

Котласский аэропорт строили две недели

« 26 января 2009 года свой восьмидесятилетний юбилей отметит Георгий Николаевич Елсаков, который с 10 марта 1961 года по 28 января 1971 года работал председателем Котласского городского исполнительного комитета, то есть был градоначальником. Впрочем, городом Котлас в то время можно было назвать весьма условно. Именно благодаря активной работе Георгия Николаевича по развитию систем жизнеобеспечения, созданию предприятий и социальных объектов Котлас и начал обретать черты административно-культурного центра. В канун 80-летия Георгия Николаевича мы продолжаем публикацию его воспоминаний.

Николай НИКОЛАЕВ.



Георгий ЕЛСАКОВ

Фото из архива Котласского краеведческого музея

Очевидно, что отличительная черта города – многоэтажные здания. В 1962 году исполком принял решение деревянных домов больше не строить. Кирпичные дома возводили по улицам Ленина (напротив нынешнего рынка), Кирова (от «горбатого» моста до железнодорожного вокзала) и Виноградова. Кирпич везли баржами и железнодорожными платформами из других городов и областей. Грузили его навалом, было много боя. В 1964 году начали проектировать завод силикатного кирпича. Чтобы ускорить процесс, проектировщика, приехавшего из Ленинграда, не гоняли по чиновничьим кабинетам для согласований. Сажал его к

себе в кабинет и приглашал специалистов. Получалось быстрее. Другое благо городов – дороги. Асфальта тогда не было. Первой бетонной «магистралью», построенной ремстройуправлением, была проезжая часть улицы Луначарского. В основном мостили улицы камнем по песчаной подушке. С таким покрытием были улицы Ленина, Карла Маркса, Калинина, Кирова, Виноградова, Володарского. Тогда же был построен мост через Котлашанку, чтобы, открыв движение по Володарского, разгрузить улицу Ленина.

Еще одной особенностью строительства дорог было использование сил немцев, сосланных с Поволжья, и заключенных из лагеря на ДОКе. Последними строилась дорога от «горбатого» моста до микрорайона ДОК. Но все равно хороших дорог было мало, и я помню случай, когда машина второго секретаря обкома застряла на пути от улицы Свердлова до Лименды.

Но даже на деле убеждаясь в масштабах наших проблем, областные власти денег на развитие города давали мало, особенно на жилищное строительство. Жилье в основном строили за счет предприятий, руководители которых наотрез отказывались давать квартиры бывшим работникам. Чтобы решить этот вопрос, я

специально провел совещание с директорами и убедил их в том, что для удовлетворения потребности котлашан, стоящих в городской очереди, необходимо жилье. С того времени десять процентов квартир предприятия стали отдавать городу. Строительство велось очень активно, Архангельск-гражданпроект не успевал делать нам документацию. В то время Никита Хрущев велел строить Архангельск. Пришлось проектировщикам стимулировать, выделяя квартиру за комплект документации на один дом.

С развитием города больше становилось детей. Школ не хватало, на строительство новых денег не было. Тогда мы начали воз-

водить пристройки. К школе № 4 пристроили спортзал и класс автодела. К школе № 8 (теперь филиал АГТУ) – несколько классов, спортзал и столовую. В школе № 3 провели центральное отопление, убрав печи. К школе-интернату № 2 пристроили спортзал и мастерские, к школе № 5 – спортзал и котельную.

Для развития города нужны были новые территории. С востока город ограничивал аэродром. Его перенос дал бы возможность строить дальше на юг и восток. Вопрос этот удалось решить очень оперативно. 31 мая 1963 года мы проводжали в Архангельск первого секретаря обкома Константина Александровича Новикова. Среди нас был и командир Архангельского авиапредприятия Владимир Тимофеевич Киселев, которому уже давно была предложена новая территория, но он все тянул. А тут решили: едем смотреть площадку.

Новый аэродром предполагалось сделать на раскорчевках. Когда мы туда приехали, землю пахал трактор совхоза «Родина». Киселев постучал ногой по пашне и сказал: «Пойдет!» Трактор работу прекратил, а мы приняли решение о строительстве аэродрома. Необходимые для земельных работ бульдозеры выделили трест № 6, СМП-22, ССРЗ и РСУ. Срок дали две недели. И с 16 июня 1963 года с но-



Так выглядела улица Луначарского до покрытия проезжей части.

Уважаемый Георгий Николаевич!

От души поздравляем Вас с замечательным юбилеем – 80-летием со дня рождения!

В социально-экономическом развитии Котласа Вы оставили добрый след. По Вашей инициативе и при личном участии в городе было построено много хозяйственных и культурных объектов, благоустроенных домов. Была заложена добрая основа, включая проектно-конструкторские разработки, лимиты и финансирование для будущих строек. На посту председателя Котласского горисполкома Вы сумели добиться строительства в городе электромеханического завода, больницы, администрации, десятков других социально-культурных объектов. Велика Ваша заслуга в транспортном и дорожном строительстве, а особенно – в газификации города. Многие жители Котласа хорошо помнят Вашу неутомимую деятельность, энергию и организаторский размах на посту руководителя органа местного самоуправления.

Здоровья и благополучия Вам, уважаемый Георгий Николаевич! С юбилеем!

Глава МО «Котлас» С. Н. Мелентьев.



вой взлетно-посадочной полосы стали подниматься в воздух самолеты по маршрутам Архангельск – Котлас – Москва, Архангельск – Котлас – Ленинград. Аэровокзалом служили два почтово-багажных вагона.

3 августа в Котлас должен был прилететь министр оборонной промышленности СССР Дмитрий Федорович Устинов. За пять дней до этого начались проливные дожди, и министерский Ил-14 пришлось сажать в Сыктывкаре. Самолет с сопровождением все-таки сел у нас. Спускаясь по трапу, экипаж оценил условия посадки: «К вам в пору на гидросамолетах летать!»

После этого меня вызвали в Архангельск по вопросу строительства аэродрома, где утвердили смету на 1,4 миллиона рублей. Одновременно стали готовить документацию на строительство взлетно-посадочной полосы с асфальтовым покрытием.

Надо сказать, в те времена многие вопросы так решались. Помню, в 1967 году ездил к министру лес-

ной промышленности Николаю Владимировичу Тимофееву. Он принял меня хорошо. Записал вопросы о дорогах, строительстве гостиницы. А вот в решении проблемы снабжения молоком Коряжмы отказал. Но тут же позвонил Федорову (Росминмолпром) и даже дал машину, чтобы доехать до него. А через три дня в Котлас уже прибыли два проектировщика, и началась разработка документации для строительства молокозавода. В то время были также построенны базы Ростекстильторга, ОПС, Росбакалеи, Текстильторга, Котласторга.

Вот такими темпами строилась в то время город. Большая часть инфраструктуры появилась и получила бурное развитие именно в те годы, когда Котласом руководил Георгий Николаевич Елсаков. Его новые воспоминания еще впереди, а сегодня хочется от всей души поздравить Георгия Николаевича с юбилеем, пожелать доброго здоровья и долгих лет жизни.