Печорстрой».

Октябрь 1970 — сентябрь 1971 года — главный инженер СМП-311.

Октябрь 1971 — январь 1974 года — начальник СМП-234.

Январь 1974 — январь 1975 года — заместитель начальника управления «Печорстрой».

Февраль 1975 — март 1975 года — начальник техотдела треста «Севзаптрансстрой».

Март 1975 — апрель 1975 года — начальник РСУ Ленметрополитен им. Ленина.

Апрель 1975 — март 1977 года — главный инженер треста «Севзапкурортстрой».

Март 1977 — январь 1980 года — начальник СМП-234.

Январь 1980 — март 1986 года — начальник управления «Печорстрой».

С марта 1986 года по настоящее время — главный инженер ПСМО «Ямалтрансстрой», ОАО «Ямалтрансстрой» — заместитель генерального директора.

Владимир Александрович Линник с 1962 года работает в системе транспортного строительства. Прошел путь от мастера до крупного руководителя.

Принимал непосредственное участие в строительстве линии Микунь — Кослан, второго пути Инта — Печора — Рыбница, дороги Сосногорск — Троицко-Печорск, Сыня — Усинск, Буй — Свеча, подъездных путей аэропорта

в Сыктывкаре, Кослане, Косью, подъездных путей Печорской ГРЭС, подъездных и подкрановых путей Печорского речного порта и собственной базы «Печорстрой».

Принимал участие в строительстве Кожвинского щебеночного завода, причалов речного порта в Лабытнангах Тюменской области, в строительстве железной дороги Обская – Баланенково.

За самоотверженный труд В.А. Линник награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», ему присвоены звания «Почетный транспортный строитель», «Заслуженный строитель Российской Федерации», «Почетный строитель Российской Федерации».

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВИЧ МЕРКУЛЬ

(С МАРТА 1986 по ОКТЯБРЬ 1996 года).

Родился 22 июля 1939 года в городе Речица Гомельской области.

Закончил Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Сентябрь 1956 – март 1959 года – учеба в Гомельском автомобильно-дорожном техникуме.

Март 1959 – ноябрь 1962 года – слесарь, механик управления Строительства № 4 (Куйбышевская обл., пос. Волжский).

Ноябрь 1962 – август 1965 года – служба в рядах Советской Армии.

Сентябрь 1965 – август 1970 года – студент Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта.

Август 1970 – июнь 1972 года – управление «Печорстрой» Минтрансстроя – мастер, прораб СМП-235, г. Сыктывкар, главный инженер строительного управления № 301, г. Печора Республика Коми.

Июнь 1972 – июль 1977 года – заместитель начальника, главный инженер управления промышленных предприятий Облмежжколхозстроя, главный инженер межколхозного строительного сельского комбината, исполняющий обязанности управляющего трестом, главный инженер треста «Промстройматериалы», г. Гомель.

Июль 1977 – март 1981 года – главный инженер, начальник СМП-562 управления «Печорстрой», г. Печора.

Март 1981 – октябрь 1992 года – главный инженер, начальник управления «Печорстрой».

Октябрь 1992 – октябрь 1996 года – генеральный директор ОАО «Печорское строительство».

С октября 1996 по настоящее время – заместитель министра Минархстройэнерго, начальник Главного управления строительства и инвестиций. Республика Коми, г. Сыктывкар.

Игорь Евдокимович Меркуль отработал в системе транспортного строительства более 20 лет, пройдя путь от строительного мастера до генерального директора ОАО «Печорстрой». С 1986 по 1996 год являлся первым руководителем коллектива транспортных строителей «Печорстрой». Внес значительный вклад в транспортное строительство и в освоение севера Республики Коми.

Проявил себя технически грамотным, высокопрофессиональным специалистом, умелым организатором производства. Принимал непосредственное участие в строительстве железной дороги Микунь – Кослан, в реконструкции локомотивного депо станции Печора, в строительстве производственной базы в Печоре, в строительстве и реконструкции подъездных путей Ухтинского промышленного узла, строительстве третьей очереди локомотивного депо на станции Сосновогорск, второй очереди Ветлосянского кирпичного завода.

Принимал участие в строительстве автоблокировки Урдома – Сосновогорск – Рыбница, реконструкции и усиления линии Чум – Лабытнанги на участке от станции Чум до станции Полярный Урал. Под его непосредственным руководством построены тысячи квадратных метров жилья, производственные здания, объекты соцкультбыта для железнодорожников.

В своей деятельности постоянно вносит элементы творчества и поиска нового. За внедрение объемных блоков в строительстве объектов транспорта, жилья, соцкультбыта награжден бронзовой медалью ВДНХ.

За добросовестный труд награжден четырьмя медалями, знаком «Почетный транспортный строитель», знаком «Почетный строитель Российской Федерации», ему присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» и звание «Заслуженный работник Республики Коми».

ГРИГОРИЙ НИКОЛАЕВИЧ САВРАСОВ

(С АПРЕЛЯ 1996 по АПРЕЛЬ 1999 года).

Родился 25 февраля 1955 года в деревне Харитоновская Верховажского района Вологодской области.

Закончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта.

В 1974 году закончил Вологодский техникум железнодорожного транспорта.

1974–1975 годы – монтер пути, бригадир, дорожный мастер Череповецкой дистанции пути Северной железной дороги.

1975–1977 годы – бригадир пути Вельской дистанции пути.

1977–1986 годы – мастер пути, прораб, мастер ПГС, главный инженер СМП-258 управления «Печорстрой».

1986–1992 годы – главный инженер, заместитель начальника управления «Печорстрой».

1992 – апрель 1996 год – первый заместитель генерального директора ОАО «Печорское строительство».

Апрель 1996 – апрель 1999 года – генеральный директор ОАО «Печорское строительство».

Апрель 1999 – август 1999 года – первый заместитель генерального директора ОАО «Печорское строительство».

Принимал непосредственное участие в подготовке к вводу линии Сосногорск – Троицко-Печорск от 0 до 8 километра, в строительстве вторых путей участка Рыбница – Инта, в строительстве и реконструкции подъездных путей Ухтинского промышленного узла, в строительстве третьей очереди локомотивного депо на станции Сосногорск, автоблокировке участка дороги Урдома – Воркута, реконструкции и усилении линии Чум – Лабытнанги. Под его руководством транспортные строители «Печорстрой» ввели в эксплуатацию десятки производственных объектов, тысячи квадратных метров жилья в Воркутинском и Сосногорском отделениях Северной железной дороги.

В 1981 году закончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта, в 1985 году прошел курсы повышения квалификации резерва руководящих работников Минтрансстроя.

За добросовестный труд награжден знаком «Почетный транспортный строитель».

С сентября 1999 года работает заместителем генерального директора ЗАО СПК «Темп-Дорстрой».

НИКОЛАЙ ХАРАМПЬЕВИЧ ПОТЕМКИН

Родился 27 декабря 1940 года в селе Никольское Радищевского района Ульяновской области.

В 1960 году закончил Сызранский строительный техникум транспортного строительства по специальности «техник-путеец».

В транспортном строительстве работает с 1960 года.

1960–1963 годы – строймастер СМП-819 треста «Павлодарстройпуть».

1963–1966 годы – прораб, старший инженер ПТО СМП-819.

1966–1967 годы – начальник ПТО СМП-819.

1867–1971 годы – заместитель начальника СМП-819.

1971–1973 годы – прораб СМП-513 треста «Мострансстрой».

1973–1974 годы – начальник ПТО СМП-513 треста «Мострансстрой».

1974–1975 годы – заместитель начальника СМП-102 треста «Мострансстрой».

1975–1984 годы – начальник СМП-248 треста «Мострансстрой».

1984–1991 годы – заместитель начальника СМП-242 «Печорстрой».

1991–1994 годы – начальник СМП-242 «Печорстрой».

1994–1997 годы – директор Сыктывкарского отделения СМП-235 ОАО «Печорстрой».

С апреля 1999 года по настоящее время – генеральный директор ОАО «Печорстрой».

Принимал непосредственное участие в строительстве ряда народно-хозяйственных объектов:

1960–1971 годы – вторые пути Целиноград – Павлодар Казахской железной дороги. Угольный разрез 5/6 в Экибастузе.

1971–1984 годы – Курский, Павелецкий железнодорожные вокзалы. Грузовые дворы на станциях Москва тов. Курская, Москва тов. Павелецкая. Третий путь железнодорожной дороги Москва – Бирюлево.

1980–1982 годы – подъездные пути в шахте «Березовская» Московской железной дороги в Тульской области.

1984–1999 годы – развитие станции Мульда Северной железной дороги, объекты производственного назначения и жилсоцкультбыта на станциях Воркута, Инта, Сыня, Микунь, Сыктывкар.

С 1999 года по настоящее время – строительство линии Вендинга – Карпогоры, подъездных путей к Средне-Тиманскому бокситовому руднику.

Награды:

Юбилейная медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970 г.);
медаль «Ветеран труда» (1989 г.);

почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» (1995 г.);

«Почетный транспортный строитель» (1997 г.).

«ПЕЧОРСТРОЮ» — 35

В мае 1975 года «Печорстрой» отмечал свое 35-летие. Вот отрывок из праздничного доклада.

«Каждое подразделение имеет свою историю.

Строительно-монтажные поезда № 257, 258, 242 и СУ-301 образованы в 1957 году из бывших строительных отделений — Микуньского (СМП-257), Ижемского (СМП-258), Печорского (СУ-301), Интинского и Воркутинского (СМП-242). Это подразделения-ветераны. Они существуют с момента организации «Печорстроя».

СМП-257 вынес основную тяжесть строительства вторых путей на самом грузонапряженном участке, сдавая до 100 километров в год. Являлся головным при строительстве линий Микунь — Кослан и Микунь — Сыктывкар. На линии Микунь — Кослан полностью построил первые 50 километров со стороны Кослана. На линии Микунь — Сыктывкар построил первые два перегона. Является основным строителем города Микуни.

В коллективе СМП-257 работает 32 ветерана со стажем работы 20 лет и более. Среди них — П.К.Ешкелев — машинист экскаватора, кавалер ордена Ленина, А.М.Караханов — начальник снабжения, С.В.Змушко — помощник машиниста паровоза, Б.П.Гуськов — слесарь, В.И.Ильина — техник, П.И.Жбадинский — инструментальщик, Н.А.Лавров — электрослесарь, Константинов — помощник машиниста паровоза.

СМП-258 построил 300 километров пути, город Сосногорск, вокзал в Ухте, строил первые 57 километров Верхне-Печорской линии. В его коллективе работает 36 ветеранов. Это:

Г.А.Колчина — заместитель главного бухгалтера;
Д.М.Крюков — машинист экскаватора;
В.К.Болдырев — бухгалтер;
А.А.Митраков — монтер пути;
Я.Ф.Москаленко — машинист экскаватора;
Ф.Г.Тарасенко — помощник машиниста экскаватора;
О.Ф.Рылло — монтер пути;
А.А.Макаров — штукатур.

СУ-301 построило всю железнодорожную часть города Печоры и многие объекты речного порта: речной порт, мясокомбинат, хлебозавод, мебельную фабрику, речное училище, ДКР, здание горкома партии, районный узел связи и другие.

В настоящее время приступило к строительству второй очереди Печорского речного порта и производственной базы «Минтрансстрой» в Печоре.

Его ветераны:

Ф.Я.Ануфриев — сантехник, кавалер ордена Октябрьской революции;

П.Я.Бурый — плотник;
А.А.Зикратый — плотник;
П.Н.Нилов — механик;
К.И.Селедкина — бухгалтер;
И.И.Шматов — прораб.

СМП-242 достроил и сдал в эксплуатацию железнодорожную линию Чум—Лабытнанги, построил вторые пути на участках Бугры—Пиярга—Уса и Инта—Угольный—Черный, п. Верхняя Инта и железнодорожную часть г. Воркуты. Строит аэропорт в Салехарде и речной причал на реке Оби в Лабытнангах, а с 1974 года приступил к строительству линии Сыня—Усинск на первых 40 километрах и автобазы на 400 автомашин в Печоре. В поезде работают 26 ветеранов.

Среди них:

В.Ф.Сорокин — заместитель начальника СМП;
В.Ф.Яновская — штукатур;
В.Д.Соколова — штукатур;
Я.А.Рейхерт — сантехник;
В.А.Лутс — старший инспектор кадров;
М.Л.Данилюк — рабочая, и другие.

СМП-235 прибыл на строительство в 1960 году. Это основной строитель линии Микунь — Сыктывкар. Кроме того, построил в Сыктывкаре свыше 70 километров подъездных путей, порт, вокзал (1964 год), школу, детсад, много жилых домов. Завершил строительство перегона Селог-Вож — Кослан и станцию Кослан. Строит нефтебазу и аэропорт в Кослане. В поезде работают 10 ветеранов.

Это —

В.Г.Шишковский — старший инженер ОТИЗ;
М.В.Капля — машинист крана;
Н.С.Евсеев — старший прораб;
П.Е.Антонов — машинист экскаватора.

СМП-234 прибыл в «Печорстайл» в 1961 году на строительство линии Микунь — Кослан, построил и сдал 90 километров линии и готовит к сдаче в текущем году участок Селог-Вож — Ертом длиной 38 километров. Приступил к строительству Сухоложского щебеночного завода и подъездного пути к Печорской ГРЭС. В поезде работают 13 ветеранов.

Из них —

М.С.Азаров — машинист экскаватора;
П.Ф.Протасеня — главный бухгалтер;
И.И.Миронов — старший прораб, кавалер ордена Трудового Красного Знамени;
П.Ф.Бобрakov — машинист экскаватора.

СМП-331 организован в 1967 году. Построил на Вуктыле внутримысловую автодорогу и подъездные пути к скважинам. В 1972 году передислоцирован в Троицко-Печорск на строительство лесоперевалочной базы, леспромхоза и Верхне-Печорской линии. Поезд сравнительно молодой, и в нем работает только один ветеран — Н.Д.Букреев, машинист автокрана.

СМП-311 прибыл в 1969 году на станцию Гажаяг для строительства Верхне-Печорской железнодорожной линии. В 1972 году передислоцировался в п. Нибель. Ведет строительство железнодорожной линии на участке в 85 километрах от станции Гажаяг до станции Омра и Крутянского лесхоза. В поезде работает ветеран В.В.Пальцев, главный инженер СМП.

СМП-259 — самый молодой из поездов, организован в конце 1974 года для строительства железнодорожной линии Сыня — Усинск. Сейчас работает на участке от 440 километра до станции Усинск. Строит также причал на реке Усе в п. Усинск. За короткий срок построил новый поселок на реке Усе, названный Усадором. У этого поезда еще все впереди.

Ремонтно-прокатная база — старейшее подразделение строительства. Осуществляет ремонт строительной техники, изготавливает за год 12 тыс. кубических метров железобетонных изделий, 9 тыс. кубических метров бетонных и 350 тонн металлических конструкций. Постоянно наращивает производственные мощности, совершенствует технологию, повышает качество продукции. Четвертый квартал подряд удерживает переходящее Красное знамя среди подсобных предприятий Печорстроя.

Ветераны:

В.В.Абрамов — бригадир слесарей;
 Е.И.Дмитриева — бригадир бетонщиков;
 Г.М.Суходуб — кочегар;
 Н.С.Суханов — кузнец;
 В.Л.Кягаев — начальник цеха;
 П.Т.Петренко — начальник цеха;
 М.А.Зимина — слесарь-инструментальщик.

Автобаза существует с момента организации строительства, обеспечивает перевозки стройматериалов во всех подразделениях. Среди 31 ветерана —

К.О.Коньков — бригадир слесарей;
 В.И.Панин — шофер;
 Ф.Я.Шукай — вулканизаторщик;
 А.А.Соловьев — начальник автоколонны № 1;
 Е.М.Зимин — старший механик;
 А.И.Зайцев — шофер.

Ветлосиенский завод строительных материалов — построен в 1941 году, вошел в состав «Печорстрой» в 1950 году. Имеет кирпичный цех мощностью 25 млн. кирпича в год, цех ЖБК мощностью 18 кубометров пустотных настилов и полигон на 8 тыс. кубометров

бетонных блоков в год, свой щебеночный и глиняный карьеры. За последние 20 лет утроил объем выпускаемой продукции. Работает ритмично, из года в год улучшает качественные показатели.

Ветераны завода:

Н.А.Грамов — слесарь, кавалер ордена Трудового Красного Знамени;
 Ф.А.Сергун — бригадир формовки;
 В.Г.Снуковский — механик;
 С.С.Грачев — начальник ПТО и другие. Всего 29 человек.

Отделение временной эксплуатации осуществляет перевозки строительных и народно-хозяйственных грузов в период строительства железной дороги.

Ветераны:

А.Т.Елисеев — начальник дистанции связи;
 В.П.Сафонов — начальник ОВЭ;
 Я.Т.Кучеренко — электромеханик связи;
 И.Г.Рябовал — начальник вагонного хозяйства;
 П.А.Андреев — машинист тепловоза;
 В.С.Котельников — старший инженер;
 И.Ф.Козлов — начальник финансового отдела (всего 19 человек)».

РАБОТНИКИ ООО «ВОРКУТАТРАНССТРОЙ» И ПЕНСИОНЕРЫ СМП-242, НАГРАЖДЕННЫЕ МЕДАЛЬЮ «ВЕТЕРАН ТРУДА», ПРОЖИВАЮЩИЕ В ГОРОДЕ ВОРКУТЕ

В.И.Сергиенко,
 М.А.Яровикова,
 В.Н.Кудряшова,
 А.С.Рассадина,
 В.В.Варламова,
 В.С.Чулкова,
 М.С.Бондарева,
 Э.Ш.Антонова,
 М.И.Баева,
 Г.Ф.Воропаева,
 В.Н.Голубева,
 М.Г.Гаврилова,
 А.Ф.Ейкова,
 М.С.Зайцев,
 А.А.Звизжулева,
 Р.А.Ильина,
 В.К.Корзун,

Л.А.Кручинина,
 Н.В.Маркова,
 В.А.Никифорова,
 З.П.Озерина,
 Р.Г.Пархачева,
 Л.А.Прохоренко,
 Л.И.Петрашевская,
 Е.П.Петрова,
 В.П.Руденок,
 В.К.Романова,
 М.И.Солодухина,
 П.Ф.Кулигина,
 И.П.Афанасенко,
 Л.А.Мартынова,
 Т.А.Михайлова,
 Н.И.Скворцова,
 А.С.Садретдинова,

О.М.Соколова,
 З.И.Соловьевна,
 В.А.Соловьев,
 Р.П.Степанова,
 Р.П.Стрельченко,
 Ю.М.Трофимова,
 Л.М.Цыплекова,
 Л.Н.Терентьева,
 В.В.Скворцова,
 Ф.М.Паришева,
 Н.С.Зайцев,
 В.А.Баев,
 М.А.Лялина,
 А.М.Гаврилов,
 Г.Х.Харлампьев.

РАБОТНИКИ ООО «ВОРКУТАТРАНССТРОЙ» И ПЕНСИОНЕРЫ СМП-242, НАГРАЖДЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ

В.В.Федоров — орден «Знак Почета», юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина», заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР, заслуженный транспортный строитель, медаль «Ветеран труда».

Н.Ф.Мазнев — орден Трудового Красного Знамени, юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

З.И.Соловьевна — орден «Знак почета».

Р.В.Казначеева — медаль «За трудовую доблесть», юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина», медаль «Ветеран труда».

В.В.Майхович — орден «Знак Почета».

Т.А.Жарикова — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина», медаль «За трудовое отличие», медаль «Ветеран труда».

Э.А.Петрашевский — орден «Знак Почета», медаль «За трудовое отличие», заслуженный работник народного

хозяйства Коми АССР, орден Трудового Красного Знамени, медаль «Ветеран труда».

Ф.Г.Иванова — медаль «За трудовое отличие», медаль «За трудовую доблесть», медаль «Ветеран труда».

В.А.Архипов — орден Трудовой славы III степени, юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

М.Г.Николюк — орден Трудовой славы III степени, орден «Знак Почета».

В.Ф.Яновская — орден Трудового Красного Знамени.

Д.В.Танасьев — орден Трудового Красного Знамени.

И.Р.Попиль — медаль «За трудовое отличие».

Н.Д.Кириченко — медаль «За трудовую доблесть», медаль «Ветеран труда».

М.А.Шумская — медаль «За трудовую доблесть», юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина», медаль «Ветеран труда».

И.Т.Трофимов — орден «Знак Почета», юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина», медаль «Ветеран труда».

В.Т.Новиков — орден Дружбы народов, Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР, медаль «Ветеран труда».

М.Г.Гаврилова — Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР, юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина», медаль «Ветеран труда».

З.П.Степанова (Гришина) — Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР.

Н.Х.Потемкин — Почетная грамота Минтрансстроя, медаль «Ветеран труда».

В.И.Потапов — Почетная грамота Минтрансстроя, медаль «Ветеран труда».

Д.Д.Руденко — медаль «За трудовое отличие», медаль «Ветеран труда».

М.Д.Андреева — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

А.Ф.Ейкова — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

Р.М.Михайлова — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

Я.А.Рейхерт — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

В.А.Соловьев — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

Н.И.Скворцова — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

Е.Н.Смекис — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

Л.Н.Терентьева — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

В.С.Чулкова — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

М.А.Яровикова — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

П.И.Яновский — юбилейная медаль «100 лет со дня рождения Ленина».

РАБОТНИКИ ООО «ВОРКУТАТРАНССТРОЙ» И ПЕНСИОНЕРЫ СМП-242, НАГРАЖДЕННЫЕ ПАМЯТНЫМ ЗНАКОМ «ВЕТЕРАН ВОРКУТЫ»

Архипов Владимир Архипович, машинист бульдозера.
Афанасенок Иван Павлович, каменщик, сторож.
Брюхно Галина Виссарионовна, каменщик.
Гаврилов Александр Михайлович, водитель.
Гаврилова Мария Григорьевна, штукатур-маляр.
Ейкова Анастасия Федоровна, каменщик.
Жарикова Тамара Анатольевна, инспектор ОК.
Иванова Фаина Григорьевна, такелажник.
Кириченко Надежда Давыдовна, каменщик.
Кулигина Павла Федоровна, сторож.
Кузьмина Зоя Прокопьевна, каменщик.
Лялина Мария Анатольевна, прачка детского сада.
Малышкова Антонина Ивановна, такелажник.

Наместникова Зоя Максимовна, оператор РБУ, сторож.
Петрова Елена Петровна, штукатур-маляр.
Петрашевский Эдуард Александрович, механик.
Руденок Дмитрий Дмитриевич, слесарь по ремонту.
Скворцова Нина Ивановна, штукатур-маляр.
Соколова Ольга Михайловна, штукатур-маляр.
Степанова Зоя Петровна, каменщик.
Филиппов Николай Васильевич, плотник.
Шумская Мария Андреевна, инженер.
Харлампьев Геннадий Харлампьевич, машинист автокрана.
Цыплекова Любовь Михайловна, мастер.
Южакова Альбина Васильевна, кассир.

РАБОТНИКИ СМП-235, 257, ООО «СЫКТЫВКАРТРАНССТРОЙ» НАГРАЖДЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ

Пономарева Анна Ивановна — орден «За трудовую доблесть».

Брюханова Евгения Александровна, Клементьева Клавдия Егоровна, Гайнулина Таслима Зокиевна, Шергин Григорий Иванович, Сенькович Богдан Васильевич — орден Трудовой славы III степени.

Филиппов Павел Константинович, Товпеко Римма Васильевна, Крыцковина Зинаида Ивановна, Табаков Леонид Никифорович, Билецкий Казимир Петрович, Худяев Вячеслав Иванович — орден «Знак Почета».

Довженко Владимир Васильевич, Гладков Иван Владимиорович — орден Ленина.

Билецкий Казимир Петрович, Бурлаков Анатолий Иванович, Науменко Мария Яковлевна, Степанова Фаина Яковлевна, Сытникова Галина Зосимовна, Мишин Николай Иванович, Онищенко Иван Иванович, Товпеко Римма Васильевна, Туманов Николай Алексеевич, Гаврилова Раиса Семеновна, Океанова Александра Андреевна — орден Трудового Красного Знамени.

Онищенко Иван Иванович, Бурлаков Анатолий Иванович, Васильев Виталий Васильевич, Табаков Леонид Никифорович, Бем Иван Иванович, Афоничев Филарет Александрович, Бахметьев Николай Архипович — медаль «За трудовое отличие».

Степанова Фаина Яковлевна, Исаков Василий Арсентьевич — знак «Почетный транспортный строитель».

Потемкин Николай Харлампьевич, Чемалина Нина Ивановна — почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

Чудов Иван Александрович, Тиханкин Владимир Сергеевич, Габов Владислав Витальевич, Худяев Вячеслав Иванович — звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Чудов Иван Александрович, Маринин Виктор Андреевич, Степанов Виктор Дмитриевич, Торопов Василий Александрович, Ильина Анна Афанасьевна, Табаков Леонид Никифорович, Товпеко Римма Васильевна, Алимов Тимофей Иванович, Шишковский Василий Григорьевич, Мишина Людмила Ивановна, Степанова Фаина Яковлевна, Киселева Евдокия Петровна — Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР.

Товпеко Римма Васильевна, Лавриненков Владимир Семенович, Морозов Николай Владимирович, Шальнева Мария Федоровна — Почетная грамота ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Гущин Юрий Александрович — Почетная грамота Совета Министров Коми АССР.

Занесены в Книгу почета управления «Печорстрой»: по СМП-235 — 2 человека.

Значок «Отличник соцсоревнования Минтрансстроя»: по СМП-235 – 13 человек, по СМП-257 – 1.

Почетная грамота ЦК Союза и Минтрансстроя: по СМП-235 – 15 человек, по СМП-257 – 1.

Именные часы Минтрансстроя: по СМП-235 – 4 человека, по СМП-257 – 1.

Именные часы управления: по СМП-235 – 3 человека, по СМП-257 – 1.

Юбилейная медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина»: по СМП-235 – 62 человека, по СМП-257 – 9.

Медаль «Ветеран труда»: по СМП-235 – 242 человека, по СМП-257 – 38.

РАБОТНИКИ ООО «ПЕЧОРСТРОЙКОНСТРУКЦИЯ» И ПЕНСИОНЕРЫ, НАГРАЖДЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ

Н.Н.Нечаев – Почетная грамота МТС за успешное выполнение задания по строительству линии Сыня–Усинск.

М.Ф.Овчинникова – медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», медаль «За трудовое отличие», медаль «Ветеран труда», присвоено звание «Почетный транспортный строитель».

П.Т.Петренко – медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Г.А.Филиппова – медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Совета Министров Коми АССР.

Л.С.Демина – медаль «Ветеран труда».

Т.Л.Попова – медаль «Ветеран труда».

Л.М.Громова – медаль «Ветеран труда».

К.Е.Канева – медаль «Ветеран труда».

Н.В.Перминова – медаль «Ветеран труда».

Н.П.Пронина – медаль «Ветеран труда».

О.С.Шемшина – медаль «Ветеран труда».

А.В.Колосова – Почетная грамота Минтрансстроя.

С.А.Колосов – медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Министерства транспортного строительства.

Т.В.Бондаренко – значок «Отличник социалистического соревнования транспортного строительства».

И.В.Логинов – медаль «Ветеран труда».

С.Д.Антошкина – медаль «Ветеран труда».

В.В.Баранова – Почетная грамота Минтрансстроя, медаль «Ветеран труда».

В.В.Шемшин – медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Ленина», орден Трудового Красного Знамени, медаль «Ветеран труда», присвоено звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Н.С.Дрозд – медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Совета Министров Коми АССР, Почетная грамота Минтрансстроя.

И.М.Лебедева – медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Совета Министров Коми АССР, значок «От-

личник социалистического соревнования транспортного строительства», Почетная грамота Республики Коми.

Г.А.Филиппова – медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Совета Министров Коми АССР.

И.Я.Мараховский – медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

О.М.Дмитренко – Почетная грамота Совмина Коми АССР, медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР, присвоено звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР».

Г.А.Лозицкий – Почетная грамота Центрального Комитета ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

С.А.Колосов – медаль «Ветеран труда», Почетная грамота Министерства транспортного строительства СССР.

З.П.Шкабарина – значок «Отличник социалистического соревнования транспортного строительства».

Л.С.Демина – медаль «Ветеран труда».

Т.Л.Попова – медаль «Ветеран труда».

Н.И.Птицына – медаль «Ветеран труда».

С.А.Пыстин – медаль «Ветеран труда».

П.М.Благой – медаль «Ветеран труда».

Л.М.Громова – медаль «Ветеран труда».

Г.А.Исаченко – медаль «Ветеран труда».

К.Е.Канева – медаль «Ветеран труда».

Р.Н.Коротаева – медаль «Ветеран труда».

Е.А.Мартюхин – медаль «Ветеран труда».

Н.А.Перминов – медаль «Ветеран труда».

Н.В.Перминова – медаль «Ветеран труда».

Г.С.Перевалов – медаль «Ветеран труда».

П.С.Резник – медаль «Ветеран труда».

З.И.Соколова – медаль «Ветеран труда».

Л.А.Каханова – медаль «Ветеран труда».

В.П.Кузик – медаль «Ветеран труда».

Г.Г.Виноградова – медаль «Ветеран труда».

РАБОТНИКИ ООО «ПЕЧОРСТРОЙМОНТАЖ» И ООО «СМП-562», ОТМЕЧЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ И ВЕДОМСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ

Н.А.Абрамова – значок «Передовик производства», Почетная грамота Минтрансстроя, медаль «Ветеран труда».

М.А.Андреев – наградной значок «Ударник 10-й пятилетки», Почетная грамота Верховного Совета Коми АССР, медаль «За трудовое отличие».

Л.Г.Андреева – медаль «Ветеран труда».

В.С.Адевосян – медаль «Ветеран труда».

Антонюк – медаль «Ветеран труда».

В.И.Баранова – знак ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки».

Г.Т.Баранова – медаль «Ветеран труда».

Н.Н.Барышева – медаль «Ветеран труда».

А.А.Башко – медаль «Ветеран труда».

М.П.Бодалев – медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

Л.Н.Бочковская – медаль «Ветеран труда».

Н.И.Буторин – медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

Р.Е.Бочanova – медаль «Ветеран труда», значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки».

Д.В.Васильева – медаль «Ветеран труда», заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР, заслуженный строитель РФ, орден Трудового Красного Знамени.

З.Н.Вашченко – медаль «Ветеран труда».

Н.Н.Вилисов – медаль «Ветеран труда».

Л.М.Вишняков – медаль «Ветеран труда».

А.М.Габов — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
Е.И.Ганулич — медаль «Ветеран труда».
Е.В.Гаранина — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
Н.И.Гвардиян — Почетная грамота Коми обкома ВЛКСМ.
Е.А.Голобоков — медаль «Ветеран труда».
В.П.Головко — медаль «Ветеран труда».
К.А.Григорьева — медаль «Ветеран труда».
А.М.Данилов — медаль «Ветеран труда».
А.С.Денисова — медаль «Ветеран труда», нагрудный значок «Ударник 11-й пятилетки».
З.Н.Дунаева — значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки», медаль «Ветеран труда».
В.Н.Егоров — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
А.В.Зверев — значок «Ударник 10-й пятилетки».
Г.П.Заторская — медаль «Ветеран труда».
С.П.Зыбина — медаль «Ветеран труда».
Н.Л.Гуляс — медаль «Ветеран труда».
П.И.Иванов — медаль «Ветеран труда».
Р.Н.Каторина — почетный транспортный строитель, медаль «Ветеран труда».
М.Н.Карпова — медаль «Ветеран труда».
В.П.Карташов — медаль «Ветеран труда».
Т.К.Кетов — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
В.В.Красильникова — Почетная грамота Минтрансстроя, медаль «Ветеран труда».
В.Л.Кулешова — медаль «Ветеран труда».
В.Ф.Кутяшова — медаль «Ветеран труда», значок «Ударник 11-й пятилетки».
В.И.Конева — медаль «Ветеран труда».
М.Н.Константинова — медаль «Ветеран труда», почетный транспортный строитель, грамота Миннефтегазстроя.
М.М.Кравченко — медаль «Ветеран труда».
Р.Д.Краснова — медаль «Ветеран труда».
А.М.Крупнов — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
Т.П.Кудашева — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд», Почетная грамота Минтрансстроя, Почетная грамота Президиума Верховного Совета Коми АССР.
Л.А.Кузнецова — медаль «Ветеран труда».
Г.А.Кутруева — медаль «Ветеран труда».
Н.Е.Ларикова — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
В.В.Лебедева — медаль «Ветеран труда».
Н.А.Левчук — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
З.И.Мазина — медаль «Ветеран труда».
В.А.Манзадей — медаль «Ветеран труда».
Т.П.Михайлова — медаль «Ветеран труда».
Е.П.Макильке — медаль «Ветеран труда».
О.Н.Макушкина — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
Н.Т.Мершавка — медаль «Ветеран труда», орден Трудовой славы III степени, медаль «За доблестный труд».
М.С.Монина — медаль «Ветеран труда».
З.Н.Николаева — медаль «Ветеран труда», орден Трудовой славы III степени, медаль «За доблестный труд», значок «Ударник 10-й пятилетки».
Е.Н.Павлова — медаль «Ветеран труда».
Г.П.Пауль — медаль «Ветеран труда».
П.К.Перминова — медаль «Ветеран труда».

Е.А.Перфилов — медаль «Ветеран труда».
Е.В.Петухов — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
Р.П.Постоенко — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
А.К.Прокофьева — медаль «Ветеран труда».
Т.П.Радчук — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд», орден «Знак Почета».
П.И.Ракаускас — орден Трудовой славы III степени, медаль «За доблестный труд», орден Дружбы народов, медаль «Ветеран труда».
А.В.Распутний — медаль «Ветеран труда».
Н.А.Савельева — медаль «Ветеран труда».
О.И.Свиридова — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».
Т.Г.Семенова — медаль «Ветеран труда».
А.П.Семенова — медаль «Ветеран труда».
В.А.Соина — медаль «Ветеран труда».
А.И.Соколов — медаль «Ветеран труда».
З.С.Соколова — медаль «Ветеран труда».
Л.А.Соковикова — медаль «Ветеран труда».
Л.Н.Ступаков — медаль «За доблестный труд», медаль «Ветеран труда».
Л.Н.Суслов — медаль «Ветеран труда».
В.Н.Толстых — медаль «Ветеран труда».
Т.А.Пантелеева — значок «Молодой гвардеец пятилетки».
В.П.Плотникова — значок «Ударник 9-й пятилетки».
В.И.Репин — значок «За работу без аварий I степени», значок «За работу без аварий III степени».
А.П.Рочева — медаль «За доблестный труд», знак «Молодой гвардеец пятилетки», медаль «Ветеран труда».
Е.М.Семяшкина — бронзовый значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки», медаль «Ветеран труда».
Г.А.Сандрацкая — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд», Почетная грамота Верховного Совета Коми АССР, орден Трудовой славы III степени, значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки».
В.Н.Шулятиков — значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки», Почетная грамота ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ЦК ВЛКСМ, Почетная грамота за участие в ликвидации последствий землетрясения в Армении.
З.Г.Смоленская — медаль «Ветеран труда».
Р.В.Сидоренко — медаль «Ветеран труда».
З.И.Соколова — медаль «Ветеран труда».
А.А.Нечаев — медаль «Ветеран труда».
Е.Е.Кулакова — медаль «Ветеран труда».
Е.Г.Кондратьева — медаль «Ветеран труда».
Т.Н.Колосова — медаль «Ветеран труда».
Т.Н.Лебедева — медаль «Ветеран труда».
Т.Н.Дронова — медаль «Ветеран труда».
Н.Н.Хозяинова — медаль «Ветеран труда».
Н.М.Юганова — медаль «Ветеран труда».
А.Н.Шмакова — медаль «Ветеран труда».
А.П.Белых — медаль «Ветеран труда».
Р.С.Глущенко — медаль «Ветеран труда».
Н.Г.Протопопова — медаль «Ветеран труда».
В.М.Ситько — медаль «Ветеран труда».
В.И.Сизова — значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки».
Н.М.Соколов — медаль «Ветеран труда».
Т.М.Тубольцева — медаль «Ветеран труда».

Г.Я.Урванцева — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

Т.Т.Уляшова — значок ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки».

А.А.Филиппова — медаль «Ветеран труда».

Б.И.Фролов — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

И.А.Фролов — значок «Победитель социалистического соревнования».

З.Т.Халаевская — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

В.С.Шошина — заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР, орден Дружбы народов, медаль «Ветеран труда».

В.П.Ванькова — медаль «Ветеран труда».

А.И.Бирюкова — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

С.К.Борисова — медаль «Ветеран труда».

В.Н.Викторова — медаль «Ветеран труда».

В.С.Жукова — медаль «Ветеран труда».

П.К.Канева — медаль «Ветеран труда».

Г.Ф.Клечникова — медаль «Ветеран труда».

Д.П.Коленко — медаль «Ветеран труда».

Г.Н.Волобуева — медаль «Ветеран труда», медаль «За доблестный труд».

В.Н.Кузнецова — медаль «Ветеран труда».

Е.Л.Лукинова — медаль «Ветеран труда».

И.А.Максимова — медаль «Ветеран труда».

Е.К.Обухова — медаль «Ветеран труда».

М.А.Осколкова — медаль «Ветеран труда».

А.Х.Павлова — медаль «Ветеран труда».

О.М.Рева — медаль «Ветеран труда».

Ю.М.Суднищикова — медаль «Ветеран труда».

В.П.Котляренко — медаль «Ветеран труда».

Е.А.Филиппова — медаль «Ветеран труда».

Н.А.Филиппова — медаль «Ветеран труда».

Р.И.Чернявская — медаль «Ветеран труда».

Л.С.Чупрова — медаль «Ветеран труда».

Л.П.Шпакова — медаль «Ветеран труда».

ВЕТЕРАНЫ ТРУДА СМП-331 «ПЕЧОРСТРОЙ»

Ефремова Тамара Максимовна,
Шейкина Дарья Владимировна,
Долидзе Александра Кузьминична,
Булатошкина Елена Ивановна,
Бочкова Евгения Алексеевна,
Иванова Фаина Гавриловна,
Караваева Раиса Яковлевна,
Шнар Надежда Владимировна,
Сельницкая Алла Сергеевна,
Хамитов Ботай Джебыкович,
Харитонова Надежда Степановна,
Кравченко Раиса Антоновна,
Ляшкова Нина Ивановна,
Афанасьева Людмила Ивановна,
Мазурова Валентина Ивановна,
Комиссаров Юрий Васильевич,
Герич Нина Ильинична,
Сергеев Валерий Петрович,
Сураева Валентина Егоровна,
Зюзева Лидия Евгеньевна,
Гречушкин Владимир Петрович,
Павлова Валентина Павловна,
Носкова Галина Николаевна,
Чиркова Людмила Даниловна,
Лановеню Алевтина Александровна,
Бабушкина Нина Ивановна,
Иванченко Анна Михайловна,
Рощина Ирина Ивановна,

Петухова Нина Филипповна,
Потапова Мария Егоровна,
Сидорова Антонина Моисеевна,
Чукашова Валентина Михайловна,
Ткач Раиса Денисовна,
Шелехань Павел Степанович,
Автомонова Зинаида Тимофеевна,
Сидоров Петр Сергеевич,
Екимова Валентина Анисимовна,
Башилова Екатерина Васильевна,
Мезенцева Татьяна Васильевна,
Павлова Елена Николаевна,
Чурбакова Екатерина Григорьевна,
Егорычева Мария Сергеевна,
Стafeцкая Зоя Захаровна,
Кудрявцева Антонина Анатольевна,
Перевозчикова Соня,
Вольхина Тамара Абрамовна,
Шелехань Лидия Федотовна,
Куликова Евдокия Петровна,
Алексеева Нина Семеновна,
Вершкова Любовь Михайловна,
Котина Анна Ивановна,
Мизгирева Людмила Николаевна,
Задорожная Любовь Никитична,
Тыщенко Мария Сидоровна,
Николаева Зинаида Филипповна,
Елфимов Василий Егорович.

РАБОТНИКИ СМП-331, НАГРАЖДЕННЫЕ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ

Шнэр Валерий Иванович — медаль «За трудовое отличие».

Мизгирева Людмила Николаевна — орден Трудовой славы III степени.

Герич Нина Ильинична — медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Волкоедов Анатолий Федорович — медаль «20 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.»

Петченко Владимир Егорович — юбилейная медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Довгалюк Василий Антонович — медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Дементьева Александра Петровна — медаль «За доблестный труд», орден Трудовой славы III степени.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| Расставание | 3 |
| «Печорстрой» – 60 лет. Прошлое, настоящее, будущее | 4 |
| Поздравление от Ю.А. Спиридонова..... | 7 |
| Поздравление от И.Е. Кулакова..... | 8 |
| Глава I ПО ТУНДРЕ, ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ | 9 |
| Первые рельсы | 9 |
| «Пути указаны нашим вождем...» | 10 |
| «Дать выход воркутинскому углю» | 11 |
| Начало | 14 |
| От контрабандиста до генерал-лейтенанта | 15 |
| «Исключительно чуткий товарищ» | 16 |
| «...Полностью выполнить приказ товарища Берии...» | 17 |
| «На практической работе освоил...» | 21 |
| Поселок Абезь в 1938 году | 22 |
| Поселок Абезь летом 1940 года | 23 |
| Куда ушли 40 тысяч | 25 |
| По приказу Государственного комитета обороны | 26 |
| «Предан делу партии Ленина–Сталина» | 27 |
| Кожвинский узел | 29 |
| Печорский мост | 30 |
| «Деревянная дорога» | 32 |
| Вторые пути | 33 |
| Печора | 34 |
| «...Один из лучших работников...» | 35 |
| Телеграфный код «Звезда» | 36 |
| Глава II «ПЕЧОРСТРОЙ»: ЛЮДИ, ДЕЛА, ГОДЫ | 38 |
| Этапы большого пути | 38 |
| «Хозяйство Ключкина» | 38 |
| Первые шаги | 39 |
| Мост через реку Сынью | 40 |
| Инта | 42 |
| Чум–Лабытнанги | 45 |
| Воркута, СМП-242 | 47 |
| Печора. Управление строительства | 48 |
| Микунь–Кослан (1961–1974 годы). 162 километра | 50 |
| Вуктыл, автодороги (1967–1970 годы) | 53 |
| Сосногорск–Троицко-Печорск (1963–1977 годы). 169 километров | 54 |
| Сыня–Усинск (1974–1980 годы). 110 километров | 55 |
| Глава III ИЗ БЛОКНОТА ЖУРНАЛИСТА | 60 |
| В строительстве коми железных дорог останутся их имена | 60 |
| Его и министры побаивались | 60 |
| Рабочий почерк Галины Сандрацкой | 61 |
| Совесть бригады | 62 |
| «Картины из кирпича» | 63 |
| Как Басин интервью давал | 64 |
| Прораб – не женская работа? | 65 |
| Печорстроевский характер | 66 |
| Глава IV О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ | 69 |
| Наш второй фронт | 69 |
| Транспортные строители – воинам | 70 |
| Трасса начинается с колышка | 71 |
| От голой тундры – до строящихся путей | 72 |

| | |
|---|------------|
| «Если на первой машине поедете вы» | 73 |
| Далекое и близкое (Из воспоминаний) | 74 |
| «Я шел в бригады со свежими газетами» | 76 |
| О времени и о себе | 77 |
| Глава V «МЫ ГОРОДА ДАРИЛИ ЛЮДЯМ» | 81 |
| Призваны созидать | 81 |
| Поезд, который всегда в пути | 83 |
| Возраст зрелости | 84 |
| Что могу сказать о нем | 85 |
| Разве можно «отбывать» смену?! | 86 |
| «Когда мы были молодыми» | 87 |
| В 1984-м завод становился на ноги | 90 |
| Чем севернее, тем добрее | 92 |
| План – закон, выполнение – часть | 92 |
| Какие люди! | 94 |
| Потемкин золотых гор не обещал | 94 |
| Потенциал наш не исчерпан | 95 |
| Этажи восхождения | 96 |
| «Мы города дарили людям» | 97 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ | 101 |
| «Печорстрой» – Кomi край: Исторические вехи | 103 |
| Начальники «Печорстроя» 1940-2000 годы..... | 105 |
| «Печорстрою» – 35 | 112 |
| Работники ООО «Воркутатрансстрой» и пенсионеры СМП-242, награжденные медалью «Ветеран труда», проживающие в городе Воркуте | 113 |
| Работники ООО «Воркутатрансстрой» и пенсионеры СМП-242, награжденные правительственными наградами | 113 |
| Работники ООО «Воркутатрансстрой» и пенсионеры СМП-242, награжденные памятным знаком «Ветеран Воркуты» | 114 |
| Работники СМП-235, 257, ООО «Сыктывкартрансстрой», награжденные правительственными наградами | 114 |
| Работники ООО «Печорстройконструкция» и пенсионеры, награжденные правительственными наградами | 115 |
| Работники ООО «Печорстроймонтаж» и ООО «СМП-562», отмеченные правительственными и ведомственными наградами | 115 |
| Ветераны труда СМП-331 «Печорстрой» | 117 |
| Работники СМП-331, награжденные орденами и медалями | 117 |
| Содержание | 118 |

**«Печорстрой».
История созидания. 1940 — 2000.**

Главный редактор *Раиса Глущенко*.

В книге использованы фотографии из архивов.

Компьютерная верстка *Сергея Гаевого*.

Корректор *Валентина Попова*.

Сдано в набор 2.04.2000. Подписано в печать 8.05.2000. Формат 60x84¹/₈.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Объем 15 п.л.
Тираж 1000 экз. Заказ № 850.

Обложка отпечатана в ОАО «Коми республиканская типография».

Издательство «Печорское время».
169600, Республика Коми, г. Печора, ул. Островского, 71.
Лицензия КР № 0041 от 20.05.98 г.

