

Настенко Б. А.

БОЛТИНСКАЯ ЛЕСОПЕРЕВАЛОЧНАЯ БАЗА (1932-1971 гг.)

Болтинская лесоперевалочная база была образована в 1932 году согласно приказу треста «Союзпереваллес» (г. Москва) с прямым подчинением этому тресту. Следует сказать, что за время своего существования подчиненность предприятия менялась несколько раз в зависимости от перемен в управлении народным хозяйством страны.

Так, на разных этапах развития СССР вопросами лесной промышленности занимались: Высший совет народного хозяйства и советы народного хозяйства на местах (1917-1932); Наркомат лесной промышленности (1932—1946); Министерство лесной промышленности СССР (1946-1957); Советы народного хозяйства экономических административных районов (1957-1965); Союзно-республиканское министерство лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР (1965-1991).

По этой же цепочке менялось подчиненность лесоперевалочной базы: трест «Союзпереваллес» Наркомлеспрома СССР (1932-1946); трест «Двиносплав» Минлеспрома РСФСР (1946-1957, Архангельск); комбинат «Котласлес» СНХ Северо-Западного района (Котлас, 1957-1965); снова трест «Двиносплав» объединения «Архангельсклеспром» (с 1965 и до ликвидации).

Располагалась лесоперевалочная база на правом крутом берегу реки Малая Северная Двина на участке от деревни Болтинская (теперь ул. Болтинская) вниз по течению до Почтового. Цель создания предприятия - поставка круглых лесоматериалов и изделий из древесины к местам потребления. Первыми рабочими предприятия стали так называемые спецпереселенцы - раскулаченные и высланные на Русский Север (репрессированные) украинцы, белорусы, русские, поляки, немцы и граждане других национальностей. По памяти назову лишь некоторых из них: В. Заливако, М. Миненок, М. Шишло, Э. Губер, П. Макаревич, Ф. Гаан, В. Дмишевич, Ю. Мамчур, Н. Матусевич, А. Гербесгаген, Д. Зорев, А. Гасюль, Ф. Сеницкий.

Древесина на предприятие поступала сплавом по реке из Вологодской области небольшими плотами ручной, так называемой «ершовой» сплотки. Это когда на первый ряд связанных между собой бревен натаскивался второй, но не до конца, затем третий и т.д. На первых порах механизации никакой не было, поэтому брёвна поднимались из воды вверх вручную или лошадьми с помощью верёвок по крутому, обрывистому берегу высотой 30-35 м.

Позднее на предприятие поступили паровые локомобили английской фирмы «Маршал» и паровые машины «Людиновец». Это позволило на выкате древесины из воды применить цепные транспортеры (бревнотаски). Для чего под углом 45 градусов к направлению течения реки строились на деревянных сваях лотки (наклонные части транспортёров), а наверху - деревянные же горизонтальные эстакады выше уровня бортов железнодорожных вагонов.

От железной дороги Киров - Котлас из района Почтового на промплощадку была проложена железнодорожная ветка, а от неё к каждой эстакаде - подъездные тупики. Это позволяло грузить поданные под эстакады вагоны путем непосредственного сбрасывания брёвен, т.е. без применения погрузочных механизмов, которых ещё также на лесобазе не было и в помине.

При отсутствии вагонов брёвна сбрасывались на землю с противоположных сторон эстакад и укладывались в запас в штабели длиной до 40 м рядами по покатам с применением коротких багров. Труд был ручной, тяжёлый и опасный, круглый год под открытым небом. В зимний период брёвна из штабелей (запаса) верёвками по покатам поднимались на эстакады, а с них опять же сбрасывались на противоположную сторону в стоящие там вагоны. Основной вид вагонов был - платформы с низкими, как у грузовых автомобилей, бортами, поэтому борта наращивались специальными стойками, изготовленными из тонких брёвен-жердей.

Начиная с 1951 года, паровые машины постепенно заменили дизельными электростанциями. Появились чехословацкая «Шкода» мощностью 300 л.с., немецкая «Бокау-Вольф» (тоже 300 л.с.) и отечественные ПЭС (передвижные электростанции) мощностью по 60 л.с. и ДЭС-200. Каждый из восьми транспортёров имел «свою» электростанцию.

Постепенно организовывалась и первичная (не глубокая) переработка круглой древесины. Появились: балансирные пилы для поперечной распиловки брёвен на рудничную стойку для шахт и дрова для пароходов, шпалостанок для выработки шпал, пилорама для выработки пиломатериалов, деревообрабатывающие станки для выработки тарной дощечки, из которой потребители на местах сколачивали ящики под свою продукцию.

В Великую Отечественную войну продукция, вырабатываемая лесобазой, отгружалась для военных целей: рудстойка на угольные шахты Воркуты, шпалы для строительства железной дороги на Воркуту, тарная дощечка - на ящики под патроны, снаряды и пищевые товары, ружейная болванка - на приклады к винтовкам и автоматам.

С целью увеличения выпуска продукции военного назначения и для перегрузки такой же продукции, поступающей на баржах, в железнодорожные вагоны был открыт филиал лесобазы - лесобиржа Жернаково, расположенная на Кобыльем острове (остров, ограниченный реками Малая Северная Двина, Вычегда и Котлашанка). Со станции Котлас-Южный туда через лесоторговый склад по большой дуге был построен участок железной дороги. Введена в строй дизельная электростанция.

Большинство мужчин были призваны на фронт, поэтому преобладал женский труд. Вагоны загружались вручную (на плечах). С барж и в вагоны

рабочие-грузчики ходили по высоким специально сколоченным деревянным трапам на опорах. В частности, мои родители тоже работали на лесобазе, а именно, на лесобирже Жернаково. Мама - грузчик, отец - механизатор широкого профиля, умел работать на всех имевшихся в то время механизмах и ремонтировать их. Словом, был, как говорится, незаменим и нарасхват. Он за время войны получил три призывных повестки из военкомата, утром, уходя на призывной пункт, прощался, а вечером возвращался. Оказывается, директор лесобазы успевал позвонить в трест «Союзпереваллес» и доказать необходимость наложения отцу брони. И каждый раз это получалось. Видимо, руководство треста имело большое влияние. При этом директор лесобазы руководствовался интересами дела. С окончанием войны филиал лесобазы - лесобиржа Жернаково - был ликвидирован.

После школы-десятилетки (1955) я решил пойти по стопам родителей. Для этого поступил учиться в Архангельский лесотехнический институт (АЛТИ), который окончил в 1960 году. На распределении, как имеющий высокий средний балл и активист, получил право выбора места работы, а от Болтинской лесобазы была заявка на одного выпускника, вот я и распределился туда, где и проработал 10 лет, пройдя путь от мастера до директора.

1960-ый год для лесобазы оказался рекордным, из воды на сушу за сезон было поднято (выкатано) один миллион семьдесят тысяч кубометров (не брёвен) древесины. Всего работающих было более 1300 человек. Семь транспортёров (элеваторов) работали в три смены, и лишь восьмой - в одну для матерей-одиночек и кормящих матерей. В сутки, в период навигации, грузилось древесины до 100 железнодорожных вагонов, два транспортёра из семи попутно вели и разделку древесины на рудничную стойку разных размеров с предварительной её окоркой на специальных станках. При этом образовывалось много древесных отходов (кора, опилки, обрезки), которые самосвалами вывозили на свалку за жилой микрорайон. Постепенно из них образовалась целая гора, теперь отходы перегнили и население выращивает там картофель. Для занятости рабочих в межсезонный зимний период были построены четыре тарных «цеха» и пилорамный «цех» - дощатые сараи, в которых размещались деревообрабатывающие станки и пилорама.

Древесина стала уже поступать в плотях механизированной сплотки. Для их передержки в районе Чернягов была оборудована лесостоянка, где порой в плотях одновременно находилось до 50 тыс. куб. древесины. Доставкой древесины с лесостоянки (ропуск плотов, проплав её до промплощадки) занимался коллектив водного цеха с опытными рабочими-сплавщиками. Среди них: М. Васьков, Н. Попов, М. Кусалов, Г. Никонов, В. Терехов, А. Тулубенский, Н. Коломинов. Попутно рабочие подавали древесину и к двум транспортерам Котласского деревообрабатывающего комбината.

Плоты с лесостоянок Сухоно-Югской сплавконторы (Великий Устюг) буксировались речными судами. Чтобы остановить и привязать плоты в конечном пункте, приходилось их разворачивать на 180 градусов и прижимать катерами к берегу. Однажды при этом могла произойти крупная авария. Дело в том, что в 60-е годы двадцатого века велось строительство газопровода Ухта -

Торжок («Сияние Севера») Трасса его проходила ниже лесостоянки с плотами. Ход строительства находился под строгим ежедневным контролем Правительства и ЦК КПСС. Участок газопровода, прокладываемый по дну реки, называется дюкером. Он целиком сваривался на берегу, а затем лебедками и тракторами стаскивался в траншею, прокопанную по дну реки. Для закрепления тросов передний конец дюкера (трубы) сваривался в виде крючка. В намеченный день начались работы по протяжке дюкера через реку, но к вечеру закончить работы не удалось. Крючок дюкера остался на ночь торчать из воды, и даже не был обозначен красным фонарём. А в Москву было доложено, что дюкер проложен, об этом сообщило вечером всесоюзное радио. Однако ночью при постановке очередного плота во время его разворота хвостом плота свернуло крючок дюкера на бок. Тут возможны два варианта: либо дюкер свернулся целиком (беда нет), либо труба дюкера свернулась винтом (и надо все начинать сначала). Во втором случае «полетели бы головы» как руководителей строительства, так и лесобазы. Обследование дюкера водолазами показало, что беда миновала нас.

За время сплава древесины по реке Малая Северная Двина на её дне скопились тысячи кубометров топляков (затонувших брёвен) и десятки тонн такелажа (тросы, цепи, проволока). Всё это мешало и судоходству, и самому сплаву, да и отрицательно сказывалось на экологическом состоянии реки. Для решения этих проблем был закуплен топлякоподъёмный агрегат - специальный плавучий кран, который с пользой проработал в течение нескольких навигаций.

На основных и вспомогательных работах по выкатке древесины из воды (доходило дело и до трехсменной работы) было занято до 20 бригад до 25 человек в каждой, из них 5-6 человек мужчин, а остальные - женщины. Не могу не упомянуть хотя бы некоторых из них. Лесокаты: Г. Батенко, А. Вирячев, А. Епи-махов, В. Умецкий, И. Щербаков, А. Кривошапкин, В. Белозерцев, Е. Дымова, Ю. Бабилова, Ф. Логинова, А. Васькова, К. Стрекаловская, А. Яворская. Сменные мастера: Г. Захаров, Р. Попова, А. Заварин, М. Сорокин, А. Макси-менко. Начальники лесобиржы: А. Барановский и В. Богомазов.

В период расцвета лесобазы (1955-1971) эксплуатировались такие машины и механизмы. Паровоз, пять башенных кранов, два стреловых крана на ж/д ходу, экскаватор, бульдозер, 16 трелёвочных тракторов. Еще пять катеров, самоходная и десантная баржи, топлякоподъёмный агрегат (плавучий кран), два самосвала, шесть грузовых автомобилей. Также четыре комплекта для выработки тарной дощечки, комплект оборудования для выработки технологической щепы, четыре окорочных станка, пилорама. Добавим 10 балансирующих пил, комплект станков для обработки металлов.

Их обслуживал коллектив механического цеха, возглавляемый последовательно главными механиками В.П. Сухановым, Н.И. Тюкавиным и А.Д. Джевагой. Участковыми механиками трудились А. Васильев, В. Мака-ревич, Ю. Тюкавин, В. Клёмин, Р. Лебедев. Непосредственно техникой управляли машинисты паровоза А. Губин и А. Иванов, трактористы Н. Ила-товский и Н. Смердов, водители автомобилей В. Горбунов и Г. Беляев. Трудились капитаны-механики И. Баёв и А. Кокорин, крановщики башенных

кранов Ю. Низовцев и Ю. Петрусенко, мотористы Ф. Дёгтев и В. Попов, кузнецы Е. Калякин и В. Вологдин, токари И. Чердаков и Б. Петин, электромонтёры А. Логинов и А. Хабаров, слесари И. Гурьев и Н. Суслонов, электросварщик В. Вологдин.

Благодаря механизации лесоперевалочных работ, к началу 60-х годов прошлого века возросла производительность труда. Запасенной на зиму древесины стало не хватать, появлялся временный межсезонный избыток рабочей силы. Надо было обеспечить круглогодичную занятость рабочих. Вот руководитель комбината «Котласлес» А.П. Копалин и предложил директору лесобазы А.С. Москалеву заняться заготовкой древесины. Мне, как молодому специалисту, поручили первое новое самостоятельное дело - организацию процесса лесозаготовок. И колесо завертелось.

С лесником Н.А. Медведевым (кедровая роща в п. Новая Гарь его рук дело) изыскали лесной фонд (пригодные для рубки участки леса). Далее всё по технологической цепочке. Прорубка трассы лесовозной дороги, её проминка в первые морозные дни и последующее содержание. Отвод делянок для лесозаготовительных бригад, формирование самих бригад, обеспечение их всем необходимым, обучение рабочих новым незнакомым приёмам труда (валка деревьев, чокеровка, трелевка их, обрубка сучьев, погрузка методом накатывания на автолесовозы, вывозка в хлыстах на нижний склад). Доставка рабочих в делянки и обратно, организация горячего питания и прочее. Обычно комплексные лесозаготовительные бригады (вальщик леса, его помощник, чокеровщик, два сучкоруба и тракторист) возглавляли вальщики леса. Из 15 бригад передовыми среди них были Н. Попова, С. Акишина, Б. Вель-никовского. Кроме меня мастерами леса были Д. Докшин и Ю. Касимов.

В связи с тем, что Правилами дорожного движения возить древесину в хлыстах (целыми стволами без сучьев) по улицам города запрещено, организовать нижний склад на промплощадке лесобазы не получилось. Поэтому склад (разделочную площадку хлыстов на сортименты) организовали в микрорайоне ДОКА на станции Заовражье. Лесовозы на раскрывочную площадку разгружались трелёвочным трактором, но уже методом «скатывания». Хлысты кряжевались электропилами. Пиловочник передавался на месте ДОКу, а остальная продукция грузилась в вагоны экскаватором. Им умело управлял мастер своего дела В.И. Новосельцев. Организацией всех работ на нижнем складе руководил также выпускник АЛТИ А.М. Шишло, в последующем главный инженер лесобазы.

С целью повышения эффективности производства в середине 60-х годов лесобаза была переведена на централизованное электроснабжение от Коряжемской ТЭС. Для этого пришлось своими силами построить: высоко-вольтовую линию ВЛ-10 кВ от подстанции «Заовражье», шесть электро-подстанций (три на промплощадке и три в жилом секторе) и разводящие сети. Это позволило ликвидировать семь дизельных электростанций, сократился обслуживающий персонал, повысилась надёжность электроснабжения.

Вспоминается, однако, случай, когда уже лесобаза дала ток Коряжемской ТЭС. Там случилась крупная авария, без электричества остались все

потребители, в т.ч. Котлас и Коряжма. Для временного обеспечения электроэнергией столовой, детсадов, школы № 6 был причален к берегу плавучий кран, имевший электрогенератор мощностью 60 кВт, от него кабелем запитали одну из производственных подстанций. На подстанции «Заовражье» на разъединителе вывесили плакат: «Осторожно, высокое напряжение». После устранения аварии на Коряжемской ТЭЦ для запуска её в работу (возбудить обмотки) потребовалась электроэнергия, вот и пришлось её дать, отключив на это время своих потребителей.

Шли годы. Численность персонала стала резко уменьшаться, пожилые рабочие выходили на пенсию, молодёжь на тяжёлые работы не шла. Тем более, появился электромеханический завод, где и условия труда лучше, и зарплата выше, и благоустроенное жильё можно получить быстро. На завод уходили лучшие работники не только с лесобазы, а со всех предприятий города.

Чтобы «восполнить» недостаток рабочих рук, было принято решение на укладке древесины в запас и погрузке её в вагоны, особенно из запаса в межсезонье, применить башенные краны. Они позволили заменить ручной тяжёлый труд до 20 человек в каждой бригаде.

Кроме того, ответственные работники лесобазы направлялись в южные районы страны для найма рабочих. С совхозами заключались договора на следующих условиях: за каждые 100 трудонорм, выработанных их рабочими, лесобаза отгружает по 15 кубометров древесины, которая у них была в большом дефиците. Так удалось продержаться ещё несколько лет.

Для использования древесных отходов и низкосортной дровяной древесины, за счет ссуды Госбанка, своими силами построили совмещённый цех по выработке технологической щепы и тары в кирпичном исполнении с бытовыми помещениями и отоплением. Для «деревянного» предприятия это стало значительным событием. Здание существует до сих пор, его купил частник и вырабатывает там пиломатериалы.

Наряду с развитием производственной базы рос и жилой микрорайон на примыкающей к ней заболоченной лесной территории. Рабочим выдавалась ссуда, выделялись лесоматериалы на возведение индивидуальных домов. Так были застроены многие улицы микрорайона: Малодвинская, О. Кошевого, Степана Разина, Гастелло, Франко, Лазо. Со временем на лесобазе был организован стройцех, которым долгое время руководил прораб Д.С. Оверченко, пришлось оборудовать и столлярную мастерскую. Началось возведение деревянных двухэтажных 8-12-квартирных жилых домов.

Кроме того, предприятие в разное время построило и в дальнейшем содержало: пять детских дошкольных учреждения, баню, клуб, пожарное депо, спортзал, столовую, бытовую мастерскую, наружное освещение и прочее. На условиях аренды в школах Котласского района организовывался пионерский лагерь на паях с ДОКом и Лимендской лесобазой, осуществлялось шефство над школой № 6. Для эксплуатации жилого сектора и социальной сферы был создан жилищно-коммунальный отдел (ЖКО), которым долгое время руководила З.И. Кокорина.

Лесобаза имела конюшню, содержали до восьми лошадей, которые использовались на хозяйственных работах. Заведовал конюшной мастер своего дела Э. Ротман.

Лесобаза могла, а город не справился... Снесено ещё довольно крепкое здание школы № 6, которое можно было отремонтировать для дальнейшего использования и для иных целей, либо продать. Сгорел спортзал и клуб, закрыты баня, четыре детских дошкольных учреждения из пяти, столовая и бытовая мастерская, ликвидировано пожарное депо. Тоска для жителей микрорайона, да и только. Одно утешает, что сохранён водопровод Горводоканала.

В начале 70-х годов XX века в стране осуществлялись мероприятия по сокращению штатов административно-управленческого персонала. Это коснулось и лесобазы. По приказу треста «Двинослав» в 1971 году она была ликвидирована, переименована в Болтинскую лесобиржу с подчинением Лимендской лесоперевалочной базе. А в 1980 году это же случилось и с Лимендской лесобазой. Последняя была также ликвидирована с передачей основных средств и работающих Котласской сплавконтуре, руководимой в то время К.С. Янкевичем.

Названные перемены и естественное старение населения привели к резкой нехватке рабочей силы. Поэтому в начале 80-х годов транспортёры-брёвнотаски сменили слипы. По ним непосредственно из плотов пучки древесины поднимались вверх по рельсовым направляющим (на вагонетках, лебедками). В смену вместо 25-30 человек было занято только шестеро. Это на иремя разрядило обстановку.

После развала СССР (1991) Вологодская область и Коми республика прекратили поставку древесины для Котласской сплавконторы, и последняя пришла в упадок. На её базе образовался ряд мелких частных предприятий, в частности, «Леском» и «Комплекс».

За время существования Болтинской лесоперевалочной базы её директорами работали: И.И. Капельзон, И.С. Субботин, А.И. Кузнецов, А.С. Москалёв, И.В. Сапронов и Б.А. Настенко.

На лесобазе, как и на всех предприятиях страны того времени, идеологическое обеспечение производственной деятельности осуществляли: партийная организация (Н.А. Терехов), профсоюзный комитет (А.Ф. Илатовский, Н. И. Тюкавин, А.Д. Шалахов) и комитет ВЛКСМ. На предприятии «выращивались» руководящие кадры для города: В.А. Салдин - секретарь горисполкома, М.Н. Ершов, Б.А. Настенко - заместители председателя горисполкома.

За годы своего существования коллектив Болтинской лесоперевалочной базы поднял из воды и отгрузил потребителям в круглом или частично переработанном виде десятки миллионов кубометров древесины. На месте лесистой заболоченной территории вырос целый жилой микрорайон города со всей необходимой инфраструктурой. Одновременно были обучены и воспитаны квалифицированные кадры рабочих-лесокатов различных профессий, которые с ликвидацией предприятия продолжили трудовую деятельность на других предприятиях города, особенно на Котласском электромеханическом заводе.