

Котлас: десятилетие предрика Г. Елсакова

Начальник СМП-353 А. В. Некрасов сдает пед/коллективу и учащимся школу № 18 (за спиной директор Ю.Н. Ложкин и вагонники — А. Посельский и П. Струменко).

Глава 64. Как строили здание управления Печорской дороги

Воспоминания А. В. Некрасова

— По просьбе Г.Н. Елсакова мне удалось уточнить (насколько правдиво информировали меня) как велось строительство здания Управления Печорской железной дороги, — увлеченно продолжает ветеран. — Я был принят на работу в строительный участок № 1 Дорстроя Печорской ж.д. 30 декабря 1953 года и получил жилье в доме № 14 по ул. Образцова (№ 5 по ул. Достоевского). По улице Достоевского проходила ж/д ветка со станции Котлас-Северный на стройплощадку сооружения здания управления. По этой ветке вывозили на работу и с работы заключенных из лагеря-зоны, расположенного в то время в пределах конца ул. Достоевского.

По ул. Багратиона в ж/д ветку, проходящую к стройплощадке здания управления, врезана

стрелка и проложен ж/д путь на территорию военсклада № 22. В настоящее время этот путь разрушен. Параллельно ж/д ветке проходил высокий забор зоны с КПП с ул. Достоевского.

Старейший работник штукатур-маляр и каменщик Михаил Каземирович Золотарь ныне пенсионер, проживает в Котласе на ул. Гагарина. Он 1913 года рождения. Младший офицер польской армии, добровольно сдался в плен Советской Армии. Был этапирован в начале 1944 года и без суда вывезен на строительство Печорской ж/д — в Сольвычегодское стройотделение Южпечорстроя. В 1944-1945 годах работал на стройках станции Урдома и на распиловке леса в лесоцехе станции Микунь.

Самая тяжелая работа — в пилоцехе, на сортировке пиломатериалов и погрузке их в полувагоны. После двух месяцев такой изнурительной работы человека отправляли на поправку в лазарет, подлечиться, и затем на более легкую работу. Но чаще люди уходили на тот свет. Михаилу Каземировичу повезло, его отправили в котласский лагерь, на строительство здания



Вид на здание Управления железной дороги, 1955.

управления Печорской ж/д, прибыл он туда в конце 1945 года. М.К. Золотарь дал такие пояснения.

Строили казармы и другие небольшие подсобные здания. Их можно назвать почти капитальными. Четыре казармы размером в пределах 12x40 м. Считалось, общая вместимость казармы 250 человек. Кроме того было построено два щитовых (типа двухквартирных финских) домика — для конторы, начальства, уединения от суеты, и ряд дощатых складиков. Казармы выглядели хорошо, каркасные несущие конструкции стен, столбы, забирка из-под товарника, двухсторонняя обмазка (по-украински), побелка, весной делали текущий ремонт.

В этих же казармах помещение столовой-красного уголка. Пищеблок был в военном городке. Военная часть МВД занималась охраной военсклада № 22 и размещалась где и сейчас находится кирпичное здание казармы и территория военторга. В военный городок проложен был ж/д тупик — к складам и пищеблоку. Этот тупик существует в настоящее время, только отритуван за пределы ограждений военного городка и складов военторга.

Во время строительства здания и сооружения подсобных производств контингент военнослужащих был большой. Были построены две казармы, конюшня, свинарник и даже коровник на 10 голов, а также и во-

льер, земельный участок — огород в пределах подъездного ж/д пути по ул. Ленина и речки Котлашанка.

После окончания строительства и ликвидации зоны все казармы, дворы для свиней и коров ликвидировали. Военсклад расширил свои владения, разместилось производство РСУ, горгаза, пищекомплеса, хлебозавода с подъездным путем зона для заключенных ими же забор был разобран летом 1954 года. Две казармы передали стройучастку № 1 Дорстроя Печорской ж/д. Две казармы получила Сольвычегодская дистанция зданий и сооружений.

После соответствующего ремонта заселены семьями рабочих стройучастка №1 и железнодорожниками котласского узла, они были разобраны в 1962-63 годах. Два щитовых домика были переданы Водрему-53, заброшенные, они стоят до сих пор.

Как рассказал Михаил Каземирович, к строительству непосредственно здания управления приступили в конце 1947 года после возведения всех вспомогательных сооружений (р/бетонного узла, путевого развита склада цемента и других сыпучих).

Строили быстро, в основном политические заключенные. Никаких разборок, междоусобиц не было, быть может, оттого, что начальник работ был солидный спокойный человек по фамилии Мар-

фенков. Прорабы, мастера, бригадиры — из числа заключенных.

Южпечорстрой имел свои кирпичные заводы, в том числе на близкой станции Поена (за станцией Черемуха). К сожалению, это небольшое кирпичное производство, выпускавшее хороший красный кирпич, ликвидировано и нигде больше в округе не налажено. Даже в наше время, в третьем тысячелетии, по нужде СМП-353 возит красный глиняный кирпич из Ярославля, его стоимость с учетом ж/д тарифа доходит до 15 рублей за штуку.

Реплика Г.Н. Елсакова: «Всвое время предлагал за силикатным заводом производство красного кирпича организовать, не послушали, а что толку — начинали в Шипицыне, руины стоят. А тут бы цех был к месту, сырьевая база есть...»

Итак, строили здание управления быстро. Фасад красиво оформляли архитектурными формами, устойчиво окрашивали. Шикарная внутренняя отделка. Жаль, что из-за своей сложности, массы паркетов и столбов ограждения крыша с первого года эксплуатации давала течь, особенно весной, потому при капитальном ремонте чердачного перекрытия в 70-х годах многие архитектурные формы пришлось убрать (роскошные потолочные розетки над люстрами и светильниками), многое пострадало и при переоборудовании здания под интернат.

Март 1954 года. Разбирается забор 6-метровой высоты, ограждавший здание с дорогами, тротуарами и заасфальтированной площадью со стороны города, вдоль улицы Маяковского. Какая открылась красота! В апреле-мае массы котлашан, гуляя-отдыхая по вечерам, любовались внешним видом здания. К 1 мая 1954 года службы управления дороги разместились в отведенные им кабинеты.

После ликвидации политотдела управления дороги в здании разместился аппарат Дорстроя — в 1955 году. Мне часто приходилось там бывать, осматривал все этажи.

В марте 1958 года **Борис Павлович Бещев проводил совещание** с аппаратом управления дороги, приглашены были начальники всех хозяйственных единиц дороги. Начальники служб подготовили обстоятель-

ные доклады-выкладки. Обстоятельный доклад сделал начальник дороги Константин Петрович Быков. В числе участников совещания был и я, поскольку с декабря 1957 года работал начальником СМП-172 Дорстроя Печорской ж/д. Тогда я по-настоящему увидел и прочувствовал красоту внутренней отделки здания, оформления зала заседаний.

Уже отметил, что пищеблок для заключенных данной зоны находился на территории военного городка, где размещались военнослужащие охраны склада и зоны. В зоне в каждой казарме было помещение «красного уголка»-столовой. Заготовленный завтрак и ужин завозили в каждую казарму отдельно в термосах подводами — зимой это сани, а летом телега. А вот обед на стройку привозили по ж/д тупику на специальной телеге.

Сделана была по колхозному, на дрожжах с металлическими осями, но колеса обыкновенные деревянные, только в ступицу колеса впрессованы стальные широкие кольца. Снаружи ступица колеса поджималась стальной шайбой, причем, из двух колец, первая по размеру торца ступицы, вторая меньше наружного размера — для удобства установки шплинта. Колеса дрожок одного диаметра, обе оси неподвижные, неповоротные, как у обычных телег. Обод колеса из швеллера № 8. Словом, телега представляла собой ж/д платформу на колее, подогнанной к стандартному размеру 1 524 мм. С обеих торцов телеги по ширине оглобель вделаны (приболчены)скобы. Оглобли типа как для плуга. На поперечине имелись кованые цапфы, чуть спятив лошадь, кучер, не сходя с беседки, укрепленным на середине перекладки брезентовым ремнем, чуть подняв оглобли, отцеплял коня от телеги, подводил к торцу на обратный ход.

Итак, жил я в комнате в доме № 14 по ул. Образцова. Очень часто, уходя с обеда, замечал, что наше шествие совпадало, так что я хорошо это видел. Лошадь, кобыла гнедая с совершенно седой гривой, всегда двигалась единым походным шагом, ступая четко в середину шпальных ящиков, опустив голову ниже верха хомута, шутили — «искала копейку».

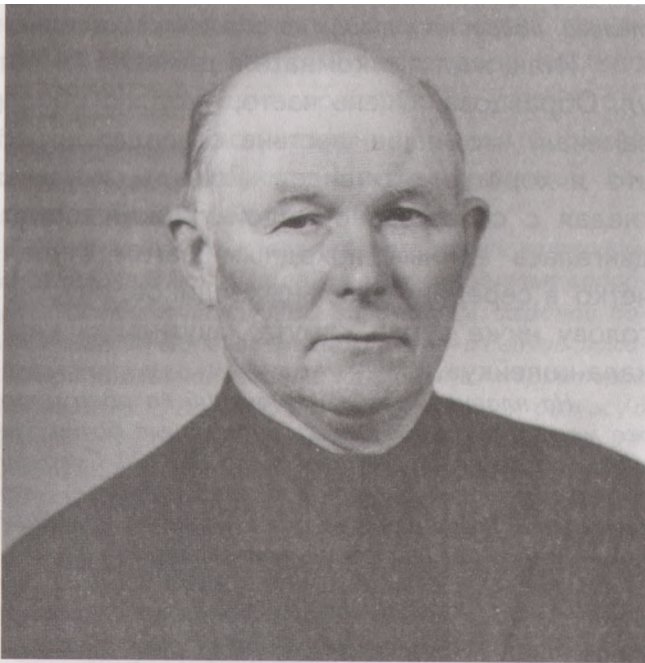
На платформе без изменений на одно и то же место устанавливались деревянные бочки, две, одна литров на 200, вторая около 100-120. Спереди платформы — ящик-ларь под хлеб и другое, что полагалось по рациону на обед. Бочки по крышкам накрывались брезентовыми колпаками, а ящик-ларь — брезентовой скатертью (служил беседкой для возницы). Мои наблюдения за шествием: возница-женщина, сидя на ящике, в левой руке держала вожжи, а в правой, как пионерский флажок, маленькую плетку. Зачем плетка? Ведь она знала,

кобыла стара и невозмутимо соблюдает отработанный шаг.

Распорядок дня заключенных соблюдался точно. В 7-30 колонна людей, построенных вчетвером, так же равномерным шагом, приблизительно четыре км/час, подходила к улице Стаханова. Шла по путям, т.к с обеих сторон — болото-озеро. Тяжко им было двигаться зимой в пургу, они не шли, а брели. Впереди колонны два солдата с карабинами и с собаками. Позади тоже два солдата с собаками, метрах в трех от колонны и чуть сбоку справа и слева, для обзора всей колонны. Еще позади в метрах трех — очевидно, старший наблюдатель с карабином, но без собаки.

Так жили они, трудились, наказанные без вины, «виноватые» в послевоенный период 1945-54 годов.

После сдачи в эксплуатацию здания управления дороги в стройучасток № 1 и СМП-172 поступили на работу мастера. Затем в 1961 году прораб Иван Семенович Виноградов. Мастер Эдуард Ковальский в конце 1957 года уехал на родину в Польшу. Остались в Котласе в стройучастке № 1 (б), СМП-353, прекрасные штукатуры-каменщики Михаил Каземирович Золотарь, Александр Сергеевич Лавров (его нет в живых). Нет в живых стропальщика поляка Станислава Рынкевича, столяр-плотника западного украинца Ивана Захаровича Надоличного. Неудачно выругался на десять лет плотник костромич Михаил Иванович Антонов.



Прораб И. С. Виноградов работал в стройпоезде в 1954-72 годах.

Еще раньше из зоны Мостозавода освобождены были в 1952 году и реабилитированы (работали в строй участке № 1) следующие лица.

Прораб Павел Владимирович Сысоев строил первую солидную школу № 4 по ул. Ленина, с октября 1955 года — главный инженер стройучастка № 1, осенью 1960 года семья переехала в Москву, где Сысоев получил 2-комнатную квартиру, работал в НИИ экспериментального жилья. Жена Павла Владимировича Вера Семеновна — котлашанка, врач. Две дочери окончили институт, строители, специалисты по отоплению и вентиляции.

Прораб Василий Чаплыгин построил всю ул. Луначарского. Москвич, до войны работал в институте Метростроя. За что калымил восемь лет на Мостозаводе, не знал. В 1958 году уехал в столицу, получил там однокомнатную квартиру.

С лагеря Мостозавод поступил к нам на работу прекрасный специалист (электрик, электромеханик, монтажник) Юрий Яковлевич Антонов, восемь лет трубил за неосторожный плевком. Работал бригадиром электромонтеров, мастером, затем прорабом на электромонтаже. Монтировали любые трансформаторы, оборудование хлебозавода, котельные были посильны. Умер в сентябре 1991 года в возрасте 72 лет.

— А сейчас мне хочется просто поразмыслить, побеседовать с будущими поколениями, — заканчивает воспоминания (в ноябре 2008 года) Некрасов. — Четвертого ноября походил по местам, где была зона заключенных, в квартале улиц Багратиона — Достоевского — Менжинского — Конституции и территории насосной станции второго подъема. И расстроился. Все здесь застроено частными гаражами, к гаражам узенькие дорожки-подъезды — со стороны ворот гаражей, а остальное пространство между гаражами изрыто, в ямах, всюду масса мусора и отходов — вотчина лягушек, комаров и прочей нечисти. Бедные жильцы домов 1 А,Б по ул. Багратиона, их дома утопают в нечистотах, т.к позади домов во дворах разруха. Сарай сгнил, развалился в сторону ул. Конституции — против этих домов просто бардак. Есть ли хозяин, который сумел бы заставить владельцев гаражей, сумевших купить машину и построить гараж, оборудовать свое гнездо, а то им привести в порядок территорию неохота («Это не мое») А всего-то — проложи 5-6 метровой ширины проходы. Так нет, ничейное! Наверное, должен быть контроль или порядок, определенный при выделении земельных участков под гаражи, обязывающий ухаживать за свободными клочками земли вокруг.

Чтобы жильцы названных мною домов летом могли открыть окна и подышать не гадостью, а запахами иван-чая, ромашки, мать-и-мачехи. Кто победит этот разросшийся и в других местах бардак?

Из газетных хроник. Ко Дню строителя ДП (10.08.1963) поместила полосу «Слава нашим строителям». Кстати, тут явно первое газетное фото Н. Шарاپова (будущего редактора), он снял величественную по тому времени панораму, сказано, первой улицы города — улицы Луначарского, каменной застройки. Автор заметки о коллективе шестого строительного участка В. Колт рассказал об изменениях в городе через судьбу штукатурки Татьяны Збитневой.

Она и ее подруги жизнь мерили домами. И построили тогда уже 24 дома, вели отделку 25-го, 64-квартирного на улице Зеленой. На счету были и д/сады, вокзал, больницы, ДК. Татьяна же помнила город совсем другим, когда в 1952 году она смотрела на него с лесов первого каменного дома на ул. Луначарского, где уже появились «красавцы-здания, прямая, асфальтированная дорога», а тогда видела — болото, пустырь... Но строители крепко взялись и город вырос! Первые штукатурки, еще кто должны нам помниться? Это Л. Ткачева, О. Коваленко, Л. Романова, А. Петрова, Л. Истомина... Строили строители-железнодорожники и Вычегодский, на Мостозаводе. Тогдашний секретарь парторганизации М. П. Необердина назвала тогда многих первопроходцев строителей, включая на-

чальника А. В. Некрасова, выросшего с прорабов...

Красивой новорожденной улицей Луначарского котлашане особо гордились, ее воспевали поэты. В моем архиве есть стихотворение **Николая Кононова** (активно публиковался в местной печати в пятидесятые-шестидесятые годы) **«На Луначарской улице»**, пора привести его, дать вторую жизнь:

**На Луначарской улице
В сиянии огней
Перестаю я хмуриться,
Когда иду по ней.
Стоят дома высокие,
Витрин кругом не счесть...
Давно ли кособокие
Избушки были здесь?
Шофер нередко мучался
Машиною в пять тонн...
Лицо сменила улица,
Одетая в бетон.
Следов не видно старого —
Нет выбоин и ям.
Гуляют люди парами
Теперь по вечерам...
Плывет луна серпастая, —
Какой холодный взгляд.
Сияет Луначарская —
Кругом огни горят.**



Улица Луначарского, вид от драмтеатра, шестидесятые годы.