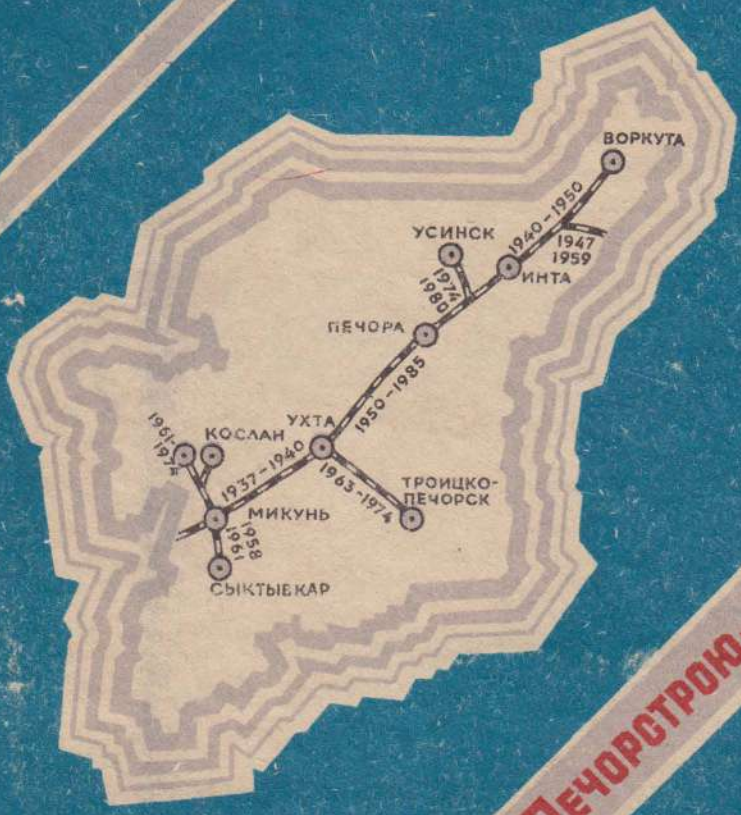
СЕВЕРНАЯ МАГИСТРАЛЬ



Печорстрою – 50

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

г. Печора, типография Зак. № 1050

ИБО К65.9
П95

М С. Пыстин

Северная магистраль

-815410-
12

Сыктывкар
Коми книжное издательство
1990

Печорская ЦБС

65.9 (2) 37
П 95

ОГЛАВЛЕНИЕ

К северу от Вологды 3
Чрезвычайное задание 11
Новые дороги 26
Вторые пути 36
На собственную базу 45
Строительно-монтажные поезда 58
Надежные помощники 84
Сегодня и завтра транспортных строителей . 94

Пыстин М. С.

П 95 Северная магистраль.— Сыктывкар. Коми книжное издательство, 1990.— 96 стр.
ISBN 5-7555-0241-2.

В книге представлены наиболее яркие страницы из полувековой биографии управления Печорстрой — строителей, проложивших почти все железные дороги в республике и построивших немало социальных и производственных объектов.

65.9(2) 37

П 32011020000—087
М 128 (03)—90 — 82—90 м
ISBN 5-7555-0241-2

© Управление Печорстрой 1990

К СЕВЕРУ ОТ ВОЛОГДЫ

Владимир Ильич Ленин проявил большой интерес к обширным районам, находящимся «к северу от Вологды». Об этом свидетельствуют многие документы, письма и заметки, а так же подписанные им распоряжения и постановления, в которых рассматривались проблемы развития Европейского Севера, возможности использования его богатств в интересах рабоче-крестьянского государства.

Весной 1918 года Совнаркомом было предложено ВСНХ составить смету расходов на предварительные исследования нефтяных и угольных богатств Печорского края. 13 июля 1918 года смета была утверждена. В Ухте побывали геологи. Результаты экспедиции оказались весьма ценными. 24 июня 1919 года Совнарком под председательством В. И. Ленина отпускает 5 миллионов рублей на строительство грунтовой дороги Половники — Ухта, предназначавшейся для соединения Ухтинского нефтяного района с судоходной частью реки Вымь. В том же году на участке Буй — Котлас — Ухта начинаются изыскания для постройки железной дороги.

28 мая 1918 года ВЦИК РСФСР принял Закон о лесах. В связи с этим намечалось быстрое развитие лесозаготовок на Печоре.

В начале февраля 1919 года было принято постановление СНК, подписанное В. И. Лениным «О предоставлении концессии на «Великий Северный железнодорожный путь», в котором предусматривалось строительство железной дороги от реки Обь через территорию Коми края и Котлас до соединения с Балтийской железной дорогой. В условиях договора о концессии предполагалось соорудить железнодорожную ветвь к Ухтинскому нефтеносному району с продолжением ее в случае необходимости до реки Печоры. Хотя практически построить дорогу не удалось, но сам факт принятия такого решения говорит за себя.

После того как был освобожден Архангельск, 9 мар-

та 1920 года Ленин дает указание члену президиума ВСНХ Г. И. Ломову разыскать печатные материалы и отчеты о нефтеносном районе реки Ухты.

В это же время президиум ВСНХ образовал Северную научно-промысловую экспедицию, в состав которой входили виднейшие ученые страны и специалисты под руководством президента Академии наук Александра Петровича Карпинского.

На Печоре работала экспедиция под руководством геолога Александра Александровича Чернова, будущего председателя Коми отделения Академии наук, Героя Социалистического Труда. В районе Цильмы она подтвердила наличие медных руд с довольно высоким содержанием меди, а в 1924 году, подводя итоги геолого-поисковых работ на Печоре, А. А. Чернов сделал вывод: «В настоящее время на Северо-Востоке Европейской части СССР начинают выступать неясные контуры большого каменноугольного бассейна, который естественно назвать Печорским...»

В 1923 году на Печору прибыла правительственная комиссия, которую возглавлял видный политический деятель нашей партии, соратник В. И. Ленина, сыгравший большую роль в освобождении Севера в годы гражданской войны, Михаил Сергеевич Кедров. Экспедиция была организована по предложению Ленина.

Надо было детально изучить перспективы хозяйственного использования Печорского края, найти надежные пути грузам Печоры в центральные районы страны. Изучался вопрос о построении морского порта на побережье Индигской губы, обсуждался проект железной дороги, связывающей Печору с Уралом.

Были приняты практические шаги по разведке угля по Усе, куда была направлена экспедиция во главе с Г. П. Семяшкиным. Были созданы Печорское агенство Северного управления водного транспорта и Печорский технический участок Севводпути с местом нахождения в Усть-Цильме. «Чтобы оживить Печорский край, потребуются большие средства»,— подчеркивал М. С. Кедров.

Все эти меры в первые годы Советской власти по развитию производительных сил Коми края дали академику Ивану Михайловичу Губкину полное основание заявить: «Тем, что этот отдаленный край не был забыт и в нем ключом забила трудовая жизнь, мы обязаны зоркому глазу Ильича, его инициативе и вниманию...»

На Печоре стали заметны сдвиги в развитии народ-

ного хозяйства. В 1925 году был превзойден довоенный уровень на лесозаготовках. В Нарьян-Маре был восстановлен сгоревший в годы гражданской войны лесопильный завод, восстанавливался морской порт. В 1929 году в верховьях Печоры организовано крупнейшее предприятие — Троицко-Печорский леспромхоз. На средней Печоре лесозаготовками занимался Ижмо-Печорский леспромхоз. В Вое возобновились работы по добыче точильных камней. В Усть-Усе вступил в эксплуатацию консервный завод. Большое значение приобрело производство замши.

Получили развитие и другие районы Коми области. 3 января 1928 года Академией наук СССР было принято решение: «Признать целесообразным организацию силами Академии наук СССР планомерного естественно-географического изучения автономной области Коми». Имелось в виду в первую очередь усиление разведочных работ на нефть и газ в Печорском бассейне.

В 1929 году по решению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР в Коми автономную область направляется крупная комплексная геологоразведочная экспедиция, названная Ухтинской. Трудным и долгим был путь экспедиции. Из Москвы она добиралась поездом до Архангельска, потом путь лежал морем до Нарьян-Мара, на пароходах до Щельяюра. Дальше предстоял 400-километровый путь против течения по мелководной и порожистой Ижме и Ухте к месту назначения — устью речки Чибью. Потребовалось 44 дня, пока первые партии экспедиции добрались до назначенного места. Тащили, как бывало бурлаки, лямками лодки-баркасы, груженные станками, трубами, запасами продовольствия, часть груза несли на себе, натруженно шагая по заросшим кустарникам и скалистым берегам, нередко по грудь в воде, местами лопатами и ломами очищая фарватер от камней и топляков.

Но усилия первопроходцев не пропали даром. 25 октября 1930 года из скважины № 5 была получена нефть, а в 1931 году был создан самый северный в СССР нефтяной промысел. В 1935 году ударили газовые фонтаны на Крутой и Седъеле в районе Ухты.

12 июня 1930 года из Москвы на далекую Усу выехали две геологосъемочные партии — А. А. Чернова и Н. Н. Иорданского. До Котласа добирались на поезде. Дальше — пароходом до Усть-Кулома. Впереди лежала труднейшая 260-километровая грунтовая дорога до

Троицко-Печорска, которую преодолели в основном пешком.

Сыну А. А. Чернова молодому геологу Георгию Чернову предстояло разведать некую Воркуту, маленькую речушку, впадающую в Усу чуть ниже истока. Немногие знали эти места, разве только оленеводы да усинские охотники. Но молва о том, что там есть горящий камень, была.

Воркута — маленькая речушка. После бурного половодья она быстро мелела и становилась почти непроходимой даже для лодок. Чтобы осилить путь по ней до обозначенного на карте места, надо было тащиться 85 километров. И тащились, падая от усталости, 15 дней, преодолели 101 порог. Бывали дни, когда едва удавалось продвинуться вперед на 2—3 километра.

Уголь нашли очень высокого качества. Во многих местах. Но глубокие, раздумья не покидали молодого ученого. Потом он напишет: «Тогда я не мог по-настоящему оценить это открытие. Вряд ли, думалось мне тогда, оно заинтересует угольную промышленность. Я не мог представить себе, как в такой труднодоступной местности можно начать не только добычу угля, но и разведочные работы».

О том, что сюда, в край вечной мерзлоты, будет проложена железная дорога, ни Г. А. Чернов, ни его товарищи не могли даже подумать. Но когда результаты разведки доложили правительству, были приняты незамедлительные меры.

20 апреля 1931 года Президиум ВСНХ принял постановление «О развитии топливной базы в Северном крае». Была создана Усинская экспедиция, чтобы провести масштабные разведочные работы на Воркуте. 23 июля 1931 года на высоком берегу речки Воркута, в поселке под названием Рудник, был водружен красный флаг. 6 августа заложили первую штольню, потом вторую, третью... В 1932 году добыли первые 9800 тонн воркутинского угля.

Так было положено начало экспедиционным работам на Ухте и Воркуте, так начались большие дела на Печоре, дальнейшее развитие которых все острее упиралось на отсутствие железнодорожного транспорта.

27 марта 1932 года Совет Труда и Обороны принял развернутое постановление «О развитии каменноугольной промышленности и расширении геологических работ в бассейне Печоры». В постановлении ставилась за-

дача: ускорить геологические работы и с 1932 года начать в порядке промышленной разведки добычи угля. Одновременно намечалось развертывание железнодорожного строительства и развитие водного транспорта.

В качестве практического шага было организовано 1 января 1932 года Печорское речное пароходство. В навигацию 1932 года Печорское пароходство уже имело 5 грузопассажирских, 31 буксирный пароход и 86 барж. Грузоперевозки по сравнению с 1925 годом увеличились в 15 раз. Для освоения Печорского края в том же году решением Советского правительства был создан Ухто-Печорский трест.

7 июля 1933 года старинное коми село Ижма встречало дорогих гостей, лучших представителей советской науки. В составе бригады сюда приехали академик А. Е. Ферсман, профессора А. А. Чернов, М. Б. Едемский, А. П. Шинников, Р. Л. Самойло, А. И. Толмачев, С. В. Карцели. В результате этой поездки президиум Академии наук решил признать необходимым «включить Печорский бассейн в число основных районов исследовательской деятельности Академии наук». И, как следствие, решался вопрос об ускорении начала строительства железной дороги в Печорский бассейн.

Речники Печоры в те годы сыграли исключительную роль в развитии Печорского края. Это они доставляли в Ухту по реке Ижме оборудование, строительные материалы и продовольствие. Поистине героическим можно назвать завоз грузов по Усе, по которой раньше никогда суда не ходили, до устья Воркуты. Сюда были завезены шахтное оборудование, рельсы, шпалы, паровозы, строительные материалы, тысячи людей. Отсюда в сентябре 1934 года пароход «Плотник» под управлением капитана А. Н. Большакова забуксировал баржи с первой партией воркутинского угля.

12 декабря 1933 года Председатель ВЦИК М. И. Калинин на сессии ВЦИК говорил: «У нас слишком мало знают о той работе, которая проделана на Печоре по разработке угля и других ископаемых». На XVII съезде партии, проходившем в 1934 году, докладывая съезду о втором пятилетнем плане, В. В. Куйбышев говорил: «Одной из крупных проблем Северного края является развитие угольных и нефтяных месторождений бассейна реки Печоры, что позволит обеспечить высококалорийным топливом Северный морской путь, промышленность Мурманского округа и Северного края».

24 мая 1933 года Ухто-Печорский трест сообщил в Коми обком ВКП(б) и облисполком об отправлении из Чибью каравана судов с грузом в тридцать тысяч пудов нефти. Это был первый практический вклад Коми области в развитие нефтяной промышленности страны.

28 июля 1933 года газета «Известия» сообщила о том, что в Архангельск прибыл из Нарьян-Мара грузовоз «Свердлов», доставивший первую партию печорского угля для Северного флота. Рейс «Свердлова» заменил два угольных маршрута из Донбасса.

О Печоре все чаще стали писать центральные газеты и журналы. В статье «Настоящее и будущее Печоры» 23 августа 1935 года в «Известиях» пишут: «Вот край, подлинная кладовая богатства. Здесь, вдоль реки Воркуты, добывается такой уголь, которым остались бы довольны самые требовательные шахтеры Донбасса. Берега Ухты, Яреги сочатся жирной нефтью. На Ухте, вокруг Чибью, сотни скважин откачивают отличную, подобную грозненской, нефть. Из глубин печорской земли хлещет радиоактивная вода, и впервые из нее готовятся добывать радий. В верховьях Ижмы залегают высококачественные асфальтиты... По берегам Вои лежат горы точильного камня и алебастра...»

Но осваивать Печору было не так-то просто. Печорский край продолжал оставаться одним из труднодоступнейших районов Европейского Севера нашей страны.

А, между тем, добыча угля росла. В поселке Рудник началась промышленная добыча на первой и второй шахтах, для вывоза которого от Рудника до пристани Воркута-Вом, что на Усе, была построена узкоколейная железная дорога протяженностью 64 километра. Это был первый опыт строительства железной дороги в условиях тундры и вечной мерзлоты, что потом так пригодилось при строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали.

«Обычной лопате, кайлу зимой земля не поддавалась. Приходилось жечь костры, взрывать землю на мелкие кусочки. Еще сложнее было преодолеть болота, низины летом: нередко в них тонула наша немногочисленная техника. Летом, после оттаивания грунта, железнодорожное полотно оседало и целыми участками проваливалось в трясину. Зимой путь часто заносило снегом.

Пропускная способность узкоколейки была незначительной. В состав поезда входило обычно 8 платформ. Поезд двигался со скоростью 6—7 километров в час. И

все же эта дорога в тот период была желанной отдушиной и единственным путем для выхода воркутинского угля на реку Усу, а оттуда на баржах на море. И этим мы очень гордились»,— рассказывал впоследствии ветеран Воркуты Ф. Титов.

В 1935 году добыча угля в Воркуте достигла 100 тысяч тонн. Пароходство же вывезло всего 30 тысяч тонн, хотя весь лучший флот был поставлен на вывозку угля. Запасы угля накапливались. И притом — закладывалась крупнейшая для того времени шахта «Капитальная» производительностью 800 тысяч тонн угля в год. Одновременно началось освоение Интинского месторождения угля.

И для того, чтобы поставить богатства Севера на службу Родине, 28 октября 1937 года Совет Народных Комиссаров СССР принял решение о строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали протяженностью 1600 километров с вводом в эксплуатацию в 1945 году. Строительство предусматривалось через населенные пункты оКноша, Вельск, Котлас, Княжпогост, Кожва, Абезь, Воркута.

Предполагалось, что с окончанием строительства дороги по ней будут перевозиться примерно четыре миллиона тонн лесных грузов, восемьсот тысяч тонн нефтепродуктов, 750 тысяч тонн угля, 300 тысяч тонн прочих грузов. Общий грузооборот дороги планировался в пределах 7 миллионов тонн.

Со строительством этой дороги отпадала необходимость возить донецкий уголь и бакинскую нефть в Северные и Северо-Западные районы страны, в порты Балтийского, Баренцева и Белого морей, так как открывался круглогодовой выход в центр России для угля и нефти с Печоры. Нужно было завозить и встречные грузы для строительства шахт, буровых, рабочих поселков и будущих городов.

Фактически же строительство дороги на участке Коноша—Котлас началось в 1933 году, развертывались подготовительные работы на участке Котлас — Ухта, появились изыскательские партии на Печоре, пробиваясь «визирьками» к Воркуте.

Еще летом 1937 года в Усть-Усу — центр вновь созданного Печорского округа — прибыла группа изыскателей Лентранспроекта. Долгое время, месяцами, добирались люди и лошади от Мурашей Кировской области через Сыктывкар и Ухту к Полярному кругу. Здесь они,

разбившись на семь партий, каждая по 10—12 человек, рассредоточились на огромной территории от Кожвы до Воркуты, чтобы определить трассу будущей дороги. Палатки, лучковые пилы и топоры, нивелиры и теодолиты, да на каждую группу по паре лошадей — вот все, чем располагали они, углубляясь в тайгу на многие месяцы.

Одну из партий возглавлял Василий Александрович Веселов. Вот что он рассказывал: «С Усы мы на барже поднялись до Кожвы, в районе которой намечался железнодорожный мост через Печору. Обосновались выше деревни по реке примерно километров десять на высоком берегу, где стояли три крохотных домика лесозаготовителей (ныне район Печорской ГРЭС). Разбили палатки и развернули работы на участке Кожва—Сыня.

Летом изводил гнус. Никаких антикомаринов тогда не было. Спасались как могли. Мазали лицо и руки растительным маслом, а когда налипало мошкары и комаров очень много, скоблили и снова мазали. Долгую зиму не вылезали из ватной одежды, не раз приходилось спать под елкой. А если изредка удавалось попариться в баньке, то это считалось великим благом».

В мае 1938 года в управлении Севжелдорстрой, которое осуществляло строительство железной дороги до Кожвы, шел отбор рабочего десанта в деревню Абезь, что на Усе. Там предполагалось создать опытный участок железнодорожного строительства по подготовке трассы Абезь — Воркута. ,

Желающих набралось 28 человек. Добровольцы знали, на что они идут. Им говорил об этом начальник Севжелдорстроя С. И. Шемена. Не случайно 6 человек, ранее подавшие заявления о поездке в Абезь, обратно взяли свои заявления.

Группа отважных от Княжпогоста до Абези добиралась более месяца. Когда она прибыла до указанного места, там уже были несколько человек из института Лентранспроект. Они приютили прибывших в своих палатках, а потом появились первые землянки.

3 января 1939 года в этом поселочке, в голой тундре, загорелась лампочка Ильича от парового локомотива, каким-то чудом доставленного на этот край света. И все же темпы строительства Северо-Печорской железной дороги не могли удовлетворять, хотя 6 ноября 1939 года открылось движение поездов до станции Ухта. Обстановка требовала увеличения темпов строительства.

ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ЗАДАНИЕ

В 1940 году партия и правительство приняли ряд постановлений, направленных на быстрейшее развитие Печорского региона. В частности, 10 мая было принято постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР «О строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали и развитии добычи Воркуто-Печорских углей»; 10 июля — «О развитии Ухтинского нефтяного месторождения»; 24 сентября — «О срочном строительстве Кожвинского комплекса». Для форсирования строительства Северо-Печорской магистрали на участке Кожва — Воркута было решено создать мощную строительную организацию Печжелдорстрой (впоследствии Печорстрой).

На первом этапе работы перед этой строительной организацией была поставлена задача: к концу 1941 года построить железную дорогу Кожва — Воркута протяженностью 460 километров. Начальником Печжелдорстоя был назначен Василий Арсентьевич Барабанов, имеющий большой опыт организаторской работы. За его плечами были строительство канала Волга — Москва, нефтепровода на Дальнем Востоке, первых шахт в Воркуте.

Центр управления решили обосновать в местечке Абезь, которое находится примерно в середине будущей дороги Кожва — Воркута и прилегает к реке Усе, где можно оборудовать пристань и создать перевалочную базу.

20 июня 1940 года руководители и специалисты вновь сформированного управленческого аппарата выехали из Москвы к месту предстоящей работы. Сначала московский поезд доставил их до Архангельска. Здесь в порту ждали суда, нагруженные строительными материалами, оборудованием, продовольствием, машинами, лошадьми. Предстоял путь по Белому и Баренцеву морям, а потом, после перевалки грузов в Нарьян-Маре на речные суда, Печорой и Усой до места назначения. В числе первых ехали работники управления Е. Ф. Линде (Антонова), Н. И. Ефремов, И. Е. Корнейчук, А. К. Козырев, А. П. Лисовин, Н. Г. Савин...

Как вспоминал бывший заместитель начальника Печжелдорстроя Николай Иванович Ефремов (кстати, отец народного артиста СССР Олега Николаевича Еф-

ремова), их пароход «Ветлуга» попал во льды и сломал руль. После потери управления их стало относить к Новой земле, то есть в противоположную сторону. Второй пароход пытался взять «Ветлугу» на буксир, но лопнул трос. Часть людей все же пересадили на тот пароход, который шел на Нарьян-Мар.

Суда от Архангельска до Нарьян-Мара обычно идут трое суток, а они находились в пути почти семь суток. Кончилась питьевая вода, плохо было с едой, некоторые заболели от непривычной морской качки. Вообще, заключал Ефремов, их изрядно потрепало, проверило на стойкость.

В Нарьян-Маре перегрузились на речные пароходы и баржи, чтобы следовать дальше. Часть строителей добралась по Печоре до местечка Канин Нос довольно благополучно. Среди тех, кто в июле 1940 года разбил на месте будущего города Печоры палатку, был Николай Гаврилович Савин, будущий председатель профсоюзного комитета Печорстроя.

А вот тем, кто держал путь на Абезь, не повезло. К тому времени Уса уже обмелела, путь для пароходов фактически был закрыт. А до Абези триста километров. Но все же самые отчаянные решили пробиться на пароходике «Ванин» по обмелевшей реке. Но попытка в буквальном смысле оказалась пыткой, как рассказывает А. П. Лисовин.

«Ванин» очень часто садился на мель, наскакивал на подводные камни. Тогда люди впрягались в лямки, брали ваги и шесты и тащили пароход на глубину. Порой приходилось и воротом. Люди падали от усталости, но тянули. Здорово помогали местные жители, которым были знакомы каждый перекат, каждая яма. Охотно угощали «чудаков» рыбой, олениной. Деньги обычно не брали. Радовались крючкам, патронам, просили продать ружья.

Когда пароход несмело уткнулся в высокий берег Усы у деревни Абезь, никто не торопился сойти на берег. Просто не верилось, что почти месячный изнурительный путь позади. А впереди неведомое. Приехавшие знали, что их тут уже ждут, но на многое расчитывать не приходилось. Несколько землянок, три палатки, рубленый домик-столовая да небольшая контора управления с крохотными оконцами — вот и все хозяйство. И кругом голая тундра, непроходимые болота.

Начальник Печорстроя В. А. Барабанов так напи-

шет впоследствии об этом периоде строительства: «Пионеры стройки превезли с собой все, начиная от инструментов и кончая деревянной ложкой, здесь ничего им не приготовили. Они сами должны были перетащить на себе через болота инструмент и оборудование, предметы хозяйственного обихода. Надо было начинать с того, чтобы соорудить для себя какое-то укрытие от дождя, снега, какие-то приспособления для того, чтобы выпечь хлеб и приготовить пищу».

А основные силы накапливались в Усть-Усе. Выход был один — построить там центральную перевалочную базу и дожидаться осеннего паводка. И вот тогда при помощи Печорского пароходства завезти осенней водой накопившиеся грузы и людей.

Уса подвела, осеннего паводка не было. А между тем, в Абези уже работали сотни людей: готовили жилье, прорубали трассу, возводили насыпь. Продуктов становилось все меньше и меньше, не было медикаментов, появились первые могилы.

20 октября 1940 года на пленуме Коми обкома КПСС был обсужден вопрос о ходе выполнения постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 мая 1940 года «О строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали и развитии добычи Воркуто-Печорских углей». Отмечалось, что начало осуществления мероприятий, предусмотренных этим постановлением, способствовало ускорению темпов прокладки железной дороги, росту объема геологоразведочных работ на уголь, ускорению строительства угольных шахт в Воркуте. Для укрепления кадров на строительство дороги было направлено 19 коммунистов и 66 комсомольцев.

Северо-Печорская магистраль километр за километром прорезала Коми республику с юго-запада на северо-восток, позади осталась Ухта, а 25 декабря 1940 года на станцию Кожва прибыл первый поезд из Котласа. Началось сквозное движение поездов на всем участке пути Котлас — Кожва протяженностью 728 километров. В Кожве дорога упералась в самое большое препятствие на своем пути — могучую реку Печору.

А вот в управлении Печжелдорстрой настроение было плохое. Ждали, когда же Уса, наконец, пропустит колонны машин, конные обозы и оленьи упряжки. И этот день наступил.

Как-то морозным утром издали до поселка Абезь донесся рокот автомашин. Сотни людей скатывались с

высокого берега и по льду бежали навстречу машинам. Объятия, поцелуи, слезы. Это был подвиг. Морозам, снежным заносам, бездорожью первые строители вновь организующегося коллектива противопоставили волю, помноженную на огромное чувство долга перед Родиной.

Приближался новый 1941-й год. Первый на этой далекой земле, вдали от родных и близких. Но не унывать же. Кстати, был уже построен клуб, правда, не такой уж шикарный, но вместительный. Решили устроить новогоднюю елку. Веселились от души, поздравляли друг друга, были песни, были танцы. Не было только детей. Их и в поселке тогда еще не было.

После праздника всегда наступают будни. А они были таковы: 365 дней осталось до окончания строительства дороги Кожва — Воркута, только что начатой 460-километровой «пути». В истории строительстве железных дорог не было еще случая, чтобы в такие сжатые сроки строились дороги, тем более в условиях сплошных болот и вечной мерзлоты.

Строительство дороги развернулось одновременно с шести точек: Кожвы, Косью, Усы, Абези, Сивой Маски и Сейды. Были назначены старшие по участкам. Все было важно: и лишняя лопата, и заготовка сена для лошадей, и валенки, и буханки хлеба.

Шла война. Строительство дороги стояло на особом контроле Государственного Комитета Обороны. Генерал-лейтенант инженер Нафталий Аронович Френкель, месяцами находившийся на стройке, непосредственно докладывал Государственному Комитету о ходе строительства. Было прекращено строительство железных дорог на Дальнем Востоке, в Карелии, вывозилось железнодорожное оборудование из прифронтовых областей. И значительная часть оборудования, строительной техники, специалистов направлялась на Север, В Печорский бассейн.

Наталья Александровна Жукова писала: «Как только начались бомбежки, в Карелии все работы на железной дороге были прекращены. Началась эвакуация. Разброшенные шпалы и рельсы отгружались. Мы, железнодорожники, последними эшелонами уезжали в Коми республику. До Кожвы пускали только взрослых работоспособных людей. Детей и престарелых оставляли на станции Иоссер».

По оперативной сводке во второй половине 1941 года на трассе Кожва—Воркута работало, кроме заклю-

ченных, около 30 тысяч человек, 16 экскаваторов, 46 тракторов, 1050 автомашин, десятки свайных машин и агрегатов. Душой стройки, ее костяком были 732 коммуниста и 2600 комсомольцев. Они находились на самых ответственных участках.

Дорога строилась по облегченному варианту. Для ускорения работ и оперативного руководства на трассе было организовано 21 строительное отделение — на каждый двадцатикилометровый участок дороги. Отделения вели отсыпку и укладку полотна одновременно на юго-запад и северо-восток, навстречу друг другу.

Вдоль пути строилась автолежневка. Эта была одноколейная, с разъездами через километр-полтора дорога. И она позволяла использовать на отсыпке полотна автомашины, снабжать строителей материалами, продовольствием. Строители старались использовать и близлежащие грунты, отсыпая полотно дороги грабарками и тачками.

Местами дорога строилась по временной схеме: обходили преграды, трудные для строительства места, водные участки старались выбирать поуже, шпал расходовалось в два-три раза меньше нормы. Строители использовали даже морозы, чтобы быстрее добраться до Воркуты. На самом северном участке рельсы укладывались прямо на землю, сцементированную стужей. Через реки были устроены ледяные переправы. Широко применялось дерево.

Газета «Правда» 18 сентября 1943 года писала: «Особые трудности вызвало строительство мостов через реки. По проекту для таких мостов требовалось металлических конструкций общим весом до 20 тысяч тонн. Металл был нужен фронту, и мостовики нашли выход. Они строили в русле реки дополнительные деревянные опоры и сооружали комбинированные мосты, заменив их металлические формы деревянными».

Правительство, придавая исключительно большое значение скорейшему завершению Северо-Печорской железнодорожной магистрали, принимает решение демонтировать металлоконструкции высотной части второй очереди строительства Дворца Советов в Москве и использовать этот металл на сооружении мостов. Отдельным мостовым заводам поручается изготовить 4700 тонн московских пролетных строений; демонтируется один из мостов через канал Москва—Волга и 130-метровая ферма через реку Шексна. Специальным пос-

тановлением правительства снимаются два провода на Дальнем Востоке с участков Хабаровск — Барановская и Хабаровск — Свободный на средства связи на участке Кожва — Воркута.

Один из строителей дороги Котлас — Кожва А. Д. Антоновский писал: «Помню, начинали строить капитальный мост через реку Печору. Нужен металл. А в войну где его возьмешь? Ведь тогда главный лозунг был: «Все для фронта!». И все же нашли металл. Знаете, где? В Москве. Меня управление Печорского строительства посылало демонтировать стальные конструкции Дворца Советов. Вот из этих ферм и сделан мост через Печору».

Посильную помощь строителям Северо-Печорской железной дороги оказывали трудящиеся Коми республики. Сыктывкарские лесопильные заводы ежегодно поставляли около ста тысяч кубометров пиломатериалов, Нювчимский чугунолитейный завод поставлял литье, Сереговский — известь, Усинский — консервы, строителям дороги шла продукция предприятий местной промышленности и кустарно-промысловой кооперации. Была мобилизована значительная часть флота Печорского пароходства.

На строительстве дороги старались внедрить скоростные методы труда, четко организовать работы, умело использовать машины и механизмы. Уплотняли рабочий день, особенно весной и летом. На стройке распространялся опыт работы передовых подразделений, руководимых Ф. А. Брудно, Д. Р. Плоткиным, Н. Г. Нечитайло, Г. Черквиани. Часто проводились общественные смотры использования оборудования, механизмов и инструментов.

В июле 1941 года бюро обкома ВКП(б) заслушало отчет руководства Печжелдорстроя «О ходе выполнения плана железнодорожного строительства линии Печора — Воркута». Бюро обкома обратило внимание руководства управления на необходимость перестройки работы на военный лад и потребовало сосредточить материально-технические и людские ресурсы на решающих участках производства. Окончить строительство надо было к концу 1941 года.

Для оказания практической помощи на строительство дороги были направлены ответственные партийные работники, не раз на различных участках бывали секретари обкома ВКП(б) А. Г. Тараненко, Н. П. Важнов, С. Н. Игнатов. Под девизом «Все для фронта! Все для

победы!» развертывалось соревнование за досрочное выполнение заданий в каждом коллективе. В октябре—декабре 1941 года численность строителей, перевыполняющих нормы выработки, резко увеличилась.

Широко разъяснялся среди строителей Указ Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время». На общих собраниях единодушно принимались решения о переходе на 10—12-часовой рабочий день. Отдельные бригады и боевые участки, созданные политотделом Печжелдорстроя, прокладывали в сутки до пяти километров пути. Таких темпов еще не знала отечественная практика железнодорожного строительства.

Приближался 1942 год. Можно было понять состояние начальника Печжелдорстроя В. А. Барабанова, его заместителя А. И. Боровицкого, ведущего специалиста И. И. Касперовича, отвечающих перед Государственным Комитетом Обороны. Бессонные ночи, постоянная проверка работ в строительных отделениях на огромной магистрали, бытовые тревоги и заботы изнуряли руководителей стройки. Но с каждым днем приходила уверенность, что дело идет к намеченной цели.

Декабрь есть декабрь, особенно в тундре. Снежные заносы стали бичом строителей. Ближе к Воркуте северные ветры так уплотняли снег, что даже лошади не проваливались. Снегоочистителей не было, все приходилось очищать вручную, лопатами, долбить кирками. Все спешили.

28 декабря 1941 года на станции Ошвор был забит «серебряный» костыль. Кто забил этот костыль — не установлено. Да в то время никто и не думал об этом. Думы были другие: пройдет ли поезд, который уже шел из Печоры на Воркуту. Блокадному Ленинграду нужен был уголь. Не хватало угля в Москве, в Горьком и других городах.

25 декабря 1941 года на станции Печора машинисту Леониду Деревяненко, его помощнику Ивану Завьялову и кочегару Федору Зеленцову было дано фронтовое задание: направиться в Воркуту, вывезти первый эшелон по новой дороге и тем самым подтвердить, что участок пути Воркута — Кожва протяженностью 461 километр можно сдать во временную эксплуатацию.

Паровоз серии «ОВ» № 5831 вышел из Печоры на Север. Дорога была как живая, рельсы под колесами местами ходили ходуном. Шли «на ощупь» в лютый мо-

-81540-
Печорский ЦБС

роз, в черную полярную ночь, сквозь надоедливую пургу и заносы. Не было семафоров — шли на тускло мигающие огни фонарей дежурных по «станциям». Не было водонапорных башен — воду для котлов топили из снега, теряя драгоценные часы в пути. Смертельно устали, но постоянно двигались вперед. И лишь 28 декабря 1941 года, через двое суток, паровоз пришел в Воркуту.

Этот день запомнился тысячам строителей Северо-Печорской железной дороги. Долго митинговать не пришлось. Прицепив 16 вагонов с углем и подарками, собранными строителями и шахтерами, поезд двинулся в обратный путь. Состав, украшенный красным кумачом, шел медленно, но уже более уверенно. 31 декабря 1941 года первый поезд с воркутинским углем и подарками для фронтовиков был на станции Печора.

Потом подсчитают, что скорость строительства железной дороги на участке Кожва—Воркута достигла в среднем 1,9 километра в сутки, тогда как Мурманская дорога строилась со скоростью 1,7 Турксиб — 1,1, Среднесибирская дорога — 0,9 километра в сутки.

Газета «Правда» 18 ноября 1943 года писала, что строительство Северо-Печорской железнодорожной магистрали «это повесть о героизме, самоотверженности, трудовой доблести советских людей».

Но работы на магистрали не прекращались. 12 февраля 1942 года Совнарком СССР принял постановление «О развитии добычи воркутинско-интинских углей и мероприятиях по обеспечению их вывозки». В течение года намечалось увеличить добычу в 2,5 раза и дать стране 850 тысяч тонн угля, в семь раз увеличить его отгрузку. 12—13 июля состоялся пленум Коми обкома ВКП(б), обсудивший доклад Председателя СНК Коми АССР С. Д. Турышева о ходе выполнения этого постановления.

Вся ответственность по вывозке воркутинско-интинских углей ложилась на Печжелдорстрой. В управлении был создан отдел временной эксплуатации дороги. В 1942 году из Воркуты было отправлено 654 тысячи тонн высококачественного коксующегося угля. А в каких условиях? Приведем несколько коротких воспоминаний.

Машинист Н. Ключко рассказывал: «Приехал в Печору где-то в середине марта 1942 года. Стоял на станции один дом, если этот наскоро сколоченный балаган можно назвать домом. Жили в вагонах, а с наступле-

нием весны стали рыть землянки. Паровозов не хватало. Многие из них мертвыми стояли на тупиках — холодные, снегом заваленные. Ездили на «щуках» и «овечках», которые еле сами тащили себя.

Поездки иногда продолжались трое—четверо суток. Утомлялись страшно. Помощники часто засыпали. Жалко было их будить. Но надо. По пути часто приходилось помогать застрявшим поездам. Порой «щука» дымила всеми подшипниками. На некоторых реках постоянных мостов еще не было, зимой рельсы прямо по льду укладывали. Все трещало и скрипело. Но, к счастью, не тонули. Особенно опасными были Уса, Сыня и Косью».

Очень напряженной была весна 1942 года. Бурное половодье во многих местах размыло железнодорожное полотно. Повисли в воздухе рельсы и шпалы. Сутками не уходили печорстроевцы с абезьского моста через Усу. Деревянный мост качался и скрипел, но выстоял. Работами руководили начальник политотдела Печжелдорстроя И. Е. Корнейчук и начальник производственного отдела А. В. Мороз.

Как только были ликвидированы самые большие размывы, машинисты вновь повели составы с углем. Они, как и шоферы на Ладоге, гнали паровозы с открытыми дверями, чтобы в критический момент можно было прыгнуть с локомотива. Но не было случая, чтобы кто-то покинул состав. Все понимали, что каждая тонна угля, доставленная в Москву, Ленинград,— это сотни и тысячи спасенных жизней. «Во время пурги в ночь на 1943 год,— вспоминает заместитель начальника Печжелдорстрой А. И. Боровицкий,— состав с углем остановился на станции Хановей для набора воды. Часов в одиннадцать позвонил диспетчер и сказал, что состав занесло снегом и он не может тронуться. Это за какие то два часа! Что делать? Наша помощь поспела вовремя. Выставили снегоочистители, сотни людей вышли с лопатами. Из-под снега виднелись лишь трубы двух паровозов. Трудно описать, что там делалось, но к середине дня 1 января 1943 года состав все же удалось освободить от снега».

К концу 1942 года было закончено строительство железнодорожного моста через Печору, который накрепко соединил берега великой северной реки. Мост шагнул через Печору в невиданно короткие сроки. Голод и трескучие морозы, отсутствие жилья, изношенная одежда,

нехватка строительных материалов сдерживали трудовой натиск строителей, но не сломали волю людей.

Строительство Северо-Печорской железной дороги было в поле зрения и гитлеровского вермахта. И не случайным был мятеж заключенных в Усть-Усе в январе 1942 года. Только в Усть-Усе было убито бандитами 15 защитников села и 11 человек ранено. Но к железной дороге мятежникам прорваться не удалось. Они были разгромлены.

Не увенчалась успехом и попытка забросить диверсантов на самолете в район Печорского железнодорожного моста. Десант был выброшен, но в район поселка Кедровый Шор, а там силами милиции и местного населения диверсанты были взяты в плен. Это было летом 1943 года.

Родина высоко оценила героический труд строителей Северо-Печорской магистрали Коноша—Воркута протяженностью 1847 километров. 12 человек были награждены орденом Ленина, среди них В. А. Барабанов, А. И. Боровицкий, А. В. Мороз, В. А. Рахманин.

Начальник управления В. А. Барабанов писал в газете «Новый Север»:

«Есть характерные цифры и факты, о которых нельзя не помнить. В 1943 году дорога вывозила угля в два раза больше, чем в 1942 году, а в 1944 году уже в четыре раза больше. Если пропускную способность дороги на 1 января 1942 года принять за сто, то к концу 1944 года она составила шестьсот. Рост в 6 раз! В 20 раз против 1942 года увеличилась в 1944 году кубатура пассажирских зданий. Кубатура жилых зданий на перегонах соответственно в 5 раз».

Вдоль железнодорожной линии все зримее очерчивались станции Воркута, Абезь, Инта, Косью, Сыня, Печора, было ликвидировано 240 обходов, заменялись на постоянные временные мосты и трубы, оснащались производственные объекты. Все поселки и производственные участки были обеспечены на 400-километровом расстоянии электрической энергией. В ремонтных мастерских круглосуточно проводился ремонт механизмов и строительных инструментов.

Выросли замечательные специалисты, такие, как мостовик В. Н. Ким, начальники работ отделений С. Н. Ртищев и К. Л. Рыжков, механизаторы Л. Н. Розовский, Л. Д. Лукацкий и многие другие.

С первых дней войны по всей стране развернулся

патриотический почин по отчислению в фонд обороны части своих заработков, трудовых денежных сбережений. Мощным источником финансирования военных расходов явились государственные займы и денежно-вещевые лотереи. Повсеместно проходил сбор теплых вещей и подарков воинам Советской армии.

Строители дороги перечислили в фонд обороны около 10 миллионов рублей. Они вносили деньги на строительство танковых колонн, эскадрилий самолетов, артиллерийских батарей, активно подписывались на государственные займы и лотереи.

Председатель профсоюзного комитета Печжелдорстроя Анна Алексеевна Васильева внесла на постройку эскадрильи самолетов «Месть матери» 20 тысяч рублей личных сбережений, Елена Федоровна Линде на постройку танковой колонны внесла 12 тысяч рублей. Н. А. Малявина внесла в фонд обороны 500 рублей деньгами и 3 тысячи рублей облигациями. Крупные суммы внесли Н. Г. Савин, Н. А. Жуков, И. Ф. Власова, А. П. Соколова, А. К. Козырев, А. И. Боровицкий и многие другие.

В декабре 1942 года печорстроевцы на собранные средства закупили 800 тонн угля и отправили его в блокадный Ленинград. Угольный состав сопровождала делегация во главе с С. Н. Пудовкиным. На берегу Ладожского озера уголь разгрузили, дальше ехать было нельзя. Благодарные ленинградцы обнимали и целовали посланников Печорстроя, на руках несли от места выгрузки до вагона-теплушки, где размещалась делегация.

24 июля 1943 года делегация Печжелдорстроя по пути из Череповца сообщала в Ленинградский облисполком, что везут в их адрес эшелон угля, купленный на личные сбережения работниками Печжелдорстроя в подарок рабочим города Ленинграда. Просили встретить и организовать выгрузку.

Газета «Ленинградская правда» 9 декабря 1943 года писала: «Мы, ленинградцы, помним в ряду многих суровых блокадных дней, радостный день, когда через Ладогу, сквозь окружающее город вражеское кольцо, к нам прибыли первые эшелоны с углем. Этот уголь нам вдвойне дорог: и как топливо, и как знак любви».

Несладко жилось строителям Северной магистрали, приходилось испытывать и голод, и холод, отличались от фронта только тем, что здесь не падали бомбы, не

гибли люди от пуль и снарядов. И при этом они отдавали стране последние сбережения, направляли на фронт последние полушубки и валенки. Это было подвигом, это приближало победу.

День Победы ждали на фронте и в тылу, ждали и верили, что он непременно придет. В Абези, на других станциях и полустанках в этот день проходили митинги, собрания, встречи, люди поздравляли друг друга, сочувствовали и помогали осиротевшим семьям.

А работа шла своим чередом. Сессия Верховного Совета Коми АССР, проходившая 28 августа 1946 года, приняла Закон о пятилетнем плане развития народного хозяйства Коми АССР на 1946—1950 годы. Намечалось завершить строительство и увеличить грузооборот Северо-Печорской железной дороги, как она стала называться с 1946 года.

Участок Кожва — Воркута эксплуатировал Печжелдорстрой. Управление отвечало за перевозку грузов на этом участке вплоть до 1950 года. И если громадное инженерно-техническое сооружение — новая железнодорожная магистраль — было делом рук строителей, то освоение магистрали занимались уже эксплуатационники.

В 1947 году Василий Арсентьевич Барабанов был отозван в Москву. Тепло провожали печорстроевцы своего вожака, крупного организатора. Он был награжден орденами Ленина, двумя орденами Боевого Красного Знамени, орденом Трудового Красного Знамени, ему присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. После ухода на пенсию Василий Арсентьевич в течение трех лет возглавлял совет общественной приемной редакции «Известий».

Начальником Печжелдорстроя был назначен Абрам Израилевич Боровицкий, работавший заместителем В. А. Барабанова. До приезда на Печору А. И. Боровицкий почти 10 лет работал в транспортном строительстве на Байкало-Амурской магистрали, строил дороги в Поволжье и в Карелии. Правда, начальником он работал недолго — до 1950 года, но по тем временам это был значительный период.

В июне 1947 года управление Печжелдорстрой из Абези было перебазировано на станцию Печора. Это было вызвано перспективой развития Коми республики и возрастающей роли Печжелдорстроя как мощной строительной организации. Имелось в виду строитель-

ство вторых путей, новых железных дорог, создание собственной строительной базы, развитие будущего города Печоры.

Рабочие поселки Канин и Печора развивались обособленно. Проектировщики железной дороги наметили будущую станцию на правом берегу Печоры, на расстоянии четырех километров от будущего железнодорожного моста в большом массиве ельника с клочком соснового бора возле огромного болота. Здесь с июня 1940 года, в районе нынешнего депо и вокзала, уже работал небольшой строительный отряд Печжелдорстроя. Первые бараки, землянки и балки, несколько приземистых домиков стали называться станцией Печора.

Почти одновременно началось создание промышленных предприятий. В марте 1941 года приступили к строительству Печорского лесокомбината. Площадка была выбрана ближе к реке, чтобы сподручнее было снабжение лесоматериалами. Лесокомбинат был призван снабжать строящуюся железную дорогу круглым лесом, пиломатериалом, снеговыми щитами, столярными изделиями. Вокруг комбината рос рабочий поселок со своим клубом, столовой, баней, магазином, детскими яслями, жилыми домами.

Печорский лесокомбинат во многом помог строителям дороги. Ему обязаны первыми домами и культурно-бытовыми объектами, простейшей мебелью жители поселков Кочмес, Косью, Абезь, Инта, Хальмер-Ю и другие. Жилое строительство в Печоре, Сосногорске, Микуни, в железнодорожной части Воркуты осуществлялось при активном участии коллектива лесокомбината, который обеспечивал строителей всеми изделиями из дерева. Все школы, детские сады, ясли, магазины, клубы, кинотеатры, бани на линии от Микуни и до Воркуты были обеспечены мебелью, инвентарем и другими изделиями, сделанными в цехах этого предприятия. На протяжении 1942—1945 годов лесокомбинат выполнял и фронтовые заказы.

И в том, что уже 18 января 1949 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочие поселки Печора и Канин были преобразованы в город Печора, тоже большая заслуга коллектива лесокомбината.

Старожилы города хорошо помнят таких замечательных лесокомбинатовцев, как В. Е. Новиков, Е. А. Белова, М. А. Шильниковская, Б. Д. Серов, А. В. Болотни-

кова, И. М. Парфенов, В. А. Григорьев, И. Серпулин, Л. Л. Янковский. Здесь, на комбинате, начинали свою трудовую жизнь и продолжили славные традиции первопроходцев И. Н. Соколов, И. Г. Кузьменко, В. Н. Кириллов, У. Н. Ковтун, М. Г. Огурцова и многие другие.

В 1956 году Печорский лесокомбинат был передан в подчинение Главстройпрому, но служил хорошей опорой Печорстрою до ликвидации комбината.

Другим промышленным предприятием Печорстроя была ремонтно-механическая мастерская, которая здорово выручала строителей. Временами двери мастерской не закрывались сутками, все ремонтные работы были срочными. Вокруг мастерской было построено несколько каркасно-засыпных домов. Появились первые двух-, четырех-, восьми- и двенадцатиквартирные дома. Зримо вырисовывались улицы Железнодорожная и Ленина, стали появляться и кирпичные дома.

В одном из первых кирпичных домов (ныне школа № 49) и разместилось управление Печорстроя. В Печоре был уже поселковый Совет, работали медпункты, школы, детские учреждения.

В то же время параллельно строился другой поселок— Канин. Его строили речники. Здесь в 1942 году была открыта начальная школа, больница, были построены десятки жилых домов, почта, работало транспортное предприятие — Печорский порт. А к моменту переезда Печорстроя в Печору в Канине уже базировалось управление Печорского пароходства, которое переехало из Усть-Усы в 1946 году.

Базирование двух мощных организаций — Печорского пароходства и управления Печорстрой — предопределило судьбу будущего города. Причем тогда Канин строился более быстрыми темпами — как центр Кожвинского района. Вытягивался Печорский проспект, застраивались улицы Портовая, Ленинградская, Куратова, Свободы...

До 1947 года Канин и Печора были обособлены друг от друга, их отделяла четырехкилометровая полоса с топкими болотами и чахлыми лесами. Чтобы добраться от Канина в Печору или наоборот, летом люди ходили по тропке, виляющей вдоль реки, а грузы возили на лошадях вдоль железнодорожной ветки, соединяющей станцию Печора с Печорским портом.

Средств на строительство дороги не выделяли. И

тогда на партийно-хозяйственном активе было принято решение о строительстве автомобильной дороги силами организаций и предприятий поселков путем субботников и воскресников. Руководителем строительства дороги был назначен заместитель начальника управления Печорстрой Иосиф Ильич Ключкин, а его заместителем — заместитель председателя Кожвинского райисполкома Василий Михайлович Старцев. Строительство дороги было объявлено народной стройкой. В субботнике и воскресные дни на стройку выходило до 1500 человек.

Рубили лес, корчевали пни, рыли канавы, возили песок и гравий, разравнивали полотно дороги. И все это вручную, на лошадях, поперечными пилами, лопатами и тачками. Строители шли навстречу друг другу и раньше намеченного срока добились успеха. По новой дороге пошли первые машины, устремились пешеходы, вдоль дороги стали строиться отделенческая больница (ныне восьмая больница железнодоржников), судоремонтные мастерские Печорского пароходства (ныне Печорская РЭБ), другие объекты. А потом началось и регулярное автобусное движение.

Первые послевоенные годы были годами напряженного труда по обеспечению возрастающих перевозок. Для восстановления и развития народного хозяйства страны все больше требовалось топлива, строительных материалов, других грузов. И многотысячный коллектив печорстроевцев работал успешно.

За период с 1946 года по 1950 годы включительно был обеспечен ежегодный прирост общей погрузки и вывозки, отправки угля и леса. В северном направлении везли шахтное оборудование, строительные материалы, все необходимое, чтобы завершить полностью дорогу на участке Кожва — Воркута и развязать руки для строительства других дорог.

В 1950 году Государственная комиссия после тщательного и придирчивого осмотра всего огромного хозяйства: пути, депо, станций и полустанков, переездов, водоснабжения, связи и много другого, приняла дорогу в постоянную эксплуатацию и передала Министерству путей сообщения СССР.

Было составлено специальное заключение о беспрецедентности строительства, имеющем огромный практический опыт. Проложение трассы по облегченному ва-

рианту, а потом доведение дороги при ее эксплуатации до проектных норм, было взято на вооружение при строительстве других железных дорог.

Так закончился первый десятилетний период в истории Печжелдорстроя.

НОВЫЕ ДОРОГИ

Строительство дороги Воркута — Кожва — Котлас — Коноша вызвало в свою очередь строительство ряда других железных дорог по Коми АССР.

По очень скудным источникам, которые удалось взять из периодической печати, архивных документов и личных встреч со строителями, расскажем о строительстве дорог Чум — Лабытнанги, Микунь — Сыктывкар, Минунь — Кослан, Сосногорск — Троицко-Печорск и Сыня — Усинск, на которых многочисленный коллектив Печорстроя работал в общей сложности около тридцати лет.

Чум — Лабытнанги (1947—1959 гг.). 192 километра. На эти места, где пролегли рельсы на участке Чум — Лабытнанги, были обращены взоры пытливых людей уже давно. Там, где Уса со своими притоками приближается к притокам великой сибирской реки Оби и где Уральские горы не так высоки, в XIX веке проходили охотники, ученые, беглые люди.

Профессор Петербургского университета Э. К. Гофман в 1848 году, исследовав районы Северного и Приполярного Урала, писал, что истоки многих рек, текущих в Печору и Обь, столь близки друг другу, что можно волоком перетаскивать лодки из вод одной части света в воды другой. Пишет он и о санном зимнем пути по долинам рек и проходам в горах. Он представил эскизные карты этих мест.

В 1953 году крестьянин деревни Сизябск Ижемской волости Архангельской губернии Акакий Артеев, находясь в этих местах, заметил, что приток реки Усы Сарта и приток Оби Пырь-Яга близко соприкасаются со своими истоками — немногим более двух километров. Он написал в Петербург о возможности соединения

этих речек каналом с целью сообщения жителей Архангельской губернии с Сибирью, «которое доставит жителям значительные пользы как по торговым занятиям, так и по другим промышленностям».

Интересовался этим районом и инженер П. И. Крузенштерн. В 1874—1876 годах он исследовал Приполярный Урал, реки Уса и Собь и внес предложение о строительстве канала.

В годы гражданской войны по этому пути шли красноармейцы Тобольского революционного отряда и беженцы, вынужденные под натиском превосходящих сил белогвардейцев отступать с Оби через Уральский хребет на Печору.

На железнодорожной станции Ошвор высится монумент в память борцам за Советскую власть, павшим у деревни Ошвор 14 апреля 1921 года. Бандиты здесь зверски убили 36 человек. Только троим чудом удалось спастись.

Дорога строилась в исключительно трудных условиях, но поезда пошли уже в 1952 году. Было задействовано отделение временной эксплуатации дороги. А в постоянную эксплуатацию дорога была сдана только в 1959 году. Достраивал эту дорогу СМП-242, который был организован в 1958 году в Воркуте. Аэропорт в Салехарде и речной порт в Лабытнангах строил СМП-619, организованный 5 января 1978 года в Лабытнангах. В январе 1986 года передан вновь созданному объединению Ямалтрансстрой, которое стало строить железную дорогу на Ямале.

Бывший секретарь парторганизации Печорстроя Н. А. Жукова рассказывает:

«Зима 1953 года была холодная, пуржистая. На линии Чум — Лабытнанги есть станция Полярный Урал. Она расположена между двумя хребтами, как бы находится в коридоре, по которому всегда дует ветер. Мы ехали на поезде, в двухосном пассажирском вагоне, было прицеплено еще 4 или 5 двухосных грузовых вагонов.

При подходе к станции Полярный Урал сильный порывистый ветер оторвал от рельс наш вагон, поднял вверх и отбросил в сторону. Остальные вагоны и паровоз сошли с рельс. Проводники вагона не растерялись, открыли двери вагона и пассажиры вылезли в снег. Печку затушили, иначе был бы пожар. Видимости почти никакой. Но вроде впереди промелькнул огонек. Туда и

направились. Связавшись веревками, ремнями, мы на четвереньках двигались вперед, подталкивая и вытаскивая из сугроба друг друга. Двое оторвались от группы и их сразу потеряли из виду. Кричать было бесполезно.

Когда добрались до стрелочной будки, были чуть полуживые, некоторые поморозили руки, лицо. Все выбились из сил. Когда немного приутихло, трое пошли искать потерявших. Их нашли недалеко от будки, засыпанных снегом, совершенно беспомощных. Потом оказалось, что они сильно обморозились.

Пурга бушевала почти двое суток. У нас не было еды, некоторые сильно заболели, но движение по пути не возобновлялось. И только на третий день пробился с Чума снегоочиститель с аварийной бригадой. Оказывается, даже снегоочиститель местами не брал снег — такой он был плотный, как камень, хоть взрывай. И взрывали».

И это не единичный случай. Более или менее безопасными стали поездки, когда на этой линии стали курсировать тяжелые четырехосные вагоны, а парк поездов заменили на серию «Л».

Дорога Чум-Лабытнанги давала выход с Европейского Севера на Обь, облегчала начавшуюся широкомасштабную работу по освоению севера Тюменской области, открывала кратчайший путь грузам Северного Приобья в центр страны. А в связи с последующими разворотами геолого-поисковых работ, добычей газа в гигигантских размерах и строительством железных и автомобильных дорог в районе Надыма и на Ямале значение этой дороги трудно переоценить.

Микунь — Сыктывкар (1958—1961 гг). 96 километров. Еще до Великой Отечественной войны начинали строить железную дорогу Пинюг — Сыктывкар. В то время было очень популярно стихотворение Виктора Савина, повествующее о том, что на станции Пинюг, что находится на дороге Киров — Котлас, стрелочник повернет паровоз на Север. Работы велись уже полным ходом, но потом были приостановлены и заброшены. Видимо, это было вызвано началом строительства железной дороги Коноша — Котлас — Воркута.

После войны вопрос о строительстве железной дороги в столицу Коми республики становился все настойчивее, но не решался. И только после выступления депутата Верховного Совета СССР, Председателя Совета

Министров Коми АССР З. В. Панева на одной из сессий Верховного Совета СССР дело сдвинулось. Было принято решение о начале строительства в 1957 году железной дороги Микунь — Сыктывкар, которая не только связала бы столицу с основной дорогой Коми республики, но и стала бы опорой для развернувшегося строительства крупнейшего лесопромышленного комплекса в Сыктывкаре.

Печорстрой был заранее нацелен на строительство этой дороги. Еще 21 марта 1955 года был образован СМП-235 с местом нахождения в Сыктывкаре, а в июне 1956 года — СМП-257 с местом нахождения в Микуни.

Коми обком КПСС уделял исключительное внимание строительству этой дороги. 28 января 1958 года бюро обкома постановило объявить эту стройку народной. Бюро обратилось к Министерству путей сообщения СССР с просьбой о выделении дополнительных ассигнований в 20—25 миллионов рублей на строительство дороги. Средства были выделены.

Дорога в основном проходила вдоль шоссейной дороги Усть-Вымь — Сыктывкар, пересекала реки Вымь и Вычегду. На берегах были созданы строительные базы, хорошими плацдармами стали Микунь, ставший 23 марта 1959 года городом, и Сыктывкар. Все это значительно облегчало строительство, но и трудностей хватало. Подпирали сроки.

Начальник Печорстроя Борис Петрович Грабовский решил, что на помощь СМП-235 придет СМП-257. До Печорстроя он, выпускник Минского института железнодорожного транспорта, в годы войны руководил военно-полевым строительством на Дальнем Востоке, строил оборонительные рубежи и железную дорогу Чакода — Кабожа в Вологодской области, железную дорогу Сталинград — Саратов — Вольск.

22 января 1961 года в Сыктывкар прибыл первый пассажирский поезд со станции Микунь. Пассажирами были рабочие Печорстроя — строители дороги, мостов через Вымь и Вычегду, вокзалов и привокзальных сооружений в Микуни, Усть-Выми, Студенце, Часове, Сыктывкаре. В столице Коми республики состоялась торжественная встреча, на митинге были сказаны добрые слова в адрес строителей дороги.

А обустройство продолжалось. В частности, строительство Сыктывкарского железнодорожного вокзала строительно-монтажным поездом № 235 было завершено

2 февраля 1964 года. Коллектив СМП продолжает строительство жилья, социально-культурных и производственных объектов для транспортных предприятий столицы.

Сосногорск — Троицко-Печорск (1963—1977 гг.). 169 километров. Разговор о строительстве железной дороги от Ухты через Троицко-Печорск на Соликамск велся уже давно. В республику приезжали представители различных ведомств: изыскатели и проектировщики по переброске вод Печоры на Каму и Волгу, представители лесников и геологов. Мол, если будет построена дамба, то огромные лесные массивы, которые попадают в зону затопления, надо вырубать. Геологи тоже спешили разведать Верхнюю Печору. А для разворота этих работ нужна была железная дорога.

Но время шло, дело с переброской вод Печоры не двигалось. А лесозаготовки разворачивались полным ходом. Только в Троицко-Печорском районе уже работало 4 леспромхоза с годовым объемом 1,5 млн. кубометров, намечалось строительство Троицко-Печорской лесоперевалочной базы с объемом выкатки 1200 тысяч кубометров. И было ясно, что по Печоре отправлять столько древесины в плотах и молем до Подчерья слишком было бы накладно. Нужна была железная дорога.

И вот в 1963 году коллектив СМП-258, находящийся в Сосногорске, приступает к строительству этой дороги. Предстоял тяжелый путь по тайге и болотам, в условиях пересечения множества различных коммуникаций: нефте- и газопроводов, водопроводов, теплосетей.

Сперва строительство шло довольно быстро, а потом застопорилось. Строители не спешили, считая, что по этой дороге нечего будет возить, а лесозаготовители не спешили со строительством Троицко-Печорской лесоперевалочной базы и Печорского леспромхоза с годовой мощностью 650 тысяч кубометров, ссылаясь на отсутствие железной дороги. Получался какой-то заколдованный круг.

Наконец, был определен конкретный срок: к концу 1974 года уложить дорогу до Троицко-Печорской лесобазы. На помощь строителям в 1969 году пришел СМП-311, в окончании строительства дороги и всех придорожных сооружений участвовали строительно-монтажный поезд 331, мехколонны № 53 и 102, мостоотряд № 19.

В октябре 1974 года жители Троицко-Печорска отме-

чали трехсотлетие своего села. И в этот день поезд, прибывший на еще не достроенную станцию, обрадовал жителей района.

СМП-331 нашел в Троицко-Печорске прочную прописку и буквально преобразил старинное село. Уж такое призвание строителей — там, куда они навечно укладывают стальные рельсы, закипает жизнь.

Надо отметить, что дорога Сосногорск — Троицко-Печорск обустраивалась и одновременно эксплуатировалась. Она обрастала леспромхозами, новыми поселками. Были построены Крутянский, Белгородский, Ставропольский леспромхозы, строились другие объекты, примыкающие к дороге.

По пути полустанки Гажа Яг, Крутая, Войвож, Нибель, Сойва, одним из них уже сотни лет, а другие рождены в ходе стройки. Лучшему бригадиру СМП-331 Нине Троицкой, работавшей на строительстве дороги с первых дней, было доверено забить традиционный «серебряный» костыль. Нина Троицкая вспоминает добрыми словами прораба Л. Лосева, бригадира В. Афокина, электросварщиков М. Кустарева и В. Савенко, путеукладчика В. Зарецкого и других.

Богатейшие лесные массивы Верхней Печоры получили надежный выход в центр страны, Троицко-Печорск превратился в крупную базу заготовки и деревообработки. Дальнейшее строительство в районе Троицко-Печорска ныне ведет СМП-331.

Микунь — Кослан (1961—1974 гг.). 162 километра. Веками дремала земля Удоры. Изредка по весне заходили сюда по большой воде пароходы с запасами продовольствия да сплавлялся лес в небольшом количестве, заготавливаемый по Вашке и Мезени в нескольких сезонных мастерских участках. Был когда-то в этих местах «английский» тракт, по которому иностранные купцы вывозили с Удоры бесценные меха да рыбу. Но остался только в памяти.

А какие здесь были дивные леса — океан удорской тайги! Притом большие массивы были перестойными, пропадали на корню. Сохли великолепные корабельные сосны, которые в былые времена удивляли европейских кораблестроителей своим качеством.

Во весь рост встала задача об интенсивном развитии лесозаготовок в этом обширном крае. 8 января 1960 года Совет Министров РСФСР рассмотрел предложения Коми обкома КПСС, Совета Министров Коми АССР и

Коми совнархоза о дальнейшем развитии лесной и деревообрабатывающей промышленности в Коми АССР в 1960—1965 годы и принял постановление, где предусматривалось выделение необходимых материальных ресурсов для развития лесозаготовок в удорских массивах и строительство железной дороги Микунь — Кослан.

В качестве первого практического шага в этом направлении были перебазировка в Яренгу и Вежайку СМП-257 и СМП-234 из Кировтрансстроя Мурманской области перешел на 72-й километр будущей дороги Микунь—Ертом с передачей их Печорстрою. Перед коллективами поездов была поставлена задача — продолжить строительство начатой лесниками железной дороги Микунь — Вежайка на Кослан — Ертом и подъездных путей для Удорского леспромхоза.

Впоследствии на строительство этой дороги были переброшены коллективы СМП-258, 235 и СУ-301. Это было вызвано ускоренными темпами строительства и приданию этой дороги исключительного значения в связи с заключением в 1967 году между Советским Союзом и Народной Республикой Болгарией соглашения о совместной разработке части лесных массивов Удоры с использованием материальных и трудовых ресурсов обеих стран.

К концу 1966 года дорога достигла станции Кослан. В августе 1968 года болгарские и советские лесозаготовители отправили первый эшелон леса по новой железной дороге в далекую Болгарию. В постоянную эксплуатацию дорога была сдана в 1974 году с высокой оценкой. Поезда пошли с полной нагрузкой, развивая скорость до 50 километров в час.

Сыня — Усинск (1974—1980 гг.). 110 километров. В Директивах XXIV съезда Коммунистической партии Советского Союза по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы в качестве важнейшей народнохозяйственной задачи было определено в Европейской части РСФСР усилить разведку и освоение новых месторождений нефти и газа в районах Европейского Севера.

В соответствии с этим 16 апреля 1974 года было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ и развитию нефтяной и газовой промышленности в северных районах Коми АССР и Ненецком автономном округе Архангельской области». В нем предусматрива-

лось, в частности, строительство железной дороги Сыня — Усинск протяженностью 112 километров со сметной стоимостью 134 миллиона рублей.

Строительство дороги было поручено Печорстрою, который, после ухода на пенсию Б. П. Грабовского в 1972 году, возглавил Ефим Владимирович Басин. Ему было 32 года. Закончив в 1962 году Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта, работал мастером, прорабом, главным инженером и начальником строительного управления, заместителем, а потом главным инженером треста Гортрансстрой.

Коллектив Печорстроя Е. В. Басин возглавлял до 1978 года. Дорога Сыня — Усинск была серьезным экзаменом его деловых качеств, и молодой инженер справился с ответственной задачей. Забегая вперед, скажу, что Басин, как перспективный руководитель, в 1978 году был направлен на учебу в Академию народного хозяйства СССР, а после ее успешного окончания назначен заместителем начальника Главбамстроя. Впоследствии он — начальник Главбамстроя, заместитель министра транспортного строительства СССР.

26 февраля 1974 года на собрании партийно-хозяйственного актива обращалось внимание на важность и ответственность строительства. Участок очень трудный. Для сооружения земляного полотна необходимо было отсыпать более 6 миллионов кубометров грунта. Много водных преград. Необходимо построить длиннейший мост в Европе через Усу, большие мосты через реки Козлаю, Малая и Большая Сыня, десятки других мостов.

Строительство дороги было развернуто широким фронтом с двух сторон — со станции Сыня и со стороны реки Уса. На станцию Сыня из Салехарда частично был перебазирован СМП-242. Начальник поезда Олег Иванович Томкович работал с 1962 года в Печорстрое, после института пробовал свои силы на строительстве железной дороги Сосногорск — Троицко-Печорск, работая прорабом. Показал себя с наилучшей стороны. Потом был выдвинут начальником строительно-монтажного поезда. Обустраивал Лабытнанго-Салехардский узел.

Вновь организованный строительно-монтажный поезд № 259, который обосновался в районе будущего моста через Усу и должен был вести строительство дороги в направлении Сыни, возглавил опытный строитель В. П. Мерзляков.

К строительству дороги были подключены механизированные колонны №№ 10,19, 53, 113, 102 треста Центростроймеханизация, мостоотряды №№ 6, 48, 71 и другие субподрядчики.

Работы начались высокими темпами, и уже в 1975 году железнодорожная линия от станции Сыня была проложена до 18-го километра, где была открыта перевалочная база. И уже с этой базы в зиму 1975—1976 годов было вывезено на машинах для строителей и нефтяников Усинска 200 тысяч тонн народнохозяйственных грузов.

14 декабря 1976 года, ведя строительство дороги с двух сторон, на 57-м километре дороги от Сыни был забит «серебряный» костыль и 79-километровый путь стал действовать (от Сыни до Усинского моста).

В районе моста была организована вторая, более крупная база, откуда в район Усинска за зиму было доставлено до трехсот тысяч тонн груза. Таким образом дорога строилась и работала. А это было очень важно как для ускорения строительства дороги, так и для развития Усинска.

22 декабря 1976 года со станции Сыня по новой железной дороге на Усадор отправился празднично украшенный поезд. Пассажирами поезда были передовики производства от всех организаций, принимавших участие в строительстве дороги, гости из Печоры и Сыктывкара.

Звание заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР было присвоено И. И. Завьялову — заместителю начальника управления Печорстрой; Э. А. Петрашевскому — машинисту экскаватора СМП-242 управления Печорстрой; А. Д. Усову — начальнику СМП-242 управления Печорстрой; В. З. Филановскому — главному диспетчеру управления Печорстрой; В. В. Федорову — монтеру СМП-242 управления Печорстрой.

А впереди еще были строящийся мост через Усу и тридцатикилометровая просека, по которой должна лечь железная дорога до Усинска. Мост был сложнейшим сооружением. Длина его 1366 метров, для подъезда к мосту надо было вложить в насыпь 640 тысяч кубометров грунта. Сметная стоимость моста — 22 миллиона рублей. Мост строили мостостроительные отряды № 71 и № 19 треста № 6 Главмосстроя. На подходах к нему

работало Пермское строительное управление № 475 треста Трансгидромеханизация.

Строители дороги, не ожидая окончания строительства моста, перебазировались на правый берег Усы и развернули укладку пути к Усинску, перебросив на этот участок лучшие бригады. К концу 1978 года было проложено 27 километров, а вскоре был забит и последний костыль. Дорога дошла до станции Усинск.

Говоря о строительстве дороги Сыня — Усинск, уместно сказать, что она называлась иногда «объектом номер один» и была объявлена республиканской стройкой. В 1975 году на стройке работало до 500 юношей и девушек, прибывших по призыву комсомола. Были созданы студенческие отряды «Магеллан», «Виктория», «Невский» и другие. Такие отряды работали и в последующие годы. На завершающем этапе строительства, на плече Усадор — Усинск, было занято 250 студентов. Они многое сделали, чтобы закончить дорогу к намеченному сроку.

18 декабря 1979 года руководители республики горячо поздравили всех участников строительства с большой трудовой победой — завершением сооружения и открытием рабочего движения на железнодорожной магистрали Сыня — Усинск. В поздравлении подчеркивалось, что транспортные строители за короткий срок возвели железную дорогу, построили крупнейший железнодорожный мост через Усу, чем внесли большой вклад в развитие одного из перспективных нефтяных районов страны. Среди награжденных были водитель автомобиля механизированной колонны № 53 Д. М. Иващенко, монтажник СМП-259 М. Р. Тян, бригадир комплексной бригады мостоотряда № 71 И. И. Коркишко, монтер пути СМП-311 Н. М. Хамицевич и другие.

Впереди еще был год напряженного труда. Обустраивались инженерные коммуникации, устранялись дефекты, строилось жилье, детские учреждения, магазины, пристанционное хозяйство, налаживалась связь, прокладывались инженерные коммуникации, устранялись дефекты, выявленные в ходе временной эксплуатации дороги.

На заключительном этапе строительства дороги коллектив СМП-242 возглавлял Б. Л. Иванов, СМП-311 — Ю. И. Еремеев, СМП-331 — В. И. Шнарр, от начала и до конца строительства дороги коллективом СМП-259 руководил В. П. Мерзляков.

Благодаря высокому уровню механизации на линии

Сыня-Усинск темпы строительства были в три раза выше, чем на ранее введенных в эксплуатацию железных дорогах Микунь — Кослан и Сосногорск — Троицко-Печорск.

Эта стройка стала для печорстроевцев как бы вершиной творческой мысли. На строительстве были применены трубы из гофрированного металла и цельные однопролетные железобетонные и металлические мосты для малых рек. Была предусмотрена заводская готовность конструкций, их индустриальность и унификация.

Дорога Сыня — Усинск, которая в конце 1980 года государственной комиссией была принята в постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо», надежно связала Усинский нефтяной район с центром страны, открыла путь для развития нефтяной промышленности в этом регионе.

ВТОРЫЕ ПУТИ

За десять лет, с 1940 по 1950 годы, Коми республика развивалась бурными темпами. Добыча каменного угля в Печорском бассейне возросла с 273 тысяч до 8688 тысяч тонн — в 32 раза, нефти — в 7 раз, заготовка и вывозка леса с 6800 тысяч до 8924 тысяч кубометров, или на 31 процент. В перспективе было дальнейшее увеличение добычи угля, нефти и лесозаготовок, развитие крупных промышленных центров, всестороннее развитие огромного края.

Уже в конце сороковых годов несколько проектных институтов приступили к изысканиям и разработке проектной документации по сооружению вторых путей на всей линии Вельск — Воркута. Экспедиции Ленгипротранса и Харгипротранса вели проектные работы на участках Вельск—Котлас—Кожва—Воркута. Печорстрою досталась львиная доля — строительство вторых путей от Котласа до Воркуты протяженностью 1188 километров.

На первый взгляд кажется, что строительство вторых путей вести гораздо легче, чем первых. По основному пути можно подвозить людей, материалы и технику,

уже разработаны карьеры, местами можно использовать бывшие лежневые дороги, легче решаются проблемы с жильем, обеспечение строителей питанием. Но и трудностей хватало.

Главная заключалась в том, что строительство приходилось вести при интенсивной эксплуатации основной дороги, которая требовала большого ремонта. Только в 1952 году для проведения капитального ремонта пути было выделено в графике пятьсот «окон». И еще двести «окон» для ремонта мостов. Начиная с 1953 года, обеспечение не только путевых, но и строительных работ, стало закладываться в график движения поездов. Перевозка грузов в летний период в те годы для строительных и путевых работ достигла 30 процентов от общей погрузки.

Вторая трудность заключалась в том, что укладка шпал и рельсов проводилась вручную. Получался какой-то парадокс. На отсыпке полотна дороги работали уже мощные бульдозеры и экскаваторы, а железнодорожные пути укладывались дедовским способом. Это был изнурительный труд, а путеукладчиков не было. Проблема укладки пути была главным вопросом на различных заседаниях и совещаниях, но практически не решалась.

Александр Владимирович Мороз, одним из первых приехавший на строительство дороги Кожва — Воркута и назначенный начальником технического отдела Печжелдорстоя, в беседе с журналистом Борисом Гореликом говорил, что и строительство вторых путей шагнуло далеко вперед по сравнению с времен строительства дороги Кожва — Воркута.

«Если раньше комплексная норма на одного рабочего по земляным работам не равнялась и трем кубометрам, то теперь приближается к девяти кубометрам. А какая стала техника! На перегонах теперь работают мощные экскаваторы и бульдозеры, башенные краны, грейдеры и автомашины, канавокопатели.

На пути строительства построены многочисленные предприятия Печорстроя: кирпичный, известковый и бетонный заводы, лесокомбинат, ремонтные мастерские, полигон железобетонных изделий... Все бы хорошо, но не было на строительстве дороги путеукладчиков»,— сокрушался А. В. Мороз.

На одном из совещаний главный инженер четвертого отделения Печорстроя Н. Н. Немиров прямо спросил

инженера-механика Аркадия Савельевича Исарова, будет ли путеукладчик, обещанный из Москвы. Тот путеукладчик оказался конструктивно недоработанным. И тогда Исаров пошел на смелый эксперимент — решил приспособить для укладки рельсовых звеньев обыкновенный трелевочный трактор. Идея и чертежи были одобрены. Работы по переоборудованию трактора начались на следующий же день. Старались изо всех сил, в советах не было недостатка. А через некоторое время начались испытания. Машина, которую почему-то назвали «ПН-25», работала хорошо. Звенья ложились ровно.

Вот стоит трелевочник на насыпи в конце отстроенного пути. Мотовоз привез сюда очередное звено, как говорят строители, «плеть», заранее подготовленную на специально сделанном звеносборнике. Плеть — это уже готовая дорога длиной 25 метров, шпалы и рельсы уже надежно скреплены, нужно только положить ее на насыпь. Но как? Вот эту-то работу и делает специально приспособленный трелевочный трактор.

Он легко забирает на свой щит один конец плети и идет по насыпи вперед. Второй конец тянется на роликах по рельсам. Как только ролики подойдут до конца рельсов, специальные скобы не пускают плеть дальше, и она опускается на полотно трассы. И железная дорога продвигается сразу на 25 метров. Так плеть за плетью. Люди повеселели.

Когда двухпутный перегон был готов, приехала авторитетная комиссия для приема перегона, выполненного путеукладчиком. Деловито ходили приемщики по насыпи, что-то измеряли, записывали, советовались. Перегон был принят.

Заместитель главного инженера Северо-Печорской железной дороги В. Янковский потом напишет: «О темпах строительства и ввода вторых путей можно судить хотя бы по такому факту. Два первых двухпутных перегона были открыты для движения в 1953 году, а график на лето 1957 года уже предусматривал двухпутное движение на перегонах общей протяженностью 614 километров.

Успешному ходу строительных работ способствовало деловое сотрудничество эксплуатационников и строителей, постоянные совместные разборы положения дел на строительных объектах, встречи на разных уровнях и т. д. Остались хорошие впечатления от совместной работы с такими строителями, как И. А. Минков, Б. П. Гра-

бовский, О. Я. Сибиряк, И. И. Ключкин, А. А. Булдаков, И. И. Касперович и другие».

В пятидесятые годы произошла реорганизация Печорстроя. Управление вошло в состав Министерства транспортного строительства СССР. Печорстрой переходил на вольнонаемный состав. Были созданы строительно-монтажные поезда, базирующиеся на территории Коми республики: СМП-235, СМП-258, СМП-257, колонна 109, Интинское строительное отделение и Печорский строительный участок. А пополнить эти строительные организации помог Ленинский комсомол.

По путевкам комсомола на стройки Печорстроя в 1956—1958 годы прибыло 3280 человек — посланцы Ярославской, Тамбовской, Рязанской, Курской областей и Чувашской республики. Вот что писали участники одного из совещаний молодых строителей Печорстроя в обращении к юношам и девушкам Ульяновской области:

«Мы рады, что нам выпала честь трудиться в одной из крупнейших организаций Крайнего Севера — Печорстрое. Большая притягательная сила у северной стройки. Плечом к плечу с первыми энтузиастами освоения севера трудимся мы, посланцы комсомола Чувашской АССР, Ярославской, Курской, Рязанской, Тамбовской областей. Мы активно включились в строительство коммунистического общества, нам надлежит завершить великое дело, начатое нашими отцами и матерями, и от сознания этого еще полнее и содержательнее становится жизнь молодежи, впервые вступившей на самостоятельный путь... Сейчас у нас на Севере непочатый край работы. Строятся вторые пути Печорской магистрали, сооружается новая железнодорожная линия Микунь — Сыктывкар. Молодежи есть где приложить свои знания и умелые руки».

Получив подкрепление, Печорстрой продолжал наращивать свои мощности, создавать новые строительные организации. В 1958 году на базе Интинского строительного отделения был организован СМП-242 с центром нахождения в Воркуте, СУ-301 (с 28 апреля 1976 года СМП-562) — на базе Печорского строительного участка в Печоре. В 1961 году прибывает в Печорстрой из Кировтрансстроя СМП-234 для строительства железной дороги Микунь — Кослан — Ертом. Успешно работал СМП-258, подкрепленный комсомольско-молодежными бригадами, от станции Керки на Север.

Требования к строителям вторых путей были особенно высоки. По новым путям пошли тяжеловесные поезда, повышались частота и скорости движения пассажирских поездов.

В 1947 году первый пассажирский поезд дальнего сообщения был пущен от Котласа на Ленинград через Коношу. До этого вагоны беспересадочного сообщения от Котласа до Ленинграда следовали через Киров. В 1949 году был введен в обращение поезд Москва — Коноша — Котлас.

С 1950 года пассажирские поезда стали курсировать по маршрутам Москва — Воркута и Котлас — Воркута. С летнего графика 1956 года вступил в обращение скорый поезд Москва — Воркута. В последующие годы наряду с увеличением объема пассажирских перевозок повышались скорости движения пассажирских поездов. Так, в 1958 году нахождение в пути скорого поезда Воркута — Москва было сокращено на 6,5 часа. Маршрутная скорость дальних пассажирских поездов за десять лет возросла более чем наполовину. В любое время года в скором поезде от Воркуты до Москвы можно было добраться менее чем за сорок часов. Все это говорило о надежности Северо-Печорской магистрали, в том числе и вторых путей.

Ярка трудовая биография СМП-234. Строил вторые пути на участке Коноша — Котлас, железные дороги на Кольском полуострове, железную дорогу Микунь—Кослан — Ертом, автодороги. А летом 1975 года он дислоцируется на станции Кожва и строит вторые пути на участке от Рыбницы до Воркуты протяженностью более 500 километров.

СМП-234 фактически пришел на пустое место. Надо было строить себе жилье, производственную базу, приступить к строительству такого крупнейшего объекта, как Кожвинский щебеночный завод.

В 1977 году уже полным ходом шло строительство вторых путей от станции Рыбница на северном направлении. Только за тот год коллективу строительно-монтажного поезда предстояло освоить около трех миллионов рублей, а в 1978 году — уже 10 миллионов рублей и обеспечить ввод 38 километров пути.

Строительство вторых путей велось одновременно в трех перегонах; Каменка — Сухой Лог, Каменка — Чикшино и Сыня — Ошъель. Не хватало людей, работа-

ло всего 15 КРАЗов, 3 экскаватора, 6 бульдозеров. Отсыпку полотна вели мехколонны № 10 и № 53.

Отмечалась хорошая работа машинистов экскаваторов В. И. Сорокина, В. А. Платонова, бульдозеристов П. М. Петунина, А. С. Лепкова, водителей самосвалов И. Т. Никишина, Г. К. Винникова и В. А. Крусира.

В 1978 году для усиления строительства были подключены СМП-258 и СМП-311, но мехколонны не обеспечивали плановую отсыпку полотна дороги, сдерживали путеукладчиков и мостовики.

Подведя итоги работы за 1978 год, начальник Печорстроя П. П. Голованов сказал, что в 1979 году предстоит построить 49 километров вторых путей. СМП-234, которым тогда руководил Владимир Александрович Линник, предстояло выполнить строительно-монтажных работ на 9 миллионов рублей. На 1980 год называлась цифра 12 700 тысяч рублей. Важнейшим резервом повышения производительности труда и качества строительных работ стала организация труда методом бригадного подряда.

Начальник отдела труда и заработной платы управления Печорстрой С. П. Жебелев заявил на собрании партийно-хозяйственного актива, что за 1978 год по управлению выполнено работ методом бригадного подряда на треть от общего объема, выполненного своими силами. Выработка на одного работающего по подряду на 21 процент выше, чем у работающих прежними методами.

Одним из инициаторов перехода на работу по бригадной форме организации и стимулировании труда стал бригадир монтеров пути СМП-234 Николай Иванович Чепурных, проработавший уже на стройках севера к тому времени около двадцати лет.

— Переход на работу по бригадному подряду,— вспоминает Николай Иванович,— у нас был связан с большими сомнениями, и, в основном, из-за плохого материально-технического снабжения. Постоянные перебои в поступлении материалов верхнего строения пути ни для кого не были секретом. И все же на общем собрании бригады решили заключить договор с администрацией поезда на бригадный подряд.

Четкое представление о годовом плане и целевых задачах дало возможность маневрирования при производстве работ. К примеру, если случались перебои в поставке рельс, шпал, креплений, то бригада переключа-

лась на сборку стрелочных переводов. При ограниченной поставке материалов верхнего строения пути часть бригады работала на сборке звеньев рельсошпальной решетки, а часть переводилась на подготовительные работы по врезке стрелочных переводов. Производилась задельная плановая работа и не допускались случаи простоев.

Четкое распределение обязанностей среди членов бригады позволило рабочим повышать свое профессиональное мастерство. А это, в свою очередь, позволило иметь численность бригады 26 человек вместо 32 по расчету. Рабочие стали инициативнее, наладилась взаимопомощь, улучшилось отношение к складированию и сохранности материалов. Немалое значение имело и распределение заработка в бригаде с применением коэффициента трудового участия.

В результате работы по бригадному подряду за 1978 год бригада получила премию — 7 тысяч рублей, а СМП снизил стоимость строительно-монтажных работ на 24,3 тысячи рублей.

Многолетний самоотверженный труд Николая Ивановича Чепурных был оценен по достоинству. Он был награжден орденами Трудового Красного Знамени, Октябрьской революции, ему была присуждена Государственная премия СССР 1979 года за выдающиеся достижения в труде и высокую эффективность на основе широкого применения передового опыта в строительстве. В 1981 году Н. И. Чепурных присвоено звание Героя Социалистического Труда. Он был избран делегатом XXVII съезда КПСС.

Высокие награды не вскружили голову Николаю Ивановичу. Как двадцать лет тому назад, так и сегодня, удивляют крепость его характера, настойчивость и трудолюбие.

1 января 1981 года на участке Рыбница — Инта Государственная комиссия приняла 137 километров пути, из них на 125 километров открыто движение поездов.

В XI пятилетке темпы строительства также были высокими. 6 ноября 1983 года Печорский райком КПСС, исполком районного Совета и райком комсомола горячо и сердечно поздравили рабочих, инженерно-технических работников и служащих СМП-234 с большой трудовой победой — досрочным выполнением плана строительно-монтажных работ трех лет XI пятилетки.

Но, конечно, не все шло хорошо. В памяти отчет начальника СМП-234 А. А. Суркова на пленуме Печорского райкома КПСС. Он, в частности, говорил, что результаты работы могли быть значительно выше, если бы заявки поезда на строительные материалы удовлетворялись и поставка их производилась своевременно. Причем качество строительных материалов низкое. СМП несет потери из-за неудовлетворительного и медленного ремонта механизмов управлением механизации Печорстроя.

Коллектив долгое время не имел собственного капитального жилья, а дислоцировался в временных сборно-щитовых бараках. В таких времянках проживали тогда 222 семьи. Детский сад и ясли находились в ветхом состоянии, в механических мастерских не было канализации, горячей и холодной воды. Недостаточно медицинское обслуживание, ненадежна связь. Сурков спросил руководство управления Печорстрой выделить необходимые средства для улучшения жилищно-бытовых условий строителей вторых путей (это строительство продолжается и сегодня).

Автору не раз приходилось бывать на строительстве дороги Сыня — Усинск. Сюда было привлечено в качестве субподрядчиков несколько механизированных колонн из треста Центростроймеханизация. От них во многом зависел успех строительства этой важнейшей для Коми республики дороги. Все они горячо взялись за дело. Но среди них мехколонна № 53 особо отличалась высокой организованностью и целеустремленностью. Эта колонна уже имела большой опыт, полученный на строительстве железных дорог Коноша — Архангельск и Сосногорск — Троицко-Печорск.

В 1976 году механизированные колонны №№ 10, 35, 113, 133 и другие выполнили запланированный объем земляных работ. А мехколонна № 53 была оставлена для строительства вторых путей на участке Рыбница — Инта. Весной 1977 года она развернулась на участке Сухой Лог — Каменка. Экскаваторы, бульдозеры, мощные автомашины были задействованы на вторые пути. И вскоре темпы значительно возросли. Уже в июле земляное полотно стало удлиняться быстрее, и этот самый напряженный участок пути, сдерживающий движение поездов, к концу года нужно было ввести. К тому же коллектив мехколонны ждали на станции Печора, чтобы развернуть здесь пристанционные работы и одно-

временно приступить к отсыпке земполотна от Печоры до Мишаяга.

И вот наступил радостный день: в канун 60-летия Великого Октября прорабский участок Ю. И. Зимовца завершил свою работу на перегоне Сухой Лог — Каменка и сдал путеукладчикам СМП-234 земляное полотно протяженностью более двадцати километров. С трех разработанных карьеров были завезены и уложены в полотно дороги 240 тысяч кубометров грунта.

В числе лучших механизаторов был назван машинист экскаватора И. Я. Плескачев — мастер, человек твердой руки и точного глазомера. Среди водителей самосвалов — Г. С. Ильин, который строил до этого железные дороги Сосногорск — Троицко-Печорск и Сыня — Усинск.

В. И. Сорокин вместе с мехколонной строил канал, железнодорожные пути и промышленные объекты в Ивановской, Рязанской и Тульской областях, а последние десять лет — в Коми АССР. Передовик производства, награжденный орденом Трудовой славы и медалью «За трудовое отличие», Сорокин со своим экскаватором отличился и здесь.

Бульдозеристы в мехколонне на особом счету. Они первыми приезжают на новые участки и обустраивают их, пробивают дороги для самосвалов, вскрывают карьеры, вытаскивают застрявшие машины. На одном бульдозере, сменяя друг друга, работали ветераны колонны П. М. Петунин и А. С. Лепков.

Задание на перегоне Печора — Мишаяг также было завершено досрочно. Здесь особо отличились машинист экскаватора В. А. Платонов, водители самосвалов И. Т. Никишин, Г. К. Винников, В. А. Крусир.

Но бывали и сбои. 5 октября 1979 года начальник производственно-технического отдела СМП-234 Н. М. Вернигор писал в газете «Ленинец», что ниже своих возможностей потрудилась мехколонна № 53, где начальником В. Л. Кузьменко. Коллективом мехколонны на одном участке земляное полотно подготовлено к сдаче не в полном объеме, с оценкой «удовлетворительно».

Что было, то было. Путеукладчики СМП-234, имея большой опыт по укладке вторых путей, буквально наседали на мехколонну № 53, и с этим надо было считаться. Тем более, что на этом участке в то время ра-

ботала прославленная бригада монтеров пути Н. И. Чепурных.

15 октября 1980 года коллектив мехколонны выполнил пятилетний план по строительно-монтажным работам в объеме 13 790 тысяч рублей и решил до конца пятилетки выполнить работ еще не менее чем на 2 миллиона рублей. Весь объем работ был выполнен на строительстве железной дороги Сыня — Усинск и на вторых путях участка Рыбница — Печора — Мишаяг.

С 1 января 1987 года мехколонна со всеми подразделениями перешла на коллективный подряд. Учитывая обширную географию производственной деятельности предприятия, это было непростым делом.

С начала XII пятилетки, кроме строительства вторых путей, мехколонна занималась созданием подъездных путей к шахте № 33-Воркутинская, отсыпкой площадки под железнодорожную станцию Кемь в Карелии, работала и в Архангельской области. И везде миллионные объемы.

В Воркуте коллектив возглавлял опытный организатор Г. П. Ушаков, отряд водителей мощных автомашин КРАЗ-256 на Усинске работал под началом П. М. Полиенко. Добрые вести шли из Коноши.

Но коллективный подряд был только ступенью к переходу на самоокупаемость и самофинансирование. С 1 января 1988 года механизаторы стали работать в новых условиях хозяйствования, которые нацелили коллектив на эффективный конечный результат.

В октябре 1988 года состоялась отчетно-выборная партийная конференция коммунистов управления строительства Печорстрой. О работе мехколонны-53 было сказано, что предприятие работает стабильно, эффективно, успешно.

НА СОБСТВЕННУЮ БАЗУ

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 14 августа 1954 года № 1723 Печорское строительство было передано из Министерства путей сообщения СССР в Министерство транспортного строительства СССР. В связи с этим на

Печорстрой кроме железных дорог было возложено строительство производственных мощностей, жилья и социально-культурных объектов для всех транспортных предприятий: железнодорожного, речного, воздушного и автомобильного, а также предприятий связи. В Печорстрое начали создавать мощную собственную производственную базу.

Уже в Абези, у вновь организованного Печжелдорстроя, в числе первых объектов была ремонтная мастерская с небольшой кузницей и несколькими станками, которая потом обрастала разными пристройками. Когда Печорстрой обосновался в Печоре, недалеко от станции было выбрано место и начато строительство объекта под названием «центральные ремонтные мастерские».

Шли годы, возрастали объемы работ, больше становились различных станков, организовывались новые цеха, и в августе 1962 года вместо ЦРМ появилось новое предприятие — РПБ (ремонтно-прокатная база) Печорстроя. Если раньше мастерская занималась только ремонтом, то теперь с ремонтно-прокатной базы стали спрашивать и за эксплуатацию.

В 1978 году вместо ремонтно-прокатной базы организуется управление механизации Печорстроя, а с 15 мая 1987 года к этому управлению присоединяется и автобаза.

Были времена, когда вызывал восторг паровой экскаватор ППГ, на котором работали четыре человека, в том числе кочегар. Пыхтел, кряхтел, дымил, но свое делал и здорово выручал. Но потом уступил место дизельным экскаваторам, более удобным и производительным. Мастерские пополнялись токарными, фрезерными, долбежными, сверлильными, шлифовальными и другими станками, новыми наборами инструментов.

На предприятии постоянно шла реконструкция. Расширялись цеха, строились новые при начальниках ЦРМ и РПБ Б. Л. Ильине, Г. И. Кондратьеве, И. Е. Кулакове. Да и сейчас ремонтное дело совершенствуется.

... Ноябрь 1974 года. В ремонтно-прокатной базе строится современный цех по ремонту строительной техники, в котором стали производить ремонт экскаваторов, бульдозеров, грузоподъемных механизмов и другой строительной техники. Хозяйство усложнялось, многочисленные предприятия Печорстроя да и городские предприятия заваливали базу, требуя ремонта, замены, помощи.

Коллектив освоил изготовление сборных металлоконструкций, делал литье из чугуна и цветных металлов, выпускал сантехнические и железобетонные изделия, товарную арматуру, бетон и многое другое.

Совершенствовалась организация труда, наводился порядок. Если раньше ассортимент металла находился в неупорядоченном состоянии в разных местах, то с расширением цехов на забетонированной территории установили стеллажи и разложили металлы по сортам. Благодаря правильному применению козлового крана и специально подготовленной подкатной тележки, весь процесс подачи металла и приемки конструкций был механизирован. Новшеств было много.

В связи с организацией управления механизации Печорстроя существующей производственной базы в его состав вошло девять участков, производящих механизированные работы на объектах всех строительно-монтажных поездов Печорстроя. Нужно было улучшить использование техники за счет повышения технической готовности машин и механизмов, повышения сметности и эффективного использования по времени.

Не секрет, что особенно на новостройках машины и механизмы длительный период простаивали порой даже из-за обычных, недефицитных, запасных частей, тогда как в другом СМП склады ломились от них. Отдельные строительно-монтажные поезда, бывало, подолгу передерживали механизмы у себя. В отчетах же показывали, что механизмы были заняты на работах. Объяснение довольно простое: отдашь — через некоторое время они снова понадобятся, а вернуть бывало нелегко.

Этому надо было поставить конец. Бывший тогда главным инженером В. С. Филиппов через год после реорганизации говорил: «Значительно повысился коэффициент технической готовности машин и механизмов. Способствовало то, что все запасные части стали концентрироваться в одних руках, организовано изготовление многих дефицитных запчастей в центральных ремонтных мастерских. Коллектив мастерских за истекший год освоил капитальный ремонт пяти новых видов строительных машин, которым ранее пришлось бы годами ожидать выделения мест на других заводах.

Сроки нахождения машин и механизмов в капитальном ремонте сокращены почти втрое за счет создания оборотного фонда капитально отремонтированных двигателей и за счет участия в ремонте обслуги. Способст-

вовало сокращению времени на ремонте и такая установка, когда машины идут в ремонтный цех сразу с платформ».

Но не все шло так, как хотелось бы. Слабо развивалась ремонтная база участков, не решался вопрос о строительстве нового литейного цеха, а старый цех был закрыт из-за аварийного состояния.

В 80-х годах коллектив управления механизации должен был организовать агрегатно-узловой ремонт механизмов при текущем и капитальном ремонте, для чего необходимо было накопить оборотный фонд узлов и агрегатов, сконструировать и изготовить в центральных ремонтных мастерских специальные стенды для испытания, контроля и проверки капитально отремонтированных узлов и агрегатов. Имея высококвалифицированные инженерно-технические кадры и опытных механизаторов, в управлении добились этого.

Много добрых дел в те годы было связано с именем Ивана Егоровича Кулакова. Молодой, энергичный руководитель пристальное внимание уделял молодежи, комсомольской организации. На предприятии был установлен порядок, когда прием и увольнение рабочих в возрасте до 28 лет надо было согласовать с комитетом ВЛКСМ; расмотрение вопросов премирования молодых работников, распределение жилья, мест в общежитиях и детских учреждениях, подведение итогов соревнования подводилось с участием представителя комитета комсомола.

Проводилась кропотливая работа, чтобы молодые рабочие, не имеющие среднего образования, учились в школах рабочей молодежи и в техникумах. За ними были закреплены наставники.

По инициативе молодежи и при поддержке руководителей предприятия был построен спортивный зал площадью 330 кв. метров на базе финского склада. Строительство велось в нерабочее время, можно сказать, силами всего коллектива. Спортсмены участвовали в соревнованиях по волейболу, по футболу и занимали призовые места среди коллективов Печорстроя, была своя лыжная база. Спортивную активность в коллективе в те годы связывали с именем Николая Сушко, слесаря по металлоконструкциям, передовика производства, члена постройкома Печорстроя. Теперь Николай Николаевич возглавляет коллектив управления.

Говоря о передовиках, нужно назвать Александра

Колонна транспортных строителей на демонстрации

Так начиналась Печора — первая железнодорожная станция

Первые жилые дома

Первый поезд пробирается в Воркуту (1947 г.)
Дороги расчищались вручную

Пошел воркутинский уголь (1942 г.)

Станция Вежайка на Микунь — Косланской железной дороге

Станция Микунь. Отсюда началось строительство железных дорог Микунь — Сыктывкар и Микунь — Кослан — Ертом

Железнодорожный вокзал в Печоре

Дворец спорта

Дом культуры речников

Печорское речное училище

Улица Советская со зданием управления Печорстрой

Дом связи

Г. А. Сандрацкая — каменщица СМП-562, делегат XXVI съезда КПСС

Бригада строителей СМП-562 А. П. Канева

Бригада строителей СМП-562 Н. Т. Мершавки

Бригада строителей СМП-562 В. С. Шошиной

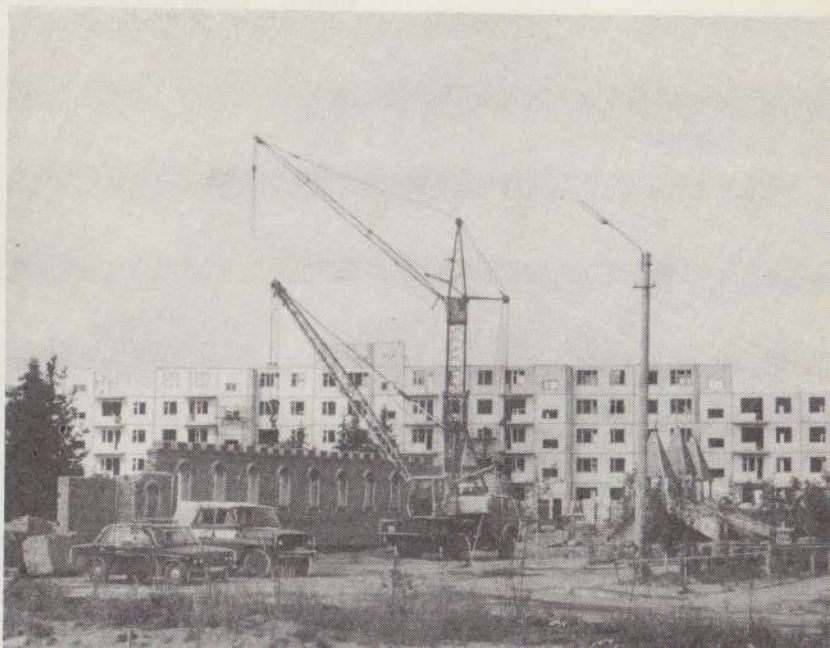
Здание Комилеспрома в Сыктывкаре

Железнодорожный вокзал

Жилой дом на улице Морозова

Детский сад СМП-235

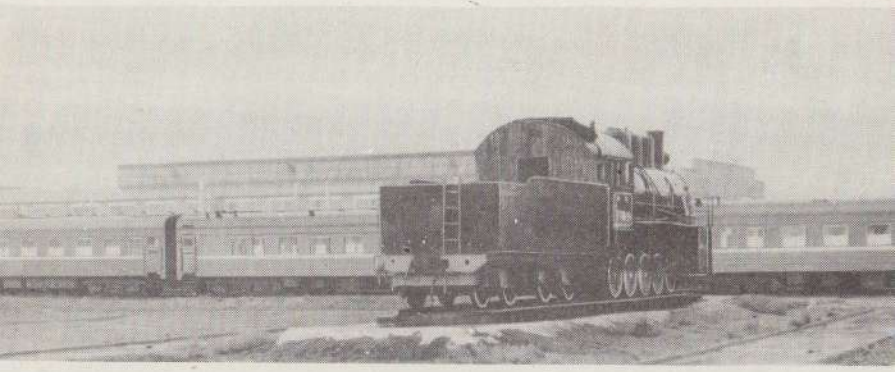
Строится новый жилой массив



Ветераны СМП-242 (г. Воркута)

Железнодорожный вокзал в Инте

Железнодорожный вокзал в Воркуте



На постаменте паровоз, который совершил первый рейс с воркутинским углем 28 декабря 1941 года

Дома на улице Строителей в Воркуте, построенные СМП-242

Санаторий железнодорожников в Воркуте

Улица продолжается

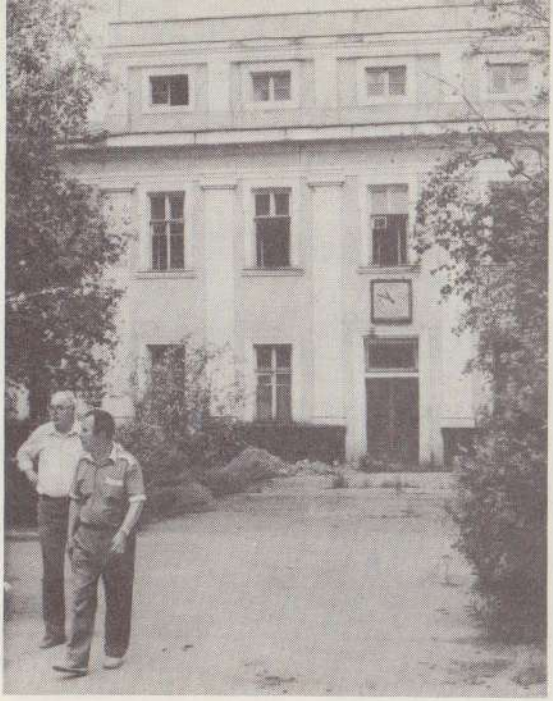
Дом культуры железнодорожников в Воркуте

Начальник СМП-258 А. К. Янко

Первая контора СМП-258 в Сосногорске

Дистанция пути

Детский сад



Дом связи в Сосногорске

Аппарат управления урса Печорстрой

Начальник СМП-331 В. И. Шнарр

Станция Троицко-Печорск

Новый микрорайон с детским комбинатом

Дом связи в Троицко-Печорске

Строится больничный комплекс

Новая школа

Начальник кирпичного цеха Ветлосянского завода А. А. Стрелец (слева) и ветераны труда Е. А. Подскребнева, Н. Н. Колобова, Р. И. Видулина

Бригада бетонно-формовочного цеха В. Ф. Денисова (Ветлосянский завод строительных материалов)

Отгрузка строительных плит с завода

Строительство автомобильных дорог из железобетонных плит

Бывший начальник СМП-234 А. А. Сурков

Бригадир монтеров пути СМП-234 Герой Социалистического Труда Н. И. Чепурных

Слесарь управления механизации Печорстроя кавалер ордена Ленина, почетный гражданин Печоры С. Ф. Соколов

В. А. Барабанов

А. И. Боровицкий

Б. П. Грабовский

И. И. Ключкин

Е. В. Басин

В. А. Лишник

И. Е. Меркуль (слева) и начальник депо Печора А. И. Мельцер

Начальник СМП-562 В. А. Шевинский

Ветераны войны аппарата управления Печорстроя

Группа работников управления механизации Печорстроя

Бригада И. И. Шматова

Укладка железнодорожного полотна на дороге Сыня — Усинск

Ильича Гаврилова. Начинал он здесь учеником токаря. Стал классным специалистом, освоил смежные профессии строгальщика и фрезеровщика, ряд его рационализаторских предложений был внедрен в производство. В 1976 году защитил диплом в Тульском механическом техникуме. Дважды избирался депутатом Печорского городского Совета, был занесен на городскую галерею Почета.

Его товарищ Николай Николаевич Жабцев пришел сюда в 1966 году, приобрел специальность слесаря. После службы в рядах Советской Армии вернулся в свой цех. А когда предложили принять котельную, взялся за это ответственное дело со всей серьезностью. В цехах и административно-бытовых помещениях управления было тепло в любые морозы. И в этом в первую очередь заслуга бригадира слесарей Н. Н. Жабцева. За добросовестный труд он награжден медалью «За трудовую доблесть».

В газете «Ленинец» 7 ноября 1974 года в очерке «От токаря — до инженера» писалось: «13 лет отделяет Тамару Дмитриевну Турьеву от того дня, когда она после окончания восьмилетки пришла в центральную ремонтную мастерскую Печорстроя. Поставили ее к сверлильному станку. Тамара быстро освоила специальность сверловщицы и стала лучшей среди своих коллег по работе... Тамара садится за парту в вечерней школе. Очень нелегко было совмещать в течение трех лет работу и учебу, но она переборола все трудности, желаемый аттестат об окончании средней школы был получен. А затем и вступительные экзамены в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. И снова трудные годы учебы и работы...»

В 1974 году Турьева была награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Добрыми делами оставили след токарь Нина Михайловна Ветошкина, бригадир бетонщиков Елена Ивановна Дмитриева, формовщица Клавдия Ивановна Филина, инструментальщица Мария Антоновна Зимина, мастера Петр Максимович Кашкаров и Николай Андреевич Марков, бригадир слесарей Владимир Архипович Архипов, председатель профсоюзного комитета Галина Федоровна Кулик, машинист экскаватора Федор Фазимович Гусейнов, Гавриил Дмитриевич Шилкин и другие.

Особо хочется сказать о Сергее Федоровиче Соколо-

ве. Приехал он в Печору в 1945 году. О суровых днях Великой Отечественной войны напоминали ему два ранения, полученные в боях под Либавой и Ригой, и фронтовые награды.

А начинал слесарить учеником, потом дошел до шестого разряда, стал выполнять самые сложные задания по ремонту дорожно-строительных машин. Немало кадровых рабочих подготовил он за прошедшие годы. Сколько за это высказано ему теплых благодарных слов вчерашними учениками! Бригадир сам всегда служил для членов бригады безупречным примером трудолюбия, порядка и дисциплины. Характерна была для него такая черта: приходить на работу чуть раньше, подготовить как следует рабочее место, инструмент, чтобы все было под рукой и ничего лишнего.

Коммунист, ветеран войны и труда, награжден орденом Ленина, ему присвоено звание Почетного гражданина города Печоры. Ветеран на пенсии, но продолжает работать слесарем.

Орденом Ленина были награждены ветераны управления П. К. Ешкилев, И. В. Гладков, орденом Трудового Красного Знамени — В. В. Абрамов, И. И. Поздеев, В. М. Соин, Ю. Я. Ядринский, Н. И. Засенко.

По пальцам можно было сосчитать количество автомашин в Печжелдорстрое. К 1947 году автоотряд насчитывал около пятидесяти машин, стали поступать самосвалы марки «ЗИС» с гидравлическим подъемом кузова. Но не было теплых гаражей, не было настоящих мастерских. В морозные дни, как говорили шоферы, они до потери сознания заводили машины, а ремонт или изготовление незначительной детали становилось неразрешимой проблемой.

А 1 апреля 1960 года была создана автобаза Печорстроя. В 1962 году автобаза уже располагала 180 автомашинами и перевезла на них 550 тысяч тонн различных грузов, машины с эмблемой автобазы стали курсировать на дорогах и строительных участках от Микуни до Воркуты. Нет ни одной железной дороги, ни одного крупного объекта, где бы ни работали автобазовцы.

В 1983 году машин стало уже 360, а перевезли они больше 2500 тысяч тонн грузов. За двадцать лет количество автомашин в автобазе увеличилось в два раза, а перевозка грузов в пять раз. Машины стали более мощными, более приспособленными да и погрузочно-разгрузочные средства усовершенствовались, люди, исполь-

зующие эти механизмы, стали более опытными, совершенствовалась организация труда.

В 1978 году автомобилисты в Печоре получили хорошую производственную базу: теплые боксы для стоянки машин, ремонтные мастерские, административно-бытовой корпус со столовой. Позже были оборудованы сауна, механическая мойка. Все это нужное дело. Ведь от того, с каким настроением работает человек, такой и будет отдача от его труда.

Автобаза Печорстроя принимала самое деятельное участие в строительстве путепровода с мостом, который перекинулся в районе гормолзавода. Заказчик — управление капитального строительства горисполкома, подрядчик — СМП-234. Сметная стоимость объекта — больше 3 млн. рублей. На этой стройке автобаза работала методом бригадного подряда. Рационализаторы сделали трайлеры для перевозки объемных блоков, кассетовозы для железобетонных конструкций и многое другое.

В 1976 году на городской галерее Почета появился портрет Александра Павловича Туркина — шофера второго класса, машиниста автокрана автобазы. Он зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом, бесперебойно и качественно проводил погрузку и разгрузку строительных материалов на строящихся объектах, бережно относился к технике, экономил горючее.

В 1979 году комсомольской организации автобазы было присуждено первое место в Печорстрое. В этом большая заслуга таких молодых рабочих, как Н. Чернышев, М. Садовников, В. Зазулин, В. Ярков, Н. Савин, С. Ясько, Н. Безуглый, Ю. Луценко, Н. Кирилюк.

Завидная постоянность в работе отличала Константина Осиповича Конькова — бригадира слесарей автобазы. Сорок лет отдал он любимой работе. Сколько автомобилей прошло через его руки! Ему, специалисту широкого профиля, знающему около двадцати марок машин, оказывали доверие в общественных делах. Неоднократно К. О. Коньков избирался председателем цехового комитета, его имя занесено в Книгу почета предприятия.

«На все руки мастер»,— так говорят в автобазе о коммунисте Алексее Васильевиче Звереве. Будучи слесарем по ремонту оборудования, он прекрасно освоил практически все металлообрабатывающие станки в мастерских. Объясняется это просто: большинство из

них смонтировано и пущено в работу с его участием. Много времени и труда сберегает испытательный стенд, смонтированный Зверевым.

В летописи предприятия навсегда остаются имена тех, кто отсыпал земляное полотно главного пути Печорской магистрали, кто участвовал в строительстве вторых путей и новых дорог в Коми республике, кто передавал свой опыт и мастерство новым поколениям автобазовцев: Е. М. Зимина, Д. Е. Кожухова, Р. Т. Борзунова, А. И. Родионова, Л. В. Смирнова, А. П. Терехина, Н. Я. Рочева, А. И. Ступина, П. Я. Емельяненко, М. Д. Натана, В. И. Олесика. Многое сделали для развития автобазы ее начальники Иван Константинович Дурасов и Виктор Степанович Свиридюк.

Там, где раньше собирали грибы и ягоды и ловили боровую дичь, печорстроевцы построили небольшой полигон для выпуска самых необходимых строительных изделий: фундаментных блоков, перемычек, шлакоблоков для стенового материала. Один автокран, полуторакубовая бетономешалка да шесть пропарочных камер — такое было производство в первоначальном виде. У истоков будущего завода стояли Павел Тимофеевич Петренко, Виктор Васильевич Кафтайлов, Иван Михайлович Мароховский.

Рядом с деревянными домами и бараками быстро стали вырастать двухэтажные шлакоблочные дома, появились первые кирпичные постройки, потянулись новые улицы.

И все же размах полигона был невелик, хотя он достраивался. Все острее ощущалась нехватка многих конструкций и изделий, а завозить их за тридевять земель обходилось слишком дорого. А когда на Печорстрой возложили строительство объектов для всех транспортных предприятий, созрело решение о создании в Печоре мощной собственной производственной базы.

В ее комплекс были включены завод железобетонных изделий, автобаза на 400 стояночных мест, крытые и отапливаемые склады материально-технического снабжения, расширение ремонтно-механические мастерские и база отдела рабочего снабжения СМП-259.

В 1974 году три генподрядных организации — СМП №№ 562, 234, 242 и семь субподрядных организаций приступили к строительству этого сложного комплекса. Заказчиком выступало управление Печорстрой. Ведущим в этом комплексе был ЗЖБИ — завод, который

должен выпускать 50 тысяч кубомтров железобетона в год. Кроме того, намечался выпуск объемных блоков для домостроения. Сметная стоимость завода 6270 тысяч рублей.

Начало строительства шло с большими трудностями. Не хватало кранов, бывали перебои в снабжении с электроэнергией, не было четкой системы взаимодействия между подрядными и субподрядными организациями, но дело постоянно налаживалось. К концу 1978 года на заводе железобетонных изделий продолжали работать строительные бригады В. Ф. Владимирова, А. И. Осипова, А. И. Фролова, бригада монтажников Н. М. Омельченко, звено П. И. Ракаускаса, студенческие строительные отряды. Строительно-монтажные работы в основном были завершены.

Один за другим испытывались многочисленные цеха, транспортные галереи, склады готовой продукции, бетоносмесительный узел, дробильно-сортировочное отделение, подъездные пути, отопительная система, которые повышали бы качество выпускаемых изделий.

В 1979 году рабочие нового завода выпустили первые десять опытных образцов готовых блок-комнат, две блок-комнаты из них были направлены на Сыню с целью испытания их на транспортабельность и успешно выдержали экзамен. Открывалась широкая перспектива в домостроении. Начался стабильный выпуск собственного бетона. Эти пробные шаги обнадеживали, хотя до полной мощности было далеко.

До плановой численности не хватало 150 рабочих, прежде всего из-за отсутствия жилья. Не были укомплектованы некоторые участки квалифицированными кадрами, которых раньше и не готовили. Были и другие трудности, которые преодолевались в ходе работы, но порой медленно и неквалифицированно. Период становления завода затягивался.

О бедах и трудностях завода 16 декабря 1982 года писал в газете «Ленинец» один из лучших специалистов завода, бригадир комплексной бригады объемно-блочного домостроения Александр Прокопьевич Резник. В частности он писал о том, что работа методом бригадного подряда создает высокий моральный настрой. Каждый в бригаде владеет несколькими смежными специальностями. Они — и арматурщики, и формировщики, и сварщики, и монтажники. Только работай да работай, но то цемента нет, то керамзита нет, и ритм в ра-

боте срывается. Завод задыхается от нехватки квалифицированных специалистов на самых важных производственных операциях, а заинтересовать их нельзя ни заработками, ни льготами, ни квартирами, ни детскими учреждениями. Заканчивая свою статью, А. П. Резник писал, что его бригада глубоко верит, что их завод будет передовым предприятием.

Тяжелая ноша досталась Виктору Викторовичу Моисеенкову, назначенному в 1983 году директором ЗЖБИ. Бухгалтер предприятия Ф. И. Бесчетнов говорил, что начал новый директор с того, что огородил территорию завода железобетонным забором, установил проходную. Порядка стало больше, чувствовался хозяйский глаз. Принимались меры по улучшению качества продукции.

В 1984 году было заявлено, что трудное рождение молодого предприятия завершилось, хотя как с количественными, так и с качественными показателями не все еще было благополучно. Уже на готовой продукции можно было увидеть обнаженную арматуру, сколы, наплывы, нарушения форм и размеров изделий. Нужна была помощь Печорстроя, чтобы быстрее перейти с деревянной опалубки на металлическую.

В 1979 году, когда коллектив завода только приступил к освоению новой продукции, было выпущено 10 блок-комнат, а в 1983 году их уже было выпущено 340 штук. За 1980 год было произведено бетона 14 тысяч, а в 1982 году — 25 тысяч кубометров. По сравнению с 1979 годом в 1985 году выпуск продукции увеличился в 5 раз.

Директор завода В. В. Моисеенков смело решал назревшие проблемы, одна из которых — кадры. Нелегка работа на заводе. Это значит, что для рабочих должен быть создан максимум условий для производительного труда и полноценного отдыха. Стала своя столовая работать как следует, появились сауна, душевые, просторные раздевалки, строились новые подсобные помещения, благоустраивалась территория завода.

Строже стал контроль за качеством работ, за соблюдением санитарных норм. В сентябре 1986 года начальник Печорстроя Игорь Евдокимович Меркуль говорил, что на ЗЖБИ факты отгрузки бракованной продукции исключены, выполняются мероприятия по повышению качества выпускаемых изделий. Произведен ремонт технологической оснастки и формовочных машин по изготовлению объемных блоков. Усилен конт-

роль за соблюдением технологической дисциплины. Внедрен оперативный контроль качества работ на всех технологических линиях.

Объемные блоки — один из главных видов изделий этого предприятия. Только в Печоре уже к 1986 году из объемных блок-комнат были построены 18- и 45-квартирные дома, общежитие на 208 мест, дом отдыха локомотивных бригад, детсад на 140 мест.

В 1985 году Печорстрой стал экспонентом на ВДНХ СССР, где были представлены материалы по объемно-блочным зданиям транспортного назначения: стрелочным постам, трансформаторной станции питания автоблокировки и дому отдыха локомотивных бригад. За развитие объемно-блочного домостроения группа тружеников завода была отмечена наградами ВДНХ.

Серебряной медали выставки удостоен начальник цеха № 1 Ю. В. Борисов, бронзовой — формовщик А. П. Резник и бригадир коллектива объемно-блочного домостроения А. С. Лухнев. Бригада А. С. Лухнева позже была награждена Почетной грамотой ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Говоря о передовиках того переломного периода, надо назвать Николая Николаевича Нечаева — машиниста крана завода, награжденного медалью «За трудовую доблесть». В коллективе хорошо помнят о ветеранах производства, на глазах которых и при их активном участии на месте крохотного полигона, где они когда-то выпускали за смену десяток блоков и перемычек, вырос огромный современный завод. Это С. А. Пыстин, П. С. Резник, В. П. Кузик, Д. Д. Коротких, Н. С. Дрозд, Л. К. Галушко, А. С. Шишкина.

Техническое перевооружение производства, полное использование экономических рычагов и перестройка людей — эти три фактора были заложены в программу действий руководства и партийной организации завода на 1986—1990 годы.

Начало было успешным. Стабильно трудился коллектив в первом году XII пятилетки. Все основные показатели по реализации продукции, производительности труда, снижению себестоимости, по прибылям были значительно выполнены.

Мало пришлось работать на посту директора В. В. Моисеенкову. Он был избран заведующим промышленно-транспортным отделом Печорского горкома КПСС, а потом стал вторым секретарем горкома пар-

тии. Директором завода был назначен Валентин Викторович Шавловский. Теперь на предприятии есть стабильные квалифицированные кадры, чтобы и дальше наращивать мощности. Ближайшая задача — увеличить выпуск объемных блоков до тысячи штук в год. Печорстрой ведет расширение завода с тем, чтобы увеличить строительство жилья из объемных блоков до 50 тыс. кв. метров в год.

Система материально-технического снабжения в Печорстрое менялась по мере возрастания объемов строительства и расширения зоны выполняемых работ. В начальный период была строго конкретная работа — строительство железной дороги Кожва — Воркута. Как будто, все ясно. Но — ни дорог, ни подходов, чахлые леса, топкие болота и непроходимая тундра. И в этих условиях строителям дороги крепко помогли речники. Поистине героическим можно назвать завоз грузов по капризной и неустроенной Усе в районе Абези и Воркуты, в другие места. Сюда, на край земли, куда редко попадала нога человека, были завезены рельсы, шпалы, различные строительные материалы, паровозы, машины, тысячи людей.

С Воркуты вывозился каменный уголь, с участков строительства железной дороги — станки, автомашины, изношенное оборудование на ремонт. Перевозили и пассажиров — иного пути не было.

Для поддержания габаритов пути и судоходной обстановки на Усе в Петруни был организован технический участок пути. Летом 1940 года Наркомат речного флота СССР перебросил на Печору 16 пароходов и 30 барж из других бассейнов страны.

За снабжение в те годы обычно отвечал главный инженер предприятия, а непосредственными исполнителями были агенты по снабжению. Одним из таких главых инженеров Печорстроя был Иван Иванович Касперович, занимавший эту должность с небольшим перерывом с 1947 по 1955 год. Потомственный железнодорожник, окончивший в 1931 году Харьковский институт железнородожного транспорта, он до последних дней своей жизни был транспортным строителем.

Иван Иванович хорошо знал нужды производства, потребности в технике, строительных материалах, а главное, умел находить нужных людей и ценить их. Одним из таких был Л. Д. Лукацкий. Не одну зиму в лютые моорзы и в сильную пургу, находился он на

трассе и руководил перевозками продовольствия, строительных и технических материалов. По ведомым только ему зимникам он добирался на самые отдаленные участки, выручал строителей.

Георгий Антонович Подмешальский на Печорское строительство приехал еще в 1940 году. С его участием в городе построены локомотивное депо, мебельная фабрика, мясокомбинат, речное училище, отделенческая больница и другие объекты. Строил бы и дальше, но однажды его пригласили в управление Печорстроя и предложили работу по материально-техническому снабжению. Видимо, подметили его аккуратность и хозяйственную струнку, коммерческие наклонности.

В мае 1960 года на базе отдела материально-технического снабжения Печорстроя организуется контора материально-технического снабжения. Ее возглавил Подмешальский.

... 22 августа 1976 года жители Печоры отмечали праздник улицы Советской. Почетное право поднять флаг праздника предоставили одному из первых строителей города Г. А. Подмешальскому. Становление улицы прошло на его глазах. Он — свидетель истории...

При определении программы строительства собственной базы Печорстроя было предусмотрено строительство фундаментальной материально-технической базы с крытыми и отапливаемыми складами, подъездными железнодорожными путями, административными и подсобными зданиями.

В 1981 году контора материально-технического снабжения была реорганизована в управление производственно-технологической комплектации Печорстроя (УПТК). Около семидесяти различных предприятий, организаций, участков работают с УПТК, с каждым из них надо держать связь, определить отношения, установить четкий график обслуживания, контролировать поступление материалов и многое другое.

«В последнее время более-менее ритмично поставляется металл для армирования УПТК Печорстроя заводу железобетонных изделий».

«Третьим призером в социалистическом соревновании в Печорстрое по итогам работы в первом квартале 1987 года стал коллектив УПТК».

«На вводном объекте СМП-234 — общежитии для работников лесобазы — полное затишье. О комплектации объекта должно позаботиться руководство УПТК

Печорстроя. Это его первейшая обязанность. Но в управлении не торопятся ее выполнять».

Эти короткие выдержки из газеты «Ленинец» в разные годы. Тамара Павловна Радчук, будучи секретарем партийной организации СМП-562, говорила, что для коренного улучшения материально-технического снабжения создано Печорское УПТК, расширены его штаты, а оно, как было складом, так и осталось, как слабо занималось комплектацией объектов материалами, так и продолжает. Мастера и прорабы превратились в толкачей.

Конечно, к снабженцам претензии всегда были и будут. Но надо сказать, что в УПТК много замечательных людей. Такими являются В. А. Шиморовкина, В. А. Александрова, Е. Е. Мякотина, М. И. Алешин, Н. Б. Васильев, М. Т. Колядко, В. И. Чистова, Н. Г. Власова, Н. И. Птицына, В. К. Магомедов.

Управление Печорстрой с 1 июля 1987 года полностью перешло на колективный подряд. Поставлена задача привести уровень транспортного строительства в соответствии с мировыми стандартами. В этих условиях возрастает и роль управления производственно-технологической комплектации Печорстроя, которое возглавляет О. М. Дмитренко.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ ПОЕЗДА

В конце июня 1940 года в район предполагаемого строительства Кожвинского комплекса на Печоре — основной базы речников — прибыла Ленинградская экспедиция Гипроречтранса во главе инженером А. Долгушевым. Надо было выбрать место для строительства порта, судоремонтного завода, верфи деревянного судостроения и общего поселка городского типа для работников всех трех объектов.

Местом для строительства всех трех объектов и поселка был выбран высокий правый берег Канинской протоки реки Печоры. Началось строительство причала Канин-Нос.

Много воды утекло по Печоре, прежде чем на этом месте раскинулись производственные мощности Печор-

ского порта, Печорской ремонтно-эксплуатационной базы флота и выросла речная часть нашего города. И в этом огромную роль сыграло управление Печорстрой.

Строительство крупномасштабных объектов все эти долгие годы вело СУ-301 (впоследствии СМП-562). Менялись его руководители: А. Д. Анненко, Г. А. Чумак, И. Е. Меркуль, В. В. Соколов, а теперь В. А. Шевинский, но все они с чувством высокой ответственности относились к выполнению задач, стоящими перед строителями.

За годы восьмой пятилетки на строительстве причалов Печорского речного порта было освоено почти три миллиона рублей. В Печоре за 1966—1970 годы было построено два 129-квартирных жилых дома, два общежития по 400 мест в каждом, два 79-квартирных жилых дома, детский комбинат на 280 мест. Находились в стадии строительства еще 129-квартирный дом и 100-квартирный дом с поликлиникой, ГПТУ на 600 мест, спортивный корпус с плавательным бассейном.

В годы девятой пятилетки /1971—1975 годы/ предстояло закончить реконструкцию первой очереди Печорского порта и взяться сразу же за вторую очередь реконструкции и строительства причалов. Предстояло построить блок цехов в Печорской РЭБ и вторую очередь слипа, завершить начатые объекты в восьмой пятилетке. Что было и сделано.

Только в порту были капитально построены причал для тарно-штучных грузов, причалы тяжеловесных и минерально-строительных грузов, блок бытовых помещений. В стадии строительства находился блок цехов ремонтно-механических мастерских /РММ/.

Реконструкция порта и оснащение его первоклассной погрузочно-разгрузочной техникой позволили увеличить объемы переработки грузов с 2304 тысячи тонн в 1970 году до 5 876 тысяч тонн в 1977 году.

В годы десятой пятилетки /1976—1980 годы/ завершилось строительство Печорского порта, наращивались мощности Печорской РЭБ, продолжалось жилищное строительство. Строительство блока металлообрабатывающих цехов было завершено в конце 1984 года. Таким образом, строители Печорстроя на реконструкции порта и строительстве блока цехов работали в общей сложности 16 лет, освоив 16 миллионов рублей.

В 1986 году при Печорском горисполкоме было создано управление капитального строительства, которое

выступает единым заказчиком в городе. Но добрые отношения останутся в памяти.

Хочется рассказать о некоторых бригадах строительного управления СУ-301 /СМП-562/, которые внесли свой достойный вклад в строительство порта, ремонтно-эксплуатационной базы и других объектов для Печорского пароходства.

Одним из таких коллективов была бригада Михаила Григорьевича Соловьева. Она выгодно отличалась своей ответственностью и в поисках нового, более высокопроизводительного труда.

В 1972 году в Печорстрое стал внедряться бригадный подряд. Получив детально рассчитанное задание по объекту, механизмы, материалы, надо было строить быстрее, качественнее и дешевле. Словом, быть на объекте хозяином, дать коллективу хорошо поработать и получить соответственно заслуженные заработки.

Первой в Печорстрое и в городе Печоре начала работать на подряде бригада каменщиков-монтажников М. Г. Соловьева. Опытный бригадир и хороший организатор, он взял на подряд строительство 129-квартирного дома для Печорстроя и показал, какие большие резервы можно найти для роста производительности труда и снижения себестоимости строительства, какую ответственность могут взять на себе строители за судьбу объекта.

Бригада М. Г. Соловьева, сдав в эксплуатацию 129-квартирный дом Печорстрою, взяла на подряд строительство 100-квартирного дома для речников. На этом объекте она вновь выступила как генеральный подрядчик, так как на бригадный подряд были переведены полностью все работы, выполнение которых обеспечивало бы своевременную сдачу дома в эксплуатацию.

Строители были уверены в своих силах. В бригаде все рабочие владели передовыми методами труда с применением самых совершенных инструментов и различных приспособлений. И в результате повысилась культура производства, квалификация рабочих, значительно улучшилось качество выполняемых работ, при этом производительность труда повысилась на 26 процентов против планового задания. Объект был сдан в эксплуатацию с хорошей оценкой.

Бригада сэкономила немало и времени, и средств. Старались сберечь каждую рабочую минуту, максимально использовать строительную технику, экономно расходовать строительные материалы. Заслуга по внедрению

бригадного подряда принадлежит и начальнику управления Б. В. Соколову, старшему прорабу И. И. Шматову, секретарю парторганизации Ф. И. Павлову.

По примеру бригады М. Г. Соловьева подрядным способом стали строить 100-квартирный дом № 2 для речников.

Возросший интерес к бригадному хозрасчету диктовался не только материальной заинтересованностью. Формировалась высокая ответственность рабочих за порученное дело, изменялись к лучшему взаимоотношения в коллективе. Словом, подряд внес немало нового и ценного в жизнь бригад, их работу.

Доброе дело сделал Печорский прорабский пункт в Печоре. Первые дома, детские учреждения, школы, магазины, Дом культуры железнодорожников, отделенческая больница, кинотеатр были построены руками строителей этой организации.

Не хватало техники, много было ручного труда. Все это затрудняло руботу. Но энтузиазм и задор, огромное желание строить быстрее, лучше, оставить за собой добрый след на земле, брали верх.

Вот, например, как строили кинотеатр, которому дали имя Горького. Начали его строить в конце 1956 года, а 6 ноября 1958 года строители были почетными зрителями на просмотре первого кинофильма в первом в городе кинотеатре. Это был «Дорогой мой человек».

Для того, чтобы показать фильм в новом кинотеатре жителям речной части города, были выделены специальные автобусы, которые доставляли речников к началу сеанса и увозили домой после его окончания. Кинотеатр стал в то время украшением молодого города. На строительстве этого объекта работала комплексная бригада отделочников, которой руководил Иван Иванович Шматов. Его имя уже было широко известно не только в Печоре, но и во всем министерстве.

Семнадцать молодых задорных парней и девчат пополнили ряды строителей в конце пятидесятых годов в Печоре. Среди них Т. П. Радчук, Р. И. Безрукова, Л. С. Безруков, А. А. Коноплев, Л. Д. Артеева, Е. Л. Ганулич, З. Н. Ващенко, О. И. Свиридова, Н. И. Кутузова, Н. Е. Ларикова, Б. И. Фролов и другие.

Пожалуй, больше повезло тем, кто попал в бригаду Ивана Ивановича Шматова. Газета «Строительный путь» писала: «...Когда Шматова поставили во главе бригады отделочников, то в ней почти никто по-настоя-

щему не владел никакой строительной профессией. Иван Иванович, будучи к тому времени знатоком многих строительных специальностей, горячо взялся за производственное обучение молодых рабочих. Его труд не пропал даром. Вскоре все члены бригады освоили специальность маляра, а затем штукатура и начали самостоятельно выполнять ряд других работ».

До сих пор добровольцы пятидесятых не забывают порыв юности, который увлек их на северные стройки. Они служат ярким примером сегодняшнему поколению своим отношением к жизни, работе, людям.

О том, кто стал на переднем крае в СМП-562, кто принял эстафету поколения строителей пятидесятых—шестидесятых годов, можно проследить по итогам работы этого предприятия в конце семидесятых— в начале восьмидесятых годов.

Это бригады штукатуров-маляров, руководимые Д. А. Васильевой и В. С. Шошиной, бригады отделочников Н. Т. Мершавки и Е. В. Гараниной, бригады каменщиков М. Г. Соловьева и М. К. Кучмарева, бригады плотников С. Н. Лавриновича и Г. Н. Артеева, бригады монтажников В. Ф. Владимирова и П. И. Ракаускаса. По-прежнему умело руководили своими участками старшие прорабы И. И. Шматов и М. Н. Константинова.

Многие из названных товарищей и сегодня составляют костяк коллектива, высоко держат честь и достоинство ведущего предприятия Печорстроя. Они готовят себе достойную смену.

Силами этого строительного предприятия в Печоре построен замечательный Печорский порт, построено, а потом реконструировано локомотивное депо, станция Печора, воздвигнуты корпуса мебельной фабрики, мясокомбината, хлебозавода, завода железобетонных изделий Печорстроя, здания Печорского горкома и Печорского речного училища, ГПТУ-10 и ГПТУ-4, Дома культуры речников и железнодорожников, Дворец спорта, десятки и десятки жилых домов для речников, железнодорожников, авиаторов, для самих печорстроевцев. А впереди — новые и новые стройки.

Все это живая история СМП, история нашего города.

Демобилизовавшись с Северного флота, в 1947 году Василий Канев вернулся в родные края. Окончив курсы, стал работать экскаваторщиком в Печорстрое. Он рыл котлованы под фундаменты первых многоэтажных кирпичных зданий. оПтом были мебельная фабрика, кино-

театр им. Горького, мясокомбинат и многие другие производственные, жилые и культурно-бытовые объекты.

В 1961 году В. А. Канев был избран делегатом XXII съезда КПСС. Это было не только признанием его заслуг, но и признание возрастающей роли Печорстроя в развитии Коми республики.

После окончания средней школы Тамара Радчук решила стать строителем. И вот она по комсомольской путевке едет на Север. Попала в Печорстрой. Здесь учили ее работать, позднее сама учила других. Стала мастером. За двадцать с лишним лет работы принимала участие в строительстве сорока шести жилых домов, восьми общежитий, кинотеатра, мебельной фабрики, речного училища. Всего не перечислишь.

Вела большую общественную работу, всегда была с людьми. Ее избирали заместителем председателя постройкома, не раз — секретарем партийной организации, была депутатом Верховного Совета Коми АССР. Ей присвоено звание заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР. Тамара Павловна награждена орденом «Знак Почета», медалями. Ушла Тамара Павловна на заслуженный отдых, а ее дело продолжает сын Вадим Радчук, бригадир монтажников.

В середине пятидесятых годов, поддавшись уговорам товарища, приехал после армии на Печору Петрас Ракаускас. И остался навсегда. Товарищи по работе стали звать его Петром Ивановичем. Мастеровым оказался бывший армеец. Он первый монтировал в Печоре башенный кран, на который строители, перетаскавшие на «козах» сотни и сотни тонн шлакоблоков и раствора, смотрели с любовью и надеждой. Он же был и его первым испытателем, а потом учил других.

Сваебойка, копер, экскаватор, краны разных марок были послушны ему. И не случайно ему предложили возглавить бригаду монтажников СМП-562. В бригаде П. И. Ракаускаса выросли замечательные специалисты В. П. Карташов, В. Ф. Обрядин, В. В. Напалков, Р. М. Газизов, А. В. Аввакумов. Все сложные работы по монтажу и сварке доверяли этой бригаде. Этой бригадой освоен впервые в Минтрансстрое монтаж жилых домов и производственных зданий из объемных блоков. Ордена Дружбы народов и Трудовой Славы III степени являются признанием трудовых заслуг Ракаускаса.

У Анатолия Александровича Коноплева в трудовой книжке единственная запись, сделанная в июне 1956

года — принят жестянщиком. А приехал он на Печору по комсомольской путевке из Ярославля.

Где только ему не приходилось работать за многие годы. Кроме Печоры командировали его на подмогу в Сыктывкар, Микунь, Троицко-Печорск, Сыню... Кровля и вентиляция, сливы и отливы, водосточные трубы — тонны и тонны металла. И в каждый лист железа, в каждый шов вложена душа, вложен талант мастера жестяного дела. Он не терпел фальши. Красота его жизни — в радости труда, в чувстве правильно выбранного пути.

В СМП-562 Галина Александровна Сандрацкая — коммунист с активной жизненной позицией. Ее волнуют проблемы жизни и быта рабочих. Она избиралась членом Коми обкома КПСС, депутатом Верховного Совета Коми АССР, была делегатом XXVI съезда КПСС.

А пришла она сюда в 1965 году, работала в бригаде М. И. Кучмарова, а потом перевели в бригаду А. П. Канева. Профессия каменщика привлекает немногих. Ведь им приходится работать в любую погоду — в снег, дождь, мороз, метель, порой — на головокружительной высоте. Случайные люди здесь не держатся.

Душевная доброта, большая любовь к людям, прямота и откровенность — вот главные черты ее характера. Само ее присутствие способствует созданию хорошей атмосферы в коллективе, прививает чувство товарищества, коллективную ответственность за качественную работу. Сандрацкая награждена орденом Трудовой славы, ей присвоено звание «Заслуженный строитель РСФСР».

В 1975 году в СМП-562 был создан комсомольско-молодежный коллектив, возглавила который Валентина Сергеевна Шошина. В течение нескольких лет молодой коллектив добивался высоких показателей в труде и отличного качества отделочных работ. За плечами бригадира было уже почти 20 лет работы по специальности штукатура-маляра. Она заботливо помогала молодым отделочникам стать мастерами своего дела, учила бережливости, прививала чувство ответственности за результаты своего труда, проявляла заботу и внимание.

— Строить надо так, чтобы люди вспоминали нас добрым словом,— говорит Валентина Сергеевна.

Высокое мастерство показывает комсомольско-молодежная бригада Е. В. Гараниной. Еще в 1979 году бригада была занесена в летопись комсомольской славы ЦК ВЛКСМ. В 1983 году она защищала честь печор-

строевцев на Коми республиканском профессиональном конкурсе мастерства, проходившем в Печоре. Победители конкурса маляры А. Савельева, З. Мамонтова и Т. Бузмакова были удостоены чести называться «мастерами — золотые руки». Они, в свою очередь, стали наставниками, терпеливо обучают мастерству девчат, прибывающих в бригаду после окончания СПТУ-10.

В 70-х и в начале 80-х годов в Печорстрое шла добрая слава о бригаде штукатуров-маляров, которой руководила Джемма Александровна Васильева. Все работы, выполняемые бригадой, отличались хорошим и отличным качеством. Бок о бок трудились в этой бригаде Л. Д. Артеева, Л. А. Кузнецова и Л. В. Савельева, имеющие уже стаж работы 15—20 лет, и новички, как Елена Ершова и Любовь Фролова.

Васильева активно участвовала в работе партийной организации, избиралась депутатом Печорского городского Совета, ей было присвоено звание «Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР», награждена она орденом Трудового Красного Знамени.

Приятно смотреть, как работают штукатуры-маляры. На глазах преображаются квартиры еще не отделанных, неуютных заданий. Под руками этих специалистов становится красиво в доме. И чем больше умения, старания, души вкладывают они в работу, тем становится больше красоты.

Бригада Ольги Степановны Шмитгаль пользовалась доброй славой на втором прорабском участке СУ-301. Бригада молодежная, все — девчата. Работали с огоньком, добросовестно, красиво. Здесь работала Текуса Федоровна Иванова, которую коллектив избрал депутатом Верховного Совета Коми АССР.

Начала с СПТУ-10, куда пришла после школы, в 1967 году. В 1969 году, получив специальность штукатура-маляра, была принята на работу в СУ-301. Работа на стройке понравилась, трудности не пугали ее. Но хотелось учиться дальше. Она поступает в Волховский строительный техникум на факультет промышленно-гражданского строительства, становится грамотным специалистом.

Более десяти лет возглавляет комсомольско-молодежный коллектив каменщиков Александр Петрович Канев. Идут года, меняются составы бригад, но все эти годы бригада с завидным постоянством считается одной из лучших в СМП-562.

...1982 год. Морозный февральский день. Бригада выкладывала стены 78-квартирного дома для железнодорожников. В честь ее на Доске трудовой славы строительно-монтажного поезда горела звезда передовиков социалистического соревнования. Бригада закончила кладку стен на месяц раньше, чтобы дать широкий фронт работы отделочникам.

В бригаде есть костяк, который работает по нескольку лет, но много и молодежи, у некоторых всего второй разряд. Вот им-то на помощь и приходят ветераны, такие, как Галина Сандрацкая, Наталья Леонтьева, Тамара Уляшова... Русские, коми, чуваши, татары, украинцы, грузины живут и работают дружно, без обид. И досрочная сдача очередного объекта укрепляет дружбу и единство.

Бригада А. П. Канева план XI пятилетки выполнила в ноябре 1984 года — более чем на год раньше. Все комсомольцы бригады были награждены Почетными знаками ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец XI пятилетки».

...1986 год. Бригада Канева заканчивает кладку 116-квартирного дома в Сосновом Бору и переходит на строительство учебного корпуса для СПТУ-10, своего подшефного училища. Строители держали экзамен на мастерство перед курсантами училища, которые в скором времени должны заменить их на стройках Печорстроя.

...1987 год. 7 комсомольско-молодежных бригад в управлении Печорстрой соревновались в честь достойной встречи 70-летия Великого Октября. Бригада каменщиков Канева выполнила план двух лет XII пятилетки 7 ноября 1987 года. Без скидок и поблажек.

Владимир Шевинский после окончания Волховского строительного техникума пришел в СМП-562 и прошел все ступени роста. Был бетонщиком-монтажником, слесарем по ремонту строительной техники, мастером. Когда началось строительство очистных сооружений города, на эту важную стройку его назначили прорабом, а в 1980 году он возглавил коллектив предприятия.

В одном из интервью В. А. Шевинский рассказывал: «Каждый год мы повышаем свои объемы по строительно-монтажным работам. И в этом есть резон. В городе нет оснований надеяться на появление еще одной крупной строительной организации, которая могла бы подставить свое плечо под выполнение больших социальных программ. Только программа «Жилье-2000» чего стоит. Согласно этой программе нужно увеличить темпы по

вводу жилья примерно на 10 тысяч квадратных метров в год. Но нужно строить еще школы, больницы... И мы должны быть к этому готовы».

Строителям, и особенно руководителям, конечно, достается. Спрос с них особый. Но и добросовестный труд ценится высоко, В. А. Шевинский награжден медалью «За трудовое отличие» и орденом Трудового Красного Знамени.

А теперь о строительно-монтажном поезде СМП-234. О том, как он строил железную дорогу Микунь — Кослан — Ертом и вторые пути, мы уже рассказали. Речь пойдет о строительстве Кожвинского щебеночного завода, ряда объектов для Печорской лесоперевалочной базы, для собственного поселка в Изъяю.

Начальник СМП-234 А. А. Сурков говорил, что хотя объемы гражданского строительства не основной вид деятельности, но щебеночный завод, жилые дома и объекты соцкультбыта так же важны, как и железнодорожные магистрали. Коллектив в ответе за все, что ему поручено, иначе быть не может.

В 1972 году на правом живописном берегу реки Кожвы, у ее знаменитой белой скалы, что в десяти километрах от станции Кожва, началось строительство очень большого щебеночного завода с проектной мощностью 900 тысяч кубометров щебня в год со сметной стоимостью 20 миллионов рублей.

Продукцию будущего завода ждали многие. Щебенка, как воздух, нужна была на отсыпку полотна железных дорог, на строительство автомобильных магистралей, железобетонным заводам. для строительства будущей Печорской ГРЭС.

В тот год на строительной площадке будущего завода появилась мощная техника: экскаваторы, бульдозеры, самосвалы, краны. Взялись за работу механизаторы, сварщики, монтажники, плотники, бетонщики... Их было еще немного, но начало было сделано. Вырыты котлованы под будущие административный корпус, механические мастерские, гараж на 30 специальных машин, монолитно-балочный бункер для хранения масел. Одновременно на станции Кожва (ныне Изъяю) началось строительство жилых домов для будущих работников щебеночного завода. От станции в направлении завода протянулась железная дорога.

Строительство завода начало строительное управление № 301. В 1973 году надо было освоить 1,2 миллио-

на рублей, а в 1974 году — уже около трех миллионов. Однако, как выявилось потом, разрозненные силы СУ-301 не смогли развернуться широко и достаточно быстро, как требовала обстановка. Поэтому строительство завода с 1975 года было поручено СМП-234.

20 марта 1976 года работники газеты «Ленинец» М. Пыстин и Е. Лазарев побывали на этой стройке. На огромной территории уже зримо угадывались контуры цехов будущего завода, велся монтаж коробки цехов первичного, вторичного и третичного дробления щебня, цехов сортировки и промывки. Одновременно шел монтаж котельной, щебеночного склада, завершалось строительство блока очистных сооружений, полностью была завершена кладка административного корпуса. Подготовлены склады под взрывчатые материалы.

На стройке работали бригады монтажников-высотников сборных железобетонных конструкций, возглавляемые В. М. Кравченко и Ю. И. Петренко, бригада плотников-бетонщиков В. Ф. Наконечного, бригада каменщиков Г. И. Зеленкова. Большой вклад в строительство завода вносили крановщики В. А. Матищук, М. С. Смотрин, В. В. Лаху, электросварщики П. Ф. Бобряков, М. С. Азаров.

На стадии завершения стройки в 1978 году на монтаже оборудования отличились бригады В. А. Шабатина и Г. Е. Кузина, бульдозерист Юрий Смирнов, слесарь Владимир Макаров, экскаваторщик Владимир Захаров.

Но стройка испытывала трудности: не хватало электроэнергии, перебои с поставкой арматуры и отставание с отделочными работами сдерживали сроки ввода завода. Но в октябре 1979 года Кожвинский щебеночный завод был принят государственной комиссией с оценкой «хорошо». Акт о приемке был утвержден Министерством путей сообщения СССР.

Если до пуска завода в эксплуатацию щебень на Печору завозили из разных районов страны и он обходился, как говорится, в копеечку, то теперь свой щебеночный завод способен удовлетворять нужды не только Коми республики, но и отправлять продукцию за ее пределы.

Коллектив СМП-234 активно помогал строительству Печорской ГРЭС. В дополнение к основному заданию по строительству вторых путей, он построил для ГРЭС 5,1 километра подъездных и 5,6 километра станционных

путей, тем самым дал возможность развитию мощностей энергогиганта на Печоре.

Руководители Печорской лесобазы обратились к руководству Печорстроя и СМП-234 с просьбой помочь им в строительстве комплекса общежития на 416 мест. Не из-за того, что коллективу поезда не хватало объема строительно-монтажных работ, а как добрые соседи пришли строители на помощь.

Жилищный комплекс на 416 мест представлял два корпуса по 208 мест и вспомогательный корпус, где будут буфет, пункты бытового обслуживания, комнаты для занятий спортом и многое другое. Такого еще не было на лесобазе.

Вначале строительные работы шли довольно быстро: был возведен корпус первого здания, заложен фундамент второго здания, были и неувязки. Стройка затихла из-за необеспеченности объемными блоками. Не все было подготовлено и у заказчика.

Усилиями строителей, в особенности бригад плотников И. Н. Воловидника, монтажников А. В. Козлова, отделочников А. И. Жилинской первое общежитие на 208 мест в конце 1987 года было построено. Второе общежитие тоже на 208 мест было сдано в эксплуатацию в сентябре 1988 года.

Не успели строители уйти из общежития, как начались работы по строительству в Кожве Дома культуры на 400 посадочных мест. Около двадцати лет шли в Печорлесосплаве пустопорожние разговоры вокруг этого объекта. То денег не было, то строить было некому. После Дома культуры ждет уже новая стройка — строительство 182-квартирного дома.

Вспоминается еще один случай. Лесобаза имеет свои подъездные железнодорожные пути, которые интенсивно используются. Но текущий ремонт обычно проводился некачественно. Пришло время — хоть дорогу закрывай. Значит, предприятие полетит, образно говоря, в трубу. Тогда руководство лесобазы обратилось к строительно-монтажному поезду № 234 с просьбой помочь капитально отремонтировать подъездные пути. Строители откликнулись на просьбу и выделили квалифицированную бригаду.

Возглавил ее старший прораб Н. А. Васильченко. Как и следовало ожидать, посланцы СМП-234 быстро и качественно справились с поставленной задачей. Им понадобилось около месяца, чтобы разобрать старые,

уложить новые пути и произвести их балластировку. Качество выполняемых работ стоимостью 203 тысячи рублей заказчиком было оценено на «отлично». По новым подъездным путям пошли поезда, груженные печорским лесом.

Подводя краткий итог почти тридцатилетней работы этого коллектива, надо сказать, что он накопил большой опыт в строительстве и новых дорог, и вторых путей, и промышленном, и жилищном.

Много замечательных людей в этом коллективе. О некоторых мы уже рассказали. Назовем династии. Это — супруги Н. М. и З. В. Вернигоры, Г. А. и И. П. Горбачевы, В. В. и Л. А. Бабенцевы, А. А. и Т. А. Сурковы. Такую семейственность можно приветствовать. Трудовую славу СМП-234 умножили и оставили о себе самые добрые воспоминания А. П. Галина, Т. И. Зайцева, Р. В. Метелева, Г. И. Кузнецова, Т. Г. Исаева, А. П. Долгих, А. В. Морева, В. А. Кузнецова. И сегодня в трудовом строю ветераны Р. Я. Бережнова, Н. А. Васильченко, З. К. Камышанская, Н. М. Вернигор, М. М. Шилова.

Скудны источники о коллективе СМП-242 в начальный период его работы. Ведомственная газета «Печорский строитель» 14 июня 1957 года писала о положении дел на стройке: «Хорошо сработал за двенадцать дней июня коллектив СМП-242. Бригада путейцев тов. Щербакова готовит к сдаче путь № 3 и две горловины на станции Вис. Бригада путеукладчиков, ведущая механизированную укладку на перегонах Вис — Керки и Вис — Айюва, обязалась досрочно закончить месячное задание».

Коллектив поезда был укомплектован почти целиком из молодежи, прибывшей в Печорстрой по комсомольскому набору. В течение 1957 года СМП из месяца в месяц перевыполнял свои задания, дважды получал Всесоюзные премии. А одному из прорабских пунктов было вручено Переходящее Красное знамя Коми обкома комсомола. Особо отличалась бригада путейцев, возглавляемая В. В. Федоровым. Было видно, что молодежь прочно обосновалась на Севере, приспособилась к его суровой природе и уверенно освоила нелегкий труд транспортных строителей.

В 1958 году СМП-242 был перебазирован в Воркуту для завершения строительства железной дороги Чум — Лабытнанги и обустройства железнодорожных станций

Воркута, Инта, Сивая Маска, Абезь, совхоз «Фион». На счету этого поезда в последующие годы было строительство ряда объектов в Лабытнангах и в Салехарде, автоблокировка на участке Воркута — Инта.

Весной 1974 года на пустыре около станции Сыня было выделено место для будущей базы строителям СМП-242, куда стали прибывать основные силы поезда для строительства железной дороги Сыня — Усинск. Вырастал поселок из передвижных домиков и на 20-м километре будущей дороги. Началась прорубка просеки.

Прорабские пункты без раскачки строили жилье, другие объекты. Уже летом на станции Сыня можно было разместить около 500 человек, а на 20-м километре — 320 человек. В Сыне строились начальная и средняя школы, детский сад, магазин, котельная. Назывались имена лучших людей начавшейся стройки. На станции Сыня на строительстве жилья с большим трудолюбием работали бригады А. В. Варнавского и В. К. Костецкого. На двадцатом километре в тяжелых условиях с успехом вели разрубку трассы лесорубы бригады Николая Головко. Большую помощь строителям дороги оказывали водители вездеходов В. А. Самойленко и В. П. Кирешко.

В жизни строителей на каждой новой железнодорожной магистрали бывают два особенно знаменательных события: начало укладки стальных путей и забивка последнего, «серебряного», костыля.

26 декабря 1974 года в 11 часов на станции Сыня, откуда берет начало дорога на Усинск, началась укладка пути. Эту почетную миссию четко выполнили бригадир монтеров пути В. А. Алексеев, монтеры пути Г. А. Марянин, В. А. Соколов, И. К. Халаев из СМП-242; машинист путеукладчика В. А. Жижев и его помощник В. В. Федотов.

Всесторонне подготовились к этому моменту монтажники бригады Д. В. Танасьева, которые собрали два с половиной километра железнодорожных звеньев, а механизаторы подготовили под их укладку два километра земляного полотна. Строителей поздравили заместитель начальника управления Печорстрой В. Н. Востоков, старший прораб Сынинского участка СМП-242 Н. М. Костенко и другие. Девиз «Даешь дорогу: Сыня — Усинск!» стал на стройке крылатым.

Станция Сыня не была приспособлена для приема такого большого количества грузов, который поступал

сюда с 1974 года. И чтобы своевременно увеличить пропускную способность станции, шла ее реконструкция. Удлинялись станционные пути, их становилось больше. Шла укладка и сборка стрелочных переводов, велись другие работы. А руководил всей этой сложной работой опытный прораб СМП-242 А. И. Федоров. Анатолий Иванович к тому времени уже двадцать лет трудился в Печорстрое и накопил большой опыт.

На строительстве железной дороги все взаимосвязано. И строители это понимали. С первых дней сборки железнодорожных звеньев высокими темпами и качеством работ отличалась бригада мастера Б. В. Шугаева. Она в составе 14 человек за смену собирала до трехсот метров. У путеукладчиков не бывало простоев по вине этой бригады.

Многое зависит и от бригад, которые занимаются подъемкой и выправкой железнодорожного пути. С этим делом летом 1975 года успешно справлялась бригада Михаила Плоскова. Этот небольшой коллектив, состоящий в основном из девушек, используя путеподъемник МПТС-1, выправлял за два рабочих дня километр железнодорожного пути. Это Н. М. Кожина, О. В. Данилова, В. А. Туркова, М. Ф. Рогачева, А. И. Кузнецова, Е. А. Харитонова, В. М. Федорова, И. К. Хахалев.

Хочется рассказать об одном случае на строительстве дороги. По обязательствам бригады СМП-242 к 1 декабря 1975 года должны были завершить укладку пути от станции Сыня до восемнадцатого километра с тем, чтобы пустить рабочий поезд с грузом. Здесь была создана перевалочная база, которая позволяла доставлять грузы в Усинск для нефтедобытчиков и геологов по сокращению пути.

Начальник поезда Олег Иванович Томкович 13 ноября 1975 года собрал строителей пути и обрисовал положение: 11 километров пути уложено, 3 километра звеньев подготовлено. Чтобы 1 декабря на 18-й километр пустить локомотив с грузами, необходимо было заготовить звеносборщикам еще 3,5 километра. Договорились, что бригады возьмут аккордный наряд, все разложили, как говорится, по полочкам.

Старший прораб СМП-242 В. А. Заранян и прораб С. С. Лабазанов днями находились на участках, оперативно решали возникающие заминки, каждый человек был на виду, каждая минута на учете. Бывали дни, когда за смену укладывали 500 метров железнодорож-

ного полотна. И все же день первое декабря приближался неумолимо.

Готовились и железнодорожники. На станцию Сыня прибыло три тепловоза, готовились составы, налаживалась связь. Все ощущали на себе ответственность за первый рейс тепловоза с грузовым составом, назначенный на 1 декабря.

И вот этот день наступил. Придирчивая комиссия признала путь годным для движения тепловоза с двадцатью вагонами со скоростью 15 километров в час. И поезд тронулся...

Свой вклад в строительство этого участка пути, кроме коллектива СМП-242, внесли мехколонны № 10, 113 и 133 треста «Центростроймеханизация».

В управлении Печорстрой в конце апреля 1976 года были подведены итоги предмайского социалистического соревнования. Лучшие результаты были у СМП-242. Но большие трудности накопились на станции Сыня. Хотя было построено немало, на Сыню прибывали все новые и новые подразделения строителей, которые со своими заботами давили на СМП-242 как на базовое предприятие в поселке.

Вновь созданный поселковый Совет теребил руководство поезда по всем вопросам, мало с чем обращаясь к руководителям других организаций. Руководители управления Печорстрой, которые постоянно находились в гуще событий, были обеспокоены существенным отставанием укладки путей от засыпки полотна на участке СМП-242. Это было вызвано тем, что задержали укладку пути мостостроители, затянув строительство мостов на девятнадцатом и двадцать пятом километрах. И только с завершением строительства мостов через указанные водные преграды открылся простор для путеукладчиков. Отпало сомнение, что к концу года откроется сквозное движение поездов до реки Уса, то есть до 79-го километра.

20 ноября 1976 года путеукладчик СМП-242 стоял на 47-м километре дороги. Руководство поезда, начальником которого был назначен А. Д. Усов, утвердило график работы с тем, чтобы на возложенном участке открыть рабочее движение поездов к 15 декабря. Для этого надо было ежесуточно укладывать по 600 метров пути. Звеносборочная база была переведена на трехсменную работу. Главную тяжесть несли прорабский

участок В. А. Базанова и бригада монтеров пути Д. В. Танасьева.

И вот долгожданный день! 14 декабря 1976 года в 12 часов 30 минут на 57-м километре участка дороги Сыня — Усинск встретились путеукладчики строительно-монтажных поездов № 242 и № 259 и забили последний «серебряный» костыль. Участок железной дороги протяженностью 79 километров был открыт для движения поездов.

Главное было сделано, но предстояло сделать еще многое, чтобы сдать дорогу в постоянную эксплуатацию. Строители продолжали работу по балластировке пути на второй след, по выправке и подбивке пути для поднятия скоростей и безопасности движения поездов.

Большое внимание уделялось организации быта строителей и постоянных эксплуатационников пути. Продолжалось строительство жилого поселка на станции Сыня, возводились дома в каменном исполнении, велась сборка домов контейнерного типа, а также сборно-щитовых домов. Был построен второй детский сад, на станции действовал клуб, столовая, мастерские по пошиву одежды, парикмахерская, другие объекты.

В конце 1980 года дорога Сыня — Усинск была принята государственной комиссией в постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо». Кроме СМП-242, на строительстве этой дороги работали СМП-311, СМП-258, СМП-259 и СМП-331 Печорстроя. Главный инженер управления Печорстрой Иван Иосифович Завьялов заявил, что самой доброй похвалы заслуживает работа коллектива СМП-242, которым в завершающий период строительства руководил Л. Б. Иванов.

В последующие годы коллектив поезда строил автоблокировку на участке Воркута — Инта, что способствовало увеличению пропускной и провозной способности железной дороги на этом участке, много построено жилья и других объектов железнодорожниками Воркуты и Инты, для совхоза «Фион». СМП приступил к реконструкции станции Мульда и усилению железной дороги на участке Чум — Лабытнанги.

В коллективе многие годы были маяками Э. А. Петрашевский, А. П. Сергеев, Н. Д. Кириченко, Л. П. Багликова, М. Д. Андреева, А. Ф. Ейкова, Ф. Г. Иванова — костяк коллектива, высококвалифицированные каменщики, отделочники, плотники, путейцы, специалисты других профессий.

В мае 1974 года для строительства железной дороги Сыня — Усинск был организован строительно-монтажный поезд № 259. Возглавил коллектив Виктор Петрович Мерзляков. Он не был новичком, за плечами уже были беспокойные годы на строительстве дороги Микунь — Кослан — Ертом, внутрипромысловых шоссейных дорог на Вуктыле, другие стройки.

На Микунь — Ертомской дороге прораб Виктор Мерзляков шел на самом переднем участке, увлеченный трудной и интересной работой. Здесь он встретился с Юрием Ильичем Косаревым, работавшим тогда главным механиком СМП-234. В Кослане 30 декабря 1966 года встречали первый поезд, горячо чествовали строителей по древнему обычаю — хлебом-солью. Но Кослан был промежуточным финишем. Надо было идти дальше на Ертом. И шли, оставляя позади километр за километром стальные пути в удорской тайге.

В 1965 году Печорстрою было поручено строительство на Вуктыле. Создается на добровольной основе СМП-331, начальником поезда назначается В. П. Мерзляков. На Вуктыл водным путем перевозили строительную технику, железобетонные плиты для строительства дорог и подъездных путей, вагончики для жилья, стройматериалы.

За пять лет по топким болотам и таежным массивам было проложено 60 километров дорог с твердым покрытием, около 100 километров подъездных дорог к строящимся буровым и эксплуатационным скважинам, построены жилые дома и другие объекты для газодобытчиков. И если проблема освоения Вуктыльского газопромыслового района была решена в кратчайшие сроки, этому во многом способствовали строители СМП-331.

И вот новая стройка, новый коллектив, новые масштабы — все надо начинать с первого колышка. Все это было знакомо руководителю поезда № 259, не пугали трудности, удивляли лишь сроки строительства, стремительные темпы.

Поезд базировался на берегу реки Уса, на том месте, где эту могучую реку должен был оседлать мост протяженностью 1366 метров. Здесь вырастал поселок строителей, названный Усадором. Началась прорубка просеки шириной 70 метров в направлении станции Сыня, где находился СМП-242.

Коллектив поезда пополнялся довольно быстро, прибывала молодежь на ударную комсомольскую стройку,

а костяк подбирался из других подразделений Печорстроя. Пришли на помощь и студенческие отряды.

Для энергоснабжения земснарядов, которые будут намывать насыпь дороги к железнодорожному мосту через реку Уса, прибыло в Печору два энерговагона мощностью 1050 киловатт и весом по 100 тонн каждый. И эти махины нужно было доставить по реке в район будущего моста. Усилиями строителей и речников вагоны были благополучно доставлены туда и выгружены на берег. Руководство Печорстроя отметило в этом исключительную заслугу начальника СМП-259 В. П. Мерзлякова и главного энергетика управления В. А. Босого.

Начальник комсомольского штаба строительства железнодорожной магистрали Сыня — Усинск М. Алексеевич в августе 1975 года в своем донесении писал, что хороших показателей на трассе добились коллективы СМП-259 и субподрядной мехколонны № 133. Начальник штаба особо отметил высокие показатели в работе коллектива лесорубов на прорубке трассы во главе с бригадиром Михаилом Романовичем Тяном, впоследствии награжденного орденом «Знак Почета».

К маю 1976 года строители поезда произвели укладку железнодорожного полотна от 79 до 72-ого километра и довольно быстро продвигались дальше. Надо отметить, что ускорению строительства способствовал монтаж водопропускных металлических гофрированных труб, впервые примененный в практике железнодорожного строительства страны.

Но не только в сторону Сыни двигались строители В. П. Мерзлякова. Им предстояло двигаться и в сторону Усинска. С целью ускорения полного завершения строительства дороги Сыня—Усинск в конце мая высадили десант на 91-м километре во главе с опытным прорабом Владимиром Петровичем Мазиным. Задача была ясна: прорубить просеку от правого берега Усы до Усинска и подготовить базу для основных сил СМП, куда они переберутся после завершения дороги от левого берега Усы до встречи с СМП-242. А встреча должна была состояться уже в декабре 1976 года.

Трасса на сближении с СМП-242 была исключительно трудной: болотистые места на всем протяжении, множество водных преград и плюс ко всему сама капризная природа преподносили строителям неимоверные трудности. Но несмотря на все это, расстояние сокра-

щалось с каждым днем. Сколько радости было 14 декабря 1976 года!..

Отмечая достигнутое, нельзя обойти и недостатки, которые были в СМП-259. Председатель объединенного постройкома управления Печорстрой Е. Ю. Бадовец, подводя итоги работы за 1977 год, отмечал, что в СМП-259 наблюдались перебои со снабжением подрядных бригад. По этой причине срывалась работа некоторых бригад.

Работы на Сыня — Усинской железнодорожной магистрали продолжались полным ходом. В Усинске строился железнодорожный вокзал со всеми пристанционными сооружениями. Уже в августе 1978 года здесь были сданы столовая, детский комбинат, клуб, гаражи, склады. Сами же строители СМП-259 и механизаторы колонны № 19 треста «Центростроймеханизация», размещались, как обычно, в передвижных вагончиках. Такова уж у них участь — строить для других, а они, вахтовики, сегодня здесь, а завтра там.

В 1979 году строители СМП-259 уложили пути до Усинска и открыли сквозное рабочее движение на всей магистрали Сыня — Усинск протяженностью 109 километров. В 1980 году дорога была принята государственной комиссией в постоянную эксплуатацию. А строителей СМП-259 ждали уже новые стройки.

В последующие годы основные силы поезда занимались обустройством Усинска, автоблокировкой на участке Инта — Воркута. 1 января 1989 года это предприятие расформировано.

Третье отделение Печжелдорлага было одним из ведущих подразделений в управлении, оно решало важнейшие задачи на строительстве железной дороги Кожва—Воркута. Возглавлял отделение Анатолий Дмитриевич Антоновский, приехавший в Печжелдорлаг еще летом 1940 года.

Это он был направлен в Москву со специальным заданием, чтобы участвовать по решению Правительства страны в демонтаже стальных конструкций Дворца Советов, предназначенных для строительства железнодорожного моста через реку Печора. Антоновский действовал тогда энергично и справился с порученным делом. Стальные конструкции были получены и досрочно направлены к месту назначения. Мост через Печору к концу 1942 года был построен.

Колонны третьего отделения достраивали дорогу,

строили пристанционные сооружения, будущие постоянные поселки. А когда произошла реорганизация и предприятие перешло на вольнонаемный состав, на базе 3-го отделения 26 июня 1956 года образовался СМП-258. Начальником стал тот же Антоновский. Местом постоянного базирования был определен Сосногорск, который в 1955 году стал городом.

В качестве первоочередной задачи коллективу поезда ставилось строительство вторых путей, своей собственной базы в Сосногорске и производственных мощностей для некоторых других предприятий.

В 1965 году жители Сосногорска отмечали 25-летие своего города. Летом 1940 года в устье реки Ухты, где она впадает в Ижму, высадилась группа рабочих, которая пришла сюда для строительства железной дороги. Вокруг была нетронутая тайга, могучие вековые сосны вперемежку с угрюмыми старыми елями плотной стеной подступали к реке.

Но застучали топоры, зазвенели поперечные пилы — нарушили люди таинственную тишину леса. Вскоре на берегу реки Ижмы появился первый домик, в котором разместилась контора. А затем второй, третий, четвертый... Поселочек был назван Ижмой. Так начинался будущий город Сосногорск.

В 1945 году нынешний Сосногорск представлял собой уже поселок с несколькими десятками деревянных зданий и двумястами вагонами, где жили строители и железнодорожники. В 1950 году в Ижме было построено первое кирпичное здание — Дом связи. Начал рождаться город.

Перебазировка СМП-258 на станцию Ижма ускорила строительство поселка. Газета «Ухта» 22 мая 1965 года писала: «Не только железную дорогу строит коллектив СМП-258. Дома, в которых сейчас живут сосногорцы, детские сады, ясли, магазины, столовые, школы, больницы, Дом культуры железнодорожников — все это сделано руками рабочих строительно-монтажного поезда.

За 25 лет строители этого коллектива построили около 600 километров железнодорожных путей, свыше 120 тысяч квадратных метров жилой площади, вокзалы, депо, школы, поликлиники, больницы.

Многие из рабочих трудятся здесь уже по 15—20 лет. Вот имена лучших людей строительно-монтажного поезда-258: каменщик А. А. Белов, главный инженер

М. Ю. Васильев, машинист экскаватора Е. А. Степанов, штукатуры А. Н. Макаров, М. Л. Лукин, кузнец В. Л. Сенников, плотники В. Е. Дулин и Н. И. Иванов, электромонтажник Л. И. Мурга и многие другие. Немало хороших дел на счету у этих людей. Пусть еще больше будет их в будущем».

В 1963 году началось строительство железной дороги Сосногорск — Троицко-Печорск. К тому же времени перебрался в Сосногорск из Печоры торготдел Печорстроя (впоследствии урс Печорстроя). Объемы работ и ответственность коллектива СМП-258 значительно возросли. Коллектив возглавил Алексей Кондратьевич Янко.

А. Д. Антоновский ушел на пенсию. За свою многолетнюю и добросовестную работу он был награжден орденом Ленина, Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Основная тежесть в строительстве дороги Сосногорск — Троицко-Печорск легла на СМП-258. Вырубалась трасса будущей дороги, пошли бульдозеры, бесконечной цепочкой шли самосвалы, засыпая песком полотно дороги, на которую ложились стальные рельсы. Были и трудности на этой дороге, местами вешние воды размывали уже, казалось бы, готовое полотно дороги, усилиями строителей стихии ставился твердый заслон.

Шли годы. Медленно, но уверенно дорога приближалась к старинному селу Троицко-Печорск. И наступил тот день, когда из Сосногорска машинист Д. Романюк повел поезд до Троицко-Печорска.

Мелькали за окнами станционные постройки, дома путевых рабочих. Строительство некоторых из них еще не было завершено. Оно продолжалось. На месте конечной станции Троицко-Печорск пока стоял кричащий щит с ее названием. Но поезд шел, а за ним шли уже другие составы с необходимым оборудованием и строительными материалами.

Значительный участок железной дороги Сосногорск—Троицко-Печорск (ближе к Троицко-Печорску) строил СМП-331. Этим поездом на трассе перемещено более 6 миллионов кубометров грунта, построено 11 искусственных сооружений, 6,5 тысячи квадратных метров жилья, 11 крупных мостовых переходов.

Загудел над Троицко-Печорском пронзительный сигнал поезда. Отныне он стал привычным в этом старинном селе.

Газета «Ухта» сообщала: «За четыре года и девять месяцев IX пятилетки (1971—1975 годы) строительно-монтажный поезд № 258 сдал в эксплуатацию железнодорожникам Сосногорска 22340 квадратных метров жилья. Сейчас коллектив СМП возводит свой последний в нынешней пятилетке непромышленный объект — 70-квартирный дом в Сосногорских Черемушках... Передовиками социалистического соревнования являются бригады штукатуров-маляров Р. И. Матвеевой и Р. А. Варнаковой».

В последующие годы, да и теперь, СМП-258 продолжает строить жилье, объекты соцкультбыта и производственных мощностей для железнодорожников, связистов, авиаторов Ухто-Сосногорского региона, коллективов Висовского лестрансхоза и Ветлосянского завода строительных материалов.

За многие годы, работая на различных стройках Коми республики, коллектив проявлял высокую мобильность, организованность, способность за самые краткие сроки переключаться на выполнение новых задач. На каждом участке, в каждой бригаде были свои организаторы, которым в коллективах верили, на которых надеялись.

Общепризнанными мастерами своего дела являются А. С. Фекличев, Р. П. Матвеев, В. А. Бутринова, Р. И. Борочок, награжденные высокими правительственными наградами, Н. В. Владимиров и В. В. Янушкевич — заслуженные строители отрасли, В. И. Прохорова, Г. Г. Герасимов, П. А. Болдырев и другие. Слава им, большое спасибо.

Веками текла небольшая речушка Вуктыл — правый приток реки Печоры. Обычная речушка, каких на Печоре десятки и десятки. Мало кто на Печоре знал эту речушку, и только жители ближайших деревень забирались туда по воде, чтобы порыбачить, да зимой в свои избушки, чтобы поохотиться. Была там и красная рыба, много было разного зверья и в вуктыльской тайге. Недалеко от устья была и небольшая деревушка Таркойта, что в переводе на русский язык означало место, где токуют косачи и глухари.

И вдруг Вуктыл прозвучал на всю страну. Это было в начале 1967 года, когда скважины № 2 на Вуктыле ударил мощный газовый фонтан со свободным дебитом около 3 миллионов кубометров голубого топлива в сутки.

Особенно продуктивной оказалась скважина № 21. С глубины более трех километров забил фонтан газа со свободным дебитом 4 миллиона кубометров в сутки. Окрыленные столь большим успехом, геологи почти одновременно забурили 14 скважин. В том, что в Коми республике открыто уникальное месторождение газа, не было никакого сомнения.

29 октября 1967 года на карте Коми республики появился поселок Вуктыл — центр газодобывающей промышленности. И в том, что в глухой тайге так быстро развернулась добыча газа, большая заслуга строителей Печорстроя.

Как только забил первый газовый фонтан, на Печорстрой было возложено строительство основных и внутрипромысловых дорог, жилья и других объектов. Для этого был организован СМП-331, который возглавил В. П. Мерзляков. На Вуктыле также работали подразделения мехколонны № 19, СМП-258, Су-301 и автобазы Печорстроя.

Почти пять лет строители Печорстроя находились на Вуктыле, строя в отрыве от баз снабжения непривычные для них автомобильные дороги с железобетонным покрытием, но со своей задачей справились успешно. Было построено более 60 километров автомобильных дорог с твердым покрытием и 100 километров дорог к скважинам, строящимся буровым, перспективным направлениям, жилой поселок эксплуатационников, речные причалы и многое другое.

Сердечная благодарность жителей Вуктыла была наградой строителям Печорстроя, которые в труднейших условиях дали возможность в столь короткие сроки поставить газ Вуктыла Родине.

После Вуктыла коллектив СМП-331 был перебазирован в Троицко-Печорск для обустройства железной дороги Сосногорск — Троицко-Печорск, а также для строительства жилья и объектов социально-бытового назначения для жителей Троицко-Печорска.

В Троицко-Печорске до этого времени вообще не было такой мобильной строительной организации, как строительно-монтажный поезд Печорстроя. И, конечно же, посыпались заявки от многих предприятий и организаций. И это старинное село буквально ожило, появились строительные площадки вдоль Мылвы и Печоры, на крутых холмах Троицко-Печорска в районах Динъеля, Пармы, Кедровки и Игостава.

Но сложилась такая ситуация, что в связи со строительством железной дороги Сыня — Усинск основные силы СМП-331 были переброшены на эту дорогу. А после окончания дороги на Усинск снова Троицко-Печорск, где этот коллектив работает и сейчас.

За эти годы сделано немало. Троицко-Печорск преображается на глазах. Выросли новые кварталы, построен аэропорт, много объектов для объединения Печорлес. Коллектив СМП-331 занесен в Книгу Почета Коми АССР.

Много строит СМП-331. Троицко-Печорск скоро будет очередным городом в нашей республике. А сами строители нуждаются в жилье. Секретарь партийной организации СМП-331 И. Р. Курганская, выступая в газете «Заря», писала, что на строительных участках не хватает около ста человек, а чтобы их принять, нет жилья. Многие строители живут в ветхих бараках, годами стоят в очереди на жилье, а получить не могут. Даже в общежитии не хватает мест. Объемы строительно-монтажных работ в 1989 году по сравнению даже с 1987 годом возросли в два раза, работы хватает, а условия не созданы.

На бюро Троицко-Печорского райкома партии говорилось, что СМП-331 плохо развивает свою собственную базу, не создает подсобное хозяйство, не строит собственное жилье. Бюро райкома КПСС призвало совет трудового коллектива ускорить решение этих вопросов.

СМП-331 после перехода на полный хозрасчет и самофинансирование намного поправил свои дела. Он ищет новые резервы. Четче стали договорные отношения, часть сил перебазирована в Печору, где работает на расширении завода железобетонных изделий Печорстроя, отдельные бригады строят жилье для речников и геологов в Печоре на условиях взаимной договоренности. Предпринимаются другие шаги, чтобы работать с полной нагрузкой, высокопроизводительно, прибыльно.

Потенциал этого строительного поезда очень высок. В коллективе работают такие замечательные специалисты, как кавалер ордена Трудовой славы Л. И. Мизгирева, В. А. Довгалюк, награжденный медалью «За трудовое отличие», ветераны и передовики производства Н. И. Герич, Г. М. Струментов, А. И. Котина, Л. В. Ложкин, Л. М. Вершкова и многие другие. В стабильной работе строительно-монтажного поезда большая заслуга

его начальника В. И. Шнарра, который руководит этим коллективом многие годы.

Строительно-монтажный поезд № 235 был организован в 1953 году на станции Панасюк Северной железной дороги. Первым начальником поезда был Казимир Петрович Билецкий, опытный строитель.

Переходя на вольнонаемный состав, коллектив СМП-235 пополнял свои ряды за счет комсомольцев и молодежи, прибывших из Чувашской АССР, Ленинградской, Белгородской и других областей Российской Федерации.

Можно отметить, что с 1956 года работают в этом коллективе И. А. Шубин, Е. А. Брюханова, Г. И. Громова, М. Н. Бойков, А. А. Шадранская, Л. А. Барсукова, Т. П. Лесникова, а с 1957 года — А. А. Алаев, Е. М. Гладкова, Г. И. Герман, В. В. Серебрякова. В 1958 году влились в этот коллектив Р. В. Товпеко, Н. А. Туманов, А. Т. Трофимов, И. И. Филатов, в 1959 году — В. П. Васильева, Э. Ю. Меезнцева, М. С. Смирнова, В. А. Исаков, С. С. Каленик, Н. А. Королько, Н. Ф. Плотников.

Сегодня ветеранов, работающих в СМП-235 не меньше 25 лет,— 79 человек.

За многолетнюю и самоотверженную работу на стройках Печорстроя награждены орденами и медалями в коллективе СМП-235 29 человек. Орден Ленина заслужили замечательные труженики В. В. Довженко и И. В. Гладков, орденами Трудового Красного Знамени награждены Р. В. Товпеко, Г. И. Сытникова, Р. С. Гаврилова, А. А. Оксанова, орденом Трудовой славы — Б. В. Сенкович, Е. А. Брюханова, К. Е. Климентьева, Г. Б. Шергин.

Коллектив СМП-235 осел в столице республики — городе Сыктывкаре. Но не только этим городом ограничивалась деятельность этого коллектива. Он участвовал в строительстве железных дорог Микунь — Сыктывкар, Микунь — Кослан, Сосногорск — Троицко-Печорск, проложив в общей сложности более 250 километров железных дорог, строил подъездные пути в Косланском леспромхозе, аэропорт в Кослане, жилье и объекты соцкультбыта.

Но основная доля в социальном строительстве этого поезда приходится на Сыктывкар. Здесь силами коллектива построены железнодорожные подъездные пути к Сыктывкарскому лесопромышленному комплексу, Сыктывкарскому аэропорту, Сыктывкарскому мелькомбина-

ту, здесь построены Сыктывкарский речной порт, складской комплекс, контейнерные площадки, здание объединения «Комилеспром». В городе построено 62 тысячи квадратных метров благоустроенного жилья, детские сады и другие объекты.

О размахе строительно-монтажных работ ярко свидетельствует такая цифра — лишь за три года XII пятилетки освоено на всех объектах 21 миллион рублей.

СМП-235 работает на полном хозяйственном расчете, достигло устойчивого финансового состояния. По сравнению с 1985 годом в 1988 году объем строительно-монтажных работ возрос на 45 процентов, производительность ртуда — на 30 процентов, значительного возросла и заработная плата.

А какие же задачи поставил перед собой коллектив. В 1989 году завершено строительство базы отдыха для работников поезда, строится новая, более мощная, производственная база. В 1989 году приступили к строительству свинарника на 100 голов, чтобы лучше обеспечивать строителей мясом.

Предметом особой заботы будет жилищное строительство. Поставлена задача, чтобы до 1992 года полностью снести временный поселок СМП в городе и обеспечить жильем всех нуждающихся согласно заявлениям до 1996 года. И если учесть, что коллектив в 1988 году получил 82 благоустроенных квартиры, а в 1989 году — 53 квартиры, то это дает уверенность, что проблема будет решена.

НАДЕЖНЫЕ ПОМОЩНИКИ

Управление Печорстрой, как мощнейшая строительная организация, всегда выступало генеральным подрядчиком, а для выполнения специфических работ приглашало к себе субподрядные организации. Сколько было их за 50 лет, мы не учитывали, но «Водрем-77» треста «Центротранстехмонтаж» многие годы был постоянной субподрядной организацией и таковой является сейчас. Кратко остановимся на работе этого коллектива.

«Водрем-77», как специализированная строительно-

монтажная организация, появилась в Печоре в 1973 году, перебравшись сюда после окончания строительства железной дороги Микунь — Кослан.

В конторе СУ-301 выделили «Водрему» одну-единственную комнатку, определили место складирования строительных материалов. И на этом организационный период завершился.

3 февраля 1975 года в редакцию газеты «Ленинец» пришло письмо от экскаваторщика «Водрема-77». Он писал: «Я в затоне «Путеец» копаю траншею под водопровод. Приезжаю на работу к восьми часам, развожу костер и жду, пока не рассветает. Работаю только до 15 часов, так как становится темно, а освещения на экскаваторе нет. Часто простаиваю из-за отсутствия горючесмазочных материалов. Без дела слоняется вся бригада».

Когда корреспондент газеты пришел на место, у здания конторы Верхне-Печорского техучастка беспомощно стоял землеройный агрегат, а у большого костра грелись, то и дело плеская в пламя добрые порции солярки, несколько человек. Никто не работал, жарили анекдоты.

Начальник управления «Водрем» В. А. Бугаев, недавно назначенный на эту должность, утверждал, что в частых простоях во многом виноваты сами рабочие. Тарифные ставки у них большие, а поэтому и без дела получают приличные деньги.

Новый начальник был настроен оптимистически. Работой «Водрем» был обеспечен: завершалась дорога Сосногорск — Троицко-Печорск, разворачивалось строительство дороги Сыня — Усинск. В 1975 году управлению предстояло освоить 545 тысяч рублей.

С организацией партийного комитета Печорстроя, куда вошла парторганизация «Водрема», оживилась воспитательная работа, принципиальнее стали народные контролеры. Хотя и были еще нарекания на качество сантехнических и электромонтажных работ, но работать монтажники стали лучше.

Коллектив очень напряженно и стабильно работал в 1986 году и досрочно выполнил свои задания по всем важнейшим показателям, ему было вручено переходящее Красное знамя треста «Центротранстехмонтаж». Высокая оценка работе коллектива «Водрем» была дана и на одном из пленумов Печорского горкома КПСС в 1987 году.

В свое время на предприятии выросли хорошие орга-

низаторы производства, такие, как старший прораб Печорского участка Б. М. Тарасенко, старший прораб Воркутинского участка В. И. Милитицкий, бригадиры М. А. Нигматуллин, А. К. Чупахин, П. В. Кручанов, Н. А. Кургузов. Их главный «педагогический козырь»— личный пример высокого профессионализма, трудовой и общественной активности.

Согласитесь, что не часто о строителе можно услышать: «талантливый». А о Владимире Викторовиче Борисове, слесаре-сантехнике из «Водрема-77», именно так и говорили. В 18 лет он стал строителем, а через четыре года Борисову уже было присвоено звание «Лучший по профессии», затем последовал орден «Знак Почета». В «Водреме» его приняли в ряды Коммунистической партии. Специальности слесаря-сантехника Владимир Викторович обучил группу молодых ребят, многим выпускникам СПТУ-10, направленным на работу в «Водрем», помог найти свое место на предприятии.

Печжелдорлаг, работая в системе НКВД, обеспечивался через отдел интендантского снабжения. Когда в 1954 году Печжелдорлаг был переформирован в управление строительства Печорстрой и подчинен Министерству транспортного строительства, произошли изменения в системе снабжения.

В мае 1947 года был организован в системе Печорстроя торговый отдел, на который возложено снабжение всех подразделений объединения, работающих на огромной территории Коми республики. В начальный период этот отдел возглавляли И. Ф. Богомаз, Ю. Е. Мартемьянов и долгое время — А. С. Коган. Ведомство, возглавляемое Коганом, выгодно отличалось в сравнении с другими торговыми организациями. У Когана учились торговать. И когда его в 1961 году перевели в Воркуту, в аппарате торготдела осталось много опытных работников.

Одним из таких был Анатолий Иванович Горошко, который возглавил торготдел Печорстроя. А когда торготдел Печорстроя из Печоры был перебазирован в Сосногорск, туда же был направлен А. И. Горошко, который руководил этой торговой организацией до 1987 года. Многолетняя добросовестная работа А. И. Горошко отмечена орденом «Знак Почета».

Снабжение печорстроевцев в Печоре в основном было возложено на урс Печорского пароходства. Ему же были переданы магазины и столовые, базы и кадры тор-

говых работников. В систему урса пароходства перешли такие опытные работники торговли, как И. К. Артеев, М. А. Яровенко, В. А. Веселов, Л. В. Широкова, А. А. Седунова, А. Н. Шумилянко, П. Ю. Цеховский, К. Н. Евстигнеева, Н. Д. Микляева и другие.

Работники торговли Печорстроя в целом были подготовленными людьми, но база находилась в ветхом состоянии, не было ни одного приличного магазина, столовую лесокомбината пришлось вскоре закрыть, и только столовая № I (впоследствии ресторан «Спутник») держалась, как говорится, на честном слове. Ведь все торговые объекты были построены наспех, как попало, лишь бы где-то торговать. И только с 1974 года, после организации в Печоре орса СМП-259, здесь стала капитально создаваться база торговли.

Начальник орса СМП-259 Нина Иосифовна Галета проявила удивительную настойчивость и оперативность в организационном периоде. Да и времени на раскачивание не было — орс был создан в первую очередь для снабжения строителей железной дороги Сыня—Усинск.

1 ноября 1974 года в газете «Ленинец» появилась информация начальника участка СУ-301 И. И. Шматова о том, что в доме № 42 по улице Московской встроен магазин на 40 рабочих мест с дополнительными полуподвальными помещениями. Магазин был открыт в начале 1975 года. В нем поместились продовольственный и промтоварный отдел, которые и сегодня являются одними из лучших в городе.

В начале 1975 года были открыты столовая на 75 посадочных мест и магазин в Сыне, строился второй магазин, столовая с магазином были введены на 20-м километре. А вот что писали рабочие с 76-го километра: «Недавно у нас был очень радостный день: открылась просторная и светлая столовая... Обеды готовятся вкусные. Большой выбор первых и вторых блюд. Богатый ассортимент и холодных блюд. С первого дня открытия новой столовой хорошо организовала и наладила работу Лидия Васильевна Завгородная. Добросовестно и старательно относятся к своим обязанностям молодые повара В. И. Кулиш и Р. Д. Аникеева».

Что из себя представлял орс СМП-259 после двух лет своего существования? В его распоряжении находилось 12 магазинов, 6 столовых, 3 хлебопекарни, 5 овощехранилищ с общей вместительностью 1040 тонн, большой базовый склад в Печоре. Расположены они были в 8 на-

селенных пунктах, большинство из них — на трассе строительства железной дороги Сыня — Усинск. План товарооборота в 1975 году был значительно перевыполнен.

Можно назвать и несколько человек, которые своим трудолюбием, культурой обращения и чувством ответственности за нелегкое дело показали себя за эти два года. Это Л. К. Домбровская — заведующая продовольственным магазином поселка Сыня, В. Г. Афонькина — заведующая продовольственным магазином поселка Кожва, Т. В. Бондаренко — руководитель комсомольско-молодежной бригады столовой в Сыне, повары столовой РПБ А. И. Петрова и М. А. Тупицына. Продавец магазина №2 Наташа оКваленко (Пестрикова) была избрана членом Коми обкома комсомола, депутатом Печорского городского Совета, делегатом на XVIII съезд ВЛКСМ.

В последующие годы коллектив орса набирался опыта, внедрял передовые методы обслуживания покупателей, увеличивал товарооборот, расширял торговую базу. По итогам смотра-конкурса за 1979 год на лучшую столовую по обслуживанию транспортных строителей горячим питанием Министерством транспортного строительства и ЦК профсоюза отрасли коллектив столовой № 6 орса СМП-259 был награжден Почетной грамотой и первой денежной премией. Возглавляла коллектив столовой М. Е. Замета.

Работа торговых организаций транспортных строителей имеет свои особенности. По окончании строительства железных дорог, пристанционных поселков со всеми нужными объектами быта, торговли железнодорожникам передаются все эти объекты. Ушли с дороги Сыня — Усинск работники торговли СМП-259, но прибавилась забота в Печоре, где сосредоточились многие предприятия Печорстроя, растет товарооборот и на станции Кожва. А общий товарооборот по орсу в 1988 году превысил 7400 тысяч рублей.

В коллективе более двухсот работников, возглавляет их Людмила Николаевна Нестеренко. За 26 лет работы в торговле она накопила большой и разносторонний опыт, хорошо знает своих работников. По 15—20 лет трудятся продавцы Е. А. Разманова, Р. Н. Биндюкова, Г. В. Ефимова, З. Ю. Щербакова, Н. П. Буракова, повар В. А. Гусева, кладовщик А. Т. Смотрина.

Структура урса Почорстроя изменилась в соответ-

ствии с задачами, решаемыми управлением строительства Печорстроя. Сегодня в составе урса Печорстроя действуют орс СМП-259, орс-619, находящийся на станции Обская, что возле Лабытнанги, орс Висовского лестрансхоза, Сосногорское торговое объединение, которое обслуживает печорстройцев на дороге Сосногорск — Троицко-Печорск, в Сосногорске и на Ветлосянском заводе.

Кроме того, урс обслуживает выездной торговлей строителей вторых путей. В Воркуте и Сыктывкаре, где базируются строительно-монтажные поезда, орсов нет. Но урс отвечает и за снабжение этих коллективов.

Сегодняшнему учащемуся технического училища трудно представить, что когда-то на бывшей Заводской улице, что на окраине города за бывшим Печорским лесокомбинатом, ютились пять приземистых бараков, именуемых строительной школой.

В 1956 году, когда директором школы стал Н. М. Слудников, здесь обучалось 200 человек по трем специальностям: штукатур-маляр, плотник и каменщик. Ребята сами разгружали вагоны с дровами и топили печи, носили воду из колодцев. На завтрак, обед и ужин учащиеся выстраивались в колонны и строем с песнями маршировали к столовой у лесокомбината. Ученик училища находился не на полном государственном обеспечении, а 50 процентов стоимости учебы доплачивал сам. Если тогда один учащийся обходился государству в 50 рублей в год, то теперь — в 1200 рублей. Внушительная разница, не правда ли?

Управление Печорстрой принимало все меры по расширению и укреплению учебно-материальной базы. В 1965 году был построен при активном участии самих учащихся первый комплекс ГПТУ, в который вошли учебный корпус, общежития, мастерские, спортивное ядро. Затем были построены общежитие на 300 мест, благоустроенный гараж, столярная мастерская, приобретены необходимые инструменты, оборудование.

Выпускники училища, как правило, направлялись для работы на предприятия Печорстроя, где им создавались необходимые условия. Однако не все шло гладко. Директор ГПТУ-10, М. Г. Стрельников 5 апреля 1979 года, в частности, писал: «У нас есть ряд нерешенных проблем, в решении которых практическую помощь должно оказать нам базовое предприятие — Печорстрой».

В 1986 году училище отмечало свое тридцатилетие.

За этот период было подготовлено более 7 тысяч молодых специалистов по ведущим строительным профессиям, причем намного расширился круг подготавливаемых профессий. Выпускники училища работают не только во всех городах и рабочих поселках Коми республики, но и за ее пределами.

Коллектив училища гордится своими учениками. Среди них каменщики Г. А. Сандрацкая, А. П. Канев, А. П. Семенова, Т. Г. Уляшова, штукатуры-маляры Д. А. Васильева, Н. Г. Мершавка, Н. И. Канева, Е. В. Полякова, сантехник-монтажник А. К. Чупахин и многие другие. Уже и дети многих из них учатся сегодня в училище, продолжая рабочие династии.

Летопись добрых дел училища заполняется не только выпускниками, но и теми, кто старательно и терпеливо помогал им стать на ноги, учил уму-разуму, своей честностью, правдивостью и человечностью служил примером для молодых, выбравших нелегкий путь.

Выпускники первых поколений хорошо помнят гардеробщицу А. А. Сивергину, первого бухгалтера Е. К. Карнецкую, старшего мастера М. Е. Торлопова, мастера В. В. Сидоренко, заместителя директора по политчасти Т. Н. Айдагулову, заместителя директора по учебно-воспитательной работе А. Г. Рогачева, для которых училище было вторым домом. Они жили интересами ребят, находили подходы к ним, а ребята отвечали особой признательностью.

В ГПТУ особая роль принадлежит мастеру производственного обучения. По своему положению мастер является не только профессионалом, но и организатором учебного процесса, главной фигурой в воспитании учащихся. Порой в училище одновременно работало до тридцати мастеров и, конечно, в городе очень трудно было подбирать на эту должность нужных людей. Но все же мастера оставались, а временщики отсеивались.

В свое время большим уважением среди ребят пользовались мастера В. Б. Ершов ,В. Б. Шевелев, М. А. Каблукова, В. В. Мокроусов, В. Ф.Чулков, А. В. Пустоваров, Р. В. Буровкин .Многие годы активно участвовал в профориентационной работе в школах города, а летом почти постоянно находился в училище инженер по подготовке кадров Печорстроя Василий Иванович Лапин. Его авторитет был высок. Почетный гражданин города Пе-

чоры и словом и делом помогал подбору учащейся молодежи, заботился о ней.

И, конечно же, самые добрые слова заслуживает Нина Михайловна Объедкова, преподаватель училища, признанный мастер педагогического труда. Нине Михайловне присвоено звание «Заслуженный учитель Коми АССР», она награждена медалью «За трудовую доблесть».

О сегодняшних делах и планах на будущее рассказывает директор СПТУ-10 В. С. Воробьев. В 1987 году училище получило новый учебный корпус на 702 человека. Строятся новое общежитие, санбытовой корпус. Теперь училище ведет подготовку по девяти строительным специальностям. Особенно большая потребность в каменщиках, штукатурах-малярах, столярах-плотниках, сантехниках-монтажниках, шоферах.

Реформой профессионального обучения предусмотрено вести в училищах подготовку рабочих по нескольким смежным профессиям. Такая необходимость возникла после перехода на работу по коллективному подряду, при котором очень важна возможность взаимозаменяемости людей в бригаде, цехе.

В училище работают кружки технического творчества, спортивные секции, художественная самодеятельность. Девушки на досуге обучаются в клубе «Хозяюшка» навыкам ведения домашнего хозяйства, получают азы кулинарного и швейного дела. СПТУ-10 ждет достойного пополнения.

Для обеспечения объектов строительства Северо-Печорской железной магистрали на участке Котлас — Кожва — Воркута строительными материалами — кирпичами, известью, гипсом, бутовым камнем, щебнем, песком, гравием — постановлением Совета Народных Комиссаров Коми АССР от 5 февраля 1941 года в семи километрах от поселка Ухта в непосредственной близости от станции Ветлосян был отведен земельный участок общей площадью 110 гектаров для строительства Ветлосянского завода строительных материалов и заводского поселка. Начальником строительства и главным инженером завода был назначен Василий Иннокентьевич Кожин.

На горе Сырочай началось строительство временного кирпичного завода. По условиям военного времени строительство завода велось интенсивно, что позволило уже в августе 1941 года получить первую партию кир-

пича для нужд строительства. При проектной мощности 6 миллионов штук кирпича в год, фактически в 1942—1944 годах выпускалось не более 3,5 миллионов штук в год. И только в 1945 году завод достиг проектной мощности.

После окончания Великой Отечественной войны строительство завода было продолжено. В начале 1948 года сдана в эксплуатацию 18-камерная кольцевая обжиговая печь, 40-камерные сушила, установлен пресс для формировки кирпича. И в том же году было выпущено 12,8 миллионов штук кирпича.

Технология была довольно проста. Разработка глины в карьере производилась вручную, доставляли глину на формировку по узкоколейке мотовозной тягой. Обжигали кирпич дровами или каменным углем. В зимний период карьер укрывался тросовым перекрытием и отапливался временными печами. Вывозилась продукция на ст. Ветлосян по железной дороге.

В начальный период строительства и доведении завода до проектной мощноости много усилий вложили прораб колонны № 5 П. И. Филиппов, десятники К. С. Шереметьев и И. А. Баранов, прораб Ф. Л. Пугачев, технорук колонны № 5 П. В. Износов, начальник колонны № 5 Н. М. Утробин.

В первой половине пятидесятых годов Ветлосянский завод продолжал наращивать свои мощности. В 1953 году был введен в эксплуатацию цех железобетонных конструкций мощностью 3 тысячи кубометров в год, в 1955 году состав завода был передан каменно-щебеночный карьер «Сырочай» проектной мощностью 50 тысяч кубометров камня и 15 тысяч кубометров щебня в год, ранее находившийся в ведении Ижемского стройотделения Печорстроя.

В 1955—1956 годы проходила активная замена лагерного контингента вольнонаемным составом. Рабочий состав пополняется в основном из числа вербовавшихся на работу граждан с областей Поволжья. В этот организационный период начальником завода работал Алексей Никитович Потапов, главным инженером — Петр Валентинович Износов, главным механиком — Арсентий Яковлевич Постоловский.

С 1957 по 1967 год Ветлосянский завод был в подчинении треста «Центратрансстрой» Главстройпрома. Одновременно с ростом производственных мощностей строился жилой поселок. Были построены общежитие

на 100 человек, столовая, баня, несколько жилых домов в кирпичном исполнении, детский комбинат на 140 мест. И все же чувствовалось, что Главстройпром плохо заботился о своем заводе и поселке.

А для Печорстроя этот завод был очень нужен, от его продукции зависело многое. В 1967 году завод вновь был передан Печорстрою. И широким фронтом стали вестись работы по увеличению и повышению качеств выпускаемой продукции, оживилось строительство. В 70-е годы были построены клуб на 150 мест, магазин, жилые благоустроенные дома в общей сложности на 370 квартир.

Для организации перевозок строительных материалов, необходимых для строительства железной дороги Кожва—Воркута, других народнохозяйственных грузов, идущих на Север, в 1941 году было организовано самостоятельное отделение временной эксплуатации железной дороги в составе Печжелдорстроя. Это отделение возглавил заместитель начальника Печжелдорстроя Абраам Израилевич Боровицкий.

Это отделение в своем распоряжении имело надежное паровозное хозяйство с системой паровозного депо и пристанционных сооружений: дистанции пути, дистанции сигнализации и связи, служба вагонного хозяйства, служба движения и другие подразделения.

Эксплуатация новостроящихся дорог осуществлялась в ходе строительства, когда далеко не все еще было сделано. Это требовало особого мастерства со стороны эксплуатационников. Не каждый машинист локомотива мог работать в таких условиях. Для этой дороги нужны были специалисты высокого класса.

Было и другое требование. По мере завершения строительства дороги рос поток грузов и пассажиров, а это требовало постоянного увеличения работающих на этой дороге. Нужны были дополнительные локомотивы, дополнительные составы вагонов, новые станционные пути и многое другое. Возрастали встречные перевозки. Грузы шли интенсивно не только на Север, но все более увеличился поток угля в центр страны.

Специфика работы отделения временной эксплуатации (ОВЭ) заключалась еще и в том, что при сдаче дороги в постоянную эксплуатацию Министерству путей сообщения сдаются не только железнодорожные пути, здания и сооружения ,но и квалифицированные кадры специалистов, инженерно-техничских работников и слу-

жащих, которые накопили большой опыт при эксплуатации временных дорог. Они переходили на постоянную работу в Министерство путей сообщения СССР.

После сдачи в постоянную эксплуатацию железной дороги Кожва — Воркута отделение временной эксплуатации продолжало эксплуатацию железных дорог Воркута — Хальмерью в 1952—1954 годах, Воркута — Мульда в 1953—1955 годах, Чум — Лабытнанги в 1955—1959 годах, Микунь — Сыктывкар в 1959—1962 годах, Микунь — Кослан в 1960—1974 годах, Сосногорск — Троицко-Печорск в 1968—1977 годах, Сыня — Усинск в 1978—1982 годах. За эти годы коллективом отделения временной эксплуатации строящихся дорог перевезено милионы тонн народнохозяйственных грузов, тысячи пассажиров.

Хочется еще сказать о Николае Антоновиче Ахахлине. Он многие годы работал в ОВЭ на перевозке грузов и пассажиров, показывая высокое мастерство и трудолюбие. А потом пошел на повышение. В 1962 году Николай Антонович назначается начальником депо Печора, а позже работал начальником Воркутинского отделения Северной железной дороги. Многолетний и добросовестный труд Н. А. Ахахлина отмечен орденом Трудового Красного Знамени. Теперь он на заслуженном отдыхе.

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Мы коротко рассказали о делах коллективов Печжелдорлага и Печорстроя как единого объединения, о его важнейших подразделениях со дня их организации и до сегодняшних дней. А теперь коротко снова расскажем о работе Печорстроя в целом за последний период.

Начнем с 1975 года. В итоге 35-летней работы Печорстроем было построено 3038 километров железных дорог, 1250 тысяч квадратных метров жилья, 121 вокзал, школ — на 16500 ученических мест, детских дошкольных учреждений — на 7420 мест, больниц — на 1200 коек и много других объектов.

Среди крупнейших сооружений: железные дороги Кожва — Воркута, Чум — Лабытнанги, Микунь — Сыктывкар, Микунь — Кослан — Ертом, Сосногорск — Троицко-Печорск, Сыня — Усинск, вторые пути, собственная строительная база Печорстроя, Печорский речной порт, Кожвинский щебеночный завод, аэропорты в Печоре и Салехарде.

С каждым последующим годом Печорстрой увеличивал объемы работ. Отмечая свое 45-летие, Печорстрой вышел на новые рубежи: выполнено строительно-монтажных работ на 836 миллионов рублей, построено 3309 километров железнодорожных линий, 230 километров вторых и станционных путей, 156 километров подъездных дорог. Сдано в эксплуатацию 1543 тысячи квадратных метров жилой площади, детских дошкольных учреждений — на 11 550 мест, школ — на 18 600 учащихся, больниц — на 1250 коек. Запечатляющие цифры.

Главным достижением за эти годы является создание единого коллектива транспортных строителей, воспитание огромного отряда специалистов и квалифицированных рабочих: путейцев, механизаторов, каменщиков, отделочников, плотников и работников строительной индустрии.

В 1985 году на Печорском строительстве работало более 4100 рабочих и 650 инженерно-технических работников, 950 дипломированных специалистов, из них с высшим образованием — 250, со среднетехническим — 700 человек. Все они золотой кадровый фонд строительного объединения. Ежегодно в трудовые коллективы Печорстроя вливаются более ста выпускников СПТУ-10, десятки специалистов с техникумов и институтов.

Чтобы объединить усилия коммунистов для выполнения производственных задач и политико-воспитательной работы, в мае 1977 года был создан партийный комитет Печорстроя, который возглавил Адольф Дмитриевич Анненко. Несколько позже был создан комитет комсомола. В то время в партийных организациях, находящихся в районе Печоры и входящих в партийный комитет, состояло на учете 440 коммунистов, а комсомольский комитет объединял 430 комсомольцев.

Транспортные строители от пятилетки к пятилетке вносили всевозрастающий вклад в развитие народного хозяйства страны. Широко развернутое социалистическое соревнование, активное внедрение новой техники и передовой технологии, применение новых форм органи-

зации труда, индустриальных методов строительства позволяли подразделениям Печорстроя успешно справляться с поставленными задачами. Такие формы социалистического соревнования, как конкурсы профессионального мастерства, соревнование за выполнение целевых задач на основе договоров трудового содружества, за внедрение хозрасчетных бригад, эффективны для Печорстроя.

В Министерстве транспортного строительства и Печорстрое разработана и внедряется в производство целевая программа по достижению высшего мирового технического уровня в транспортном строительстве на 1988—1990 годы и до 2000 года. Основная цель программы — повышение надежности и долговечности сооружаемых объектов и существенное сокращение сроков строительства. Пути реализации программы — это концентрация всего научно-техниечского потенциала, создание и внедрение новых передовых технологий и материалов.

Решение задач научно-технического прогресса и социальных задач невозможно без внедрения новых форм хозяйствования. Печорстрой работает два года в условиях хозрасчета. Это позволило резко поднять рентабельность, которая выросла с 12,21% в 1986 году до 31,8% в 1988 году, другие показатели. Но для того чтобы хозрасчет стал необходимым условием в работе Печорстроя, предстоит большая работа всего коллектива.

А коллектив хочет вывести свое предприятие в высокоэффективное, экономически процветающее.

6p.

65 к.

Михаил Степанович Пыстин
СЕВЕРНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Редактор В. А. Блинов. Художник В. П. Пластинин. Художественный редактор Б. В. Осипов. Технический редактор А. Н. Вишнева. Корректор М. М. Лужикова. ИБ № 1581.
Сдано в набор 3.01.90. Подписано к печати 5.03.90 г. Ц01789. Формат 84×108/32. Бумага мелов. Гарнитура литерат. Печать высокая. Усл. печ. л. 5,04+вкл. 1,68. Усл. кр.-отт. 7,14. Уч.-изд. л. 5,43+2,11. Тираж 3000. Заказ 2043. Цена 65 к. Коми книжное издательство. 167610, Сыктывкар, ул. Карла Маркса, 229. Головное предприятие Коми республиканского полиграфического объединения. 167610, Сыктывкар, ул. Первомайская, 70.

КОМИ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО 1990