

И.И. Лукин

ПЕРВО- СТРОИТЕЛИ



Художник В. ЯЦЕНКО

Автор — Иван Иванович Лукин — ветеран труда, заслуженный строитель РСФСР, почетный гражданин города Магадана, отдавший делу строительства на Крайнем Северо-Востоке более 50 лет, прослеживает его нелегкие этапы — от первых палаток «ситцевого городка» в бухте Нагаева до грандиозных планов и свершений дня сегодняшнего

Лукин И. И.

Л 84 Первостроители: Из истории стр-ва на Крайнем Северо-Востоке СССР.— Магадан: Кн. изд-во, 1986.— 368 с.: ил.

65 к. 10 000 экз.

3201000000—003
Л М — 149(03)—86

63.3(2P—4M) — 2

© Магаданское книжное издательство, 1986

ОТ АВТОРА

На первом региональном научном совещании, проходившем в сентябре 1959 года в Магадане и посвященном развитию производительных сил Магаданской области, выступал академик И. П. Герасимов. Он сказал: «До совещания мне представилась возможность проехать по Колымской трассе и посмотреть центральные районы Магаданской области собственными глазами. Долго буду вспоминать виденное и слышать красочные рассказы о пионерном освоении колымского золота. Мне кажется, следовало бы подумать о сборе не только архивных материалов, но и рассказов участников этого периода для составления серьезного труда по истории изучения и освоения Колымы как одного из героических этапов истории Советского Крайнего Севера. Этап этот вполне равновелик такой замечательной эпопее, как изучение и освоение Северного морского пути».

Слова академика произвели большое впечатление на многих участников совещания. Геологи Б. И. Вронский, А. П. Васьковский, П. В. Бабкин, Г. Б. Жилинский и другие в последующие годы написали немало строк, посвященных смелым и мужественным геологам-поисковикам, открывшим месторождения драгоценных металлов на Колыме и Чукотке. О другой категории людей — о строителях, созидаателях жизненной среды на Крайнем Северо-Востоке, о немалых трудностях, выпавших на их долю, появлялись лишь небольшие очерки, да и то об отдельных эпизодах и людях. Я давно жил надеждой написать об истории строительства Северо-Востока, где проработал более полувека, стремясь вместе с товарищами по работе сделать наш Север удобным для жизни и гостеприимным. В книге использованы сохранившиеся у меня записи о прошлом, личное общение со многими из первостроителей, архивные документы. Все это и позволило мне попытаться показать в хронологической последовательности условия, в которых развивалось капитальное строительство в годы деятельности Дальстроя, совнархоза, а затем и Магаданской области. Как непосредственный участник давних событий, я считал своим долгом написать о героическом труде созидаателей материальных ценностей, всего того, что видит читатель вокруг себя сегодня: благоустроенные города,

поселки и села, горнорудные комбинаты, морские и речные порты, объекты энергетических и сельскохозяйственных комплексов, заводы, дороги, аэропорты и многое другое... Не зная своего прошлого, мы не можем не испытывать чувства благодарности к людям, перенесшим тяготы и невзгоды при освоении этого дикого безмолвного края.

Наши трудности возникали не только из-за естественных причин, во многом они были порождены упрощенческим подходом руководителей Дальстроя и совнархоза к проблемам строительства. В те времена очень часто можно было встретить руководителей управлений и строек, смирившихся с обстановкой, приучивших себя жить без борьбы, выбирать путь, который не вызывает осложнений. Но были и люди другого склада — люди-борцы... Одни из них занимали скромные посты, другие возглавляли крупные отрасли народного хозяйства. Обо всех этих людях, о том, что пережито, что будоражит память, мне и хотелось рассказать.

Есть события, живущие в памяти и теперь, полвека спустя. Я хорошо помню периоды создания строительных организаций, не могу забыть дерзающих, преданных своему делу первопроходцев, беззаветных скромных тружеников.

Удивительно, но в те давние времена поистине героические дела люди совершали по-обыденному просто. Каждый считал своим долгом работать с полной отдачей сил, каждый имел возможность проявить свои способности, быть творцом. Это была замечательная школа жизни, школа патриотизма и мужества. Прошедшие через нее могут гордиться тем, что они создали на Колыме и Чукотке.

Помимо моих записей для восстановления штрихов истории строительства на Северо-Востоке, для восстановления подлинных имен проектировщиков, строителей, работников промышленности строительных материалов я использовал многие архивные материалы.

Выражаю глубокую благодарность заведующей архивным отделом облисполкома Н. Л. Беловой, работникам архива С. И. Крыгиной, Л. И. Мордухович, а также ветеранам Дальстроя В. В. Лашкову, Н. Н. Юргенсону, И. Д. Малахаеву, А. А. Астахову, Р. В. Гассельблату, М. С. Вительсу, А. Е. Ашанину, приславшим мне уточненные сведения о своей работе в Дальстрое, совнархозе и в строительных организациях Магаданской области.

НЕМНОГО ИСТОРИИ



Богатые месторождения полезных ископаемых, открытые в конце XIX века на Аляске, и последовавшая за этим «золотая лихорадка» вызвали повышенный интерес и к соседним территориям — Чукотке и Охотскому побережью. Царское правительство не хотело рисковать дорогостоящими и сомнительными изысками, отдав их на откуп частным лицам и иностранному капиталу. В конце XIX столетия в этих местах начали появляться смешанные русско-американские поселения.

риканские акционерные общества. Русские деловые люди, предчувствуя гигантские барыши в случае успеха, пытались работать и самостоятельно. В 1900 году на Чукотке было организовано частное Северо-Восточное Сибирское общество, которое, однако, за десять лет своего существования так ничего и не сумело взять у природы: ни новой Аляски, ни чукотского Клондайка тогда здесь обнаружить не удалось, хотя золото в небольших количествах то же Сибирское общество добывало в районе реки Волчьей.

История поисков и открытий на Крайнем Северо-Востоке интересна, поучительна и трагична. Однако по-настоящему планомерное освоение Колымского края и Чукотки началось лишь после Октябрьской социалистической революции. За очень короткий срок, благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства, благодаря усилиям советского народа, Колымский край наш превращен в крупнейший промышленный район северо-восточной части Советского Союза.

Но как же все это произошло, с чего начиналось?

Гражданская война на Дальнем Востоке закончилась поздно. Только лишь в середине 1923 года прозвучали последние ее залпы... А уже на следующий год, в 1924-м, при ВЦИК был создан Комитет содействия народностям Севера, оказавший коренным жителям большую помощь в укреплении местных органов Советской власти и обеспечивший через торгово-заготовительную промышленную кооперацию плановое снабжение охотников, оленеводов, рабочих приисков, портовиков продовольствием и промышленными товарами. Через разветвленную сеть культбаз и факторий Комитет Севера проводил большую культурно-просветительную работу, наладил медицинское обслуживание местного населения и постепенно приобщил его к социалистической культуре.

Для развития рыбного и морского зверобойного промыслов на Камчатке и Охотском побережье в 1927 году образовано Акционерное Камчатское общество (АКО),

пайщиками-акционерами которого состояли наркоматы внешней торговли, пищевой промышленности и ряд других заинтересованных советских государственных организаций. АКО широко привлекало к своей деятельности коренное население, закупая у него продукцию пушного, рыбного и морского зверобойного промыслов, строя культбазы и создавая оленеводческие колхозы. Одна из таких культбаз была организована и на пустынном берегу бухты Нагаева.

Случилось так, что ни Комитет Севера, ни АКО, имеющие определенную целевую направленность своей деятельности, не занимались поиском и изучением полезных ископаемых Крайнего Северо-Востока. Об этой огромной территории, особенно ее внутренней части — Колыме — в то время ходили довольно смутные и разноречивые слухи. Первое слово было сказано экспедицией геолога С. В. Обручева, обследовавшей часть ее в 1926 году. Она-то и установила благоприятные геологические условия и даже наличие полезных ископаемых в районе реки Колымы. Через два года Центральную Колыму обследовала новая экспедиция геолога под руководством Ю. А. Билибина, положившая начало более детальному изучению и горно-промышленному освоению Дальнего Севера. Первые итоги работы этой экспедиции были настолько обнадеживающими, что появилась необходимость в организации еще нескольких — для исследования и других районов Колымы.

Работа экспедиций геолога совпала по времени с исследованиями других ученых. В 1928—1930 годах в бассейне Колымы работала гидрографическая экспедиция центрального управления внутренних водных путей Народного комиссариата путей сообщения СССР. Возглавлял ее гидрограф И. Ф. Молодых, и в итоге им были получены первые достоверные сведения об экономическом состоянии бассейна Колымы. Экспедиция установила возможность использования реки Колымы как транспортной артерии — от устья ее до поселка Дебин, установила фарватер реки, закрепив его створными знаками. Был также составлен

атлас реки, длительное время служивший потом лоцией для речников Колымо-Индибирского пароходства Дальстроя, для других подразделений треста. Пользуясь атласом, пароход «Ленин» в 1931 году впервые в истории совершил рейс от устья Колымы до Средне-Колымска протяженностью в 700 км.

Располагая материалами гидрографии побережья Охотского моря, выполненной в конце XIX века, и ознакомившись непосредственно с бухтой Нагаева, И. Ф. Молодых в 1928 году охарактеризовал ее заместителю председателя Дальневосточного Комитета Севера К. Я. Луксу как наиболее удобную для отстоя судов в непогоду и для сооружения порта.

До 1912 года бухта называлась Волок. Моряк-гидрограф Б. В. Давыдов пишет о ней в лоции: «...сам перешеек выполнен холмистыми возвышенностями до 400 футов (120 м) высотой над уровнем моря, склоны которого во все стороны весьма пологи и покрыты довольно густым лесом. Этот невысокий перевал, или, по-местному, Волок, из бухты в Тауйскую губу и послужил причиной прежнего названия.

Эта бухта по справедливости может быть названа лучшей якорной стоянкой во всем Охотском море...

В самой бухте нет ни домов, ни поселений, ни отдельных юрт».

В 1912 году в Тауйской губе работала гидрографическая экспедиция М. Е. Жданко. По просьбе ее участников и с согласия Главного гидрографического управления России «лучшая якорная стоянка» была переименована в честь выдающегося гидрографа адмирала Алексея Ивановича Нагаева (1704—1781), который, хотя и не бывал в наших местах, «...многое сделал для познания этого края».

И вот, в навигацию 1929 года, в бухту Нагаева прибыли первые суда, доставившие на неудобный берег работников будущей Восточно-Эвенской (позже ее называли Нагаевской) культбазы. На этих же судах прибыли и деревянные



Нагаево. Служебные и жилые палатки Комитета Севера. 1930 г.

сборные домики под жилье, для работы. В начале 30-х годов на берегу бухты было много палаток из разноцветного ситца, поэтому длительное время поселение это именовалось «ситцевым городком». Правда, кое-кто обосновывался здесь посерьезнее — сооружали землянки, они были теплее палаток. На самой же культбазе строились капитально — возвели баню, пекарню, механические мастерские, столовую, оборудовали ветеринарный пункт. Акционерное Камчатское общество (АКО) построило жилой дом, магазин и склад своей фактории.

Где-то с этих времен и событий, наверное, и стоит вести отчет истории строительства на Северо-Востоке...

В 1931 году в Нагаево прибыли и первые инженерно-

технические работники Цветметзолота. А в конце его, в середине ноября, с парохода «Сясьстрой» высадились 1500 демобилизованных воинов Особой Краснознаменной Дальневосточной армии — посланцев Ленинского комсомола. Это был первый отряд молодежи, прибывший осваивать Колымский край.

Все в том же 1931 году дорожный отряд Крайдортранса построил в Нагаево два одноэтажных сборно-щитовых общежития барачного типа. Позже, с 1939 года, в них размещалась типография, а в декабре 1969 года на ее месте было сдано в эксплуатацию здание почтамта.

Постановлениями ЦК ВКП(б) и Совета Труда и Оборона СССР на базе многочисленных полукустарных разрозненных старательских приисков Цветметзолота был организован Государственный трест по промышленному и дорожному строительству в районах Верхней Колымы — «Дальстрой».

В постановлении Совета Труда и Оборона задачи треста были определены следующим образом: «...Всемерно форсировав разведку по колымским приискам, используя все возможности, способы и средства для немедленной и максимальной добычи золота, одновременно подготавливая базу для развертывания капитальных работ по нормальной эксплуатации районов».

В том же постановлении указывалось на необходимость форсирования «...строительства дороги от бухты Нагаева до приисков».

В феврале 1932 года впервые в зимних условиях прибыл из Владивостока в Нагаево пароход «Сахалин», доставивший на Охотское побережье работников только что организованного треста «Дальстрой» во главе с прославившимся в годы гражданской войны Э. П. Берзиным. Латышский стрелок, легендарный чекист, верный ленинец Эдуард Петрович Берзин к этому времени зарекомендовал себя и как опытный хозяйственный руководитель.

В приказе № 1 от 8 февраля 1932 года, хранящемся

в областном Государственном архиве, директор Дальстроя объявляет о целях и задачах треста в соответствии с уже упомянутым постановлением Совета Труда и Оборона СССР. Была утверждена структура Дальстроя, назначены руководители его подразделений. Главное Колымское приисковое управление «Цветметзолота», созданное для организации приисков, продовольственного снабжения горняков и проведения дорожных изысканий, в полном составе перешло в его ведение. Все виды строительства, начатые Колымским управлением, переданы соответствующему сектору Дальстроя.

Аппарат треста решили разместить по улице Пролетарской в трех щитовых одноэтажных бараках, собранных людьми прораба А. Д. Тарханова. Теперь на этом месте возведены здания административного корпуса научно-исследовательского института сельского хозяйства и Северо-Восточного территориального геологического управления. Одно из первых зданий Дальстроя сохранилось до наших дней.

В 1933 году началось строительство нового административного корпуса Дальстроя. Сначала сооружено брусчатое здание п-образной формы. В центральной части оно было двухэтажным, а крылья — одноэтажные. Правда, через три года их тоже надстроили до двух этажей.

В «пэобразке» дирекция Дальстроя и аппарата Политуправления размещались до апреля 1941 года, затем обе организации перешли в новое здание, занимаемое нынче объединением «Северовостокзолото».

Но вернемся в год 1932-й...

16 марта начальник Дальстроя утвердил «Положение об управлении трестом и его секторах: технического труда и рационализации, строительных работ, материально-технического, планово-финансового, особого и управления делами».

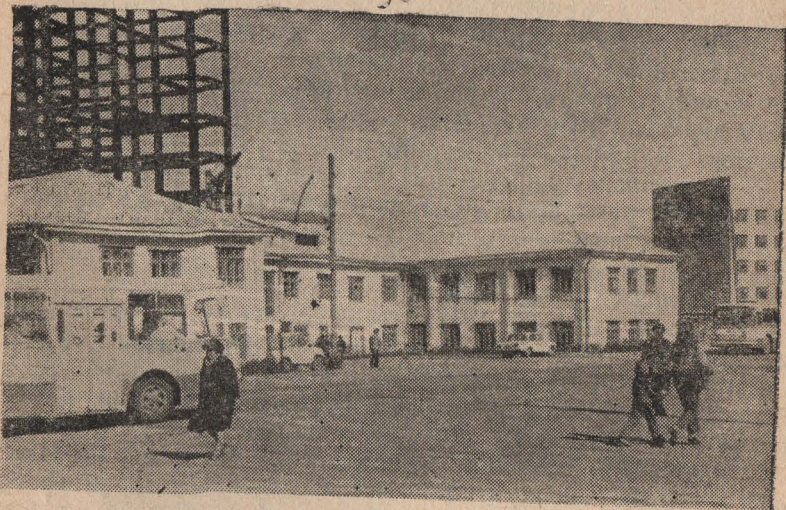
Технический сектор возглавил Н. Ф. Улыбин, его помощником по эксплуатации месторождений был утвержд-

ден М. А. Эйдлин, а по геологоразведке — Ю. А. Билибин. Начальником сектора строительных работ назначен П. П. Будзко, его помощниками (по дорожному строительству) С. Ф. Богданов, А. Г. Перн (по жилищному). В состав сектора строительных работ вошли бюро проектирования и отдел изысканий. Руководителями были назначены инженеры С. П. Парадизов и Р. Ф. Зейц. Общая численность проектного бюро и отдела изысканий утверждена в составе 32 человек.

Для руководства строительством жилищно-гражданских и промышленных объектов в Нагаево-Магаданском районе начальником первого участка был назначен инженер М. А. Заборонок.

В том же 1932 году были созданы три групповых горных управления: Утинское, Среднеканское и Оротуканское. Начальниками их стали, соответственно, Д. Е. Домбак,

Магадан. Дом дирекции Дальстроя, построенный в 1935 г. [фото 1980 г.]



М. С. Краснов, И. Д. Борисенко. В приказе, в частности, есть такие строчки: «В целях обеспечения надлежащего руководства приисками аппарат технического сектора треста перевести на Колыму, в Усть-Среднекан, из аппарата остальных секторов откомандировать на Колыму работников, функции которых возможно осуществлять только в непосредственной близости к приискам. На время пребывания на Колыме (до переезда дирекции) подчинить этих работников в административном отношении начальнику технического сектора». В соответствии с приказом Э. П. Берзина многие работники аппарата треста «Дальстрой» вскоре выехали в Усть Среднекана, где находилось управление по добыче полезных ископаемых — УДПИ.

В июне 1932 года в Нагаево прибыло новое пополнение инженерно-технических работников и рабочих.

В это время начальником строительного сектора уже был инженер В. Д. Мордухай-Болтовской, ранее работавший главным инженером строительства Вишерского комбината. Широко образованный инженер-путеец, имеющий большой трудовой опыт, он принял самое деятельное участие в разработке планов развития строительства (и в его осуществлении) на Колыме. Инженер П. П. Будзко, возглавлявший до этого стройсектор, был назначен начальником строительства поселка Дебин и паромной переправы через реку Колыму, затем возглавил работу и по сооружению причалов порта Нагаево.

...Стоял июнь 1933 года. В Нагаево прибыл пароход «Смоленск», доставивший большую группу инженеров-строителей, проектировщиков, горняков. Прибывших поразила необычайная тишина и гладкая, величаво-спокойная поверхность воды бухты, но, признаваясь, и несколько насторожили огромные пятна сверкающего снега в распадках прибрежных сопок. И это в июне, в разгар лета?.. А что же будет зимой? — переглядывались друг с другом новоселы. И все же решивших посвятить свою жизнь освоению Севера больше интересовали иные вопросы... Что пред-

ставляет собой этот край, отмечавшийся на картах белым пятном? Сможем ли мы немедленно начать работы и стать достойными коллектива отважных людей, высадившихся раньше нас на эти пустынные берега? Как строить в условиях мерзлых грунтов? Кто поможет нам разгадать природу вечной мерзлоты?

Увы, никакого отечественного, да и зарубежного опыта строительства в районах Крайнего Севера не было. Единственным документом, как-то обобщающим подобный опыт, была книга инженера Евдокимова-Рокотовского «Строительство систем водоснабжения Забайкальской железной дороги». Но этот опыт относился к природно-климатическому региону, значительно отличавшемуся от условий Колымы... И все же мы решились, мы вступили в борьбу с вечной мерзлотой — серьезнейшим врагом проектировщиков и строителей. Вступили невооруженными и вели проектирование и форсировали строительство как «разведку боем».

В конце июня 1933 года в небольшом помещении клуба военизированной охраны нас собрали для беседы с начальником Дальстроя.

Э. П. Берзин в кратком выступлении изложил цели Дальстроя, задачи текущего года и ближайшей пятилетки. Говорил он просто и доходчиво, без тени превосходства над слушателями, как старший товарищ с хорошими друзьями. «Для выполнения задания Совета Труда и Оборон, — говорил Эдуард Петрович, — необходимо как можно скорее освоить Колымский край, но для этого требуется большое число инженерно-технических работников и особенно — рабочих. Пока мы нужного количества людей не имеем, поэтому прибывшим специалистам придется работать с утроенной энергией, испытывая всяческие лишения, так как у нас многого еще недостает. Максимально используйте, — советовал Э. П. Берзин, — местные материалы. У нас есть камень, глина, торф, мох, немного древесины — все это должно быть использовано в строительстве...»

Тут же узнали мы и о том, чем предстояло заниматься, буквально начиная с утра следующего дня.

Прокладка автодороги в районы уже существующих и будущих приисков... Проектирование и возведение горнорудных комбинатов, гидро- и тепловых электростанций, высоковольтных линий электропередачи, жилых поселков и промышленных объектов... Изыскание местных строительных материалов и вовлечение их в производство...

Особое внимание Э. П. Берзин уделил необходимости срочного поиска сырья для производства цемента.

Остановившись на строительстве Магадана, директор Дальстроя совершенно определенно, без тени сомнения заявил, что этот поселок предназначен для работников морского порта и что административный центр — будущий город — должен строиться в районе золотодобывающих приисков. «С этой целью, — продолжал Э. П. Берзин, — в 1932 году и были проведены изыскания в районе Дебина и Оротукана. Результаты их подтвердили возможность размещения административного центра в районе Дебина, но у нас нет пока материалов инженерной геологии, отсутствуют сведения о вечной мерзлоте, о наличии местных материалов в радиусе 5—20 километров от строительных площадок будущего города. В связи с этим, — подчеркнул директор, — некоторым прибывшим специалистам будут поручены работы по изысканию площадок, наиболее пригодных для административного центра».

Э. П. Берзин сообщил также, что с апреля 1933 года организована партия Капдорстроя для выявления гидроэнергетических ресурсов бассейна рек Верхней Колымы и Бохапчи. Экспедицию возглавляет старший инженер-гидротехник Л. Н. Штейницгер. Состав группы малочисленный, у них нет даже геолога. Они проведут только разведочную работу. Основные же работы по выявлению возможности строительства гидростанций на реке Колыме и ее притоках будет выполнять группа инженеров, прибывшая из Ленинграда.

Эдуард Петрович сообщил далее, что прибывшие дорожники направляются в распоряжение управления «Капдорстрой», остальные же специалисты будут откомандированы в управление добычи полезных ископаемых (УДПИ) в Устье Среднекана. «Дорог пока нет, единственный вид транспорта у нас — вьючные лошади. Груз ваш перевезем на лошадях, сами пойдете пешком. Прошу вас учесть это, но ничего иного не могу вам предложить. Обмундированием и обувью обеспечим всех».

Встреча с руководителями Дальстроя произвела на меня, да и на всех присутствующих очень сильное впечатление, это был напутственный разговор с отцом, посылавшим сыновей для выполнения ответственного и очень нужного задания в далекую и трудную дорогу. Да так оно и было на самом деле...

5 августа 1933 года наша группа (22 человека специалистов плюс 40 рабочих) вышла в Устье Среднекана с двадцатью якутскими лошадьми, навьюченными геодезическими инструментами, продовольствием, частью нашего имущества и овсом. Шли без проводников, ориентируясь по копиям планшетов глазомерной съемки 1929—1931 годов, снятых у геологов. Основным путеводителем была старая тропа золотоискателей. Она пролегла по лесам и болотам, долинам рек, пересекала их множество раз, проходила через перевалы. Путь был трудный, и 500 километров мы преодолели только за 25 дней.

Среднекан представлял собой обычный таежный поселок: небольшие домики с плоскими крышами, дом управления — барак с шатровой кровлей, склады, механическая и столярная мастерские, лесопилка, небольшая локомотивная электростанция, баня, примитивная пекарня и множество разномерных палаток. Нам выделили один домик (в нем разместилось 10 инженерно-технических работников) и четыре палатки. Два жилых домика, помещения для работы и грунтоводческой лаборатории заложили сами. Лес был близко, а досками и столярными изделиями

обеспечивало управление. Строительство домов таежного типа мы закончили в ноябре 1933 года и с большой радостью покинули палатки, в которых при тридцатиградусных морозах жить было не совсем «уютно».

Руководство Дальстроя настоятельно требовало от управления увеличения добычи полезных ископаемых, форсирования работ по изучению гидроресурсов в районе действующих приисков, так как ограниченные лесные массивы в районе Магадана и приисков интенсивно истреблялись в топках локомотивных электростанций, котельных, работавших с низким коэффициентом полезного действия, используемых в поселках. Увы, другого топлива в те времена не было. Много говорилось об углях, однако никаких сведений о месторождениях каменного угля кроме Зырянского, открытого И. Д. Черским еще в 1891 году и находившегося в шестистах километрах от Устья Среднекана, у нас не было. Основные месторождения — Аркалинское, Эльгенское, Хасынское, Омсукчанское — начали эксплуатироваться лишь после 1939 года...

Наряду с поисками полезных ископаемых и изучением гидроресурсов происходили различного рода административные утряски... В поисках лучших вариантов...

15 ноября 1933 года из состава Капдорстроя приказом Э. П. Берзина выделены первый и второй дорожные районы с преобразованием их в отдельное управление дорожного строительства (УДС). Начальником его был утвержден А. А. Жуков, заместителем — А. В. Пышменцев, помощником начальника управления по производству назначен М. Л. Левчук. Через полтора месяца Капдорстрой расформировывают, и работы по капитальному строительству и проектированию отныне должны были вестись в управлении по добыче полезных ископаемых (УДПИ). Туда в срочном порядке переводился и основной состав работников Капдорстроя, а в их числе: инженеры-механики Е. В. Лепковский, А. М. Тихомиров, инженеры-строители М. Ф. Булычев, С. П. Парадизов, А. Н. Внучков,

А. И. Клян, Б. А. Поляков; отдел изысканий в полном составе вместе с руководителем Р. Ф. Зейцем.

На Усть-Утиную, где должно было начинаться строительство опытной обогатительной фабрики, откомандировывали прорабов: В. В. Лашкова, Е. В. Клементьеву, Н. М. Мурзина, механика С. Н. Горелика, теплотехника Л. В. Мешковскую и ст. геолога П. В. Домбровского.

Колыма строилась... И уже ничто не могло помешать этому процессу. Но по-прежнему врагом № 1 вставала перед строителями вечная мерзлота. Изучение инженерных свойств ее на территории Колымы началось еще в 1933 году, а первыми ее исследователями были инженеры-геологи Ф. М. Физик, К. Н. Жуков, К. Н. Соловьев — работники экспедиции Гипровода, возглавляемой инженером П. А. Петровским. В сентябре того же года на правом берегу реки Среднекан, в двух километрах от ее устья, под руководством Ф. М. Физика была пройдена пятидесятиметровая штольня, в которой велись систематические наблюдения за температурным режимом вечной мерзлоты в течение трех лет. Инженерные свойства вечномерзлых грунтов изучались также по многочисленным старательским шурфам, пройденным в 1928—1932 годах в долине реки Среднекан, а также в специальных выработках. И результаты этих наблюдений вскоре пригодились: рекомендации геологов были успешно использованы инженерами П. А. Петровским и Г. Д. Олешкевичем при разработке проектного задания первой на Колыме и в зоне вечной мерзлоты (1934) гидроэлектростанции на реке Среднекан.

В 1935 году, при организации проектно-изыскательского отдела в управлении горнопромышленного строительства (поселок Усть-Утинная), начал работу по изучению вечной мерзлоты инженер-геолог Г. М. Тайхман. Накопленный материал послужил основой для проектирования фундаментов зданий и сооружений, а также при отсыпке дорог.

В 1932 году сотрудники бюро гидрометеослужбы Дальстроя В. А. Новский, А. Е. Зуев, М. П. Горбачев органи-

зуют обсерваторию в Средне-Колымске и метеорологические станции в поселках Амбарчике, Островном, Родчеве и Сеймчане...

Планомерное изучение гидрологии рек бассейна Колымы началось все в том же, богатом на события 1933 году. В основном этим занимались работники экспедиции Гипровода, входящей в состав УДПИ, в котором было организовано отделение гидрометеослужбы под руководством гидролога С. Н. Боголюбова. Количество гидрометеорологических станций растет очень быстро. В 1933—1934 годах они появляются на реках Буянда, Омолон, Сеймчан, на реке Колыме в километре выше впадения Бохапчи, на самой реке Бохапче в 0,7 км выше устья реки. На реке Среднекан в 1933 году появляется гидропост. Аналогичные работы проведены на реке Оротукан и на ее притоках, в бассейнах которых намечалась разработка россыпей ключей Пятилетка, Разведчик, Горный и других. Хозяйственники хотели иметь твердые гарантии по обеспечению водой поселков приисков Южного горнопромышленного управления, Центральных ремонтно-механических мастерских, промысловых приборов.

В 1934—1935 годах по поручению директора треста «Дальстрой» Э. П. Берзина инженерами В. А. Беляшовым, В. А. Коротуном, Б. Т. Суворовым и автором этой книги разработаны проекты промысловых приборов, построенных и работавших в 1935—1938 годах на приисках «Борискин», «Золотистый», «Разведчик», «Пятилетка», «Утиный» и других.

С 1 января 1935 года отделение гидрометеослужбы переведено из УДПИ в состав особого сектора при директоре Дальстроя. Одновременно и в составе авиапредприятия Дальстроя появилось свое бюро погоды. До 1940 года отделение гидрометеослужбы возглавлял В. А. Новский, затем его сменил Л. Н. Морозов, некогда установивший первый гидропост на реке Среднекан. С января 1953 года эта служба передана в Главное управление гидрометеослужбы.

В марте 1934 года УДПИ переименовано в Горное управление, в составе которого утверждены несколько бюро: проектное основного производства, проектное капитального строительства, научно-исследовательское и строительное. Организованы конторы капитального строительства во всех основных производственных подразделениях Дальстроя.

В августе 1935 года изменена структура Дальстроя «...в соответствии с ростом и разветвлением его хозяйственной и производственной деятельности...» А в сентябре этого же года реорганизовано и Горное управление. На его базе образовано управление горнопромышленного строительства (УГПС) «...для ведения строительства горнорудных комбинатов, разведок рудных месторождений, для будущих горнорудных комбинатов...». В состав УГПС вошли: Усть-Утинский и Среднеканский строительные участки, строительство гидростанции на р. Среднекан в урочище «Котел». Администрация УГПС, естественно, разместилась в Усть-Утиной.

Для эксплуатации россыпных месторождений образованы два горнопромышленных управления: Южное — в Оротукане и Северное — в Хатыннахе. 23 октября 1935 года исполняющим обязанности начальника УГПС временно назначен М. А. Заборонок, а главным инженером Р. К. Вильм — горняк, обладающий огромным опытом и отличными знаниями в области строительства горнорудных предприятий, энергетических объектов и т. п.

В последующие три года коллектив управления горнопромышленного строительства пополнился большим числом квалифицированных проектировщиков, изыскателей и строителей, ставших затем основными кадрами проектной и строительной организаций Дальстроя. В декабре 1935 года начальником УГПС назначен А. В. Мусатов, проработавший почти до конца сентября 1936 года. Его преемником стал Я. Б. Малинак, но и он пробыл на этой должности недолго — до 17 декабря 1937 года. Новым началь-

ником УГПС стал выдвигенец из НКВД, чекист запаса инженер Мусса Джафарович Ахундов.

Развитие сельскохозяйственного производства Дальстроя на побережье Охотского моря требовало создания своего флота, способного обеспечить связь с портопунктами Олы, Армани, Тауйска, Балаганного и Пестрой Дресвы. А чтобы строить суда — нужны были паровые котлы... Прииски, поселки автобаз и совхозов тоже нуждались в небольших по размерам котлах — и для отопления и для оттайки мерзлых песков на полигонах. Все это вынудило в конце ноября 1933 года начать строительство судокотельного завода № 2 в поселке Марчекан. По мере увеличения капиталовложений и успешного их освоения с сентября 1934 года это строительство изъято из подчинения Нагаево-Магаданского стройсектора и передано специально организованному управлению строительства завода (начальником его стал Н. И. Мовсесов). Строительство продвигалось успешно, и в декабре 1935 года уже были введены в эксплуатацию судокотельный и механический цехи, кузница завода. А чуть позже появилась и первая продукция: коллектив инженерно-технических работников К. А. Шинман, А. А. Астахов, Ю. Н. Капустинский, Л. Е. Зингер, Ф. П. Окутин и другие запроектировали и построили буксирные катера водоизмещением (по грузу) 53 тонны, сухогрузные и нефтеналивные морские стальные баржи грузоподъемностью 300 и 350 тонн.

Появление местного флота помогало в освоении районов побережья Охотского моря, позволило организовать нормальную хозяйственную деятельность отдаленных предприятий, управлений рыбопромыслового и сельского хозяйства Дальстроя, а также созданного в начале сороковых годов Омсукчанского горнопромышленного комбината (дорога в Омсукчан была построена только в 1956 году).

...Итак, после создания государственного треста «Дальстрой» началась организованная и интенсивная работа по строительству и освоению Северо-Востока. Партийные

и хозяйственные работники, весь коллектив этой организации довольно успешно трудились в промышленном и культурном строительстве, на добыче металла для нужд Родины. Решая основные вопросы хозяйственной деятельности, Дальстрой развивался как многостороннее комплексное хозяйство.

В связи с отдаленностью от промышленных и административных центров Советского Союза, при отсутствии регулярных путей сообщения на Дальстрой помимо основной производственной деятельности было возложено и хозяйственное руководство всеми организациями, находящимися на его территории, в том числе и административное руководство национальными районами Хабаровского края, расположенными на Колыме. До образования Магаданской области (декабрь 1953 г.) Дальстрой через Политическое управление осуществлял руководство и многочисленными культурно-просветительными учреждениями, народным образованием и здравоохранением. Много трудностей пришлось преодолеть этому своеобразному коллективу, однако постоянная помощь партии и правительства, воля и настойчивость первоосвоителей-большевиков сделали свое большое дело.

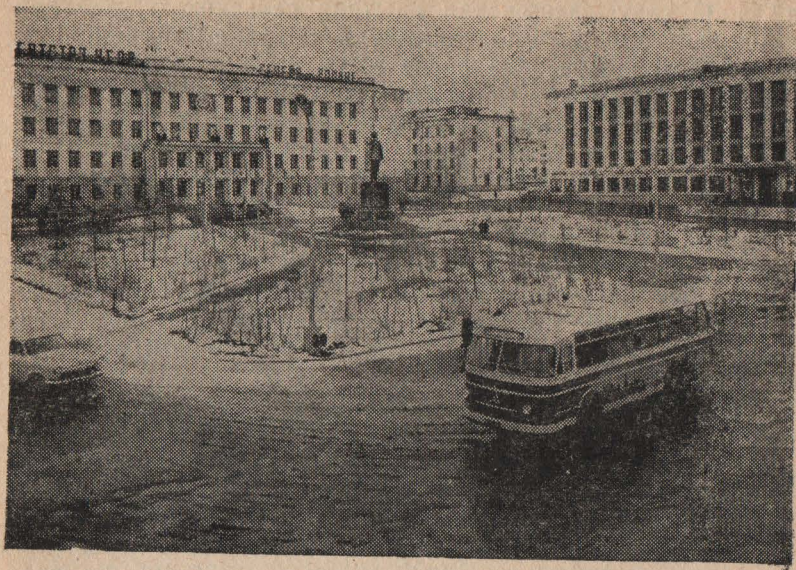
...В 1936 году Дальстрой отмечал свое пятилетие. Успехи его были столь очевидны, что по распоряжению Э. П. Берзина в клубе военизированной охраны была проведена выставка «Пять лет Дальстрою». В единственном в Магадане клубе, находившемся на улице Карла Маркса, против теперешнего магазина «Дары природы», были представлены диаграммы и фотографии с золотых приисков, фотографии строящихся и готовых автодорог, поселков, фабрик и причалов... Работники сельского хозяйства рекламировали достижения своей отрасли: на стендах лежали огромные кочаны капусты, картофель, турнепс, а на диаграммах посетители выставки увидели возросшие удои молока небольшого пока стада коров. Свои трехлетние труды демонстрировал совхоз «Дукча», организованный

в 1933 году. Эльгенская опытная сельскохозяйственная станция, совхозы «Балаганский» и «Верхне-Сеймчанский», появившиеся через год после «Дукчи», порадовали дальстроевцев хорошими урожаями картофеля, огурцов, помидоров, капусты; большой площадью освоения пашни (более 500 га), половина которой была засеяна овощными культурами; возросшим поголовьем продуктивного скота и птицы.

Выставка «Пять лет Дальстрою» убедительно доказывала большие возможности комплексного использования природных богатств Колымы, улучшения условий жизни северян. Во всем этом наглядно проявлялась огромная забота Коммунистической партии об ускоренном развитии Северо-Востока страны.

Дабы оставить для потомков дух и пафос первых лет освоения сурового края, Э. П. Берзин издал приказ о сборе материала и составлении книги «История Колымской стройки». С 14 декабря 1936 года в издательстве «Советская Колыма» сроком на один год были введены штатные должности четырех литературных работников с персональными окладами и секретаря с окладом в 700 руб. Бригада литераторов трудилась до декабря 1937 года, однако в связи с отъездом Э. П. Берзина в Москву (3 декабря 1937 года) работа над «Историей Колымской стройки» была прервана. Новый начальник Дальстроя К. А. Павлов, видимо, не считал нужным завершать работу по выпуску интересной книги о первостроителях Колымы. Приказом от 10 декабря 1937 года бригада литераторов была расформирована.

Еще до своего отъезда, в ноябре 1937 года, в специальном приказе Э. П. Берзин отметил, что проведенная работа по изучению и освоению богатств Колымы дала возможность приступить к составлению генерального перспективного плана развития этой отдаленной окраины Советского Союза. По заданию дирекции Дальстроя научно-техническое бюро разработало перспективный план развития на-



Магадан. Современная площадь В. И. Ленина. Слева здание Главного управления Дальстроя (построено в 1941 г.), справа — Главпочтамт

родного хозяйства Колымской области на третью и четвертую пятилетки (1941—1945, 1945—1950), в котором отчетливо поставлены важнейшие проблемы по освоению и индустриализации новой Колымской области, намечены основные пути их решения.

Работа над генпланом протекала в исключительно трудных условиях: давали знать неполная изученность района, оторванность от руководящего центра и научных учреждений страны, нехватка технических пособий и соответствующей литературы... И все же, несмотря ни на что, плановый материал большой ценности был создан. И научно-техни-

ческое бюро Дальстроя получило задание организовать детальную и всестороннюю разработку основных отраслей хозяйства треста, привлекая для помощи специалистов научно-технических учреждений СССР. В то же время планово-финансовому сектору Дальстроя (Л. М. Эпштейн) предлагалось при разработке промфинпланов отраслевых управлений треста (на 1938, 1939 гг.) обеспечить их полную увязку с перспективным развитием, определенным генеральным планом.

Приказом министра внутренних дел от 25 февраля 1939 года «О разработке пятилетнего плана развития Дальстроя» назначена комиссия в составе: председатель — профессор С. П. Александров (инженер-обогащатель), члены комиссии — работники Дальстроя: геолог Г. А. Кечек, горный инженер М. В. Груша, инженер-механик Е. В. Лепковский. Комиссии предлагалось представить «Пятилетний план развития Дальстроя» в МВД к 25 мая 1939 года. В процессе работы комиссия привлекала на помощь некоторых работников Дальстроя и аппарата Министерства внутренних дел. При доводке плана были использованы материалы перспективного развития Дальстроя на 1941—1950 годы, разработанные еще под руководством Э. П. Берзина (в конце 1937 года).

В годы Отечественной войны Дальстрой всемерно развивал добычу олова. Страна сражалась с сильным противником, и ей был очень нужен этот стратегический металл. Предприятия, добывающие его, были построены счень быстро, в период 1941—1942 годов. И вскоре, за счет освоения новых месторождений, за счет увеличения производственных мощностей действовавших предприятий, добыча олова значительно возросла. Позже опыт, полученный при разработке месторождений олова, постепенно был перенесен и применялся на рудных месторождениях основного металла области — золота. Развитие горнодобывающей промышленности Дальстроя, как об этом уже упоминалось, требовало роста энергетической базы, которая

в свою очередь нуждалась в бесперебойном обеспечении топливом...

Зарождение угольной промышленности Дальстроя отнесится к 1937 году, но промышленная добыча угля началась только с 1940 года (Аркагалинское, Эльгенское, Зырянское) и с 1942 (Мелководненское и Хасынское).

Успешно развивались механические и металлообрабатывающие предприятия. Когда-то это были небольшие мастерские, выполняющие текущий ремонт горного оборудования. А уже с 1939 года они производили средние и капитальные ремонты не только горного оборудования, но и всех видов транспорта: автомашин, тракторов, морских судов. Правда, делалось это за счет привозных запасных частей из других районов страны.

Расширение и техническое перевооружение промышленно-заводских предприятий происходило в 1940—1942 годах. В эти же годы были созданы литейное, электроплавильное и мартеновское производство. К 1946 году заводы Дальстроя выполняли средние и капитальные ремонты 600 типов различных машин, горного, транспортного и энергетического оборудования. В том числе: дизели мощностью 3000 лошадиных сил, локомобили, экскаваторы, автомашины, компрессоры, насосы, лебедки, перфораторы и многое другое.

Научились колымчане делать и свои запасные части довольно широкой номенклатуры, производить реставрацию.

Был успешно освоен выпуск ряда (до 120 наименований) сложных машин оригинальных конструкций, изготовление которых считалось возможным лишь на специализированных материковских заводах. Организация сталелитейного производства на Оротуканском заводе (декабрь 1942 г.) и в 1946 году электросталеплавильного цеха на Магаданском авторемонтном заводе позволила монтировать на заводах Дальстроя экскаваторы, токарные и буровые станки и другое оборудование. Речное пароходство

располагало значительным флотом, обеспечивающим доставку грузов из портов Севморпути горным управлениям и предприятиям Дальстроя. С помощью авиатранспорта поддерживалась связь с отдаленными районами и геологическими партиями, работающими на разведках новых месторождений...

Все это вместе взятое коренным образом изменило даже сам облик Колымы.

К 1938 году Дальстрой со своим огромным многопрофильным хозяйством стал чрезвычайно большим комплексным предприятием с возросшими задачами общегосударственного значения. Им стало трудно управлять в границах треста. 4 марта 1938 года постановлением Совнаркома СССР Дальстрой преобразован в Главное управление строительства Дальнего Севера и передан в ведение Народного комиссариата внутренних дел СССР.

В последующие годы в Дальстрое создаются новые горнопромышленные районы, в том числе и на Чукотке. В 1939—1942 годах в бассейне реки Яны (Якутская АССР) построены новые горно-обогатительные комбинаты Депутатский, Эге-Хайский и Алыс-Хайский. Развивается угледобыча на Джебарики-Хаинском месторождении. Янское горнопромышленное управление, объединившее несколько горно-обогатительных комбинатов, имело большой удельный вес в системе Дальстроя по добыче олова.

ГДЕ БЫТЬ «СТОЛИЦЕ»?



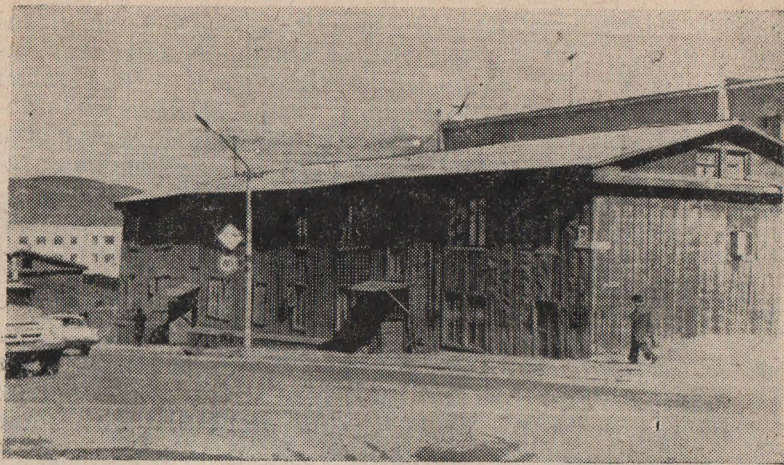
В начале 30-х годов на месте теперешнего поселка Нагаево стояло множество палаток из разноцветного ситца, поэтому длительное время побережье бухты называли «ситцевым городком». В палатках жили первооткрыватели и первостроители Севера, романтики... И не только в палатках. Здесь же были сооружены сотни землянок, где тоже ютились люди в ожидании более приличного жилья. В ожидании... Вряд ли это выражение можно считать правильным. Люди не ждали «у моря погоды» — они работали, они осваивали Север, они строили.

В 1931 году на территории культбазы были возведены

небольшие здания больницы, школы, пекарни, бани, механических мастерских, столовой, ветеринарного пункта. Акционерное Камчатское общество (АКО) построило жилой дом, магазин и склад фактории. В июне 1931 года в Нагаево прибыли первые инженерно-технические работники и рабочие Цветметзолота, а 11 ноября на судне «Сясьстрой» пришли, как говорят моряки, 1500 демобилизованных воинов Особой Краснознаменной Дальневосточной армии — посланцы Ленинского комсомола. Они тоже включились в строительство...

Первые постройки на берегу бухты Нагаева и реки Магаданки заложили основу двух будущих поселков. В одном из них обосновалось руководство уже хорошо известного нам треста «Дальстрой». С появлением этой организации все виды строительства, начатые Главным Колымским приисковым управлением «Цветметзолото», были переданы в ведение строительного отдела Дальстроя. Аппарат треста размещался в трех одноэтажных щитовых бараках, расположенных на правом берегу реки Магаданки, по улице Пролетарской. Теперь здесь высятся административное здание облисполкома, научно-исследовательский институт сельского хозяйства, лабораторный корпус СВТГУ...

В 1934 году в поселке Магадан было построено первое двухэтажное деревянное здание, в котором разместились аппарат Дальстроя и Политуправления. Однако в мае 1941 года эта организация переведена в новое здание, занимаемое теперь объединением «Северовостокзолото». К этому времени уже была построена первая в истории Колымы дорога от бухты Нагаева до реки Магаданки, затем — до 33 км, до 90 км, а к ноябрю 1933 года автомобили уже доставляли груз до поселка Атка. Особую заботу об устройстве поселков Нагаево и Магадан проявлял Э. П. Берзин. Первоочередной для всего коллектива Дальстроя стала задача ликвидации в самый короткий срок палаток и землянок. Помнил о бедственном жилищном положении первопроходцев Севера и материк: 10 октября 1932 года судно «Шатур-



Магадан. Первые сборно-щитовые дома постройки 1933 г. на ул. Транспортной (фото 1984 г.)

строй» доставило из Ленинграда 20 сборно-щитовых двухэтажных домов, и первые из них (12 домов) были сданы в эксплуатацию уже в ноябре 1932 года.

Пятнадцатую годовщину Великого Октября многие новоселы, покинув палатки и землянки, восторженно встречали в благоустроенных домах с центральным отоплением и водопроводом. В навигацию 1933 года завезено из Сахалина еще 25 сборно-щитовых домов. Собирали их на улицах: Советской, Транспортной, Пушкина, Дзержинского, Парковой. Э. П. Берзин заверял проектировщиков, что возведение таких домов дело временное, а их эксплуатация займет не более 8—10 лет.

Для постройки барачных, подсобных зданий и небольших производственных помещений применялись мохо-торфоплиты и глинобитные конструкции. Вряд ли кто сейчас подозревает, что двухэтажное здание бывшего ателье «Ого-

нек» (справа у входа в парк культуры и отдыха) возведено из торфоплит на деревянном каркасе. Из этого же материала строились и сохранились до наших дней бараки на улицах Парковой, в Нагаево, на втором километре автотрассы, за зданием Магаданского горно-геологического техникума. Производили торфоплиты предприятия местной промышленности Дальстроя.

Одновременно со сборкой щитовых домов на левом берегу реки Магаданки был построен кирпичный завод производительностью 3 миллиона штук кирпича в год, а в 1936 году на берегу бухты Нагаева, где теперь размещен завод крупнопанельного домостроения, был введен в эксплуатацию второй такой завод с годовой производительностью 8 миллионов штук кирпича в год. Карьеры сырья (суглинков) находились в непосредственной близости от этих предприятий. Левобережный завод пришлось закрыть в 1940 году, так как он полностью «съел» все суглинки в своем районе. Марчеканский же завод работал довольно долго, вплоть до 1976 года. То, что производили эти предприятия, конечно же, — мизер, но они обеспечили строительство первых многоэтажных зданий в Магадане.

Первые кирпичные здания в Магадане начали возводить с 1933 года — два трехэтажных жилых дома на углу улицы Карла Маркса и проспекта Ленина (дом № 18) и на углу Карла Маркса и улицы Дзержинского. На углу улицы Пролетарской и проспекта Ленина в 1935 году было построено первое общественное каменное здание — телеграф. Проектировал его М. Ф. Булычев, а строил инженер А. В. Орлянкин. В этот же период и в 1936 году сданы в эксплуатацию построенные из кирпича первые два цеха Магаданского механического завода (до 1970 года он назывался АРЗ — авторемонтный завод). Первые четыре года (1933—1937) завод находился в ведении управления автотранспорта — УАТа, а с июня 1937 года выделен в самостоятельное предприятие, но с подчинением дирекции Дальстроя.

В мае 1935 года началось строительство четырехэтажной школы № 1 на улице Карла Маркса, а через два года она была сдана в эксплуатацию. Строили ее инженеры А. Е. Ашанин и Е. В. Квашнин по проекту, разработанному проектным бюро под руководством С. П. Парадизова.

Время было интересное, люди дерзали, пробовали, экспериментировали... Весной 1939 года решено было скоростным методом собрать восьмиквартирный дом (по улице Школьной) из завезенного ранее бруса. Надо было видеть, с каким энтузиазмом взялись за это дело люди! Дом был выстроен за 76 часов... 1939 год вообще оказался удачным в этом смысле — тогда в Магадане было построено 22 восьмиквартирных дома на улицах Коммуны, Советской и Школьной. Руководили их возведением инженеры М. И. Тимченко и В. Н. Кремнев. При трехсменной работе такой дом возводился за трое суток. Авторам проектов организации работ скоростного строительства — архитектору И. К. Бачинскому, начальнику технического отдела строительного управления А. А. Кизильштейну, прорабу В. И. Вусатову и ряду других работников строительного управления — объявлена благодарность.

С 1932 года под руководством начальника Капдорстроя В. Д. Мордухай-Болтовского началось строительство промышленных, жилых и культурно-бытовых объектов на территории Нагаево-Магаданского района. Большая роль в развитии этих двух поселков принадлежит инженерам: М. А. Заборонку, М. Ф. Булычеву, П. П. Будзко, В. В. Лашкову, В. А. Бурдукову, Е. В. Клементьевой, Л. О. Горибову, А. Е. Ашанину, возглавлявшим первые строительные подразделения в 1932—1940 годах. Возводили Магадан, кстати, по разработанной схеме застройки в 1932 году проектной группой Капдорстроя. Это был единственный планировочный документ, которым руководствовались вплоть до 1935 года. А в конце его проектно-изыскательский отдел управления горно-промышленного строительства разработал новую схему, уже рассчитанную на увели-

ченную вдвое численность населения — 25 тысяч жителей.

Неблагоприятные климатические условия Нагаево-Магаданского района (частые туманы в летний период и холодные, сырые бризы), стремление приблизить административный центр к основным приисковым районам побудили руководство Дальстроя начать поиски места для постройки города. По наметкам и пожеланиям Э. П. Берзина такое место надо было найти в районе Дебина — Таскана.

Была организована специальная экспедиция... Руководство ею возложили на начальника строительства Дебинского района В. И. Шелестова. В состав экспедиции вошли начальник работ П. П. Будзко, руководитель бюро Капдорстроя М. Ф. Булычев, техники А. Г. Перн и Н. Д. Андреев. Надо было провести выбор площадки, выполнить топографические работы и представить обоснованные предложения. Они были готовы в конце сентября 1932 года, и уже в октябре рассматривались в Дальстрое. Однако отсутствие материалов по инженерной геологии и гидрологии исключало в это время возможность в выборе площадки будущего административного центра. Этот вопрос возник лишь в 1935 году.

Э. П. Берзин обязал начальника горного управления М. М. Кандера срочно провести выбор такой площадки в районе устья реки Таскан, задействуя для этой цели специалистов своего управления. Изыскания предложено было закончить к 1 октября 1935 года, то есть нам давалось на это дело чуть менее полутора месяцев. Все к тому времени уже привыкли к жесткому регламенту и точным срокам, определяемым приказами, поэтому и этот отрезок времени никого не удивил... Однако в то время в составе горного управления не было ни проектировщиков, ни градостроителей. Это и отразилось на качестве представленных Дальстрою материалов изысканий... Решение о выборе площадки под административный центр вновь было отложено.

А жизнь шла своим чередом. Магадан рос, благоустраи-

вался. 6 июля 1935 года в этом поселке был открыт парк культуры и отдыха. Проект парка и его планировку в натуре выполнил инженер В. А. Бурдуков. Площадь зеленого массива составляла 80 тыс. м². Примерно таких размеров мы его видим и сейчас, в 1986 году, но был он в то время несколько иным: чуть-чуть тронутый человеком кусок тайги, где проложены аллеи и построены кое-какие сооружения... В то время и у людей и у руководителей поселка было к этому зеленому уголку какое-то другое отношение: более бережное и в то же время, если можно так выразиться, заинтересованно-потребительское. В хорошем смысле потребительское, то есть из парка старались «выжать» максимум пользы для отдыха трудящихся, привить им культуру поведения, привить любовь к спорту. В парке размещались 13 волейбольных, теннисная и две городошные площадки. Работала хорошо оборудованная детская площадка, была выделена территория для танцев, площадка для массовых игр. В уголке «живой природы», где теперь построен танцевальный павильон, поселились медведи, лисы и другие звери и животные, населяющие Колыму. Зоологический сад привлекал и детвору и взрослых. Ребята из Дома пионеров с большим увлечением помогали рабочим парка ухаживать за таежной живностью. С утра до закрытия парка общались они с обитателями зоосада...

Автору проекта и производства работ В. А. Бурдукову была объявлена благодарность. Десятник строительства парка С. Фокин и бригадир плотников А. Харченко премированы отрезами на костюм. Всем участникам сооружения парка тоже была объявлена благодарность, а для премирования лучших работников в распоряжение прораба В. А. Бурдукова начальник Дальстроя выделил 1600 рублей.

В июле 1935 года на базе ликвидированного управления добычи полезных ископаемых (УДПИ) Э. П. Берзин организует управление горнопромышленного строительст-

ва (УГПС) и позже утверждает положение и штаты (в него включен проектно-изыскательский отдел в количестве 80 человек различных профессий, в том числе архитекторы). Последние были включены в названный отдел не зря, им-то и предстояло стать пионерами современного северного градостроительства. Здесь, видимо, была учтена и неудача с поисками площадки для первого города Колымы. Кстати, наши догадки подтвердились и — очень скоро...

В марте 1936 года УГПС получило задание на изыскание нескольких вариантов площадок под будущей административный центр, а в нем были указаны места, которые директор Дальстроя считал наиболее для этого пригодными. Таких мест было три: левобережная терраса Колымы при впадении в нее реки Таскан; большой речной остров, расположенный вблизи впадения реки Таскан в Колыму; устьевая часть левобережья реки Дебин.

Автору этой книги пришлось заниматься обследованием района Таскана, участвовать в подготовке ТЭО по всем перспективным площадкам, на которых имелась хоть какая-то возможность построить город. Кроме поисков площадок в бассейне реки Колымы, мы проводили изыскания в районе 72-го и 47-го километров основной трассы.

В конце концов все пришли к выводу, а ТЭО подтверждало это, что нет лучших условий для строительства будущего города, чем в районе 47-го километра основной автодороги, где даже территория позволяла разместить город с населением более 200 тысяч человек, то есть в семь раз больше численности, указанной в задании. Да и природа, и микроклимат в этом регионе были значительно лучшими, чем в Нагаево-Магаданском районе.

Доклад о результатах изысканий и технико-экономические сравнения по вариантам возможного размещения административного центра сделал в Дальстрое на большом, расширенном совещании, созванном именно по этой теме, главный инженер проектного отдела В. Г. Вишняков. Увы, мнения о месте строительства будущего города раздели-

лись... Часть товарищей, в том числе В. Д. Мордухай-Болтовской, поддерживали предложение Э. П. Берзина, аргументировав свою позицию тем, что размещение административного центра в районе Таскана, на острове, позволит использовать реку Колыму для доставки грузов, поступающих Северным морским путем; а кроме этого, здесь расположены большие запасы местных строительных материалов — известь, глина, камень, лес, которые помогут построить город более быстрыми темпами.

Вторая группа участников совещания убежденно доказывала о недопустимости отрыва административного центра от порта Нагаево и рекомендовала строить город именно в районе 47-го километра основной автотрассы.

Город-остров... Строительные материалы: лес, глина, песок, камень — все на месте, кроме извести... Хорошо, но остров мал, его площадь 2,5 кв. км, изрезана двумя старицами (протоками) реки Колымы. А постоянно размываемые берега? Они ведь потребуют значительных средств на их укрепление, на гидротехнические сооружения. Да и всю территорию застройки необходимо будет подсыпать до высоты двух-трех метров...

Нас, молодых инженеров, никто ни о чем не спрашивал, хотя Эдуард Петрович Берзин, открывая совещание, напомнил об участии в нем работников проектного отдела, проводивших изыскания по поводу размещения будущего города.

Доклад В. Г. Вишнякова был кратким, но всесторонне освещающим положительные и отрицательные стороны рассматриваемых вариантов. Мы внимательно следили за ходом дискуссии разделившихся групп, и, честно признавая, нам было странно видеть непонятный запал и какую-то, уж очень «кровную» заинтересованность совершенно разных и, порой, не очень знающих обстановку людей, в варианте того или иного решения... Лично я был убежден, что в конечном итоге победит трезвый расчет, экономически подтверждающий целесообразность размещения города

в районе 47-го километра трассы, но... Но почему-то большинство участников совещания руководствовало не трезвыми расчетами изыскательской группы, а эмоциями и желанием разместить город в возможно лучшем климатическом поясе. Конечно же, 47-й километр основной трассы был приемлемей в этом отношении, чем Нагаево или Магадан, но район Таскана по сравнению с тем же 47-м километром был прямо-таки райским уголком. Холодная зима, крепкий, здоровый мороз, но зато лето... Жаркое, щедрое — грибное и ягодное. Честно говоря, и нам хотелось жить в таком городе...

Мнение работников Дальстроя Э. П. Берзин, видимо, знал, так как в начале своего выступления сообщил присутствующим: «...насколько мне известно, все жители Магадана недовольны туманами, кочующими над нами, и я полностью разделяю это мнение...»

Выступали многие: В. Д. Мордухай-Болтовской, Л. М. Эпштейн, П. В. Грунвальд, М. А. Заборонок, С. П. Парадизов, Р. Ф. Зейц, М. Ф. Бульчев, Р. К. Бадынь, Н. Ф. Улыбин, Э. О. Лапин, Н. И. Мовсесов, В. В. Гасельблат... Эдуард Петрович внимательно слушал, что-то записывал в блокноте. Лично я воспринимал выступления с позиции непригодности острова для размещения на нем города. В этом я был убежден на все 100 процентов. Проводя на месте топографические и инженерно-геологические работы, невольно приходилось очень тщательно осматривать места (остров — есть остров), где имелись какие-либо признаки бывших паводков. И они были, эти свидетельства, на деревьях, кустах, обрывистых берегах... Закончив изыскания, мы очень хорошо поняли свирепый нрав этой таежной реки во время паводков, когда вода в ней поднималась от полутора до двух, а то и трех метров.

Хотелось встать, взять слово и поддержать отрицающих строительство города на острове. К сожалению, повторяюсь, нас не приглашали к разговору, а «выскакивать» в то время не было принято. Начальник Дальстроя интересовался

мнением только своих работников. Да и доклад инженера Вишнякова не нуждался в наших дополнениях.

Последним взял слово Роберт Флорентинович Зейц. Военный инженер, участник строительства фортификационных сооружений в 1901—1905 годах в Порт-Артуре, Зейц очень аргументированно высказал свое суждение. Он подержал наши предложения и, опираясь на свой личный опыт, утверждал, что подсыпка острова даже выше отметок бывших затоплений не гарантирует от размыва его берегов, что их защита гидротехническими сооружениями потребует больших капитальных вложений. Он аргументированно отверг предположения гидрологов, считавших, что августовский паводок 1936 года на реке Колыме повторяется лишь раз в 100 лет. Располагая только материалами восьмилетних наблюдений за режимом водотоков Колымского бассейна, нельзя утверждать, говорил Р. Ф. Зейц, что паводок 1936 года повторится через 100 лет, и привел много примеров разрушений паводковыми водами на Дальнем Востоке искусственных сооружений при строительстве Китайско-Восточной железной дороги, сооружений Порт-Артура. После таких аргументов мы, работники проектно-изыскательского отдела, считали островной вариант абсолютно не конкурентоспособным. Наши надежды не оправдались... Э. П. Берзин отдал предпочтение Тасканскому варианту.

На левобережной террасе рек Таскан и Колымы, по предложению Эдуарда Петровича, должны были разместиться заводы: горного оборудования, жидкого топлива, взрывчатых веществ, цементный, кирпичный. Здесь же планировалось построить аэропорт, электростанцию, механические мастерские, котельную и другие предприятия обслуживающей группы. Здесь же предполагалось разместить железнодорожный узел и автодорожную магистраль со стороны поселка Дебин. На острове же предложено разместить только административные здания и жилые кварталы города. Был продуман даже проект озеленения админи-

стративного центра, который предлагалось (в специальном приказе по всей этой затее) согласовать с начальником Колымской опытной станции А. Тамариным.

Дискуссии продолжались и после совещания, в спор вступили наши экономисты. Подсчеты стоимости гидротехнических и мелиоративных работ по острову оказались довольно дорогими и стоили (в ценах 1929 года) свыше восьми миллионов рублей. Но и это не изменило решения Э. П. Берзина. Мы хорошо знали Эдуарда Петровича и очень любили его. Восемнадцатый год, революция, заговор послов... Преданность идеалам рабочего класса... Большевик с большой буквы, человек-легенда, выполняющий уже не одно задание партии... Как не любить такого человека! Да мы верили каждому его слову, каждому жесту. Мы верили ему и тогда, когда его мнение шло вразрез с выводами ТЭДа... Сейчас трудно разобратся в действиях, руководивших поступками людей уже ушедших, но, думается, таежный Город-на-Острове был мечтой Э. П. Берзина — поэта и романтика. Вспомните утопистов-мечтателей... Большинство из них рисовало идеальное будущее на некоем (даже летающем) острове, где царит идеальный порядок и благоденствие. Кто знает, о чем думал легендарный большевик, подписывая приказ о строительстве города на безымянном острове. Сейчас трудно даже предположить, знал он или не знал о результатах очень сильного паводка 1939 года, повторения которого можно было ожидать в будущем...

Да, был приказ... И отнестись критически к такому решению мы не могли — слишком мал наш опыт работы в условиях Колымы. Главное было в другом: действия и распоряжения солдата революции Э. П. Берзина мы воспринимали как должное. В нем восхищало все, а в первую очередь умение опытного руководителя не поддаваться горячности при конфликтных ситуациях.

Что же касается паводка, то размеров его катастрофического последствия никто не знал и даже не мог предпо-

ложить. Гидрогеологический режим рек бассейна Верхней Колымы начал изучаться лишь с 1928 года, и паводок 1936 года гидрологи считали повторяющимся раз в 100 лет. Поэтому Э. П. Берзин и принял решение о строительстве будущего города на острове с обязательной подсыпкой территории выше бывших отметок затопления.

В октябре 1936 года управление дорожного строительства начало отсыпку автодороги от Дебина до устья реки Таскан. В 1938 году на острове проведены работы по разбивке трех кварталов будущей застройки, появились общежитие на 50 человек, домик начальника строительства, магазин, два склада, несколько временных сооружений, мост через протоку, соединяющий берег с островом. Начали засыпать старые протоки...

Основное строительство вели на левом берегу Колымы. Строились: электро- и насосная станции, контора, общежитие, мастерские, столовая, складские и хозяйственные помещения. Подрядчик — Тасканская стройконтора, возглавляемая талантливым организатором-инженером В. В. Лашковым. Строительство жилья вела энергичная, никогда не унывающая прораб Е. В. Клементьева.

3 декабря 1937 года Э. П. Берзин был отозван в Москву, а через две недели новым начальником Дальстроя назначен К. А. Павлов, а его заместителем утвержден А. А. Ходырев. Павлов по своим действиям, отношению к подчиненным, да и внешностью был полной противоположностью Э. П. Берзина. Он держался сухо и деловито. Высокого роста, с волевым лицом и суровым взглядом, он был умелым администратором, не терпящим разгильдяйства.

В конце января 1938 года К. А. Павлов назначил комиссию для выбора площадки «под строительство социального городского центра и площадки для Аркагалинской электростанции». Председателем ее был назначен уполномоченный Дальневосточного краевого исполнительного комитета Н. И. Кошелев, членами стали: геолог М. И. Конычев, инженер-механик Е. В. Лепковский, архитектор Н. Н. Юр-

генсон, инженер-гидротехник Б. Т. Суворов, начальник сектора изысканий И. Г. Наседкин и инженер Московского института «Теплоэлектропроект» Е. Г. Ходанович. Комиссия решила строить станцию в долине реки Мянунджа, около озера Кедровое, которое впоследствии стало источником водоснабжения локомотивной и паротурбинных электростанций, а также служило прудом-охладителем. Места размещения административного центра комиссия Н. И. Кошелева рекомендовала те, которые предлагал и проектный отдел два года назад.

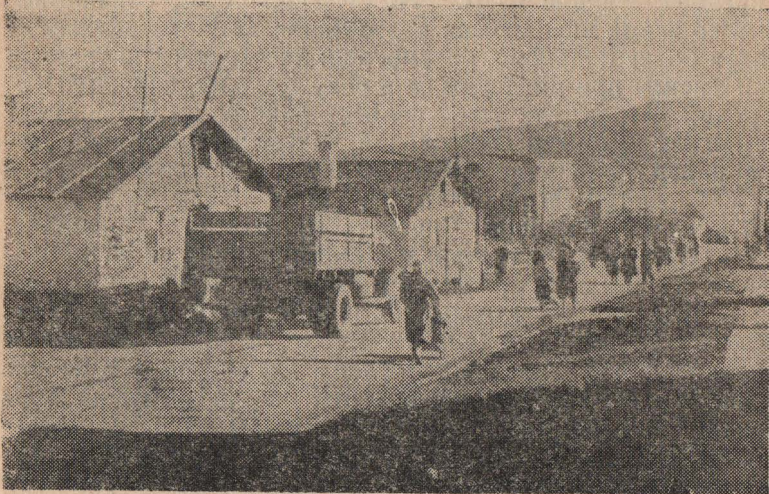
Несмотря на отрицание многих начинаний Э. П. Берзина в области капитального строительства и его стремление приблизить руководство Дальстроя к основному производству (к приискам), К. А. Павлов решил сам познакомиться с материалами изысканий районов будущего административного центра. В сентябре 1938 года на техническом совете главка, при рассмотрении результатов работы комиссии, вновь обсуждались материалы изысканий, выполненных в предшествующие годы. Технический совет, ознакомившись со всеми вариантами размещения административного центра более подробно, рассмотрел: левобережную террасу реки Таскан при впадении ее в реку Колыму, большой Колымский остров, где уже велись работы по возведению временных зданий и сооружений, устьевую часть реки Дебин, район 72-го километра (поселок Стекольный), зону 47-го километра (поселок Уптар)...

Главный инженер проектного отдела Дальстроя Н. И. Щигорцев и начальник сектора изысканий И. Г. Наседкин сообщили техническому совету Дальстроя, что вопрос о создании на Колыме административно-промышленного центра возник еще в 1932 году, а также доложили о предложениях проектного отдела Дальстроя и выводах технико-экономических обоснований и рекомендаций по размещению административного центра по результатам работ 1936 года. Однако, несмотря на имеющиеся достаточно подробные материалы, Павлов окончательного решения

о месте будущего административного центра так и не принял, но зато дал указание срочно выполнить инженерно-геологические работы по площадке, рекомендованной под строительство локомобильной электростанции. После подтверждения надежности геологических условий в месте строительства Павлов утвердил акт по станции и в то же время категорически отказался рассматривать места возможного размещения административного центра в районе поселков Дебин и Уптар.

Причина отказа нам стала ясна позже. Оказывается, еще в октябре 1938 года Павлов поручил проектной группе горкомхоза разработать схему генерального плана застройки поселка Магадан. Дело уже было почти завершено — над схемой работал архитектор горкомхоза

Магадан. Так выглядела улица Парковая в 1956 г.



Г. С. Межебовский, не привлекая на помощь специалистов проектного отдела. Видимо, поэтому на техническом совете, где схема была детально обсуждена, в ней было обнаружено много недоработок (о результатах экспертизы схемы генплана сообщили работники проектного отдела Н. Н. Юргенсон, Б. Н. Бутягин, А. С. Смирнов, Ю. М. Миронов): не было основания расчетной численности населения, недостаточно проработаны вопросы зонирования, наблюдалась большая раздробленность кварталов, не были проработаны вопросы инженерного обеспечения застройки (размещение принято без учета инженерно-геологических условий поселка Магадан), не обоснованы отказ от строительства домов из дерева и вынос трассы Колымского шоссе, не оправдана ширина (70 м) улицы Сталина (теперь Карла Маркса) и устройство двух главных площадей — у театра и в районе теперешнего универмага «Восход»; недостаточно проработано предложение о промышленной зоне для мелких предприятий; не определено место первоочередного строительства и необоснованно ограничена этажность застройки — только трехэтажными домами.

План не утвердили, но поручили доработать его проектно-му отделу Дальстроя.

Заканчивая обсуждение схемы генплана поселка Магадан, К. А. Павлов отметил: «...строительство Магадана — это строительство города будущего, с большой перспективой роста, поэтому надо учитывать климат Севера, помнить об особенностях припортового города, выполняющего функции перевалочной базы. Необходимо провести инженерно-геологические изыскания по всей территории, разработать разделы инженерного обеспечения города, принять застройку центральной части города пятиэтажными зданиями, выделить территорию для первоочередного строительства двухэтажных брусчатых домов...»

Так была решена судьба административного центра Колымы. 14 июля 1939 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР поселок Магадан переведен в ранг

городов Российской Федерации. Население его в те дни не превышало 27 тыс. человек.

Сегодня многие жители города, да и наши гости часто задают вопрос: «Почему так неудачно, в таком плохом микроклимате разместили город?» Вопрос закономерен и справедлив, но, не зная предыстории, нельзя винить в этом только изыскателей, проектировщиков и архитекторов, разработавших первую планировку поселка Магадан на территории с худшими климатическими условиями...

С 23 по 25 августа 1939 года на реке Колыме повторился катастрофический паводок, вызванный многодневными ливневыми дождями. Остров, на котором предполагалось размещение административного центра, был затоплен... девятиметровым слоем воды. Бушевавшая в течение трех суток стихия смыла большую часть растительности острова, смыла на десятки метров его берега. Старые русла, проходившие по острову, превратились в бурные протоки, все постройки острова были снесены...

После спада воды работы на острове уже не возобновлялись, но на левом берегу Таскана все же строили комплекс зданий электростанции. Да еще продолжали работы на автодороге Дебин — Таскан.

* * *

...Как уже говорилось выше, статус города Магадан получил 14 июля 1939 года, а 1 октября 1939 года при горкомхозе было организовано архитектурно-планировочное отделение, начальником которого и главным архитектором города стал Н. П. Давыдов.

В конце октября этого же года технический совет под председательством заместителя начальника Дальстроя А. А. Ходырева рассмотрел новую схему генерального плана Магадана, отражающую не только планировочные решения, но и вопросы инженерного обеспечения, а также благоустройства городской застройки. Авторский коллек-

тив возглавлял архитектор Ю. М. Миронов. Расчетная численность населения, указанная в задании начальника Дальстроя, была определена в 45 тысяч человек. На основании дополнительных изысканий в схеме увеличена площадь застройки, выделена территория для первой очереди строительства. Увеличена площадь кварталов, ширина улиц принята с перспективой увеличения движения автотранспорта, зеленых защитных полос. Между дорогой и тротуарами планировалась организация скверов. Для застройки приняты пятиэтажные дома. Содержание схемы генерального плана на техсовете поясняли: экономическую часть — Б. Н. Бутягин, принципы планировки — Ю. М. Миронов, теплоснабжения — Г. Н. Гридин, водоснабжения и канализации — А. С. Смирнов, энергоснабжения — Э. Я. Зловер.

Схема генплана была одобрена и утверждена. Одновременно здесь же было принято решение: «Впредь застройку города допускать только при наличии проекта, разработанного на основании архитектурно-планировочного задания городского архитектора».

С этого времени Магадан начал вторую свою жизнь. С 1939 года начали строить здания Главного управления Дальстроя (авторы проекта Н. Н. Юргенсон, В. Г. Дроздов), Дома культуры (А. А. Лысенко, Е. В. Симов, В. Г. Дроздов, Б. С. Триста), комплекса больничного городка (Н. Н. Юргенсон, З. С. Бордюкова). В это же время росли одновременно четырех- и пятиэтажные дома на углу улиц Пушкина и Ленина (80 квартир), угловой 57-квартирный дом по Ленина и Карла Маркса (со встроенным магазином «Полярный»).

За 15 месяцев возведен и 5 ноября 1940 года сдан в эксплуатацию Дом пионеров. Его строительство (из местной лиственницы) вела стройконтора, возглавляемая А. Е. Ашаниным (проект архитектора Н. П. Давыдова). В октябре 1940 года по проекту А. А. Лысенко и конструктора З. С. Бордюковой началось возведение 80-квартирного до-

ма со встроенной столовой на углу проспекта Ленина и Карла Маркса (дом был готов в октябре 1942 года).

В апреле 1941 года введено в эксплуатацию здание Главного управления Дальстроя (теперь — объединение «Северовостокзолото»). По пластике и масштабности это строение выделяется среди трех- и четырехэтажных сооружений, находящихся по флангам площади. С окончанием строительства высотного Дома Советов (на берегу Магаданки) будет завершено формирование основной площади города.

Своей архитектурной значимостью это старое здание теперь невольно оказывает формирующее воздействие на дальнейшую организацию административного и делового центра города.

В октябре 1941 года закончено строительство Дома культуры (с 1946 года — театр им. М. Горького). Я не зря второй раз упоминаю об этом сооружении. Это первое в областном центре общественное здание, заложившее основу пространственной композиции, в которой жилая застройка сочетается с системой общественных зданий и комплексов. Главный фасад театра выполнен на основе противопоставления легких простенков и больших оконных проемов на всю высоту этажа, центральная часть подчеркнута интересным порталом. Здания театра и Северовостокзолота существенно обогатили архитектурную панораму застройки города. В ноябре 1942 года строители сдали в эксплуатацию еще одно здание, до сих пор являющееся украшением города (архитектор Е. В. Симов, конструктор М. М. Колесниченко). С образованием области, с 1954 года, здесь разместился обком КПСС и облисполком. Город рос и благоустраивался. Каркасно-засыпные здания уступали место капитальным сооружениям.

К 15 октября 1943 года Колымпроект сдал технический проект Магаданской паротурбинной электростанции, которую решено было строить на берегу бухты Нагаева (мощность 2083 кВт). Строительство ее вел инженер В. В. Лаш-

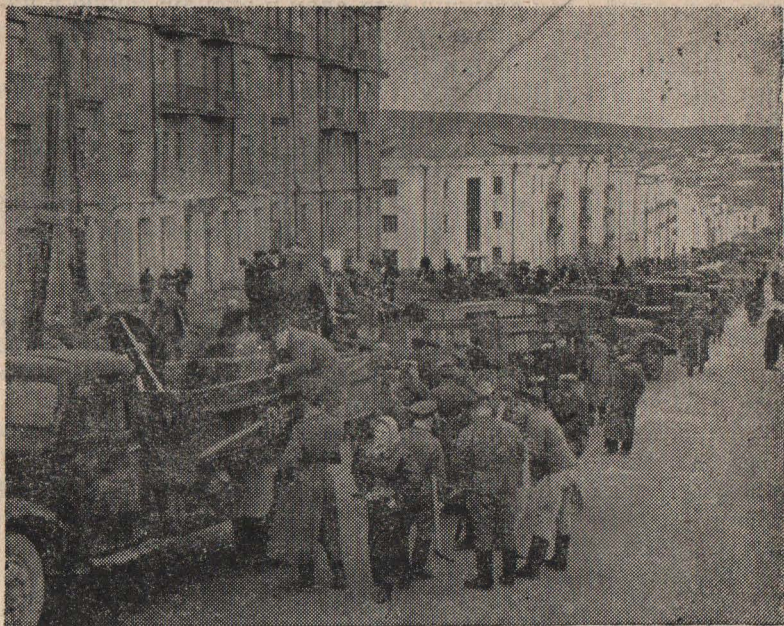
ков, и первый блок станции был сдан в эксплуатацию в начале, а второй в конце июня 1944 года. Электростанция работала на местном угле до 1953 года и постепенно исчерпывала свои возможности. Поэтому с января 1954 года началась строительство новой ТЭЦ в устье реки Каменушки. Это было самое удачное решение, и мощность станции с каждым годом росла. С 1981 года началось расширение электростанции, и к концу двенадцатой пятилетки мощность станции удвоится. Это позволит горожанам пользоваться бытовой энергией в полной мере.

В январе 1945 года проектный отдел Дальстроя разработал схему застройки Колымского шоссе (с 14 сентября 1951 года — проспект Ленина) — от улицы Карла Маркса до Пролетарской (авторы проекта Е. В. Симов, А. В. Козлов и А. А. Лепковский).

В центре города, где теперь находятся четырехэтажные жилые дома со встроенными гастрономом и Домом одежды, размещались одноэтажные деревянные бараки. Один из них использовался до ноября 1948 года как городской кинотеатр (кинотеатр «Горняк» построен в декабре 1948 года).

На месте двухэтажной деревянной фабрики-кухни в 1959 году выросла гостиница «Магадан», а на участке, где размещался одноэтажный деревянный домик Госбанка (проект А. В. Козлова), построен трехсекционный четырехэтажный дом между поликлиникой и жилым домом, примыкающим к зданию гостиницы «Магадан». Осуществление этого проекта создало живописный силуэт проспекта, отвечающего естественному рельефу местности, объединив все здания в стремлении их к геометрическому центру.

С 1945 года на проспекте Ленина одновременно строились шесть четырехэтажных жилых домов (между улицами Пролетарской и Пушкина). Фундаменты их были выполнены не из дорогостоящего трудоемкого бутобетона, а из крупных сборных бетонных блоков. Это была инициатива старшего производителя работ М. П. Головина, инженеров В. Г. Дроздова и автора этой книги.



Воскресник по озеленению города. 1954 г.

При строительстве 87-квартирного дома по проспекту Ленина (дом 22), зданий по улице Портовой и других, по предложению проектировщиков в целях экономии цемента на устройстве фундаментов, в основании их применены песчано-галечные подушки высотой от 0,8 до 1,2 м и каменная наброска с расщебенкой.

Распоряжением начальника Дальстроя (1946) мне, как главному инженеру отдела, поручена разработка генплана Магадана с определением очередности застройки на 1946—1950 годы. Для этой цели мы создали бригаду в составе: архитекторов А. В. Козлова, Е. В. Симова, Л. Н. Улитинной,

инженера-сантехника горкомхоза М. М. Хозака, инженера-электрика Е. С. Вацмана.

Все эти годы мы испытывали трудности с квалифицированными кадрами. Местных, естественно, не было, поэтому проектная организация Дальстроя формировалась за счет инженерно-технических работников Ленинграда и Москвы. Они-то в значительной степени и отразили влияние ленинградской школы в застройке проспекта Ленина, улицы Портовой, Первого и Второго проездов, площади Ленина, улиц Горького и Пушкина. И это неудивительно: почти все городские архитекторы (Н. П. Давыдов, Л. Н. Улитина, К. М. Васильев) получили архитектурное образование в Ленинграде, Е. В. Симов — в Москве, Н. К. Швейде — в Новосибирске.

Используя своеобразный местный ландшафт, все городские архитекторы стремились создать неповторимый облик Магадана, ликвидировать бараки и склады, находящиеся в центральной части города, размещая на их территориях новые капитальные здания. В начале марта 1947 года и я получил задание на разработку проекта кинотеатра «Горняк». В соответствии с заданием мы его планировали вместимостью на 600 зрителей. И вот, в начале сентября, меня и старшего инженера-референта Б. М. Андюна вызвал к себе Н. Ф. Никишов и в присутствии своих заместителей М. В. Груши и М. Л. Пospelова (без участия членов технического совета) рассмотрел проект кинотеатра. Не дослушав мой доклад о проектных решениях, он вдруг спросил: «Товарищ Лукин, зачем вы приняли в проекте такую вместимость кинотеатра — 600 мест?»

Мы были, честно говоря, несколько шокированы подобным вопросом. Во-первых, таковым было само задание, во-вторых, вместимость кинотеатра диктовалась с учетом роста численности населения города. Старый, размещенный в бараке, кинотеатр (140 мест) совершенно не удовлетворял существующую численность горожан. Мы это и попытались обосновать, но Никишов, не задавая больше вопро-

сов, взял красный карандаш, зачеркнул половину чертежа зала и сказал: «Шестьсот мест совершенно не нужно, достаточно трехсот. Вам, товарищ Лукин, поручается скорректировать проект к 20 сентября и дать мне его на утверждение». Задача была очень трудной по срокам (две недели!), но ее мы решили...

17 декабря 1948 года строители стали первыми зрителями в новом здании кинотеатра. Это было значительное событие в жизни города, однако уже в начале пятидесятых годов кинотеатр не вмещал желающих попасть на интересный фильм, но Дальстрой не давал средств на реконструкцию кинотеатра. Только лишь в конце 1959 года было завершено его расширение (авторы Н. И. Комаров и Н. И. Каутов), и кинозал стал вмещать 650 человек.

Развитие жилищного и культурно-бытового строительства после Великой Отечественной войны в Магадане требовало срочного решения инженерного обеспечения объектов тепло-, водо-, энергоснабжением и канализацией. 10 августа 1946 года последовал новый приказ о разработке технорабочего проекта центральной котельной. Срок разработки — 7 дней. Одновременно был озадачен и начальник управления строительством М. Д. Ахундов, которому было приказано сдать котельную в эксплуатацию 1 октября того же года. Проектно-изыскательский отдел выдал проект 17 августа, а котельная начала работать 10 декабря, то есть через четыре месяца после издания приказа (котельная построена на углу улиц Карла Маркса и Советской и используется как станция смешения).

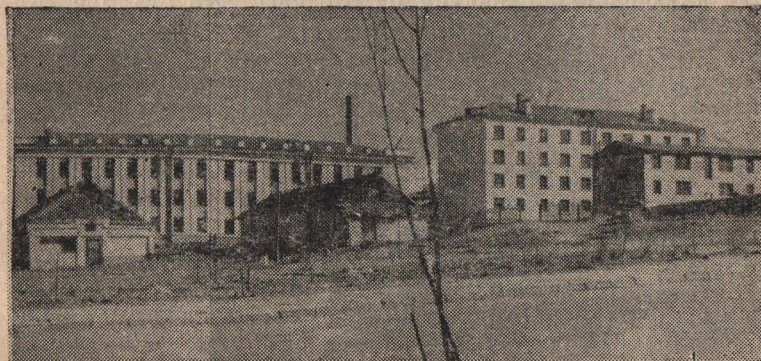
В 1951 году в городском парке началось строительство спортивного комплекса, в состав которого вошли стадион с трибунами на пять тысяч мест и Дворец спорта. Авторы проекта Дворца спорта сотрудники Дальстройпроекта А. В. Машинский и инженеры-конструкторы С. М. Курдубов и Г. П. Малечкин создали уникальное сооружение, гармонично вписавшееся в ансамбль парка и застройки центра города. Это здание отражало определенный этап разви-

тия советской архитектуры Севера. Открытие Дворца спорта состоялось 15 июля 1954 года.

Здание горно-геологического техникума на улице Парковой (архитекторы Н. Н. Андрикансис и А. А. Лепковский, конструктор В. А. Илларионов) приняло студентов в свои просторные учебные аудитории 1 сентября 1953 года. Здание обкома профсоюзов (А. А. Лепковский, Г. П. Малечкин, Н. А. Ламаури) введено в эксплуатацию 6 октября 1953 года.

На 1 января 1954 года общественный жилой фонд Магадана составлял 145 тыс. кв. м, из них 90 тыс. кв. м — в одноэтажных и двухэтажных домах. Население города не превышало 30 тысяч человек. Интенсивное развитие города началось только после образования области. Ввод жилой площади в городе (без домов, находящихся в личной собственности) характеризовался следующими цифрами: 1951 год — 8 тыс. м², 1953 — 7,8 тыс. м², 1955 — 9 тыс. м², 1960 — 25 тыс. м², 1963 — 27 тыс. м², 1975 — 47 тыс. м², 1980 — 52 тыс. м². С окончанием реконструкции Магаданского завода крупнопанельного домостроения, то

Магадан, площадь Горького, 1956 г.



есть с 1982 года, ежегодно вводится жилой площади не менее 70 — 80 тыс. кв. м.

Но вернемся несколько назад, в 1957 год, когда в день 40-летия Великого Октября в Магадане вступила в строй любительская студия телевидения. В строительстве ее принимали участие многие предприятия города. Проектировщики Дальстройпроекта Н. А. Бабашинский, В. С. Андреев, М. М. Колесниченко удачно и в очень короткий срок разработали проект телевизионной мачты, а коллективы магаданских заводов за две недели изготовили конструкции мачты. Монтаж ее тоже был произведен за фантастически короткое время: она была установлена за одну ночь в июне 1957 года... Магаданцы были приятно удивлены, увидев утром выходного дня это ажурное сооружение, венчающее на Комсомольской площади проспект Ленина.

Инженеры управления связи В. А. Хволес, М. И. Панченко, В. Ф. Химченко и другие быстро смонтировали сложную аппаратуру, и горожане стали смотреть телепередачи любительской студии. С марта 1960 года она официально введена в эксплуатацию как государственная.

В ноябре 1965 года в Магадане вступило в строй типовое здание телецентра на Комсомольской площади, а с 7 ноября 1967 года горожане увидели на голубых экранах телевизоров передачи из Москвы. Это стало возможным благодаря телевизионной станции системы «Орбита». В этом большая заслуга управляющего трестом «Магадангорстрой» М. С. Вительса и его главного инженера И. Д. Малахаева.

Магадан рос, и его жителям, его предприятиям все больше требовалось воды. Существующая водоснабжающая система уже не удовлетворяла областной центр. И вот, в январе 1955 года, на реке Каменушке началось строительство нового водохранилища, руководил которым П. И. Дмитриев. Позже трест «Магаданэнергострой» создал водохранилище большей емкости, введя его в эксплуатацию в 1981 году.

Возросший объем капитального строительства в Магадане, освоение участков под застройку с очень сложными инженерно-геологическими условиями, требующими больших трудовых и материальных затрат на возведение фундаментов, заставляли наших проектировщиков и строителей, по примеру норильчан, взять на вооружение свайные фундаменты. Усилиями инициативной группы, созданной при тресте «Магадангорстрой», возглавляемой главным инженером треста И. Д. Малахаевым и объединившей строителей М. П. Головина, Ю. С. Лопухова, П. Ф. Сергеюка, В. А. Дятла, Е. Г. Плужникова, проектировщиков С. М. Курдубова, Н. А. Николаева, Р. А. Агасандова, Л. М. Макаревича, В. С. Лопарева, работников ВНИИ-1 Л. Е. Ведерникова и Ю. Е. Щеголькова и работников областного отдела строительства и архитектуры И. И. Лукина, В. Р. Гассельблата и Э. А. Кучугуры, в Магадане с 1962 года стали внедряться свайные фундаменты.

Анализ технико-экономических показателей подтвердил преимущество свайных оснований при строительстве гражданских и промышленных объектов по сравнению с ранее применявшимися фундаментами. Земляные работы сократились более чем в двадцать раз, в десять раз снизились автотранспортные расходы, значительно уменьшился объем бетонных работ, сроки возведения фундаментов сократились в два раза.

Но особенно важным было то, что внедрение свайных оснований зданий позволило производить работы независимо от времени года. По инициативе главного инженера треста «Магадангорстрой» И. Д. Малахаева и работников треста М. П. Головина, Ю. С. Лопухова на многих строительных площадках в Магадане применялись сваи с предварительным уплотнением грунта в основании сваи. Грунт уплотнялся при помощи взрыва в заранее пробуренной скважине. Образовавшееся после этого пространство в нижней части скважины заполняется бетоном. Нагрузка от здания передавалась через железобетонные сваи на уши-

ренную бетонную опору, что позволило вести строительство зданий и сооружений на площадках со слабонесущими грунтами, на которых ранее строительство не велось.

В шестидесяти годах свайные основания получили широкое распространение по всей Магаданской области. В Певеке сваи внедряло управление «Певекстрой» треста «Арктикстрой» (П. И. Добржанский), а в Анадыре начальник строительного управления того же треста К. Ф. Дмитриев. Так стараниями новаторов решалась проблема фундаментов для зданий и сооружений различного назначения. Постепенно этот тип фундаментов занял ведущее место во всех районах Северо-Востока.

Подсчеты, проведенные экономической лабораторией СВКНИИ, подтвердили, что за десятилетний период (1965—1975) внедрение свай на стройках с ненадежными грунтами уменьшило стоимость строительства на 9 млн. руб. и освободило не менее четырех тысяч рабочих человеко-дней на земляных работах.

...Комплекс зданий института СВКНИИ строился в период 1963—1971 годов по проекту Сибирского филиала института ГипроНИИ Академии наук СССР (автор проекта Б. В. Шутов). Дом радио введен в эксплуатацию 14 ноября 1965 года по проекту Л. А. Макаревича и Р. А. Агасанова. Жилой дом со встроенным универмагом «Восход» заселен в марте 1965 года, а сам универмаг открыт позже — 22 января 1966 года. Дом политического просвещения на Комсомольской площади сдан государственной комиссии в ноябре 1966 года (проект сотрудников Дальстройпроекта В. Ю. Батуева, Н. С. Носикова, В. С. Лопарева). А перед этим, в августе 1966 года, вступил в строй плавательный бассейн на Парковой улице (проект Д. Б. Цвика, Л. А. Макаревича, Р. А. Агасанова, В. С. Лопарева). Строительство здания горкома КПСС и горисполкома закончено 30 декабря 1968 года (Н. С. Носиков, М. Г. Станкевич и П. И. Сорокина).

Первый семизэтажный дом в Магадане построен в сен-

тябре 1974 года для работников института СВКНИИ по проекту Магадангражданпроекта (авторы Н. И. Комаров, Э. Г. Цандер, Г. Р. Недекер). Второй восьмизэтажный домовставка на проспекте Карла Маркса (у бывшего агентства Аэрофлота) введен в мае 1978 года (автор проекта С. В. Никитин, конструктор В. С. Лопарев).

Магадан благоустраивается: развиваются промышленность, транспорт, сельское хозяйство. Выросли объемы культурно-бытового строительства, ежегодно вводятся детские сады, школы. Построены областная библиотека, музыкальное училище, Дом быта, здания музея, агентств Аэрофлота и Союзпечати, расширяется сеть лечебных учреждений, объектов коммунального хозяйства, развиваются Магаданский морской порт, автотранспортное хозяйство, введены в эксплуатацию молочный и колбасный заводы, вошел в строй новый хлебозавод и многие другие здания общественного назначения.

Областной и городской комитеты КПСС, областной и городской исполкомы народных депутатов проявляют постоянную заботу о развитии областного центра, помнят о его завтрашнем дне...

В феврале 1959 года облисполком утверждает 25-летний генеральный план областного центра, разработанный Ленгипрогором. Однако уже через несколько лет его корректируют с учетом новых градостроительных норм, отказом от двухэтажной застройки и изменения планировочной организации города. Новый генеральный план утвержден 11 марта 1963 года. В нем предусматривалось увеличение территории городской застройки на 53%. Жилая часть города возросла с 450 до 770 га, а норма обеспеченности общей площадью повысилась до 12 м² на человека. Компактность застройки города предусматривалась с целью улучшения микроклимата во внутриквартальных пространствах.

Архитектурно-планировочные решения Магадана определялись его географическим положением и природными



Магадан. Второй корпус гостиницы «Магадан». Построен в 1947 г.

условиями. Въезд со стороны аэропорта осуществляется по проспекту Ленина, имеющему значительный уклон и завершающемуся телевизионной мачтой на Комсомольской площади. Проспект озеленен лиственницей, высаженной в 1954 году, и вместе с соседними улицами, перспектива которых замыкается сопками, имеет своеобразный запоминающийся вид.

С северо-восточной стороны города, слева от проспекта Ленина, начинается городской центр. Площадь Ленина образуется строящимся 13-этажным Домом Советов, а также зданиями почтамта, Северовостокзолота и административным корпусом.

За зданием объединения «Северовостокзолото» откры-

вается перспектива скверов, расположенных на разных уровнях, которая замыкается прекрасным зданием горкома КПСС и горисполкома, а со стороны проспекта Карла Маркса — Дворцом культуры профсоюзов. За ним расположен бульвар, тянущийся от проспекта Ленина до Парковой. С юго-запада, за бульваром, размещен парк культуры и отдыха со стадионом, Дворцом спорта и плавательным бассейном.

Принцип очередности застройки города предусматривает максимальное использование всех свободных территорий в центральной части города, завершение реконструкций, расположенных в ней кварталов, архитектурную организацию городского центра, а также возведение новых кварталов. В ближайшие годы завершится застройка Юго-Восточного района. В Нагаево уже эксплуатируется первый микрорайон и ведутся подготовительные работы под строительство жилых и общественных зданий в третьем. Всего в Нагаево будет четыре микрорайона, где разместятся жилые дома на 40 тыс. жителей, где предусмотрено строительство широкоформатного кинотеатра на 600 мест, кафе, столовых, детских учреждений, школ, театра, гостиницы. Осуществлением застройки Нагаевского района решается планировочное раскрытие города к морю. Организация композиционной связи его с морем изменит «морской фасад» города со стороны бухты Нагаева, подкову которой опояшет красивый Приморский бульвар.

В сентябре 1974 года Совет Министров РСФСР утвердил новый генеральный план города Магадана, рассчитанный на расселение 150 тыс. жителей при норме обеспеченности общей площадью каждого человека в 13 кв. м, а к концу расчетного периода — 18 кв. м. Застройка его будет осуществляться пяти- и девятиэтажными домами. А для обогащения архитектурного облика города в отдельных местах новой застройки предусмотрены 12- и 16-этажные здания.

У моста через речку Магаданку в 1983 году построено

новое здание управления гражданской авиации с горагентством (автор проекта Б. П. Канцане). Его угловое положение выявлено закругленным объемом зала. На внешней стене будет размещено художественное панно. По проспекту Карла Маркса, на участке, примыкающем к стадиону, вырастет здание торгового комплекса. На левом берегу Магаданки запроектировано расселение 56 тысяч человек в десяти микрорайонах.

Новым генеральным планом предусмотрено создание развитой системы зеленых насаждений общественного пользования. Второй городской парк культуры и отдыха будет создан на территории благоустроенной левобережной поймы реки Магаданки. Площадь зеленых насаждений увеличится до 130 гектаров, следовательно, к расчетному сроку (1990) норма зеленых насаждений на одного жителя возрастет в четыре раза и составит 9,4 м². Между всеми промышленными предприятиями и жилыми кварталами предусмотрены зеленые зоны «санитарного разрыва».

Рост водопотребления обеспечивается двумя водохранилищами, построенными на реке Каменушке, протяженность водопроводных сетей в период первой очереди застройки города возрастет до 90 км. Строительство очистных сооружений для сточных вод начато одновременно с магистральным коллектором. Спуск их предусмотрен в бухту Гертнера, в районе мыса Восточного.

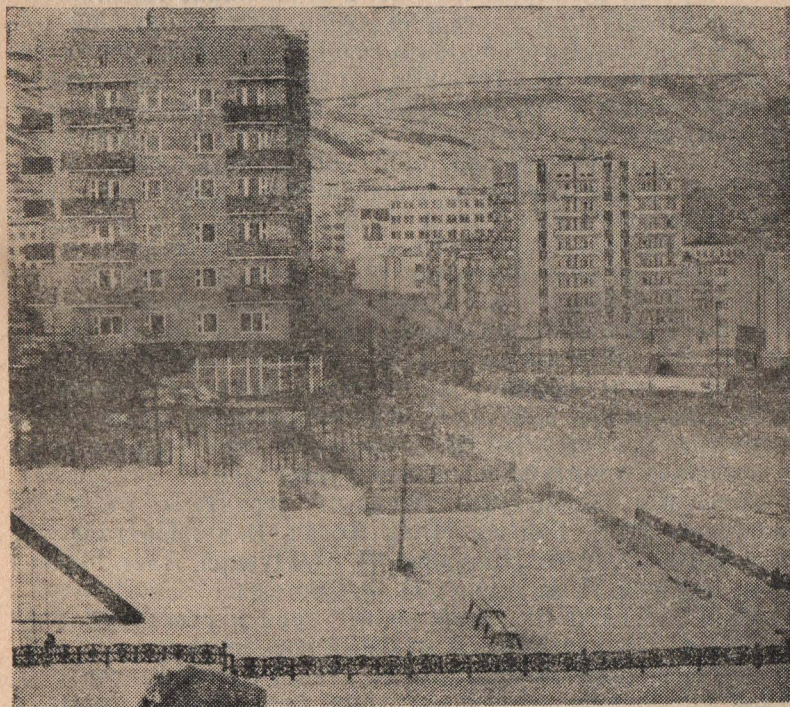
Наш город юн. В июле 1984 года ему исполнилось 45 лет. Он возник как воплощение мечты и идей большого коллектива архитекторов и проектировщиков институтов «Дальстройпроект», «Магадангражданпроект», работников областной и городской архитектуры. Коротка биография города, но она богата яркими событиями.

Памятник В. И. Ленину в Магадане был открыт 14 февраля 1949 года на площади Ленина перед зданием объединения «Северовостокзолото». Скульптурная фигура изготовлена в Москве, а сборка отдельных ее частей произведена в Магадане. За инициативу в решении конструкции

внутреннего монтажа металлического каркаса скульптурной фигуры памятника старший инженер Дальстройпроекта Б. В. Федосеев и гл. инженер Магаданской стройконторы А. И. Варсанович были поощрены начальником Дальстроя. Премированы также 12 работников стройконторы, участвовавших в монтаже.

В ближайшие годы на берегу бухты Нагаева будет установлен памятник первооткрывателям Колымы и Чукотки

Магадан. Современные здания по проспекту Карла Маркса. 1984 г.



(авторы проекта москвичи — скульптор О. С. Кирюхин, архитектор А. Б. Самсонов). Новый памятник В. И. Ленину (в бронзе) будет установлен на площади перед строящимся Домом Советов. Памятник выполняют по заказу Министерства культуры СССР московский скульптор С. И. Герасименко и архитектор С. С. Феоктистов.

Монумент в честь победы над фашистской Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов намечен к сооружению на площади перед зданием Дворца культуры профсоюзов. Проект его будет разработан по заказу Министерства культуры РСФСР в ближайшие годы.

Строительство в Магадане стало теперь крупной отраслью народного хозяйства, в которой работает много молодежи. Вместе со старшими товарищами, проектируя и строя жилые дома, культурно-бытовые и коммунальные объекты, детские и лечебные учреждения, промышленные предприятия, они изменяют облик областного центра. Именно лучших строителей, проектировщиков с гордостью называют товарищи по работе, а молодежь учится у них жить и трудиться по-коммунистически. Это руководители комплексных строительных бригад: В. А. Харин, А. С. Белинский, П. З. Скаунов из Магаданского домостроительного комбината; Герой Социалистического Труда В. С. Макаров, Г. И. Максименко, В. М. Пуздря, Л. А. Казарян из управления «Жилстрой» треста «Магадангорстрой»; М. И. Алифанова и А. Л. Мечев — управление отделочных работ того же треста; В. В. Синотов из управления «Магаданспецэнергомонтаж» и многие другие.

Почетных званий «Заслуженный строитель РСФСР» удостоены В. В. Гунько, Н. С. Косач, В. Ф. Подгайский, М. С. Вительс, А. Ф. Прядилов, В. М. Пуздря, А. Л. Мечев, В. М. Денисов, П. А. Жуков, П. Ф. Сергеюк.

Наш Магадан по своей архитектуре и степени благоустройства конкурирует со многими городами зрелого зодчества. В недалеком будущем он станет еще красивее. Поручкой этому — вдохновенный труд большого коллектива

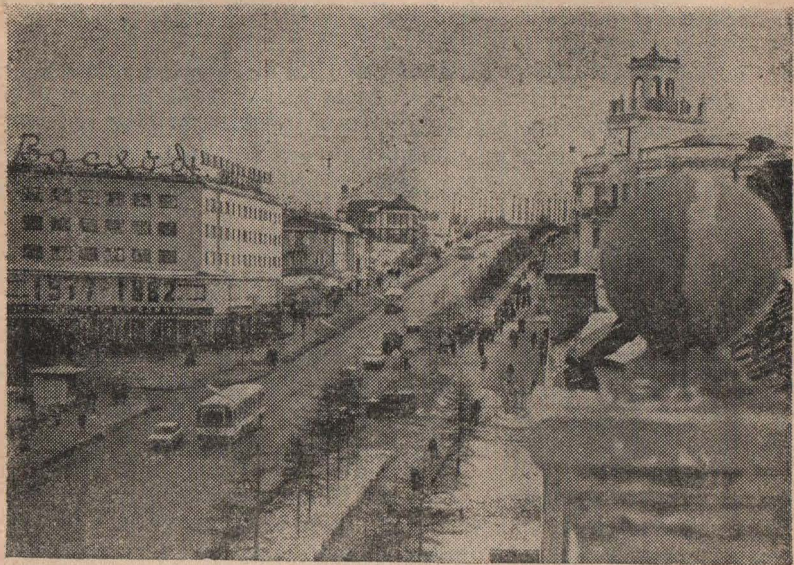
проектировщиков, работников науки, промышленности строительных материалов, стройиндустрии и строителей. Многие они сделали для областного центра, но главное — впереди.

В день 25-летнего юбилея Магадана Президиум Верховного Совета РСФСР присвоил мне почетное звание «Заслуженный строитель РСФСР». Мой коллега по работе инженер И. Л. Дербаремдикер написал бесхитрое стихотворение, посвященное юному городу, которое заканчивалось так:

Здесь до мелочей мне все знакомо:
Вдоль проспекта ветвистая рать,
Биографию каждого дома
Я могу наизусть рассказать.
И я знаю: в недалекие годы
Над таежной холодной рекой
Разрастешься ты, вольный и гордый,
Город мой — Магадан молодой.

Да, так получилось, что моя более чем пятидесятилетняя трудовая деятельность была целиком посвящена Крайнему Северо-Востоку Родины. Здесь действительно все мне знакомо: и биография улиц, и каждого дома... В той или иной степени я был причастен к их созданию. Вместе с ростом города рос и я. Начав в 1933 году молодым специалистом, в последующие 12 лет работал главным инженером института «Дальстройпроект», заместителем главного инженера Дальстроя, главным инженером и начальником УКСа Дальстроя. С 1958 года в течение двадцати двух лет возглавлял областной отдел по делам строительства и архитектуры...

ИЗ ЧЕГО СТРОИТЬ?



«Этот вопрос,— говорил Э. П. Берзин на встрече с приехавшими на Колыму молодыми специалистами (июнь 1933 г.),— возник в первые же дни после прибытия руководства треста «Дальстрой» в Нагаево... Лес, находящийся в пределах современных границ Магадана, не мог удовлетворить нужд строительства даже одного Нагаево-Магаданского района. Пригодный для использования лесостой имелся лишь в пойме реки Магаданки, чуть выше впадения в нее речки Каменушки (правого притока Магаданки) и в долине самой Каменушки. Поэтому в 1933 году была проложена в этот район узкоколейная железная дорога.

В последующие годы эта дорога потихоньку подстраивалась вплоть до истоков этих рек. Лес шел не только на жилищные нужды и на возведение культурно-бытовых объектов, нужен он был и для топок локомотивной электростанции, и для многих котельных Магадана.

В 1933 году на втором километре основной автодороги старший производитель работ В. В. Лашков вел одновременное строительство двенадцати одноэтажных общежитий и столовой. По предложению Э. П. Берзина строились они с использованием глины, хвороста и мха. Часть этих зданий сохранилась до сих пор.

Параллельно с названным строительством прораб Е. В. Клементьева строила механические мастерские на территории Магаданского механического завода, прораб А. М. Тарханов — дома дирекции треста из сборно-щитовых конструкций, индивидуальное жилье.

Учитывая отсутствие каких-либо сведений о местных строительных материалах на территории Колымы, Э. П. Берзин специальным приказом от 6 июля 1932 года вменил в обязанность всем геологическим, изыскательским партиям, а также командируемым в районы деятельности Дальстроя собирать сведения о лесных массивах, пригодных для капитального строительства, о глине, известии, камне, песке и других строительных материалах. Полученные сведения приказано было передавать в соответствующие управления, а копии их — дирекции Дальстроя. Так, по крупницам, собирались сведения о местных материалах, что позволило позже многие годы использовать их в производстве стеновых материалов и материалов вяжущих как заменителей цемента.

В 1932 году на левом берегу Магаданки построен кирпичный завод, где теперь размещены емкости управления «Нефтеснаб». В 1933 году на заводе было изготовлено 3 миллиона штук кирпича. В начале 1934 года выдал первую партию продукции и второй кирпичный завод — Марчеканский. Он был построен очень быстро — за 9 месяцев,

и мощность его позволяла выпускать 4 млн. штук кирпича в год. Его изготовляли из суглинков, месторождения которых располагались в непосредственной близости у заводов. В декабре 1940 года был введен в эксплуатацию и так называемый «временный кирпичный завод» в долине ключа Балахопчан (шестой километр основной трассы). Завод в основном обеспечивал строительство административного здания НКВД, где теперь размещаются обком КПСС и обл. исполком, а также строительство жилых домов.

Кирпич магаданских заводов был довольно хорошего качества. Во всяком случае, из него собраны капитальные здания: школы № 1 (1937 г.), здания управления связи и погранотряда (1935) на углу улицы Пролетарской и проспекта Ленина, жилые дома на углу проспектов Ленина и Карла Маркса (1936), 80-квартирный жилой дом на углу проспекта Ленина и улицы Пушкина (1939), комплекс областной больницы (1939—1941), здание Главного управления Дальстроя (1941), театр им. Горького (1941) и так далее.

В 1938 году геолог И. Я. Гринман в районе реки Лыглыхтах (левобережный приток Колымы) нашел месторождение известняка. Правда, первые сведения о наличии карбонатных пород в районе реки Таскан были получены еще в 1934 году от рекогносцировочной партии геолога С. В. Новикова, но Гринман, детально обследовав месторождение, дал положительную оценку известняков и гипса как цементного сырья.

С цементом дело обстояло плохо, вернее, его не было, а доставка с материка приносила массу хлопот и стоила очень больших денег. Позарез нужен был свой местный цемент. И вот, в августе 1938 года, управление «Колым-проект» отправляет на Таскан полевую партию геолога А. П. Ладыженского с задачей изыскать в тех местах площадки под строительство цементного и известнякового заводов. Разведанные под Тасканом запасы высококачественного известняка, по примерным подсчетам, обеспечивали

работу цементного завода производительностью 50 тыс. т в год в течение ста лет. Такая мощность завода была определена явно без учета качественного и количественного изменения капстроительства даже в перспективе ближайших 10—15 лет. Однако качество известняков Лыглыхтахского месторождения неожиданно оказалось более низким по сравнению с месторождением, обнаруженным в 1941 году геологом Х. Мамедалиевым в районе ключа Встречный.

Увеличивающийся объем капитального строительства в Магадане после решения начальника Дальстроя К. А. Павлова оставить административный центр на берегу бухты Нагаева требовал быстрого увеличения производства стеновых материалов и заменителей цемента. Приказом от 31 мая 1939 года Павлов обязал начальника строительного-монтажного треста Н. В. Митасова немедленно приступить к расширению Марчеканского кирпичного завода на шесть новых напольных печей. На трех действующих заводах выпуск кирпича предписывалось довести до 1500 тыс. штук в месяц, обеспечив таким образом материалом строящиеся здания: Главного управления, хирургического корпуса больницы, 43-квартирного жилого дома, кислородного завода, автоматической телефонной станции, бани и целой серии восьмиквартирных домов. В 1940 году был построен еще один кирпичный завод на 23-м километре за поселком Снежный производительностью 3 млн. штук кирпича в год.

Однако с каждым годом строительных материалов требовалось все больше и больше. Вот и новый начальник Дальстроя И. Ф. Никишов, чувствуя строительный голод, в апреле 1940 года подписывает приказ о развитии производства местных строительных материалов, а в приказе обязует начальника управления «Колымгражданстрой» обеспечить в 1940 году производство 13 млн. штук кирпича и 450 тыс. шлакоблоков, что было эквивалентно 3,15 млн. штук кирпича... Этим же приказом были озадачены и многие другие руководители. Например, начальнику управле-

ния местной промышленности Я. Н. Ясногородскому зменялось изготовить в 1940 году 1 млн. штук кирпича и организовать на 23-м километре производство мохоплит (в 1940 году — 20 тыс. м² плит, в 1941 — до 30 тыс. м²).

12 августа 1940 года И. Ф. Никишов подписал приказ с проектированием и строительстве новых кирпичных заводов — на базе Уптарского месторождения суглинков, в районе месторождения Аркагалинских глин и Тасканского кирпичного завода.

С сентября 1940 года работала комиссия по выбору площадки под строительство цементного завода в районе Лыглыхтаха. Мощность его в задании определена в 15 тыс. т в год. Однако в связи с высокой стоимостью работ (12 млн. руб.) и худшим по сравнению со встреченскими известняками их качеством строительство цементного завода на Лыглыхтахе осуществлено не было.

В конце 1940 года Колымгражданстрой организовал обжиг извести в напольных печах в районе Встречненского месторождения. Дело сразу же пошло на лад — здесь ежемесячно выпускали 300—350 т извести, вывозили которую только по зимнику. Там же, в 1940 году, был построен цех обжига гипса и организовано производство алебастра. До 1 мая 1941 года магаданским строителям встреченцы доставили 1500 тонн алебастра.

В июне 1943 года в Магадане начато и через год закончено строительство цеха по производству шлакоизвесткового цемента. В 1943 году цех был расширен, и мощность его увеличилась до 2000 тонн. В 1944 году цех снова реконструируют, и уже на следующий год здесь выпускают 2,5 тыс. т местного цемента. Это было большой личной заслугой инженеров М. П. Головина и А. С. Бегларьяна, которые, кстати, еще в 1940 году на площадках магаданской конторы подсобных предприятий организовали производство пустотных шлакоблоков с использованием отходов горючих котельных, в которых сжигался высокозольный уголь Хасынского месторождения.

Несмотря на увеличение производства стеновых и вяжущих материалов недостаток их ощущался в прогрессирующих размерах. Открытие новых месторождений металлов в районе Теньки, строительство обогатительных фабрик на оловоносных месторождениях требовали срочного строительства производственных объектов, жилых домов и общежитий. Поэтому в 1943 году начальнику управления капитального строительства Дальстроя М. Д. Ахундову было поручено организовать производство так называемых грунтоблоков и саманных кирпичей, используя для этого рекомендации лаборатории стройматериалов ЦНИЛ. Нам же, проектно-изыскательскому отделу Дальстроя, было предложено к середине июля 1943 года выдать проекты для строительства грунтоблочных и саманных двух- и четырехквартирных жилых домов, общежитий, столовой на 50 мест, пекарни, мехмастерских и других подсобных объектов. Поручение мы выполнили лишь в сентябре 1943 года.

В октябре 1944 года И. Ф. Никишов обязал Колымснаб построить цементный завод на базе Лыглыхтахского месторождения известняков, используя для этой цели освободившееся здание бывшей электростанции в поселке Таскан. Проектному отделу предложено применить упрощенный метод изготовления цемента: обжиг извести, глинистых сланцев и гипса производить в напольных печах. Это сократило бы сроки проектирования и строительство завода. Наши предложения по удешевлению работ Никишов не принял. «Вам поручается привязка типового проекта, а не разработка нового» — был ответ.

Тасканский цементный завод введен в действие в середине февраля 1946 года. Однако несовершенство технологии производства цемента, принятой в типовом проекте, и некондиционное сырье (известь), поставляемое на завод, не обеспечивали выпуск цемента, соответствующего техническим условиям и стандарту. Это и стало причиной консервации завода (опять же — по распоряжению И. Ф. Никишова) с середины июля 1948 года.

Почти одновременно с началом строительства Тасканского завода начальнику управления шоссейных дорог В. П. Лазареву было поручено организовать добычу известня на Макульчанском месторождении известняка (100-й километр Тенькинской трассы) и начало обжига известня в напольных печах уже в 1945 году (в октябре — 100 тонн, в ноябре — 200, в декабре — 300). Сроки были потрясающе сжатыми. Да и проектировщиков не очень-то жаловали в Дальстрое. Например, проект отработки карьера этого же месторождения мы должны были представить к 15 октября 1945 года, то есть подготовить его за 12 дней!

В июне 1946 года Аркагаалинский завод огнеупоров был выделен из подчинения управления «Дальстройуголь» в самостоятельное предприятие. В октябре 1946 года на нем введена в строй третья печь и утвержден план по выпуску шамотного и диасового кирпича, мартеновского припаса, шамотных тиглей, фасонного шамота. Даже в 1948 году

Магадан. Барак из хвороста и глины постройки 1933 г. [фото 1979 г.]



темпы строительства сдерживались все по той же причине: из-за нехватки строительных материалов. Заместитель начальника Дальстроя И. Г. Петренко, хорошо знакомый с создавшимся положением, пытался изменить дело в капитальном строительстве. Он, к примеру, в том же 1948 году сумел добиться дополнительных ассигнований на расширение Марчканского кирпичного завода и замену изношенного оборудования цехов. Когда же был назначен начальником Дальстроя (это произошло в декабре 1948 года), то занялся этим вопросом вплотную. Вскоре И. Г. Петренко издает обстоятельнейший и глубоко аргументированный приказ «Об усилении в Дальстрое производства строительных материалов». В приказе, в частности, отмечалось: «До настоящего времени Дальстрой не создал условия для развития производства строительных материалов на базе местного сырья, несмотря на то, что запасы делового леса иссякают. Разведке, изучению и внедрению местных строительных материалов не уделяется необходимого внимания. Стройки Дальстроя, в том числе строящиеся горнорудные комбинаты, Аркагаалинская электростанция и другие объекты, не обеспечены материалами. Отдел капитального строительства Дальстроя не занимался развитием производства местных строительных материалов, как и вопросами рациональной разработки леса... Лесные массивы быстро обезцеливаются, при дровозаготовках вырубается деловая древесина. Плано-экономический отдел Дальстроя, не желая разбираться в экономике строительства, систематически препятствовал проведению мероприятий, обеспечивающих развитие производства местных строительных материалов...»

В приказе присутствовала не только нелицеприятная критика. В нем намечались пути устранения отставания в производстве местных материалов, давались рекомендации, была произведена детальная расстановка сил. В общем, это был первый приказ руководства Дальстроя (после Э. П. Берзина), понимавшего, что без создания надежной

базы строительных организаций невозможно дальнейшее развитие капитального строительства на Крайнем Северо-Востоке...

В июле 1949 года началась реконструкция Тасканского цементного завода, где были установлены вращающиеся печи по обжигу клинкера. Но здесь производили только цемент низкого качества, так как Лыглыхтахское месторождение известняков имело низкое содержание кальция.

С 1949 года начинается производство шлакоблоков в Палатке, Ягодном, в районе Аркагалы. А с 1950-го приступило к исполнению своих обязанностей «Управление местных строительных материалов Дальстроя», в состав которого были включены Магаданская контора стройматериалов, стекольный завод на 72-м километре, автобаза управления и строительный участок стекольного завода, Тасканский и Аркагаалинский участки местных строительных материалов. Исполнял обязанности начальника нового управления А. С. Бегларьян, а его главным инженером стал М. П. Головин. Деятельные и инициативные по натуре, Аркадий Степанович и Михаил Павлович многое сделали для успешного развития местной базы строительных материалов.

В ноябре 1951 года в поселке Известковый были построены две шахтные печи и организовано производство известняков на базе Встреченского месторождения (автор проекта завода М. И. Соловьев, он же был автором проекта реконструкции Аркагаалинского кирпичного завода).

Как уже упоминалось выше, в 1948 году были получены деньги на расширение Марчечканского кирпичного завода. Проект реконструкции выполнял старший инженер ВНИИ-1 И. С. Кошкарев. В проекте должна была применяться печь типа «Зиг-Заг». При утверждении работы на научно-техническом совете выяснили, что печь эта несовершенна и обжиг кирпича в ней происходит не совсем качественно. Когда об этом было сообщено авторам проекта печи (Московский институт «Росстромпроект»), те отказались выслать в Магадан рабочие чертежи «Зиг-Зага».

Несмотря на это, печь, после переделки ее схемы инженером И. С. Кошкаревым, была построена. И начиная с 1950 года Марчечканский завод обеспечивал выпуск 10 млн. штук марочного кирпича в год.

С 1950 года началось сооружение Аркагаалинской районной электростанции, поселка для строителей и будущих специалистов-энергетиков. Для удовлетворения нужд строителей в стеновых материалах начальнику Энергостроя Воробьеву было поручено построить к 1 сентября 1951 года кольцевую печь на Аркагаалинском кирпичном заводе, а к 1 июля этого же года ввести в строй шлакоблочный завод.

В 1950 году Западное горнопромышленное управление начало возводить свой кирпичный завод в Сусумане производительностью до 5 млн. штук кирпича в год. В июле 1951-го получил задание и Чукотстрой — организовать в Эгвекиноте и Иультине производство пустотных блоков тяжелого бетона и добыть в этом же году 20 тыс. куб. м пористого камня для кладки стен.

В Магадане, в районе теперешнего магазина «Чайка», в 1951 году построен цех железобетонных изделий с бетонно-растворным узлом, цех термоизоляционных материалов с небольшой деревообделочной мастерской и сушилкой...

В общем, если говорить конкретнее, приказ И. Г. Петренко был выполнен всеми подразделениями и в строго установленные сроки, однако предприятия по производству стеновых материалов почти все имели несовершенную технологию...

В начале июля 1951 года начальник Дальстроя И. Г. Петренко в связи с болезнью освобожден от работы. Некоторое время его обязанности исполнял его заместитель И. М. Перфилов, а потом, в октябре этого же года, в Магадан прибыл новый начальник — И. Л. Митраков. Будучи по профессии горным инженером, он не вникал подробно в нужды строителей, требуя лишь выполнения планов капитального строительства. Так что обеспечение строителей

целиком легло на плечи И. М. Перфилова. Вскоре и ему пришлось проявить ценную инициативу. По предложению ВНИИ-1 и настоянию И. М. Перфилова 16 сентября 1952 года И. Л. Митраков подписал приказ «Об организации производства строительных материалов из пеносиликата на базе вулканического пепла 72-го километра».

В том приказе Дальстройпроект обязывался разработать к 1 ноября 1952 года проектное задание строительства цеха пеносиликатных материалов по изготовлению блоков и плит производительностью 5 тыс. куб. м в год. Возведение цеха поручалось начальнику управления строительных материалов К. А. Палецкому и главному инженеру А. С. Познанскому. На них же возлагалась и подготовка к сооружению будущего завода пеносиликатных стеновых материалов производительностью 40 тыс. м³ в год.

Проектное задание (главный инженер проекта М. И. Соловьев) установки по производству стеновых блоков и плит из пеносиликата Дальстройпроект выполнил в срок...

...В марте 1953 года Дальстрой из МВД передан Министерству цветной металлургии СССР... Заместителем начальника Дальстроя был назначен Ю. В. Чугуев. Не имея инженерного образования, он воспринимал наши предложения по развитию строительных баз как «необоснованные претензии». Не смог изменить это отношение и заместитель по строительству В. В. Волков — инженер, имеющий большой практический опыт в организации производства и незаурядные дипломатические способности. В подчинение Ю. В. Чугуева (при распределении обязанностей между руководством Дальстроя) перешли плановый, финансовый, производственный отделы и Колымснаб. Началось перераспределение средств... На развитие базы строительства, оснащения строителей механизмами, транспортом средства выделялись почему-то в крайне мизерных объемах. А ведь без существенной помощи руководства Дальстроя строители не могли выполнять возложенных на них объемов строительного-монтажных работ и обеспечивать стройки

необходимыми материалами и конструкциями. Управление строительных материалов, не имея нужного транспорта, оборудования, механизмов и средств, систематически не выполняло план. Дальше — больше... Переведен на другую работу В. В. Волков. А 12 марта 1954 года, вопреки здравому смыслу и нашим энергичным возражениям, Ю. В. Чугуев подписывает приказ о ликвидации управления строительных материалов. Какие были к этому основания? Лишь одно: докладная записка главного бухгалтера Дальстроя Л. А. Гольдшвенда «Об убыточности управления строительных материалов». Правда, в приказе была несколько иная мотивировка: «...В связи с незначительным объемом продукции, выпускаемой предприятиями управления строительных материалов, а также для улучшения технического руководства всеми предприятиями строительных материалов Дальстроя, управление местных строительных материалов с 15 марта 1954 года ликвидировать. Предприятия передать строительному-монтажному управлению Дальстроя, Магаданскому промкомбинату, Северному горно-промышленному управлению и энергоуправлению...» Этим приказом была подорвана вера строителей в возможность обеспечения своими материалами строящихся объектов. То, что с таким трудом было создано при участии И. Г. Петренко, волею Чугуева, не желавшего вникать в нужды строителей, было ликвидировано.

В июне 1954 года в Магадан прибыла комиссия Министерства цветной металлургии СССР во главе с начальником Главного управления капитального строительства (ГУКС) В. А. Анненковым. Цель — ознакомление с условиями капитального строительства и ускорение ввода в эксплуатацию Иультинского горнорудного комбината, а также установление причин текучести кадров. Комиссия посетила все районы строительства, и везде начальник ГУКСа задавал мне один и тот же вопрос: «Как же вы строите, товарищи, если у вас нет практически никакой базы?!»

В. А. Анненков ознакомился с приказом начальника Дальстроя И. Г. Петренко от 6 июня 1949 года «О развитии производства местных строительных материалов в Дальстрое», с объемом мизерных средств, выделяемых этой организацией на развитие строительной базы, с приказом Ю. В. Чугуева, с обеспеченностью проектной документацией... Все это произвело на него удручающее впечатление, и он тут же хоть как-то решил поправить создавшееся положение. Вместе с работниками управления капитального строительства Дальстроя С. Ф. Максовым, О. В. Гассельблатом, И. И. Ромейко, А. С. Бегларьяном, Н. А. Забалувым и автором этих строк он подготовил предложения и мероприятия по улучшению капитального строительства на 1954—1959 годы, а затем доложил о них на очередном заседании И. Л. Митракову, обратив внимание руководителей Дальстроя на недопустимое отношение к капитальному строительству. В. А. Анненков сообщил здесь же, что положение с капитальным строительством в Дальстрое планируется рассмотреть на очередной коллегии Минцветмета.

Воспрянув духом, мы (с участием В. А. Анненкова) подготовили проект приказа «О подготовке к увеличению объемов жилищного строительства на 1955 год и последующие годы», в котором было отражено неважное состояние жилищного строительства на Колыме, не способного в данный момент обеспечить «крышей» все возрастающее число нужных для Севера инженерно-технических и рабочих кадров. Ведь именно отсутствие жилья стало основной причиной невыполнения планов добычи драгоценного металла и увеличения текучести кадров. Да и строившееся жилье не отвечало возросшему уровню жизни, а в ряде случаев не соответствовало природно-климатическим условиям Колымы и Чукотки.

В приказе была поставлена задача перед горными и отраслевыми управлениями в 1955 году и последующее время ввести в строй не менее 100 тыс. м² (включая общежития для рабочих) жилья. На меня была возложена проверка

хода и состояния строительства. Работать мы должны были совместно с профсоюзными и общественными организациями, и с ними же отвечали за обеспечение плана ввода в строй жилой площади.

Ну что ж, приказ этот, несмотря на большие трудности, строители в основном выполняли. В основном и не за счет жилья. Не выполнялся директивный план ввода жилой площади и в последующие годы. И главной причиной здесь, опять-таки, была необеспеченность строек материалами, а особенно — стеновыми и столярными изделиями: нужных средств на нейтрализацию создавшегося положения Дальстрой не выделял...

По инициативе ЦК КПСС в декабре 1954 года состоялось Всесоюзное совещание по строительству, на котором были вскрыты основные причины отставания в капитальном строительстве в стране и намечены пути его улучшения. В итоговых документах совещания указано, что решающим условием коренного улучшения строительства является технический прогресс и дальнейшая индустриализация строительства. Широкое развитие и применение сборных железобетонных конструкций и деталей, комплексная механизация тяжелых и трудоемких работ позволят сократить сроки строительства, повысить производительность труда и снизить его стоимость.

Участников совещания познакомили с работой домо-строительных комбинатов, заводов железобетонных изделий, с производством строительных материалов, что позволило критически оценить положение с капитальным строительством, к примеру, в той же Магаданской области, определить, хотя бы примерно, в первом приближении, пути развития строительных организаций Дальстроя, объемы капитальных вложений для создания баз строителей и убедить начальника ГУКСа Минцветмета о выделении северянам необходимого количества средств на эти цели.

Я был единственным представителем от Магаданской области на этом совещании. И вот, после возвращения из

Москвы, по просьбе секретаря обкома КПСС В. С. Тимофеева, я доложил активу строителей Магадана об итогах столичного совещания. Особенно порадовало строителей-северян мое сообщение о том, что в ближайшее время в Минцветмете будет рассматриваться вопрос о развитии баз строительных организаций в Магаданской области и что нам на эти цели выделено 15 млн. рублей.

Что там говорить... Новости были более чем хорошие, и мы, как говорят, засучили рукава в преддверии большой работы, но... В феврале 1955 года первым заместителем начальника Дальстроя становится Ю. В. Чугуев, а затем, в марте 1956 года, его назначают и начальником этой организации.

В связи с этим назначением все вернулось «на круги своя», так как Ю. В. Чугуев считал первоочередной задачей развитие приисков, а не организацию баз строителей. Средств на эти объекты он практически не выделял, несмотря на неоднократные наши просьбы и заявления.

В январе 1955 года состояние капитального строительства Дальстроя было рассмотрено на коллегии Министерства цветной металлургии. Я, как исполняющий обязанности заместителя начальника Дальстроя по строительству, был вызван в Москву для отчета, к этому времени Дальстройпроект закончил технорабочий проект Магаданского завода железобетонных изделий, цехов железобетонных изделий в Ягодном и Сусумане, цеха газобетонных изделий в областном центре.

На коллегии наша работа подверглась резкой критике. Министр П. Ф. Ломако лично меня обвинил в ненастойчивости, неоперативности, в потворстве ненормального отношения начальника Дальстроя к капитальному строительству. Приняв в общем-то справедливые упреки министра, я попросил коллегию выделить Дальстрою на 1955 год 20 млн. руб. целевым назначением — на строительство баз. Просил увеличивать нам ассигнования и на последующие годы. Меня горячо поддержал начальник ГУКСа В. А. Ан-

ненков, хорошо знавший наши беды в капитальном строительстве.

Названную сумму нам, естественно, не выделили, однако 15 млн. рублей на развитие предприятий стройматериалов и стройиндустрии Дальстрою на 1955 год все же были выданы. Подписывая это решение, министр предупредил меня о персональной ответственности за использование этих средств по назначению.

Возвратясь в Магадан, я доложил Ю. В. Чугуеву о результатах отчета на коллегии министерства и получил его согласие на составление титульного списка. Вместе с начальником планового отдела УКСа Дальстроя О. В. Гасельблатом и и. о. главного инженера УКСа С. Ф. Максковым мы включили в этот список завод железобетонных изделий в Магадане, цех газобетона, цехи железобетонных изделий в Ягодном, Сусумане, реконструкцию Магаданского кирпичного завода, строительство жилья и других более мелких объектов. Просмотрев очень внимательно наши «прожекты», Ю. В. Чугуев сказал, возвращая мне бумаги: «Переделайте титул на три миллиона рублей, остальные деньги мне нужны для приискового строительства». Я, естественно, не согласился с этим и сослался на решение коллегии, в котором указывалось на целевое назначение денег. Возникла перепалка. «Товарищ Лукин,— выговаривал мне Чугуев.— Я начальник Дальстроя, а не вы, и благоволите делать то, что вам приказывают». Когда же я вновь напомнил о своей персональной ответственности за использование выделенных средств, то не услышал в ответ ничего нового: «Идите и переделайте титул... А что касается персональной ответственности, то отвечать буду я!»

Вспомнив упреки министра, высказанные на коллегии в мой адрес, я, не долго думая, послал телеграмму в Москву, в которой обрисовал ситуацию. Буквально через день на имя Чугуева (копия мне) пришел ответ:

«...Сообщению Лукина 15 млн. рублей выделенные министерством развитие базы строительства Дальстроя вами

основной доле направляются иные цели тчк средства выделены строительство предприятий стройиндустрии зпт стройматериалов используйте полностью сооружение этих объектов тчк заместитель министра Подчайнов».

Я тут же был вызван к Чугуеву. У него в кабинете уже присутствовали начальник планового отдела Дальстроя К. П. Селезнев, начальник производственного отдела С. Н. Соколов и главный инженер Сусуманского горнопромышленного управления Я. М. Арм.

Не ответив на мое приветствие, Юрий Вениаминович, потрясая телеграммой, потребовал объяснений: «Жаловаться на меня вздумали? Кто дал вам это право? Да вы знаете... Лишу вас права подписи...» и т. п. Видя состояние явно не расположенного к разговору Ю. В. Чугуева, я спокойно, но тоже довольно громко сказал: «Юрий Вениаминович, вы сейчас раздражены, разговора не получится... Вызовите меня, пожалуйста, когда сочтете возможным». И вышел из кабинета. Я понимал, что поступил не совсем тактично, но иного выхода у меня не было. Как позже рассказывал Я. М. Арм, после моего ухода Ю. В. Чугуев заявил: «За самоуправство сниму Лукина с работы». Но К. П. Селезнев, получивший ранее от начальника Дальстроя серьезное замечание в одном из приказов («Планово-экономический отдел Дальстроя, не желая разбираться в экономике строительства, со своей стороны, систематически препятствовал проведению мероприятий, обеспечивающих развитие производства местных строительных материалов»), неожиданно поддержал меня, заявив, что «...Лукин прав».

Эти или иные мотивы руководили моим начальником (вообще-то это был умный и деятельный человек, много сделавший для развития горнодобывающей промышленности Дальстроя), но часа через три он вызвал меня по прямому проводу и попросил зайти. Беседа началась по-деловому, в мирном тоне. Говорили о положении дел на стройках, о том, что надо сделать в первую очередь для увеличе-

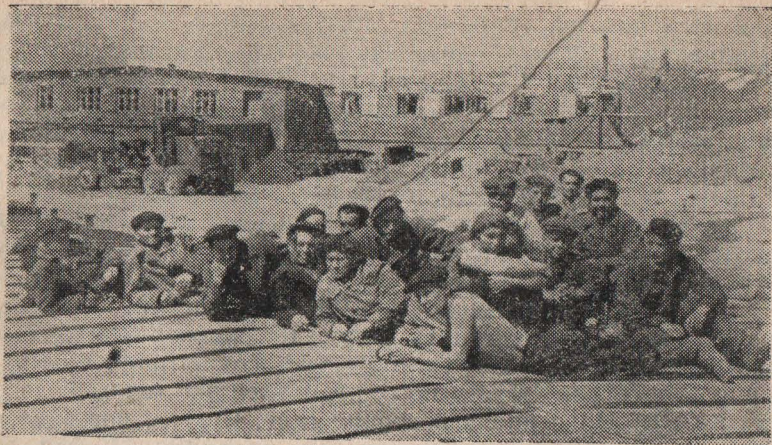
ния производства стеновых материалов и железобетона. Я приводил цифры, убедительно рисуящие картину потребности материалов и конструкций на 1955-й и последующие годы. По тем временам это были цифры солидные, внушавшие уважение: кирпича и его заменителей требовалось нам тогда до 25 млн. штук, железобетонных изделий — 13 тыс. м³, извести — около 15 тыс. т, пиломатериалов — более 45 тыс. м³. Строители же обеспечивались нужными материалами и конструкциями всего на 55—60%. Как же строить? Из чего строить?

Выслушав меня, Юрий Вениаминович спросил: «И сколько же вы решили оставить денег строителям? Шесть-семь миллионов рублей?» «Нет, — ответил я, — пятнадцать миллионов». Тогда Чугуев, косо посмотрев на меня, назвал цифру «8». Но я вновь повторял свое. Чугуев, постепенно увеличивая число миллионов, не сдавался. Дойдя до 12 миллионов, Чугуев сказал: «Все, точка. Три миллиона надо обязательно отдать Бурхале и Широкому. Давайте на утверждение титульный список — на 12 миллионов».

Мне пришлось согласиться... На прощание Чугуев спросил: «Надеюсь, жалоб больше не будет?». Получив утвердительный ответ, он сказал: «На будущий год просите у министерства больше денег на это дело...»

Повторных посягательств на средства, выделяемые строителям, больше не было, но мои отношения с начальником Дальстроя явно обострились. Чугуев не мог забыть моего своеволия. Его недоброжелательное отношение я чувствовал ежедневно. И все же мы все были удовлетворены тем, что с 1955 года на Колыме началось интенсивное строительство. В Магадане строили цех и полигон железобетонных изделий, цех газобетона, крупных стеновых блоков и деревообделочный. В Сусумане и Ягодном возводили небольшие цехи железобетонных конструкций. Это было начало индустриализации строительства на территории деятельности Дальстроя.

23 августа 1955 года ЦК КПСС и Совет Министров



Магадан. Группа комсомольцев — строителей цеха железобетонных изделий. 1956 г.

СССР приняли постановление «О мерах по дальнейшей индустриализации, улучшению качества и снижению стоимости строительства». Во исполнение этого постановления министр цветной металлургии СССР П. Ф. Ломако 3 сентября 1955 года издал приказ, в котором указывалось, что главной задачей дальнейшей индустриализации строительства является увеличение производства железобетонных изделий, цемента, крупных блоков, нерудных и теплоизоляционных материалов, высококачественных столярных изделий, отделочных материалов. В связи с этим министр приказал начальнику ГУКСа В. А. Анненкову и начальникам главных управлений (в том числе и Дальстрою) предусмотреть при составлении пятилетнего плана капитального строительства на 1956—1960 годы создание промышленности строительных материалов, особенно в таких районах, как города Норильск и Североуральск, Магаданская область.

В приказе министра утверждена программа ввода мощностей по производству в 1956—1957 годах железобетонных изделий и стеновых материалов, в том числе в Магадане был предусмотрен ввод (в 1956 году) цеха и полигона железобетонных изделий производительностью 5 тыс. куб. метров в год. Систематическая недопоставка цемента Дальстрою обязала строителей и работников отдела строительных материалов ВНИИ-1 искать пути замены его, используя местные строительные материалы.

В 1951—1953 годах работник отдела строительных материалов И. К. Шкадов, использовавший рекомендации инженеров И. В. Смирнова и Б. В. Осина, получил известково-сульфатное вяжущее вещество на базе известняка и гипса Встречненского месторождения. Этот материал был получен путем совместного помола негашеной извести и гипса (сульфатной породы). Известково-сульфатные штукатурные растворы давали одинаково хороший эффект как при положительных, так и при отрицательных температурах воздуха. Примененные при оштукатуривании различных объектов в Магадане (гаражи, жилые дома, мастерские) и в Мяундже, они подтвердили возможность их широкого использования для наружной штукатурки зданий. По качеству они не уступали растворам из лучшего отечественного и зарубежного цемента и отличались простотой изготовления. Растворы на известково-сульфатном вяжущем имели большую пористость и низкую плотность, что обеспечивало хорошую воздухопроницаемость и меньшую теплопроводность, чем цементные. Да и стоимость таких растворов была в два раза ниже, чем с применением цемента. Тем не менее, несмотря на явные преимущества местных растворов, производство их с 1959 года было почему-то прекращено и неоправданно забыто.

Научно-исследовательский институт новых материалов СССР в 1961—1962 годах провел испытания золы Аркаганской ГРЭС и пришел к выводу, что ее можно использовать для производства ТЭЦ-цемента. Производство его

было очень быстро освоено Кадыкчанским стройуправлением (начальник С. М. Фурашов). Цемент применяли при изготовлении термоизоляционного газозлобетона, шлакоблоков... Однако и это производство просуществовало не очень долго. В 1964 году его закрыли как «нерентабельное».

С 1 июня 1957 года постановлением Совета Министров образован совет народного хозяйства Магаданского экономического района. Председателем его стал уже знакомый нам хозяйственник Ю. В. Чугуев, а его заместителем по строительству утвержден А. М. Ануров, работавший до этого начальником Главшахтстроя Министрства цветной металлургии. А. М. Ануров оказался человеком, которому не надо было доказывать важность развития местной стройиндустрии. Понимал он и другое — без действенной помощи совнархоза ничего из этой затеи не выйдет, поэтому всеми правдами и неправдами добивался от этой организации активного содействия и средств для строителей.

10 октября 1957 года Совет Министров РСФСР принял постановление «О мерах по обеспечению дальнейшего развития цементной промышленности и улучшения ее работы», а 30 января 1958 года совнархоз, рассмотрев состоящие базы строительных организаций, определил программу ее дальнейшего развития на три года. В числе общих мероприятий было дано «добро» и на строительство в Магадане цементно-помольной установки, которая должна работать на привозном клинкере. Разработка техно-экономического обоснования строительства завода была возложена на Новосибирский институт «Гипроцемент». ТЭО помольной установки в Магадане утверждено Советом Министров РСФСР 18 февраля 1960 года.

Несмотря на действующие в Магадане полигон и цех железобетонных изделий общей мощностью 10 тыс. м³, отсутствие необходимого объема железобетонных конструкций, стеновых материалов, утеплителей и вяжущих материалов ощущалось очень сильно и в довольно значитель-

ной степени сдерживало развитие капитального строительства совнархоза. Поэтому новая цементно-помольная установка была крайне необходима.

В октябре 1958 года Ю. В. Чугуева освобождают от работы. Председателем совнархоза утвержден С. В. Королев, уделявший капитальному строительству значительно большее внимание.

По просьбе областного комитета партии и облисполкома в конце 1959 года в Магадан прибыла специальная комиссия Госстроя СССР во главе с зам. председателя И. И. Лебедем, чтобы на месте ознакомиться с положением дел и разработать рекомендации по развитию местной строительной индустрии. По результатам работы этой комиссии было принято постановление о создании производственной базы для жилищного и культурно-бытового строительства в Магаданской области и установлен план ввода ее мощностей на период 1960—1963 годы. Планы были большие, работы — много. Требовалось и соответствующее финансирование. И оно было заметно увеличено. На развитие местной стройиндустрии только на 1960 год совнархозу выделили 26 миллионов рублей, на жилищное строительство к уже имеющимся средствам дополнительно прибавили еще 11 миллионов, на проектно-изыскательские работы для объектов будущих лет (опять-таки дополнительно) выдано 1,5 млн. руб. В сентябре 1959 года на баланс управления строительства и промышленности строительных материалов совнархоза передано здание бывшей Аркагалинской электростанции (АРЭС-1) и закрытое распределительное устройство станции: здесь решено было разместить завод железобетонных конструкций, цехи стеновых материалов и столярных изделий.

Получали конкретные задания самые различные подразделения местной стройиндустрии. Стекольный завод в 1960 году должен был произвести 200 тыс. м² оконного стекла. План был выполнен, и с тех пор область в основном снабжается стеклом местного производства.

В 1960 году в Магадане началось расширение завода железобетонных изделий, строительство установок по производству керамзита, цехов газобетона, известковой печи, дробильно-сортировочной фабрики, каменного карьера, деревообделочного комбината, цементно-помольной установки и завода крупнопанельного домостроения. Начался выпуск керамзитобетона из первой печи: здесь производили крупные керамзито- и газобетонные блоки, пустотные плиты перекрытий.

В этом же году комиссия совнархоза (при участии главного инженера института «СибНИИпроектцемент» Л. И. Рихтера) выбрала площадку под строительство Тасканского цементного завода, завода гипса и сухой штукатурки. Площадка была найдена в апреле, а в мае того же года уже другая комиссия изыскала площадки под строительство заводов крупнопанельного домостроения в поселках Ягодном, Кедровом и Билибино.

К этому времени в Магадане полным ходом шло производство теплоизоляционного и конструктивного газобетона. И уже было построено из этого материала (в поселках Стекольный и Снежный) четыре двухквартирных дома. Позже из газобетонных блоков строились многие промышленные и складские здания. Многолетняя эксплуатация домов со стенами из газобетонных блоков, использование газобетона для утепления перекрытий подтвердили жизнеспособность этого материала, его надежность и долговечность. Производство и внедрение в практику строительства легких материалов в условиях Крайнего Севера — заслуга заведующего строительным отделом обкома КПСС А. И. Жарких и главного инженера Магаданского комбината промышленных предприятий М. П. Головина. Их усилия увенчались полным успехом: производство термоизоляционного газобетона постепенно освоили в Анадыре, Билибино, Providения, на Талой (здесь инициатором производства этого материала был начальник Тальского стройучастка Ф. Ф. Орликов).

По настоянию и при непосредственном участии А. И. Жарких для производства газобетона из вулканического пепла были использованы два автоклава, завезенные в Магадан еще в 1953 году и числившиеся в неликвидах. Инициативная группа, созданная обкомом КПСС и облисполкомом в составе директора комбината промышленных материалов А. С. Бегларьяна, главного инженера М. П. Головина, инженера-технолога промышленных предприятий треста «Магадангорстрой» В. Я. Голубкова, заведующего лабораторией строительных материалов ВНИИ-1 Б. М. Абрамова, прораба П. А. Шматова, бригады строителей и монтажников смонтировали автоклавы за очень короткий срок — четыре месяца. Активное участие в строительстве цеха и монтаже автоклавов принимали мастера В. Ф. Жижело, И. Н. Мишустин и бригадир комсомолец Виктор Бурмистров. Когда получили первый автоклавный газобетон, строители города были полностью обеспечены легким теплоизоляционным и конструктивным материалом.

Для координации работ по созданию баз стройиндустрии и стройматериалов в Магадане была организована «Дирекция строящихся предприятий стройиндустрии». Это произошло в августе 1960 года, а в апреле следующего совнархоз принял постановление об организации централизованного капитального ремонта строительных механизмов на Магаданском, Ягоднинском, Оротуканском и Спорнинском заводах.

В 1960 году на Магаданском заводе железобетонных изделий введена вторая поточная линия пустотных панелей, освоено производство сборных лестничных маршей и панелей перекрытий... 1960-й год вошел в историю строительства как год инженерного поиска и энтузиазма. В этом году, к примеру, в поселке Сенокосный Ягоднинского района работники местного промкомбината директор Г. М. Мхитарьян, главный инженер Г. А. Пикус, начальник цеха стройматериалов Б. И. Пурер, главный механик С. Н. Розанов, слесари И. П. Демченко, И. П. Разгоняев,



Пос. Сенокосный Ягоднинского района.
Керамзитная печь местпрома. 1962 г.

механик А. А. Константинов и другие работники при активной помощи заведующего отделом строительства обкома КПСС А. И. Жарких, используя опыт строительства керамзитовой установки в Магадане, за три месяца построили подобную опытную установку, использовав сушильный барабан законсервированной Тасканской электростанции. Керамзит (из глины) был получен в Ягодном в этом же году, осенью. Работники Ягоднинского промкомбината не имели в своем составе нужных специалистов, тем более ценной была их инициатива в организации производства легкого стенового материала, из-за отсутствия которого задерживалось капитальное строительство в районе. В 1960 году и в Магадане организовано производство стеновых керамзитобетонных блоков, из которых на Марчеканском шоссе тогда же был смонтирован первый 24-квар-

тирный крупноблочный дом. Все в том же 1960 году Магаданский комбинат производственных предприятий сдал в эксплуатацию: столярный цех, дробильно-сортировочную установку, цех крупных керамзитобетонных блоков, известковую печь и установку помола извести. Все эти дела завершены были в августе, а в сентябре строители Сусумана рапортовали о введении в строй первой очереди местного кирпичного завода.

Строительное управление № 4 на 54-м километре основной трассы освоило производство мелких пеплоблоков, и завод стройматериалов изготовил 300 тыс. таких блоков (2,1 млн. штук условного кирпича). Из них в поселке авиаторов Сокол началась потом сборка шести трехэтажных домов общей жилой площадью 6200 м². Одновременно из этой же продукции возводили и здание временного аэроэскзала.

В сентябре 1961 года асфальто-смесительный завод в Магадане выдал первую продукцию. С этого времени началось асфальтирование улиц областного центра.

В 1962 году Ягоднинский промкомбинат сдал в эксплуатацию вторую керамзитную установку, производительность которой достигла 15 тыс. м³ керамзита в год. Сырьем для его производства служили глинистые сланцы (месторождение их располагалось вблизи установки). Позже на базе Ягоднинского СУ был построен цех по производству крупных керамзитобетонных блоков. В 1962 году и в Магадане введена в эксплуатацию вторая керамзитная печь, а много позже, с июля 1967 года вступила в строй действующих предприятий третья керамзитка.

В январе 1962 года в составе треста «Магадангорстрой» организовано управление крупноблочного домостроения. А с мая 1963 года, по окончании строительства завода крупнопанельного домостроения, это учреждение было реорганизовано в управление крупнопанельного и крупноблочного домостроения. Начальник новой организации — Л. Г. Пашков, главный инженер Г. И. Ануфриев и началь-

ник производственного отдела А. Я. Гюбнер многое сделали для усовершенствования технологического процесса изготовления панелей и блоков. Монтаж первых домов из этой продукции проводился при их непосредственном участии.

Немалое значение в быстром освоении и широком применении керамзитобетона имела инициатива и энтузиазм работников отдела строительных материалов ВНИИ-1 А. А. Мешкова, Л. В. Пап, работников управления промышленности стройматериалов А. С. Бегларьяна, М. П. Головина, И. Н. Мишустина, активная и организующая роль уже упоминавшегося А. И. Жарких. Для консультации и помощи в отработке технологии производства керамзита из глинистых сланцев А. И. Жарких пригласил в Магадан пионера освоения этой отрасли в Советском Союзе С. С. Киркорова. Сергей Савельевич с радостью согласился приехать, тем более что Магаданская область оказалась в числе первых, внедривших в жилищном строительстве СССР керамзитобетон и газобетон. Члены комиссии Госстроя СССР, прибывшие в Магадан в конце 1959 года, были просто поражены, увидев производство керамзита в Магадане. Ведь этот материал в Союзе только осваивался, и производили его лишь в двух городах — Москве и Волске!

Сегодня керамзит изготавливают в Певеке, Анадыре, Сусумане, Сеймчане, Северо-Эвенске, Омсукчане, Ягодном, Упtare. Строится керамзитовая установка в поселке Ола, планируется производство этого материала в Мысе Шмидта и Билибино. А керамзитовое сырье — глинистые сланцы — определены геологами СВТГУ по всем перечисленным пунктам, и разведанных запасов его хватит более чем на 50 лет.

В 1963 году на стекольном заводе сдан в эксплуатацию цех пеностекла, а в декабре 1964 года введен в строй цех жидкого стекла. Первые опытные пеностеклоблоки были получены осенью 1963 года. Пусконаладочные работы проводились при участии специалистов проектно-конструктор-

ского бюро Московского института стекла и инженеров Южно-Уральского машиностроительного завода, поставившего нам оборудование печи и цеха. Пеностекло, изготовленное на магаданской земле, представляло собой прекрасный теплоизоляционный, влагонепроницаемый и морозостойкий материал. Развитие этого производства на базе местного вулканического пепла могло полностью обеспечить строителей Магадана и центральных районов области теплоизоляционным материалом и исключить завоз его из других районов страны.

В 1963 году здесь же было организовано и производство стекловолокон, велась подготовка к строительству цеха стекловолокна, было завезено соответствующее оборудование, но использовано оно не было.

Еще и еще раз хочу подчеркнуть, что появлению новых местных строительных материалов мы во многом обязаны заведующему строительным отделом обкома КПСС А. И. Жарких, проявившему инициативу и недюжинные организаторские способности в этом важном деле. И строители, и проектировщики, ощущая его поддержку на всех уровнях, работали спокойно и уверенно. Однако, как говорится, даже всему хорошему приходит конец. Весной 1963 года А. И. Жарких переводят на другую работу, а его преемник оказался весьма далеким от наших проблем. Он не вникал в детали нашей работы, мало интересовался развитием базы строителей. Однако жизнь шла своим чередом, а жизнь техническая — тем более. Новое приветствовало, боролось с косностью, но двигалось вперед путем проб и ошибок. Взять, к примеру, технологический процесс изготовления пеностекла на местном вулканическом пепле. В процессе пусконаладочных работ выявилась не только необходимость его доводки, но и значительного изменения технологии: модернизации зоны вспенивания печи, введения дополнительной линии обработки химических реагентов составляющих шихты и системы подготовки угля. Дело в том, что при разработке проектной документации здесь

была применена технология по образцу Гомельского стеклозавода, работающего на сырье иного, чем у нас минералогически-химического состава. Местный вулканический пепел был явно «не тот...»

В соответствии с распоряжением руководства совнархоза директор завода С. Т. Мигинейшвили выдал заказ конструкторскому бюро Московского института стекла: разработать лишь проект реконструкции зоны вспенивания печи, а Дальстройпроект выполнил к маю 1963 года одностадийный проект модернизации опытного цеха пеностекла. На этом и были закончены все «доводки» по цеху пеностекла.

С организацией совнархоза Северо-Восточного экономического района, объединившего Магаданскую область и Якутию (1963 г.), заместителем председателя совнархоза по строительству стал Г. Э. Гольцман. Вместо продолжения работ по развитию производства местного теплоизоляционного материала на базе вулканического пепла и выполнения работ по цеху пеностекла в соответствии с проектом конструкторских бюро Института стекла и Дальстройпроекта Г. Э. Гольцман стал на более легкий путь, решив просто... завозить к нам минеральную вату и ее производные (минераловатные плиты) из центральных районов страны. А чтобы больше «не возиться» с модернизацией цеха пеностекла, решил провести заседание секции капитального строительства технического совета совнархоза. И оно состоялось. В работе совещания участвовали лишь шесть членов из тридцати. Однако несмотря на явное неполномочие собравшихся, Г. Э. Гольцман от имени секции капитального строительства внес предложение о прекращении производства пеностекла и жидкого стекла. Руководство совнархоза поддержало его, и было принято решение: считать основным делом стекольного завода производство бутылок, стеклянной плитки и мебели для населения. И далее: «...учитывая невозможность получения продукции из вулканического пепла, а также ограниченную потребность в пено- и жидком стекле, дальнейшие экспе-

риментальные работы по производству этих материалов прекратить».

Чем можно оправдать такое решение? Ничем, кроме как нежеланием заниматься производством материала, в котором строители области до сих пор испытывают острую нужду. Невольно вспоминаешь мудрое изречение английского философа Бекона, сказавшего однажды: «Опасность не совершить попытку и опасность испытать неудачу не равны. Ибо в первом случае мы теряем огромные блага, а во втором лишь небольшую часть человеческого труда». Отказавшись от производства пеностекла из вулканического пепла, строители Магаданской области потеряли и продолжают терять «огромные блага». Это положение полностью относится и к подобной ситуации с попыткой внедрить в производство известково-сульфатно-вяжущий материал, который готовили в пятидесятых годах на базе местного сырья (Встречненское месторождение известняка и гипса). Строители до сих пор испытывают острый недостаток цемента, а это приводит к простоям рабочих на стройках, особенно в летний период, однако организацией производства местного вяжущего материала не занимаются даже основные подрядчики. Равнодушное отношение работников совнархоза к развитию местных баз стройиндустрии проявилось не только в этих двух случаях. Распоряжением совнархоза с января 1964 года прекратил работу кирпичный завод на 23-м километре основной трассы. Мотивы: «неГОСТовская продукция и высокая ее стоимость по сравнению с кирпичом Магаданского завода». Ну что ж, может оно так и было, но ведь работники совнархоза не принимали никаких мер к упорядочению технологии производства кирпича, не желали менять изношенное оборудование ни на Магаданском кирпичном заводе, ни на 23-м километре. Легче было просто закрыть, аннулировать, прекратить производство...

В июле 1966 года в Магадане было образовано объединение «Северовостокстрой». Являясь его начальником,

Г. Э. Гольцман стремился избавиться от лишних забот и передал стекольный завод управлению местной промышленности облисполкома, которое в свою очередь перевело его только на выпуск... бутылок.

В июле 1967 года ЦК КПСС и Советом Министров СССР принято постановление «О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области». В целях скорейшего вовлечения в хозяйственный оборот местных природных богатств ЦК КПСС и Совет Министров СССР обязали соответствующие министерства и ведомства СССР, краевые и областные комитеты партии, исполкомы народных депутатов обеспечить в 1967—1975 годах ускоренное развитие цветной металлургии и других отраслей народного хозяйства. В соответствии с этим постановлением бюро Магаданского обкома КПСС и облисполком 12 августа 1967 года приняли меры, предусматривающие кроме основных вопросов развития области и «опережающее развитие строительной индустрии и промышленности строительных материалов».

В конце восьмой пятилетки и в 70-е годы в Магадане, Сусумане, Певеке, Ягодном, Анадыре, Сеймчане, Оле, Билибино и других поселках строились новые предприятия по выпуску сборных железобетонных и бетонных конструкций, крупноблочного и крупнопанельного домостроения, по производству керамзита, мелких блоков из него, создавались универсальные базы механизации, расширялись автобазы, строились предприятия по обработке древесины и сушки лесоматериалов, увеличивалось производство товарного бетона, раствора, щебня, развивались карьеры по добыче камня, песка, песчано-гравийной смеси.

И все же постановление обкома партии выполнялось с большим отставанием. И в этом были повинны не только местные власти. Министерства «Минтяжстрой», «Минцветмет», «Минэнерго», «Минсельстрой» выделяли крайне мало средств на проектно-изыскательские работы и развитие ме-

стной строительной индустрии. Начальник объединения «Северовостокстрой» Г. Э. Гольцман, информируя обком партии о ходе выполнения названного постановления, в основном ссылается на эту сторону дела и предлагает создать единую производственную базу строителей области на кооперативных началах подрядчиков и заказчиков. Предложение Гольцмана ни те ни другие не поддержали. Не разделяли этой идеи и некоторые областные руководители, поэтому во второй половине 60-х годов и в девятой пятилетке у нас созданы многочисленные самостоятельные базы ведомственных строительных и ремонтных организаций. Теперь в областном центре их более двадцати, в Анадыре — пять, в Певеке — четыре, в Сусумане — шесть.

Расчитывая «на кооперацию», руководители Северовостокстроя не проявили настойчивости и, не добившись необходимых средств на развитие базы ни в Главдальстрое, в подчинении которого находилась наша основная подрядная организация, ни в Минтяжстрое СССР, успокоились. Это с их точки зрения было правильным, так как в министерстве, а также и в ряде НИИ строительного профиля, да и в Госплане культивировалось мнение, что более экономичным вариантом обеспечения строителей Магаданской области стройматериалами является их завоз из других районов страны.

Это глубоко ошибочное мнение не разделяли партийные и советские органы Магаданской области, так как при расчетах сравнительной экономической эффективности ратовавшие за «завоз» не учитывали потери при транспортировке конструкций, хотя примеров тому было достаточно. Например, до 1974 года в Анадырь крупные керамзитобетонные стеновые блоки и панели перекрытий для строительства жилых домов завозили из Владивостока. Потери качества этих конструкций в результате многосуточного морского путешествия и нескольких перегрузок составляли до 40%. Еще в более худшем состоянии доставлялись конструкции в Зеленый Мыс для строек поселков

Билибино и Мыс Шмидта. Не учитывали сторонники завода и растягивавшиеся, как резина, сроки строительства, его стоимость... А ведь стоимость сборки жилого панельного дома в том же Анадыре с применением местных трехслойных панелей и эффективных утеплителей, по сравнению с завозимыми крупноблочными домами, снижена на 17,8%, сроки строительства сокращены от 35 до 40%.

Магаданский обком КПСС, бюро обкома партии совместно с облисполкомом не раз рассматривали вопрос по дальнейшему развитию материально-технической базы строительства, неоднократно проверяли ход развития капитального строительства Магаданской области. Выполнение решений обкома КПСС и исполкома областного Совета проверялось и в последующие годы десятилетия, по ходу дела, не мешкая, оказывалась помощь строителям в развитии их материально-технических баз. Все это позволило обеспечить некоторый прирост мощностей промышленности строительных материалов.

Однако, несмотря на увеличение производства материалов и конструкций к 1981 году, темпы их развития все же не обеспечили нужд строителей в планируемых объемах на одиннадцатую пятилетку, да и не обеспечат, видимо, на последующие годы.

Изготовление грунтоблоков и мохоплит прекращено в 1955 году, позже ликвидировано производство местного шлакоцемента. В 1974 году объединение «Северовостокстрой» закрыло известковый завод на Встречненском месторождении известняка, затем, в 1976 году, ликвидировало производство кирпича на Магаданском кирпичном заводе ввиду его «аварийного состояния»...

Необдуманное закрытие этого завода поставило строителей в весьма трудное положение, так как производство кирпича в области к этому времени было прекращено вообще. Руководители Северовостокстроя надеялись обеспечить себя завозным кирпичом из Хабаровского или Приморского краев. Однако облплан удовлетворить заявки строите-

лей не мог в связи с тем, что для Магаданской области Госплан выделяет ежегодно не более трех миллионов штук кирпича, да и то специально для нужд Чукотского автономного округа. Так из-за нерадивости руководителей Северовостокстроя Магаданская область лишилась своего кирпича.

Аналогичная ситуация складывается и с известью. С 1974 года известняковый камень завозится к нам из Приморского края и обжигается в печи Магаданского завода строительных материалов. В год мы получаем до 5 тыс. т обожженной извести. А ведь известняка у нас более чем достаточно. До 1974 года на базе Встречненского месторождения известняковая мука производилась даже для нужд сельского хозяйства. Объем ее выпуска с 1 тыс. т в 1962 году возрос к 1970 году до 6 тыс. т. Получали муку на мельницах, установленных в 1962 году на территории Ягоднинского завода строительных материалов. Однако руководители Северовостокстроя вели политику на ликвидацию этого производства, и в 1973 году цех был закрыт.

Теперь же, имея неограниченные запасы местного известняка, муку из него для нужд сельского хозяйства мы завозим извне. К примеру, на 1980 год управление сельского хозяйства подало заявку на поставку 130 тыс. т муки, а выделено только 59 тыс. т. Аналогичное положение возникло и в 1981 году и в последующие годы. Да и стоимость завозимой из Приморья известняковой муки приличная — 74 руб. 80 коп. за тонну. И если уж мы говорили о ценах, то производство местной муки обойдется настолько дешево, что даже... не верится. Если бы это было так и если заявки на ежегодную поставку только лишь сельхозуправлению 260 тыс. т муки (именно столько ее требуется сельскому хозяйству сегодня) будут полностью удовлетворены, то дополнительная прибыль народному хозяйству составит ежегодно 13 млн. руб.

Несмотря на значительный рост производства строительных материалов и конструкций, не менее быстро рас-

тушая программа строительно-монтажных работ в одиннадцатой пятилетке была очень сложной. Материальный голод ощутимо будут испытывать строители и в двенадцатой пятилетке.

Основные подрядные организации намечают к 1985 году увеличение производства домостроения, легких заполнителей для бетона и термоизоляционных материалов, керамики, битумоперлита, пеплоперлита, бетона, пеностекла и минеральной ваты, а также стеновых материалов и сборного железобетона, но планируемый объем прироста строительных материалов и железобетонных конструкций в значительной степени отстает от роста строительно-монтажных работ.

По инициативе института «Дальстройпроект» и в содружестве наших проектировщиков с работниками центрального НИИ строительных конструкций им. Кучеренко, Магаданского ВНИИ-1 и Львовского политехнического института получено несколько видов эффективных трудносгораемых и несгораемых материалов на основе вспученного вулканического пепла (битумоперлит, пеплоперлитобетон), которые можно применять как конструктивный, так и теплоизоляционный материал.

Работники Магаданского комплексного отдела Дальневосточного НИИ разработали технологию получения гранулированного пеностекла — на базе вулканопепла. Лабораторные испытания нового материала показали хорошие результаты: гранулированное пеностекло можно применять и в промышленном и гражданском строительстве (теплоизоляция перекрытий зданий, компонент трехслойных и однослойных панелей). В 1981 году Главвостокстрой начал строительство цеха по производству гранулированного пеностекла, применение которого в строительных конструкциях позволит снизить их вес примерно на 25% и намного улучшить теплотехнические характеристики ограждающих конструкций.

Большую нужду испытывают наши строители и в не-

хватке уже упоминавшейся выше минеральной ваты. В 1971 году по этому поводу было даже принято специальное постановление Совета Министров СССР, в котором Минтяжстрой и Минэнерго СССР обязывались к 1973 году построить и ввести в строй в Магаданской области ряд предприятий по производству ваты. Там же было предложено, начиная с 1974 года, прекратить поставки ваты нашим строителям. Постановление это осталось невыполненным, хотя условия для местного производства этого материала у нас прямо-таки идеальные: исходное сырье для получения минеральной ваты разведано и имеется в неограниченном количестве в двух километрах от стекольного завода, где некогда (мы уже упоминали об этом) и намечалось строительство цеха минваты.

В данном вопросе показателен пример строителей Колымской ГЭС. Еще в 1976 году в поселке Синегорье они ввели в строй цех по производству минеральной ваты и специальных плит из нее. Готовится минвата из глинистых сланцев, имеющихся в двух километрах от Синегорья, известняков Встреченского месторождения и приморского кокса. А теперь сравните... Себестоимость 1 м³ (141 кг) местной ваты обходится гидростроителям в 36 рублей (оптовая прейскурантная цена ее — 7 руб. 50 коп.), а вот такой же «кубик» завозной ваты стоит уже... 120 руб. Комментарии, как говорится, излишни...

В ближайшее десятилетие намечено строительство ряда горнопромышленных комплексов, развитие гидроэнергетики и сопутствующих им отраслей. Но местная строительная база к этому пока не готова. Если раньше хронический недостаток материалов еще можно было как-то терпеть, то теперь это проблема из проблем, сегодня — это серьезнейшее препятствие обновления городов и поселков, реконструкции промышленных предприятий в нашем регионе. Особенно остро ощущается дефицит цемента. Географическое положение Магаданской области и климатические условия морских путей, связывающих Магадан с дальневосточными

портами, таковы, что заторы в снабжении строек области цементом в буквальном и переносном смысле создаются ежегодно. Как система — это чаще всего случается летом, в разгар навигации, и отнюдь не из-за погоды, а из-за отсутствия судов для поставок цемента в порты Магаданской области. Одно только это приводит к ежегодным непроизводительным затратам — до 12 млн. руб. Есть и другие причины... Например, в результате затяжной и многоступенчатой доставки, длящейся иногда до трех месяцев, активная ценность цемента снижается в среднем до 25%. Только лишь по этой причине уже в минувшем 1985 году потери составили свыше 10 млн. руб. А если учесть чисто механические потери цемента в пути при 12-кратных его перегрузках? Здесь уж цифра убытков действительно внушительной получается — более 25 млн. руб...

Масштабы развития горнодобывающей промышленности и сопутствующих ей отраслей могли быть значительно большими, если бы произошли качественные изменения в промышленности строительных материалов и если бы построили мы цементный завод на базе запасов известняка, гипса и сланцев Таскано-Встречненского месторождения, где в радиусе четырех километров разведаны неисчерпаемые запасы всех компонентов цементного сырья, находящегося в 30 км от совхоза «Красный богатырь» в Ягоднинском районе. Да, вопрос о строительстве такого завода возникал не единожды. Его серьезно ставили еще в конце сороковых годов, но не решен этот вопрос вплоть до настоящего времени. Вспомним историю...

Совет Министров РСФСР 18 февраля 1960 года принимает постановление о строительстве Тасканского цементного завода мощностью 80 тыс. т на базе Право-Лыглыхтахского месторождения известняков. Выбрана площадка для завода — на месте демонтируемой Тасканской электростанции. Разработан проект, но экспертная комиссия Госэкономсовета СССР, рассматривая ТЭО строительства... отклонила его. Причина: ни качество сырья, ни ус-



Комиссия по выбору площадки под строительство цементного завода перед вылетом на месторождение известняков. 1979 г.

ловия эксплуатации месторождения, ни выбранная площадка для строительства завода «не доказывают экономической целесообразности строительства этого завода в пос. Таскан». Была в этом документе и еще одна причина отказа: сравнивалось производство цемента на Магаданской полевой установке из привозного клинкера и еще не существующий тасканский цемент. Сравнение, разумеется, было не в пользу последнего. Такое заключение и послужило основанием к отказу средств Магаданскому совнархозу на строительство завода, и это дело было отложено на неопределенное время.

По заданию облисполкома (1961—1963) геологи провели доразведку известняков, гипса и глинистых сланцев Встречненского месторождения и подтвердили наличие

весьма внушительных, даже уникальных запасов этого сырья. Ленинградский институт «Гипроцемент», проведя испытания сырья, подтвердил хорошее качество исходных материалов, гарантирующих получение цемента высоких марок. Но и после этого Госплан и Министерство стройматериалов СССР не решились вопроса о строительстве злополучного завода...

Магаданский обком партии, облисполком в течение десяти лет «забрасывали» Госплан и Министерство стройматериалов СССР различными бумагами с одной и той же просьбой, но получали неизменное «нет». Лишь в марте 1974 года было дано «добро» начать строительство завода в десятой пятилетке. В 1976 году СибНИИПроект-цемент в темпе выполнил ТЭО будущего строительства. ТЭО длительное время рассматривали в Госстрое, Госплане СССР, в союзном Министерстве промышленности строительных материалов...

Новый «тур» согласований вызвал особое недоумение. В первую очередь потому, что возражений в принципе ни у кого не было. Госстрой и Госплан СССР при согласовании ТЭО строительства в сентябре 1977 года признали в своем заключении, что «...строительство завода в Магаданской области позволит уменьшить затраты на производство, доставку и хранение каждой тонны цемента на 50 руб., а в расчете на годовой объем его выпуска даст дополнительную прибыль народному хозяйству более 27 млн. руб. в год. Главэкспертиза Госстроя СССР считает экономически целесообразным строительство цементного завода в области мощностью 550 тыс. т цемента в год и 226 тыс. т известняковой муки». Но и эти аргументы дела не решились...

Правда, технико-экономическое обоснование все же утверждено 4 апреля 1980 года. И тут невольно возникает вопрос: сколько же лет потребуются для строительства завода, если только на споры о целесообразности этого ушли десятки лет?

Наша тревога не лишена оснований. Министерство промышленности строительных материалов СССР и Госплан СССР по-прежнему искусственно сдерживают строительство завода, а в последующие годы выделили крайне мизерные средства на проектно-изыскательские работы. Ситуация сложилась прямо-таки загадочная: всем вопрос ясен, завод нужен, все — «за!», но дело топчется на месте.

Если и дальше «вышестоящие организации» намерены «экономить» подобным образом, то государство в конечном итоге понесет огромные потери. Только текущие народнохозяйственные затраты при строительстве нового цементного завода в 1,7 раза ниже, чем при завозе цемента с материка. Кроме того, наличие местного цемента оказало бы существенное влияние на сокращение сроков строительства, улучшило бы его качество и уменьшило стоимость. А как бы выручил в свое время местный цемент гидростроителей, сократив во много раз объемы скальных работ по отсыпке тела плотины первой Колымской ГЭС!

Магаданский обком партии, облисполком, приложив максимум усилий, все же добились положительных сдвигов в «цементном вопросе»... С февраля 1981 года гидростроители начали отсыпку автодороги от совхоза «Красный богатырь» до площадки, где должны возводиться корпуса цементного завода, но работы вскоре прекратили из-за отсутствия средств.

В двенадцатой пятилетке на Колыме, выше впадения в нее реки Среднекан, будет возводиться вторая Колымская ГЭС. Наличие местного цемента позволит возвести бетонную плотину, а не каменно-насыпную, как это было на ГЭС-1. Это значительно уменьшит объемы работы и обеспечит строительство более надежных типов основных сооружений ГЭС-2...

При создании объединения «Северовостокстрой» строительные базы Северовостокзолота перешли в его ведение. А раз так, то новое объединение автоматически взяло на себя обязательство вести (на условиях подряда) капиталь-

ное строительство приисковых объектов. Все, казалось бы, справедливо и правильно... Но здесь вновь начались злополучные межведомственные утряски и неурядицы. Минтяжстрой СССР, в подчинении которого находится объединение «Северовостокстрой», неожиданно отказался выполнять строительно-монтажные работы на отдаленных приисках. Такая позиция Минтяжстроя поставила объединение «Северовостокзолото» в крайне сложные условия, так как оно лишилось возможности вести капитальное строительство новых приисков («Полярный», «Отрожный», «Ленинградский»), а также строить что-либо на уже существующих объектах. Это привело к тому, что Минцветметстрой в составе Северовостокзолота вынужден был организовать трест «Монтажремстрой», который с 1967 года приступил к возведению баз в местах сосредоточенного строительства — в поселках Оротукан, Омсукчан, Полярный, Мыс Шмидта и т. д. Однако базы эти не могли решить вопросы строительства, особенно — в горнопромышленных районах Чукотского автономного округа. Не имея соответствующих капитальных сооружений для производства своих материалов, Магаданэнергострой, Магаданцветметстрой и Магаданоблсельстрой в 1969 году завезли из Приморского и Хабаровского краев 25 тыс. м³ сборных железобетонных конструкций и 7 млн. штук условного кирпича. В 1970 году соответственно — 39 тыс. м³ и 8 млн. штук условного кирпича. И так было вплоть до 1975 года, когда эти дорогостоящие поставки были прекращены. И все же строители, особенно выполняющие работы хозяйственным способом, по-прежнему испытывают острую нужду в строительных материалах и конструкциях.

В Анадыре в 1972 году Магадансельстрой ввел в эксплуатацию цех крупнопанельного домостроения и начал освоение технологии по производству трехслойных панелей с полистиролом в качестве утеплителя. Применение этих материалов не только позволило отказаться от внешнего завода, но и снизить стоимость ограждающих конструк-

ций (стен и перекрытий дома) до 10%; уменьшить на 20% толщину стен; сократить сроки (от одного до полутора месяцев) основного строительства; выполнить постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 28 мая 1969 года «Об улучшении качества жилищного и гражданского строительства», начав возведение новых крупнопанельных домов, разработанных Московским институтом «Индустстройпроект» по предложению главного инженера СМУ-1 Магадансельстроя П. И. Добржанского.

В последующие шесть лет, по примеру сельских строителей, производство таких крупнопанельных домов освоило управление «Арктикстрой» в Анадыре, а управление «Магадансельстрой» организовало в 1975 году такое же домостроение в Эгвекиноте. Затем настал черед Певекстроя, а чуть позже занялись крупнопанельным строительством и билибинцы.

Одной из проблем технического прогресса в северном строительстве является снижение веса зданий и сооружений. Легкие конструкции позволяют увеличивать пролеты производственных зданий, осуществлять сборку и монтаж более простыми подъемными механизмами, снизить трудоемкость работ на стройплощадке и значительно сократить транспортные расходы. Последний фактор для нас особенно важен, так как средняя дальность грузоперевозок в Магаданской области в 3,8 раза выше, чем в среднем по СССР, да и удельный вес транспортных расходов в стоимости материалов составляет у нас 51,8%, а по СССР в среднем 25%. На один и тот же объем работы транспортные расходы в Магаданской области в 5 раз, а с учетом авиационных перевозок, не включаемых в строительно-монтажные работы, в 7 раз выше, чем в среднем по СССР.

В целях снижения веса зданий в нашей стране широко применяются алюминиевые конструкции. Не минула чаша сия и Магадан, где в 1976 году построен цех алюминиевых панелей. С тех пор по разработкам Дальстройпроекта на многих приисках промышленные здания и вспомога-

тельные объекты строят, применяя сборные стальные каркасы и навесные трехслойные алюминиевые панели. Пока что каркасы изготавливаются субподрядными предприятиями Минмонтажспецстроя, однако панели поставляются Магаданским цехом. Применение этих конструкций позволило резко сократить сроки возведения зданий, до 15% снизить стоимость работ, повысить технический уровень и качество строительства. Особенно выгодно применение легких конструкций на объектах с коротким сроком службы, а также в только осваиваемых районах, не имеющих транспортных связей.

С применением легких конструкций к началу одиннадцатой пятилетки в Магаданской области построено более 70 зданий, в том числе корпуса Карамкенского ГОКа, вступившего в строй весной 1979 года, гаража, бытового блока общежития на 40 мест, 11-квартирного жилого дома, общественного центра, обогатительной фабрики, котельной и других объектов Дукатского рудника, введенного в эксплуатацию в январе 1980 года. На приисках «Полярный», «Ленинградский», «Семилетка» и на других объектах построены из алюминиевых панелей ремонтные мастерские, дизельные станции, многие подсобные здания.

Применение сборно-разборных сооружений не решает всей проблемы индустриализации и сокращения сроков капитального строительства, так как удельный вес зданий с небольшим временем службы в Магаданской области незначителен в сравнении со строительством, рассчитанным на длительные сроки эксплуатации. Хотя в последнем случае применение легких конструкций для подсобных объектов также экономически оправдывается.

Производство в нашей области легких конструкций потребовало создания специальной базы и комплексной производственно-монтажной организации в составе управления «Магаданцветметстрой». И она была создана в 1978 году при Магаданском облисполкоме — объединение «Магаданстройматериалы» Министерства промышленности

строительных материалов РСФСР. В состав его вошли: стекольный завод, каменный карьер «Андреевский» и цех стеновых материалов на 72-м километре основной трассы. По окончании строительства завода минеральной ваты и изделий из нее это предприятие также будет передано объединению «Магаданстройматериалы».

Геологи СВТГУ разведали в Магаданской области много месторождений строительных и декоративных материалов. Применение последних может решить проблему высококачественной и долговечной отделки фасадов зданий. Может решить — это факт бесспорный, но только когда?

Вопрос этот, я думаю, еще не один год останется открытым, потому что домостроительные предприятия Магаданской области, решая в основном вопросы совершенствования технологии производства, совершенно не придают значения повышению архитектурно-художественной отделки зданий, а под предлогом «удешевления» и снижения трудоемкости ограничиваются их внешней окраской, которая выглядит блекло, да и держится в лучшем случае год-два, а затем... На ремонт и «маникюр» фасадов домов ежегодно расходуются громадные средства, дефицитные материалы и дорогостоящий труд.

Главсеверовостокстрой и его трест «Магаданстройиндустрия» в течение десяти лет не смогли организовать разработку карьеров декоративного камня: гранодиорита в районе бухты Гертнера, светло-серых и желто-белых липаритов и туфолипаритов с отличным темно-коричневым оттенком на светло-сером фоне, находящихся в действующем карьере треста, где добывают глинистые сланцы — сырье керамзита, туфоосадочные породы зеленого, голубого цвета с различными оттенками. Тем паче, что месторождение декоративных материалов разведано рядом с Магаданом в районе поселков Ола и Клепка, а в районе Ньюкли имеются большие запасы габбро-черного камня.

Применение в строительстве местных декоративных материалов в областном центре, городах и поселках области

позволит получить долговечную отделку фасадов зданий и использовать цветовую гамму декоративных материалов как средство повышения архитектурной выразительности.

Острую нужду испытывают магаданские строители в горном песке. Многие годы они пользовались песком, добываемым в долине реки Магаданки и на Ланкучанском месторождении. Запасы песка постепенно истощались. Рекультивации отработанные места не подвергались, поэтому вся пойма реки Магаданки (от промкомбината до территории рыбзавода) выглядит более чем безобразно. Магаданский горисполком за годы десятой пятилетки не единожды принимал решения рекультивировать изуродованную местность, но Северовостокстрой, отвечающий за содеянное, так и не выполнил своих обязанностей.

Областной отдел по делам строительства и архитектуры в начале 70-х годов предлагал строителям использовать отечественный опыт производства искусственного песка на базе камнедробильного завода Магаданнеруда из гранодиоритов карьера «Новый», расположенного за поселком Новая Веселая. Но руководители объединения «Северовостокстрой», упорно отказываясь от этого варианта, многие годы добивались получения отвода земельного участка для организации карьеров песчано-гравийной смеси в пойме реки Дукча. Произойди это, трудно даже предположить последствия. Была бы ликвидирована популярная зона массового отдыха горожан, был бы уничтожен лес в пойме реки, нарушился бы гидрогеологический режим реки Дукча, неизбежно началось бы наледообразование по всей площади отработки карьеров. Работникам горисполкома и областного отдела по делам строительства и архитектуры удалось выстоять под дружным натиском строителей, река Дукча была спасена. После принятия закона об охране природы посягательства на зону отдыха прекратились, песок стали завозить с 54-го километра основной автотрассы с карьера, расположенного в районе поселка Сплавная.

Себестоимость 1 м³ песка возросла до 11 руб. 95 коп.

(рост за счет увеличения расстояния завоза). По отношению к себестоимости песка, получаемого в пойме реки Магаданки, удорожание составило 7 руб. 59 коп. Лишь в 1979 году, после того, как управляющим трестом «Магаданстройиндустрия» стал В. Н. Пучков, а главным инженером А. А. Зорин, «проблема песка» стала решаться активно. Трест заключил договор с ВНИИнеруд на проведение научно-исследовательских работ с целью получения дробленых песков: исследования дали хорошие результаты, качество песка повысилось, а его стоимость намного снизилась...

За годы девятой, десятой и одиннадцатой пятилеток в Магаданской области наметился некоторый прирост мощности предприятий стройиндустрии. На развитие производственных баз вложено свыше 140 млн. руб., валовой выпуск продукции увеличился на 40%. С 1976 года в областном центре завершён переход на строительство крупнопанельного домостроения с улучшенной планировкой. Завершается реконструкция Магаданского завода крупнопанельного домостроения. Ввод его в эксплуатацию обеспечит строительство жилых домов в пяти- и девятиэтажном варианте до 90 тыс. м² общей площади в год. Это, конечно, хорошо, это большой шаг в строительной индустрии Севера, но если учесть, что завод должен был вступить в строй ещё в 1976 году и не сдан в эксплуатацию до сих пор, то, естественно, возникает вопрос: 90 тыс. м² — много это или мало, и не устарел ли сам ещё не реконструированный завод за годы споров, утрясок, согласований? Реконструкция хороша, когда делается быстро, качественно, с минимальной затратой средств и рабочего времени.

Да, Магаданскому крупнопанельному явно не повезло... Областной комитет партии, облисполком с самого начала, как только встал вопрос о его реконструкции (а случилось это ещё в 1973 году!), выступили против этой затеи. И причины для этого были вескими и для многих очевидными. Да и специалисты доказывали — не годится этот завод для

реконструкции, дешевле обойдется строительство нового, на новой свободной площадке. Дешевле и быстрее...

Во-первых, очень мала территория, на которой размещен существующий цех крупнопанельного домостроения, ведь при реконструкции площадь застройки цехов увеличивается в четыре раза! А это исключает возможность сборки склада готовой продукции и дальнейшее расширение завода в будущем. Во-вторых, цех этот стоит на обрывистом берегу (17 метров высотой) бухты Нагаева, над знаменитым песчаным городским пляжем, где летом отдыхают тысячи магаданцев (это единственный пляж в городе). В-третьих, при реконструкции цеха предстоит полностью заменить существующие инженерные сети на больший (в два раза) диаметр водопровода, теплосети, канализации, построить очистные сооружения, ЛЭП, расширить котельную, увеличив ее мощность в четыре раза... Уже только эти затраты будут практически равны капитальным вложениям при строительстве нового завода (его планировалось построить в районе камнедробильного завода, за Новой Веселой). Далее, при начале реконструкции неизбежна остановка существующего цеха (по технике безопасности) минимум на год или полтора, что сорвет строительство 30—35 жилых домов (при острой нужде в жилой площади)... И еще — строительство завода на новой площадке будет выполнено в более короткие сроки, чем сама реконструкция...

Таковы причины, заставившие областных руководителей сказать свое «нет» реконструкции старого ветхого цеха, который надо было превратить в завод...

В апреле 1974 года вопрос о месте размещения нового завода рассматривался в Госстрое СССР в присутствии председателя Магаданского облисполкома И. П. Чистякова, заместителя председателя облплана В. С. Кулажина, заведующего областным отделом по делам строительства и архитектуры — автора этих строк. От Минтяжстроя СССР присутствовали: заместитель министра А. И. Конд-

рашов и начальник управления стройиндустрии А. Г. Смоленев. Заместитель председателя Госстроя СССР М. Г. Чен-темиров и член коллегии Госстроя СССР С. Л. Дворников, выслушав предложение представителей Минтяжстроя, ратовавших за реконструкцию существующего цеха (реконструкция цеха, утверждали они, обойдется магаданцам в 8—10 млн. руб., а строительство нового завода будет стоить не менее 20 млн. руб.), поддержали их, несмотря на наши более чем аргументированные доводы.

Итак, реконструкция... Идет она в тяжелейших условиях и с большими трудностями. Как и предполагалось, цех крупнопанельного домостроения снизил выпуск продукции, стройки города простаивают... Стоимость реконструкции с внешними инженерными сетями и другими затратами определилась в сумме свыше... 16 млн. руб... Реконструкцию завода предполагалось завершить в 1982 году, но... Время идет, закончился 1985-й, миллионы рублей тают, реконструкция продолжается, и совершенно не исключен вариант, что после ее окончания возникнет необходимость все-таки строить в Магадане новый завод крупнопанельного домостроения.

В июне 1977 года, при рассмотрении состояния развития материально-технической базы строительства на 1977—1980 годы, бюро обкома партии вынуждено было принять по этому поводу весьма нелицеприятное постановление, в котором слово «неудовлетворительно» встречалось чуть ли не в каждом абзаце. Неудовлетворительное состояние создания баз стройиндустрии, особенно в объединении «Северовостокстрой»... Сорваны сроки строительства Магаданской и Омсукчанской баз... Непродуманное решение консервации строительства завода стройматериалов в Певеке... Нерешенные вопросы строительства кирпичного завода и цехов: минеральной ваты, древесно-стружечных и облицовочных плит из декоративных камней местных месторождений... Организации — представители Министерства монтажных и спе-

циальных работ, дислоцирующиеся в Магаданской области, управление «Дальэлектромонтаж», участки Хабаровского управления «Сибмонтажавтоматика», «Сибтеплоизоляция» и «Взрывпром» недопустимо относятся к развитию на нашей территории материально-технических баз... Руководители объединения «Северовостокзолото» и управление «Магаданцветметстрой» весьма неудовлетворительно относятся к развитию базы в поселке Мыс Шмидта, к доставке строительных материалов на прииски «Полярный», «Ленинградский», не при-

Башенные краны — привычная деталь городских пейзажей Магадана. Город постоянно растет. 1985 г.



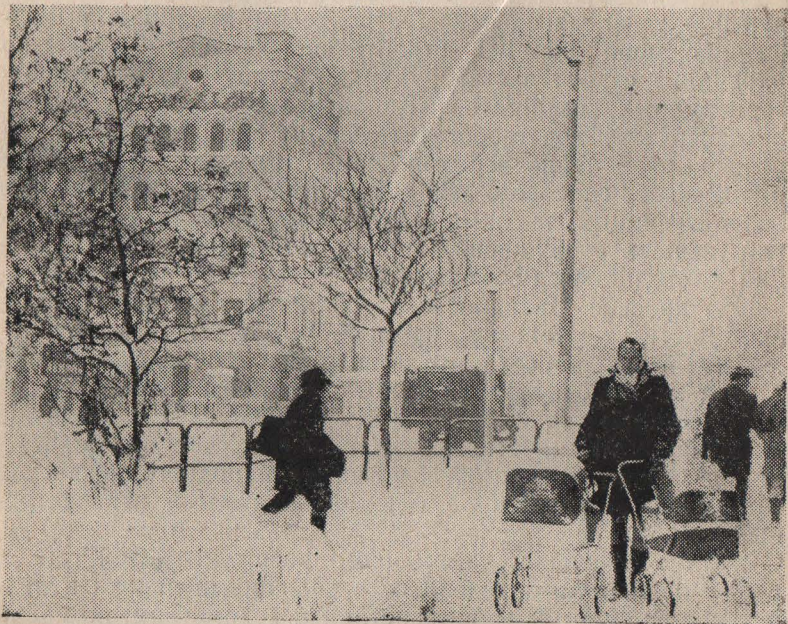
мают действенных мер в сокращении потерь материалов при многократных перевалках...

В одиннадцатой и двенадцатой пятилетках, в последние годы магаданским строителям предстоит выполнить большие объемы строительного-монтажных работ по окончании строительства рудника «Дукат», по возведении горнорудных комбинатов «Каральвеем» и «Майский», по реконструкции горно-обогатительного комбината им. Матросова, ряда теплоэнергетических объектов, цементного и известково-гипсового заводов... Строителям предстоит все возрастающими темпами вести строительство сельскохозяйственных сооружений, жилья, культурно-бытовых зданий, коммунальных объектов...

По просьбе Магаданского облисполкома Ленинградский институт «Ленгипрогор» в 1978 году выполнил фундаментальную работу «Схема районной планировки Магаданской области», в которой даны экономически обоснованные рекомендации по размещению и развитию материально-технической базы строительства в соответствии с принятой гипотезой развития народного хозяйства Магаданской области на ближайшие годы и перспективный период.

Для обеспечения динамичного развития нашей горной промышленности, определенными решениями партии и правительства, многим министерствам и ведомствам, но прежде всего Минцвету СССР и Министерству строительства Дальнего Востока и Забайкалья необходимо принять срочные меры по ликвидации диспропорции между новыми задачами строительства и его отсталой материально-технической базой. Без расширения действующих и создания новых предприятий местной строительной индустрии, позволяющих удвоить прирост мощностей по производству стройматериалов, мы не сможем обеспечить освоение растущих объемов капитальных вложений в двенадцатой пятилетке и в обозримом будущем.

ДОРОГИ



В постановлениях ЦК ВКП(б) и Совета Труда и Обороны СССР* настоятельно и особо указывалось на необходимость форсирования строительства дороги от бухты Нагаева к местам добычи золота. Поэтому Дальстрой наряду с разведкой недр, организацией приисков и добычей драгоценного металла сосредоточил внимание и на строительстве автодороги — будущей знаменитой

Колымской трассы — в районы горных управлений. В связи с этим здесь начался целый ряд не совсем понятных для современного читателя реорганизаций.

В начале декабря 1932 года (приказом Э. П. Берзина) технический сектор Дальстроя реорганизован в управление добычи полезных ископаемых (УДПИ), начальником которого был назначен помощник директора Дальстроя А. Н. Пемов, а строительный сектор переименован в управление капитального и дорожного строительства (Капдорстрой), возглавил которое на правах (временно) начальника и одновременно главного инженера В. Д. Мордухай-Болтовской. Чуть позже, в 1933 году было упразднено управление дорожного строительства (УДС), а его функции переданы Капдорстрою. Помощником главного инженера Капдорстроя по дорожным работам стал в то время инженер-путеец В. В. Гассельблат. Были ликвидированы и дорожно-строительные участки № 1 и 2, а вместо них образован (на правах самостоятельного предприятия) дорожный район № 1, на который было возложено строительство отрезка трассы от Нагаево до Элекчана. Первым начальником этого дорожного района был назначен инженер М. Л. Левчук. Отдел дорожных изысканий был превращен в контору изысканий на правах самостоятельного предприятия «Капдорстрой», руководство которой было поручено инженеру К. И. Станкевичу. В конце января 1933 года был организован и второй дорожно-строительный район, исполнять обязанности начальника которого назначили В. А. Делягейта.

Строительство трассы шло очень интенсивно, ибо находилось под неослабным контролем Э. П. Берзина. Специальным приказом он обязал начальника Капдорстроя Мордухай-Болтовского все время быть «на линии», то есть на строительстве автодороги, дабы не только обеспечить подготовку к форсированию ее строительства в летний сезон 1933 года, но и максимально использовать зимник для перевозки грузов на прииски.

* ГАМО, ф. Р—23сч, оп. 1, д. 1, с. 10—11.

Начальник Дальстроя, конечно же, был прав: прииски не могли существовать без снабжения. Удаленность горнодобывающих предприятий от административного центра требовала создания надежной и хорошо организованной транспортной связи. Решение этой проблемы могло идти только лишь по одному пути, пути ускоренного строительства магистральной автодороги Нагаево — Аркагала (739 км) и подъездов к приискам. Решено было интенсивно использовать и водные пути реки Колымы от Амбарчика (устье реки Колымы, где в конце 30-х годов были построены тирс, склады, завезены механизмы для грузовых операций) до поселка Дебин, в районе которого намечалось строительство моста через Колыму. Большие морские суда не могли заходить в мелководное устье Колымы, поэтому на рейде Амбарчика прибывшие материалы, продовольствие и оборудование перегружались на плоскодонные баржи, которые и шли дальше, в глубь Колымской тайги.

Колымское приисковое управление «Цветметзолото» и Дальстрой в первые годы доставляли грузы для приисков в летнее время вьюками на лошадях и оленях, а в зимний период — санным путем (выносливые якутские лошади, олени, собачьи упряжки). Летом широко использовался сплав по рекам Малтан, Бохапча и Колыма, вплоть до устья Утиной и до Среднекана. На внутридальстроевских перевозках даже в 1936 году было занято 4300 лошадей, 15 тыс. оленей и 2200 собак...

Естественно, такой транспорт не мог обеспечить грузо-перевозки для бурно развивающейся горной промышленности Дальстроя. Еще и еще раз убеждаясь в этом на практике, все ратовали за дороги. И строительство их началось в 1932 году. Причем местные специфические условия (плюс отсутствие железных дорог) ставили задачу двоякую, то есть надо было строить автодороги двух типов: магистрального значения, проложенную от Нагаево через все основные горнопромышленные центры Колымы, и дороги облегченного типа, имевшие местное значение и небольшой

грузооборот. Ширина земляного полотна последних была недостаточной. Для пропуска встречных автомашин через каждые 200—300 м, в пределах видимости, на них создавались специальные разъезды. Покрытие этих дорог было тоже, что для дорог магистрального значения — гравийное, с оптимальной смесью песчано-глинистых фракций.

Строить дороги приходилось в различных инженерно-геологических условиях, в зависимости от которых применялись и различные приемы, обеспечивающие устойчивость полотна дороги. При изысканиях трассы начальники полевых партий стремились обеспечить кратчайшее расстояние, но, тем не менее, максимально приблизить ее к карьерам грунтов для отсыпки полотна. Последнее и привело к тому, что все нынешние автодороги, как правило, проходят, следуя рельефу местности. Дорожники такой способ называют «обертывающим профилем». Поэтому-то знаменитая Колымская трасса вплоть до Сусумана имеет большой процент криволинейных участков.

Третьим видом магистрального строительства можно считать автотрассы — дороги сугубо временного, сезонного характера, эксплуатирующиеся только зимой. Ширина такой дороги, продольные уклоны принимались те же, что и для дорог облегченного типа.

Особо активно, широким фронтом дорожное строительство началось в 1933 году на участке Нагаево—Спорный: необходимо было как можно быстрее обеспечить доставку грузов приискам, расположенным в долинах рек Среднекан и Утиная.

Организация работ как на магистральных, так и на облегченного типа дорогах, чтобы ускорить их ввод хотя бы во временную эксплуатацию, отражала два различных этапа строительства. Первый — обеспечение скорейшего проезда транспорта, второй — достройка дороги до проектных объемов. Для первых пробных автопроездов земляные работы выполняли в объеме, обеспечивающем безопасное движение транспорта (при ширине земляного полотна

в 4 м на равнинных участках и 5—6 м в опасных местах). Высота насыпи дороги выполнялась в зависимости от грунтовых условий. Средний объем земляных работ на один километр трассы к моменту открытия автодвижения не превышал 3—3,5 тыс. м³.

Значительную роль в ускорении темпов строительства дорог играло устранение сезонности при отсыпке, внедрение взрывных работ и максимальной механизации. Зимой работы выполняли на участках с большими объемами — отсыпка высоких насыпей, уборка крутых косогоров в скальных грунтах, разработка и перемещение щебенистых грунтов-сушенцов...

Забываясь о форсировании строительства дороги, Э. П. Берзин специальным приказом определил основные задачи управления «Капдорстрой» в наступающем сезоне 1933 года. В приказе устанавливались конкретные сроки сдачи в эксплуатацию отдельных участков дороги: до 47-го километра проезд надлежало открыть к 1 июля 1933 года, до Палатки—1 августа, до Элекчана (200-й км)—к 18 сентября. «Успешное выполнение этого задания,— писал Э. П. Берзин,— имеет первостепенное значение для всей дальнейшей работы Дальстроя».

Короткий строительный сезон, недостаток средств механизации заставляли привлекать на строительство большое число рабочих даже на самых незначительных участках трассы. При таком скоплении людей труд может дать плодотворные результаты лишь при условии четкой организации работ, умелого маневрирования рабочей силой и строгой дисциплины. Поэтому тем же приказом было усилено руководство дорожным строительством. С 28 мая 1933 года начальником первого дорожно-строительного района был назначен А. В. Пышминцев. Тем не менее он продолжал исполнять обязанности начальника отдела Дальстроя и обязанности помощника начальника Капдорстроя. Первым помощником начальника дорожно-строительного района назначили М. Л. Левчука, вторым — С. Д. Тимофеева.

К ноябрю 1933 года строительство дороги облегченного типа в основном было закончено на протяжении двухсот километров. Осмотрев состояние сделанного, Э. П. Берзин подписал новый приказ, в котором указано: «Задание по строительству автодороги Магадан—Элекчан... успешно выполнено за один сезон, что обеспечило проезд грузовых автомашин. За проявленную инициативу и исключительно упорную борьбу за выполнение приказа по строительству автодороги объявляю благодарность с занесением в личное дело и премирую 46 работников ружьями, часами и деньгами». Среди премированных: начальники дистанций А. Г. Антипов, В. П. Лазарев, И. В. Семенов, начальник отдела изысканий УДС К. И. Станкевич, старшие инженеры Б. Н. Ленков, С. Н. Семенов, прорабы И. А. Мищенко, Б. К. Иванов и другие.

В 1935 году работа на строительстве дорог стабилизировалась, задания перевыполнялись, выработка по сравнению с 1934 годом повысилась в два раза. В связи с этим Э. П. Берзин подписывает новый приказ о премировании месячным окладом еще десяти человек, в том числе: главного инженера управления дорожного строительства К. И. Станкевича, начальника 8-й дистанции В. П. Лазарева, начальника 4-й дистанции А. Д. Томкевича, 9-й дистанции С. Ф. Новикова. Охотничьими ружьями премированы 10 человек, именными часами — 12 работников, благодарность объявлена 8 работникам, награждены знаком «Отличник Колымы» — 31 рабочий. Кроме всего прочего, в распоряжение начальника УДС для премирования рабочих было выделено 25 тыс. руб.

11 августа 1935 года была назначена специальная комиссия по приему уже готового отрезка автодороги — от Нагаево до Атки (Элекчана). Председатель комиссии В. П. Лазарев и члены ее — инженеры И. В. Семенов, В. В. Гассельблат, А. А. Голодец, А. В. Орлянкин, И. К. Будняк, проверив сделанное, подписали акт комиссии о приеме, который затем был утвержден Э. П. Берзиным.

Работа была сделана хорошо и быстро. К этому времени (в июне 1935 года) вступила в строй и паромная переправа через реку Колыму. Дорожные работы уже шли за ней, а в сентябре 1935 года был открыт проезд до прииска «Хаттынах». И вновь в адрес строителей поступили награды. В распоряжение начальника управления дорожного строительства было выделено 40 тыс. руб., 5 часов, 3 фотоаппарата, 5 отрезков на костюм для премирования отличившихся ИТР и рабочих. Начальник УДС П. Л. Никифоров, главный инженер К. И. Станкевич, начальник Северного района строительства автодороги М. Л. Левчук, начальник 16-й дистанции строительства С. Я. Гассельгрэн, подрывник А. П. Александров были награждены золотыми часами, заместитель начальника УДС И. В. Запорожец,

Первый Эмтегейский прижим (19-й км). Фото 1941 г.



начальник изыскательской партии Н. А. Кутузов, начальник 20-й дистанции К. А. Афонин — импортными охотничьими ружьями.

К 1936 году сданы в эксплуатацию 200 км магистральной дороги и 200 км — облегченного типа. С 1936 по 1940 год дорожная сеть возросла по отношению к 1935-му в 2,5 раза, а к концу 1946 года — в 10 раз. Протяженность автодорог Дальстроя в 1946 году уже равнялась 4000 км, из них магистральная, полностью законченная, протянулась на 1350 км.

В 1937 году на строительстве трасс работали 905 автомашин и 39 тракторов. В 1946-м строители уже имели 1580 автомашин (из них 80% большей грузоподъемностью), 104 трактора, 26 бульдозеров, 12 экскаваторов, 70 скреперов.

В начале 1936 года, на две недели раньше установленного срока, открыта автодорога облегченного типа на участке Стрелка — Котел (где началось строительство гидростанции) и до устья реки Среднекан (там была оборудована пристань для приема грузов, поступающих из Амбарчика). 1 августа 1936 года госкомиссия приняла участок автомагистрали Атка — Мякит, а 1 октября — автодорогу до поселка Ларюковая. Это уже был 400-й километр от Нагаево...

В 1934 году одновременно с отсыпкой трассы Магадан — Дебин строилась целая цепь бензобаз (в пунктах дорожных дистанций): в Палатке, на 150-м километре, в Атке, Мяките, Стрелке и Спорном. Вводились они в эксплуатацию по мере готовности, а построены все базы за очень короткий отрезок времени: июль — ноябрь 1935 года. В 1936 году аналогичные объекты вступили в строй в поселках Ягодное и Берелех. Еще раньше, с 1933 года, началось строительство автобаз-гаражей в Магадане, Палатке, на 150-м километре, в Атке, Мяките, Стрелке, Спорном. Первые гаражи возводились из местной древесины — в ход шла лиственница. Позже их возводили из местного кирпича

ча — в Магадане, Палатке, Атке, Спорном, Берелехе... У названных автобаз росли поселки для автотранспортников и работников ремонтных мастерских.

В 1937 году очень активно велось строительство магистрали на левобережье Колымы — от Дебина до Ягодного. Тогда же была сдана в эксплуатацию и автодорога на участке Ларюковская — Спорный — Дебин. 5 мая 1937 года произошло важное событие — закончено строительство моста через реку Колыму. Движение автотранспорта на левый берег было наконец-то открыто. В связи с этим поселочек дорожников у места монтажа моста, называвшийся просто «Переправа» (там действительно была переправа — паромная), приказом по Дальстрою от 28 июня 1937 года был переименован в Дебин. Так он называется и по сей день, но есть у него еще одно, неофициальное название, которое, пожалуй, помнят лишь старые колымчане — Левый Берег.

Завершение строительства моста через Колыму обеспечило сквозное движение транспорта от Магадана до Ягодного, магистраль до которого была сдана госкомиссии в 1938 году.

Изыскания и проект автомагистрали в 1933 году выполняли инженеры: от Магадана до Палатки — М. К. Карпов, от Палатки до Стрелки — И. В. Семенов, от Стрелки до Ларюковской — Н. А. Кутузов. В 1934 году Н. А. Кутузов разработал и проект дороги до поселка Спорный, а в 1935—1937 годах — до Аркагалы. В изыскательской партии Н. А. Кутузова работали опытные специалисты-дорожники В. П. Скрипко, Д. Т. Устименко, С. И. Борисоглебский и другие. В 1939 году сдана в эксплуатацию магистраль до Берелеха, а в 1944 году — до Кадыкчана, где работала угольная шахта.

Весь участок дороги от Нагаева до Кадыкчана (739-й км) был построен в общей сложности за 10 лет. На всем протяжении трасса пересекает десять перевалов: Хаблинский (37-й км), перевал 67-го километра, Карамкенский

(120-й км), Яблоневоый (175-й км), Болотный (212-й км), Черноозерский (232-й км), Дедушкина Лысина (256-й км), Гербинский (372-й км), Бурхалинский (596-й км) и Нексиканский (710-й км). Отметка перевалов над уровнем моря колеблется от 306 до 1011 м. Трасса автодороги в плане сильно развита, на ней много поворотов с малым радиусом. Продольный профиль — пилообразный и имеет предельно допустимые уклоны, а в отдельных местах и превышает их. Ширина земляного полотна 7,5 м. Высота насыпи на равнинных участках от 0,5 до 1 м. До 1946 года ежегодно строилось и вводилось в эксплуатацию до 260 км магистральных дорог и дорог облегченного типа.

Несмотря на успешное строительство, движение автомобильного транспорта сдерживалось в первые годы освоения Колымы из-за отсутствия мостов через средние и большие реки, на которых летом работали временные паромные переправы. Особенно сильно сдерживалось движение автомобилей при наступлении отрицательных температур воздуха и с появлением шуги. В это время все замирало на 45—50 дней. Именно за такое время на реках намерзал ледяной покров толщиной до 1,5 м, по которому уже можно было переправляться без риска.

Часто предпринимались попытки ускорить ледообразование, особенно на крупных реках, вроде Индигирки или Колымы. В таких случаях проводили искусственное задержание шуги, натягивая поперек реки трос диаметром от 34 до 40 мм с боном из двух-трех «ниток» бревен. Намораживание льда в таких случаях заметно ускорялось. Часто даже удавалось обеспечить безостановочное движение транспорта через реки. Этого можно было достичь, если ледовую переправу располагали выше паромной (по течению реки). Трос и бревна задерживали шугу, а за ними по чистой воде довольно долго — до полной готовности ледовой переправы — продолжали курсировать паромы с техникой. Намораживание на ледовой переправе тоже искусственно ускорялось. Для этого последовательно выполняли

следующие работы... Сначала на остановленную шугу укладывали продольный настил из «арматуры» (жердей и накатника) диаметром от 5 до 10 см. Продольную «арматуру» располагали через 0,4—0,5 м при ширине проезжей части ледяной переправы 6 м. Далее, по мере продольного продвижения (с обеих берегов реки), укладывали поперечный настил из хвороста, один конец которого ложился над боном. Пустоты, образовавшиеся между продольной «арматурой» и хворостом, заполняли мелким льдом или мокрым снегом и все это тщательно проливали водой. При хорошем морозе уже через три часа после окончания работ можно было открывать пешеходное движение по переправе. Легкому транспорту (до 3-х тонн) проезд разрешался только после прокладки продольных жердей по хворосту и вмораживания их поливкой водой. Эта операция продолжалась от трех до четырех дней. Для обеспечения движения тяжелых автомашин укладывался еще один продольно-поперечный настил из накатника—жердей с поливкой водой. Время для создания переправы под тяжелые машины определялось десятью днями.

После остановки движения шуги иногда наблюдались небольшой подъем воды выше бона и увеличение скорости ее движения, что служило причиной появления (в отдельных местах переправ) промоин. Их легко устраняли дополнительной укладкой хворостяного настила, который интенсивно (через каждые 30 мин.) поливали водой.

Описанные выше приемы уже через 6—9 дней позволяли (в зависимости от температуры наружного воздуха) нарастить лед толщиной до 80 см. При естественной же проморозке толщина льда (за тот же период) не превышает 20—22 см.

Авторами искусственных ледяных переправ были инженеры К. И. Станкевич, И. В. Семенов и А. И. Синкевич.

В 1936—1937 годах геологи открыли месторождения металлов в бассейнах рек Теньки, Детрина и Кулу. Организация новых приисков и рудников потребовала

строительства дороги от Палатки до Кулу и продолжения ее на соединение с автомагистралью Магадан — Кадыкчан в Чайурьинской долине, где появились прииски «Большевик», «Комсомольский» и другие. Дорога от Кулу до Чай-Урьи позволила на 131-м километре сократить доставку грузов из Магадана в район Нексикана, Аркагалы и Индигирского горного управления. Доставка угля из Кадыкчана в Тенькинский район сократилась более чем на триста километров...

Проектирование и строительство дорог облегченного типа, проложенных за годы Великой Отечественной войны, обеспечили ускоренный ввод в действие новых горно-обогатительных комбинатов и многих промышленных предприятий, уменьшили капитальные вложения в дорожное строительство на 350 млн. рублей и сократили затраты рабочих на 2,1 млн. чел.-дн. К 1946 году на дорогах Колымы построено 15 000 погонных метров мостов, в том числе: через реку Колыму, через реку Армань, через речку Берелех. Положено 3700 м водопропускных труб.

Все мелкие искусственные сооружения — однопролетные балочные мосты, водопропускные трубы — выполнялись из дерева. Средние реки перекрывались балочными и ригельно-подкосными системами мостов с пролетами 6, 12 и 16 м в свету. Широкое распространение получили в 1933—1939 годах и ригельно-раскосные фермы, выполнявшиеся из круглого сырого леса местной лиственницы.

19 ноября 1937 года в системе управления «Дорстрой» организован Тенькинский дорожно-строительный район, начальником которого был назначен К. И. Станкевич, работавший до этого в должности главного инженера УДС. А чуть раньше, в ноябре 1937 года, сменился и начальник этого управления: вместо ушедшего В. Н. Фомина был назначен инженер И. В. Семенов, прибывший в Дальстрой еще в 1933 году. Вначале Семенов работал начальником одного из отрядов Капдорстроя, проектировал дорогу от Палатки до Стрелки (345 км), затем руководил строитель-

ством автомагистрали на 25-километровом участке Спорный — Утиная, проектирование которого выполнили инженеры Н. А. Кутузов и Д. Т. Устименко. После сдачи в эксплуатацию дороги на прииск «Утиный» И. В. Семенова перевели на строительство моста через реку Колыму.

И вот он уже исполняет обязанности начальника УДС. Недолго, однако, занимает это кресло способный инженер-практик... В последующие годы он руководит строительством дорог Кадыкчан — Хандыга и Куйга — Депутатский, а в 1958—1961 годах занимается тем же, но уже в Якутской республике. Дорога от Ленска до поселка Мирный и аэродром в последнем — дело его рук.

В конце 30-х годов геологи Дальстроя успешно закончили разведку оловоносных районов, в связи с чем (уже в 40-х годах) решено было строить 9 рудников и оловообогатительных фабрик. И вновь управление «Колымпроект» получает новое задание — проектирование автодорог к будущим промышленным предприятиям: Герба — Омсукчан, Певек — Красноармейский — Южный, Усть-Нера — Аляскитовый, Кулу — Хениканджа, Эгвекино — Иультин, Омсукчан — Пестрая Дресва и других. Все повторялось, как и на Колымской трассе. Первый этап — строительство проездов, затем — эксплуатация автозимников... Особенно много зимников эксплуатировалось в Янском горнопромышленном управлении Якутской АССР: весь бассейн реки Яны с 1941 года был включен в территорию деятельности Дальстроя.

Изыскания автодороги Певек — Красноармейский — Южный начали в апреле 1941 года начальники полевых партий М. Н. Глушук и Н. И. Ханженков. А в июле этого же года началась и сама отсыпка, руководил которой инженер В. Н. Проценко. Трасса автодороги шла по сложным в инженерно-геологическом отношении участкам тундры, но тем не менее отрезок ее до Красноармейского был сдан уже к сентябрю 1942 года. Однако до проектного объема автодорога была доведена лишь в 1944 году.

В середине марта 1943 года начальник Дальстроя подписал приказ о строительстве дороги к прииску «Гвардеец» Тенькинского горнопромышленного управления. Проект трассы наши дорожники выдавали прямо на месте строительства.

В марте 1946 года организовано управление «Чукотстрой» для строительства горнорудного комбината и других сопутствующих объектов. В первую очередь требовалось начать прокладку 200-километровой трассы от морского порта Эгвекино до Иультина.

19 апреля 1946 года проектно-изыскательский отдел Дальстроя, которому поручено проектирование всего комплекса горнорудного комбината, организовал экспедицию под руководством инженера Б. С. Беляева для проведения изысканий автодороги Залив Креста — Иультин. Все полевые работы закончены через год. Проект дороги выполнен в мае 1947 года. Проекты на отдельные участки выдавались на месте.

В июне 1946 года, с открытием навигации, из Нагаевского порта отправился в путь основной состав управления «Чукотстрой». Многочисленный отряд дорожников во главе с начальником управления Б. Н. Ленковым, инженерами А. Л. Крачковичем, Р. В. Гассельблатом, И. Д. Скорых и другими прибыл на берега холодной бухты в первых числах июля. Первоочередной задачей этих людей была организация транспортной связи залива Креста с Иультином, где велись работы по подготовке рудника к эксплуатации. Зимой 1946/47 года здесь действовал автозимник, а с 1947-го начались работы по отсыпке трассы. Сдана дорога в эксплуатацию в августе 1950 года, однако в проектом объеме была она закончена лишь в конце 1953-го.

Дорогу вела контора № 2 управления «Чукотстрой» в сложнейших природных и инженерно-геологических условиях. Руководители конторы начальник И. Д. Скорых и главный инженер А. И. Лоповок часто нарушали проект: грунт для отсыпки полотна по их распоряжению брали

в непосредственной близости от дороги, а не в карьерах, рекомендованных проектом и расположенных в 50—100 м от трассы. Нарушение растительного покрова в зонах, прилегающих к дороге, вызвало активную оттайку льдонасыщенных грунтов, и там появились термокарстовые воронки глубиной до 3 м. На ремонтные работы затрачивалось много времени и средств, так как растительность приходилось восстанавливать не только у самого полотна дороги, но и выводить за пределы откоса насыпи. Подвела строителей и коварная Амгуэма: материалов наблюдений за ледоходом и водным ее режимом у них не было, поэтому мост через реку, а также через ее крупные притоки строили по наитию — авось успеем. Успевали не всегда. Внезапно начавшийся ледоход разрушил несколько мостовых опор и через Амгуэму, и через ручей Скальный. Но это уже была ошибка специалистов Дальстройпроекта, не проверивших заранее условий ледохода и не знавших высоты уровня паводковых вод.

В период 1954—1960 годов автодорога Эгвекинот — Иульгин реконструировалась несколько раз, и особенно на снеготаносимых участках и перевалах. Ну а мост через Амгуэму был сдан в эксплуатацию в самом конце августа 1965 года. За его досрочный ввод были премированы 18 человек строителей, в том числе — начальник Иульгинского автодорожного управления И. И. Капита и главный инженер А. А. Горобец.

Особое место в дорожной сети Дальстроя заняла трасса на участке Кадыкчан — Алдан протяженностью 738 км. Изыскания ее были начаты в конце июня 1941 года экспедицией Колымпроекта под руководством инженера П. П. Светушкова и начальников партий Г. З. Карачебанова, Р. Г. Гольдберга, В. К. Дворникова. Дорога нужна была срочно, хотя бы облегченного типа, чтобы как можно скорее связать территорию Колымы с Якутией. Поэтому решено было проект выдавать на месте отдельными участками, по мере их готовности. Такая организация

проектно-изыскательских работ позволила работникам УДС закончить облегченный вариант пути с временными искусственными сооружениями всего за 23 месяца.

Эксплуатация новых горно-обогатительных комбинатов, разработка все новых и новых месторождений металлов в первую очередь требовали срочного решения транспортной проблемы. В короткие сроки, при минимальных затратах строились дороги, позволившие своевременно обеспечить новые предприятия и поселки оборудованием, материалами и продовольствием. Большое значение в освоении новых северных территорий имели автозимники, позволяющие с малыми затратами и в короткие сроки осуществлять перевозки. По своему назначению в хозяйстве Дальстроя были автозимники двух типов — длительно действующие, используемые (зимой) в течение многих лет и сезонные. Первые позволяли довольно успешно осваивать новые районы до самого окончания строительства капитальных дорог. Таким методом, к примеру, осваивался Омсукчанский район и горнопромышленные районы бассейна реки Индигирки, что позволило в короткие сроки ввести Аляскинотский горнорудный комбинат, прииски «Ольчан», «Панфиловский», «Трех Маршалов», «Куранах-Салинский»... Длительно действующие зимники помогли освоить бассейн реки Яны, где строились горнорудные комбинаты Депутатский, Батагайский и Эге-Хайский, где разрабатывались угольная шахта Джебарики-Хая, месторождение Буор и другие объекты.

Комплекс Иульгинского горного комбината возводился с помощью автозимника, просуществовавшего до окончания строительства автодороги Эгвекинот — Иульгин. Освоение Билибинского района, строительство атомной электростанции, аэропорта и многих промышленных предприятий и самого поселка Билибино стало возможным благодаря зимникам Зеленый Мыс — Билибино и Певек — Билибино.

Постоянно действующие ледовые дороги поддерживают-

ся специальными службами, с наступлением отрицательных температур выравнивающими трассы будущего зимника и устанавливающими оградительные вехи. Проводят дорожные работы по предупреждению затапливания зимников наледными водами, разумеется, если это не требует много времени и значительных средств. В противном случае, такие участки дороги просто обходят.

Сезонные зимники строили для тех же целей, что и длительно действующие, но на очень короткий срок, на сезон, временно, к объектам, которые сдавали в эксплуатацию в том же году. Кратковременно действующие зимники служили также и для обеспечения строительства капитальных автодорог или временных проездов. Ширина зимней дороги, как правило, не превышает 6 м, а прокладывается она чаще всего по долинам рек и ручьев непосредственно по льду, по галечным отмелям или промерзшим заболоченным террасам.

Даже железные дороги были проложены на Крайнем Северо-Востоке, правда — узкоколейные... В период 1939—1944 годов две из них пролегли от Магадана до Палатки и от Таскана до Эльгена Угольного (общей протяженностью 136 км). Первая обеспечивала доставку грузов до Палатки, где была организована перевалочная база (дальше груз доставляли горнякам машинами). Обратные поезда везли дрова, заготавливаемые в поймах рек Хасын, Уптар, Дукча, или уголь Хасынского месторождения. Кстати, большинство котельных Магадана были переведены на хасынский уголь уже в 1939 году.

Узкоколейка Эльген Угольный — Таскан обеспечивала доставку топлива на районную Тасканскую электростанцию.

В 1941 году Колымпроект получил задание на изыскания узкоколейной железной дороги Магадан — Армань, однако технико-экономические обоснования показали нецелесообразность этого строительства. Во-первых, оказалось, что в Арманской долине весьма ограничены запасы

леса, во-вторых, не позволял строить дорогу сложный рельеф местности, а также необходимость прокладки 2-километрового тоннеля, что в те времена для Дальстроя, конечно же, было невозможным.

А начиналось все с января 1940 года, когда было организовано управление «Колымжелдорстрой» во главе с И. В. Митасовым. Первые шпалы, естественно, были уложены на направлении Магадан — Палатка (Колымжелдорстрой разместили на 23-м километре). Прокладку узкоколейки возложили на управление дорожного строительства Юга (начальник В. П. Лазарев). Одновременно аналогичное управление Севера (начальник П. И. Рыбалко) вело узкоколейку Эльген — Таскан и автодорогу Нижний Сеймчан — Юрты — Лазо.

В начале апреля 1941 года И. Ф. Никишов лично проверил ход дела на магаданском направлении и тут же подписал приказ «О неудовлетворительном состоянии работ...» Были приняты срочные меры по форсированию строительства, а сама стройка объявлена ударной. Руководство Дальстроя и Политического управления обратилось за помощью к комсомольцам и молодежи города. Параллельно был выделен дополнительный транспорт и землеройные машины. Все вместе взятое резко и существенно изменило положение на стройке, и уже в конце августа 1941 года поезда ходили вплоть до поселка Уптар. Закончили работы на дороге в мае 1949 года. Построено семь железнодорожных станций: Магадан, Уптар, Мыс Пограничный (Сплавная), Лесная, Красавица, Хасын, Палатка и четыре разъезда: 12-й километр, Дукча, Водяной, Хабля.

Управление дороги и паровозные депо размещались в поселке Уптар. К 1950 году железная дорога имела 21 паровоз и 320 вагонов. Запасные части для подвижного состава изготавливали на Магаданском заводе № 2 и авторемонтном, а колесные пары выпускал Оротуканский завод. Первый начальник дороги С. Г. Горбенко проработал в этой должности до 1949 года. С 1948 года паровозной

службой вплоть до 1957 года руководил А. И. Панкин, успешно работавший затем заместителем начальника областного управления коммунального хозяйства.

Трудно сейчас современному читателю, привыкшему к нашим скоростным и мощным магистралям, даже представить узенькую нитку дороги, игрушечные вагоны и дымящиеся черной копотью миниатюрные «кукушки». Однако в те времена даже такая дорога имела для северян очень большое значение. Невелико было и расстояние, на котором действовала она, но при двухстороннем грузопотоке стоимость перевозок по ней была на 20% ниже автотранспортных. А руководство Дальстроя неоднократно пыталось увеличить нагрузку на узкоколейку. Вспоминается 1949 год, когда даже была создана специальная комиссия (заместитель начальника Дальстроя по строительству И. М. Перфилов, главный инженер Дальстройпроекта И. И. Лукин, начальник железной дороги М. А. Поцаль, начальник ОКСа Дальстроя А. И. Синкевич), которой поручили разработать мероприятия по увеличению пропускной способности железной дороги. Такие мероприятия были разработаны и внедрены, и с июня 1950 года пропускная способность дороги достигла 1000 т в сутки, обеспечивая движение двадцати пар поездов.

Управление дороги подчинялось начальнику Колымснаба, но с апреля 1953 года дорога была передана в подчинение управления автотранспорта. Руководители этого подразделения, как показало время, не были заинтересованы в развитии узкоколейки и практически ничем не помогали коллективу дороги, взяв негласный курс на ее ликвидацию. Этому способствовала и частая сменяемость руководства дороги. После М. А. Поцалья с 1953 по 1956 год начальниками ее назначались А. Г. Крикун, С. А. Горин и Г. В. Пупко. В итоге с 1952 года дорога обеспечивала только односторонний грузопоток: Магадан — Палатка... Теперь уже можно было говорить и о нерентабельности магистрали, чем не преминули воспользоваться руководи-

тели управления автотранспорта С. С. Толкачев, а затем и А. М. Рыхлицкий. Они неоднократно возбуждали вопрос перед начальником Дальстроя о ликвидации дороги. Для них дорога была чуждой, требовала внимания, оперативного решения многих вопросов, связанных с ее работой. Только нежелание заниматься железной дорогой привело к ликвидации конкурентного транспорта.

С 1 июня 1956 года узкоколейная дорога Магадан — Палатка законсервирована «как нерентабельная, дающая сверхплановые убытки», а в декабре 1957 года распоряжением председателя Магаданского совнархоза Ю. В. Чугуева полотно узкоколейки и подвижной состав (21 паровоз и 320 вагонов) были переданы Сахалинскому совнархозу.

Однако, прослеживая судьбу малого «Колымского БАМа», мы невольно забежали вперед. Давайте поэтому вернемся в март 1940 года, когда на базе проектно-изыскательского отдела управления автодорожного строительства и проектной конторы управления автотранспорта было организовано управление «Колымтранспроект», разместившееся в поселке Мякит. Просуществовало оно недолго, так как уже в декабре этого же года была утверждена новая структура проектной организации Дальстроя и появилось управление «Колымпроект», созданное на базе трех служб: Колымпромпроекта, Колымтранспроекта и проектного отдела горкомхоза. Колымпроекту позже были переданы функции и ликвидированного управления «Колымжелдорстрой». Поэтому с 1941 года все дорожные и железнодорожные изыскания и проектирование проводились под эгидой Колымпроекта, дислоцировавшегося в Магадане на улице Школьной в трех двухэтажных деревянных домах.

Первое здание теперь занято под общежитие, во дворе его — второй аналогичный 8-квартирный дом, третья здание размещалось (оно сгорело) на противоположной стороне улицы, где теперь построен детский сад.

В качестве иллюстрации к тому, что Дальстрой продолжал заниматься и железными дорогами, можно привести

следующий факт: в октябре 1954 года была сдана в эксплуатацию 45-километровая узкоколейка на участке Зырянка — Буор (месторождение Зырянского угля, открытого Черским в 1891 году). Строительством ее вела Зырянская контора Дальстроя, возглавлял которую Н. А. Демидов.

С ноября 1941 года заместителем начальника Дальстроя по строительству был назначен А. К. Колесников, руководивший ранее строительством многих дорог в центральных районах страны. По его настоянию в 1943 году в Магадан были завезены первые 12 бульдозеров для дорожного строительства. Колесников предложил И. Ф. Никишову посмотреть работу новых землеройных машин, которые решились испробовать в долине реки Магаданки.

Убедившись в способности бульдозера перемещать грунт в большой массе и на значительные расстояния, Никишов тут же распорядился переадресовать машины в горное управление. Только после настоятельных просьб А. К. Колесникова о необходимости форсировать строительство трассы на «золотую Теньку» — два бульдозера все же были оставлены дорожникам. С того времени эти машины стали широко применяться как на приисках, так и в дорожном строительстве, что позволило уже к 1946 году довести здесь механизацию земляных работ до 75%.

Сложный горный рельеф, многочисленные и труднодоступные водораздельные кочкарно-бугристые «мари», каменистые осыпи, речные прижимы с отвесными скалами, неустойчивые грунты, провальное озера, воронки, ямы, огромные наледи в речных долинах — все это ставило перед проектировщиками, инженерами-геологами и дорожниками еще не решенные наукой задачи. Много неприятностей и каверз принесла северная природа и первоиспытателям, дорожникам, строителям. И особо коварными оказались вечная мерзлота и наледные образования. В самых неожиданных местах неизвестно откуда взявшиеся грунтовые воды затапливали дороги, образуя на них безобразные ледяные бугры, надолго нарушая движение транспорта,

затапливали дома, построенные в поймах рек... Мощность наледных образований велика. Отдельные из них аккумулируют в себе (особенно в поймах рек) от одного до трех миллионов кубометров льда.

В январе 1934 года мы проводили изыскания в долине реки Среднекан, куда выехали с грузом на 10 оленьих нартах. После нескольких часов таежного путешествия обратили внимание на необычное поведение оленей, которые вдруг стали явно волноваться, замедлили ход... Вскоре мы услышали какой-то нарастающий гул. Остановились, оглядываясь по сторонам. Никто не мог определить, откуда он и в чем причины столь необычного гула. Вдруг прямо у нас на глазах лед на реке начал вздуться, а затем раздался сильный взрыв... Олени срываются с места и сломя голову мчатся к берегу. Страшный удар, треск, и мы летим в снег. Это нарты налетели на пень. Дуга нарт сломана, олени умчались в тайгу, а мы с топографами, утопая в снегу, собираем разбросанные пожитки, геодезические инструменты.

Опомнившись и осмотревшись, мы увидели, как из образовавшейся во льду трещины бьют красивые фонтаны, как, растекаясь, мгновенно замерзает вода...

Наледи — это одно из редких явлений Крайнего Севера, где распространена вечная мерзлота грунтов. Летом земля оттаивает на некоторую глубину. Оттаявший слой (его называют «деятельным») с наступлением зимы снова начинает замерзать. Между двумя мерзлыми слоями — замерзающим и нижним (вечной мерзлотой) — за лето накапливается вода. По мере сближения двух мерзлых пластов вода между ними испытывает гидростатическое давление, достигающее довольно значительных размеров.

Найдя слабое место в «деятельном» слое (корень дерева, сухой участок грунта или просто трещина), вода прорывается на поверхность, иногда даже фонтанируя. С течением времени этот процесс повторяется снова и снова, по несколько раз в зиму. Поэтому наросты льда в таких местах достигают нескольких метров толщины.

На реках даже в самые жгучие морозы встречаются участки, окутанные клубами пара. Это парит еще не замерзшая вода на поверхности льда. Речные наледи опасны. Ступив на них, легко можно провалиться под лед. Перед появлением наледи лед на реке под напором воды вспучивается огромным холмом, который вскоре с сильным звуком, напоминаящим пушечный выстрел, взрывается, как и в описанном выше эпизоде. По мере повторения таких процессов толщина льда в месте прорыва воды все нарастает, вода растекается все дальше и дальше, наконец выходит из берегов, и постепенно наледь заполняет всю долину реки. Такие участки становятся совершенно непроходимыми даже в самые сильные морозы. Окутанные паром наледи, как немая стража, запирают долину на долгое время. Особенно активны наледи в конце зимы, когда слой мерзлоты близки к соединению.

Все эти явления природы нам надо было изучить и учитывать при разработке проектов и строительстве зданий, инженерных сетей и дорог.

Кроме созерцаний красочных явлений природы мне, да и не только мне, чаще всего приходилось испытывать неприятности от наледей...

В январе 1936 года мы работали на строительстве обогатительной фабрики в районе прииска «Утиный». Домик таежного типа, в котором нас поселили, обеспечивал некоторый комфорт — в нем была кирпичная, больших размеров плита, хорошо державшая тепло. Однажды среди глубокой ночи нас разбудил какой-то странный звук, похожий на глухой выстрел, а затем послышался неясный шум воды. Наши валенки сушились на плите. На полу, у постелей лежали оленьи шкуры... Почти одновременно соскочив с постелей, мы — о ужас! — вдруг оказались в воде. Пока была зажжена лампа, вода на полу достигла порога входной двери и журча вытекала наружу. Затопление нашего жилища увеличивалось каждую секунду... Ничего не понимая, мы быстро оделись, кое-как натянув мокрые валенки на ноги,

и выбежали наружу, с большим трудом открыв дверь. Мороз держался около минус 40°, за порогом нашей обители уже образовалась наледь из воды, поступающей из домика. Дверь примерзла...

Мороз мгновенно сковал нашу обувь, она стала неимоверно тяжелой, и мы, бросив все, помчались к соседям — их домик был метрах в 80 от нашего. Как тяжело было преодолевать это небольшое расстояние в наших «колодках»... Разбуженные соседи, узнав о нашей беде, дали нам сухие валенки, портянки, напоили крепким чаем, предложили поспать у них до утра. Но это так трудно было сделать... Возбужденные, мы очень долго делились мнениями о причинах случившегося.

Утром наша обитель являла собой ледяной домик. Выросшая у плиты ледяная горка имела ровный уклон к стенам. Наледь прорвалась в зоне плиты, предположили мы, и эти предположения оправдались.

В течение двух дней мы кайлили лед в избушке, и, вскрыв зону около плиты, обнаружили, что фундамент ее на 30—40 см заглублен в грунт. Тепло плиты и создало напиравшей воде легкий путь на поверхность. Хорошенько все обдумав, мы решили больше не рисковать и, отказавшись от печного комфорта, установили в домике традиционную «буржуйку», исключив проникновение тепла в подполье. Так и прожили весь оставшийся зимний период...

Особо значительные трудности приносили наледи при строительстве и эксплуатации автодорог. Дело в том, что при затоплении грунтовыми водами земляного полотна постоянно растущая корка льда продавливалась колесами автомашин, образуя глубокие колеи, сначала затрудняющие движение автомашин, а потом и вовсе исключающие их проезд. Строители и эксплуатационники встретились с несколькими разновидностями наледей: грунтовые, небольших размеров, питающиеся надмерзлотными водами с малым притоком и появляющиеся обычно в начале зимы (действуют недолго — до месяца); наледи, питающиеся



Дорога на Теньку в апреле. Такие снежные заносы здесь не редкость. 1960 г.

водами ключей с небольшим и средним стоком (этот вид появляется во второй половине зимы); наледи, питающиеся стоком ключей или рек и образующиеся на перекатах, в широких гравийно-галечниковых долинах (появляясь в начале зимы, они действуют до конца марта).

Чего только ни делали в 30-е годы с этим еще не изученным явлением, чтобы локализовать наледи и предотвратить их вредные последствия... Расчищали перекаты, а в руслах небольших водотоков рубили ледяные каналы, порой глубиной до метра, затем накрывали их жердями, хворостом, досками... Выпадавший снег, покрывая эти сооружения, создавал утепляющий эффект, и наледь не росла ввысь, а превращалась в подземный ручей... При появлении

бульдозеров каналы стали делать быстрее и качественнее, хотя утепление этих искусственных русел-каналов выполняли все тем же способом. И они довольно исправно отводили наледные воды от сооружений и автодорог. Существовал и другой метод, если можно так выразиться, наступательный: каналы заранее подводились к месту предполагаемого излияния наледных вод. Метод этот исключал наледообразование, так как воды источника загодя направлялись за пределы строящихся зданий или сооружений.

Позже мы научились даже извлекать пользу из этого вредного явления. Для водоснабжения Хетинской обогатительной фабрики, к примеру, были использованы обильные воды наледи реки Правая Хета. На этой реке, чуть ниже впадения ключа Гипотетический, каждую зиму вырастало огромное ледяное поле, достигающее в центральной части трех метров. Гидрогеологи Д. Ф. Агапьев и Н. Д. Садовский, изучавшие этот феномен, определили, что наледь Правой Хеты аккумулирует в себе более трех миллионов кубометров льда.

Первый год фабрика обеспечивалась водой этой наледи по довольно примитивной схеме, а с весны 1942 года Магаданская строительная контора (начальник П. Ф. Данилов, главный инженер А. И. Сизов) начала строительство капитального деревянного водовода (диаметр 400 мм) от места истока наледной воды до обогатительной фабрики. Протяженность водовода оказалась равной 1,6 км, а его строительство выполняли по чертежам Колымпроекта.

Водовод был сдан в эксплуатацию в ноябре 1942 года, обогатительная фабрика и Хетинская дизельная станция получили бесперебойное круглогодичное водоснабжение. Позже в зоне наледного образования была построена заглубленная галерея, перехватывающая источник наледи и грунтовые воды реки Правая Хета. После строительства этой галереи и водовода наледи на Правой Хете исчезли.

Зима 1944—1945 годов была в Магадане малоснежной, но низкие температуры воздуха держались длительное

время. Молодой город снабжали водой от насосной станции, расположенной на правом берегу речки Магаданки, метрах в пятидесяти от пересечения современной улицы Транспортной и дороги к поселку Солнечный. В зоне насосной станции была построена аналогичная Хетинской заглубленная галерея, пересекающая русло Магаданки. Галерея исправно перехватывала грунтовый поток реки и пополнялась водой поверхностного стока. Но вот наступили эти самые холодные, но малоснежные времена... В конце декабря 1944 года от поселка Солнечный до самого города образовывалась огромная наледь: поверхностный поток реки прекратился, а грунтовых вод не было — галерея оказалась без воды. Надо было принимать срочные меры, и 28 декабря 1944 года начальник Дальстроя утвердил комиссию, поставив перед ней задачу в двухдневный срок разработать предложения, гарантирующие бесперебойное водоснабжение города. Комиссия под председательством гидрогеолога проектно-изыскательского отдела Д. Ф. Агапьева установила, что основной источник наледи оказался в этом году ниже по течению реки от поселка Солнечного примерно в 2,5 км выше городского водозабора. Комиссия рекомендовала проложить утепленный канал от водозабора до источника наледи. Более двухсот рабочих были заняты на этом сооружении и подвели его к городскому водозабору через двое суток. Однако морозы оказались настолько сильны, что вода не могла преодолеть столь длинное расстояние, и ее решено было подогревать. И ее грели горячим паром четырех временных котельных, расположенных — первая у источника наледи, а последующие через 500 м друг от друга (вода прогревалась до 1,5°). После этого образование наледей в долине Магаданки на участке Солнечный — Магадан не наблюдалось, а новая схема водоснабжения обеспечила нормальную работу городского водопровода. Такой метод использовался и в последующие годы вплоть до сдачи в эксплуатацию самотечного водовода из водохранилища речки Каменушки.

Да, Север был весьма богатым на неожиданные сюрпризы. Наледи — это еще не беда, мы поняли их природу довольно быстро и научились с ними бороться. Гораздо коварнее оказалась вечная мерзлота. Не зная условий строительства в зоне мерзлых грунтов, мы вначале прокладывали дороги по примеру центральных районов страны: снимали растительный покров на всю ширину будущей трассы, образовавшееся углубление заполняли камнем с песчано-гравийной смесью, затем насыпали земляное полотно дороги. Все было правильно, но мы очень долго не могли сообразить, что, удаляя растительный покров, тем самым лишали вечную мерзлоту естественной изоляции, и летом она начинала бурно таять, проваливая дорогу на глубину до 2—3 м. Степень оттаивания грунта зависела от его льдонасыщенности. Деформировавшееся земляное полотно на 5, 12, 16 и 19-м километрах основной трассы от Магадана пытались ликвидировать многократной подсыпкой грунта и щебня, но и эта мера не предотвращала дальнейших просадок. И все же со временем научились мы бороться и с коварством вечной мерзлоты. Уже в 1934-м инженеры И. В. Семенов и К. И. Станкевич предложили свой метод восстановления дорог. По их предложению, на участках с большой просадкой грунта насыпь была снята, восстановлен торфяно-растительный покров (толщиной 0,3—0,4 м) на всю ширину земляного полотна, включая откосы, устроены стлани из жердей, затем уложен второй слой торфорастительного покрова толщиной 0,2 м, на который уже производилась насыпка собственно полотна дороги. Контрольные скважины, пробуренные через год, показали: мерзлота в основании полотна дороги восстановилась на всех деформировавшихся участках. Даже нижняя часть полотна (примерно на 1/3 высоты) находилась в мерзлом состоянии почти все лето. Особенно большое удорожание строительства и эксплуатации автодорог возникало при сооружении трасс по льдонасыщенным грунтам и с погрешными льдами. В связи с этим дорожный и геологиче-

ский отделы Колымпроекта в 40-х годах вынуждены были провести специальное обследование ряда эксплуатируемых дорог. Для этого выбрали самые характерные из проявлений — трассу Палатка — Кулу, которая после семи лет эксплуатации просела местами до 1 м, и дорогу Певек — Красноармейский — Южный, которая чуть ли не на половине всей своей длины имела просадку на 60—80% от первоначальной высоты. Наибольшая осадка грунтов установлена здесь при высоте насыпи 0,4—0,6 м.

По итогам работы комиссии Капдорстрой разработал первые в истории строительства на Крайнем Северо-Востоке местные технические условия проектирования и строительства автодорог. Инструкции Капдорстроя предписывали строжайшее сохранение естественного режима мерзлоты под полотном и в придорожной полосе. Категорически запрещалось даже частичное нарушение растительного

Группа сотрудников Дальстройпроекта на изыскании автодороги Магадан—Тауйск 1956 г.



покрова и в зоне 20—25 м, прилегающей к трассе с обеих сторон. Закладка резервов, нагорных или водоотводных канав, устройство временных дорог допускались не ближе 35—40 м от строящейся трассы. В местах залегания ледяных линз под насыпью (над этими линзами) рекомендовалось укладывать термоизоляционную подушку из мха, торфа или тундровой дернины. При этом высота насыпи полотна должна быть не менее 1—1,2 м. Толщина изоляции и насыпи определялись теплотехническим расчетом. Такие подушки и насыпи применены на автодорогах Куйга — Депутатский, Певек — Комсомольский — Южный, на железной дороге Зырянка — Буор (угольная шахта), Кадькчан — Аркагагинская ГРЭС и в других местах.

Изучение просадок земляного полотна автодорог, причин их возникновения, рациональных методов промораживания котлованов для опор мостов, работы фильтрующих насыпей выполнила в период 1936—1940 годов научно-исследовательская группа УДС, возглавляемая инженером Р. В. Гассельблатом и работавшая под непосредственным руководством главного инженера УДС А. И. Синкевича. Это была очень важная и нужная работа. Подготовленные на основе ее материалов инструкции и временные технические условия избавили проектировщиков и строителей от ошибок и предотвратили большие потери средств и времени.

Да, дороги сделали свое дело. Только лишь благодаря интенсивному развитию автодорожной сети районы Верхней Колымы были столь быстро вовлечены в промышленное производство, а страна намного раньше планируемых сроков получила весомую отдачу от вложенных в наш край средств. И как тут не вспомнить беззаветный труд большого коллектива изыскателей, проектировщиков и дорожников: В. П. Лазарева, К. И. Станкевича, Б. К. Иванова, И. В. Семенова, В. В. Гассельблата, С. Н. Семенова, А. И. Синкевича, И. А. Мищенко, В. А. Дементьева, Б. Н. Ленкова, М. К. Карпова, Н. А. Кутузова, Р. В. Гас-

сельблата, Ф. Ф. Гавриленко, А. И. Лоповка, И. Д. Скорых, В. П. Скрипко, Н. А. Демидова, Б. В. Марганидзе, А. В. Криворотова, Г. С. Астафьева, М. А. Евтушенко и многих-многих других...

...Паромная переправа через Колыму у поселка Дебин, работавшая с июня 1935 года, не обеспечивала возрастающего движения автотранспорта, и Э. П. Берзин потребовал от руководителей УДС форсировать подготовительные работы по строительству моста через эту крупную полноводную реку.

Проектировала мост группа искусственных сооружений УДС, возглавляемая старшим инженером С. Н. Семеновым, который был и автором этого сооружения. Получив от Э. П. Берзина большие полномочия в этом важном для края деле, Семенов привлек через московское представительство Дальстроя необходимое число специалистов и обеспечил своевременное завершение и согласование проекта моста.

15 ноября 1935 года проект был рассмотрен и утвержден техническим советом Дальстроя. А до этого, в феврале 1935 года, Э. П. Берзин обязал управление дорожного строительства провести таксацию леса в бассейне реки Оротукан, чтобы выяснить его пригодность для строительства моста. Таксацию закончили в июне 1935 года, а с июля началась и сама заготовка древесины...

И вот, в январе 1936 года, в составе УДС появляется новый строительный участок — «Колымский мост», начальником и главным инженером которого был назначен инженер К. И. Станкевич. Строительство моста считалось настолько важным, что все работы на нем были объявлены ударными. Тут же был установлен и срок открытия автодвижения через Колыму — 15 июня 1937 года, а полное завершение работ (в объеме проекта) — к 1 августа 1937 года.

Это была поистине ударная стройка... Начальник УДС И. В. Запорожец сосредоточил здесь лучшие стахановские

бригады плотников. Позже дополнительно к ним было направлено еще 75, как их называли, плотников «первой руки». Кроме того, в распоряжение «мостовиков» было выделено 50 монтажников из других подразделений управления дорожного строительства.

На начальника сектора снабжения Дальстроя Л. Я. Раскина была возложена ответственность за своевременное обеспечение строительства нужными материалами и оборудованием. Начальники управлений авто- и морского транспорта обязывались обеспечить первоочередную отгрузку и доставку оборудования, поступающего в адрес ударной стройки, выделив для контроля за движением грузов ответственных работников своих управлений.

Четкая организация в материально-техническом обеспечении, слаженная работа инженерно-технических работников, умелое руководство стройкой обеспечили открытие движения по мосту намного раньше — 5 мая 1937 года.

Мост через Колыму стал уникальным и мощным сооружением 30-х годов. Это было настоящее произведение инженерного искусства. Им гордились, им любовались... Однако мост был отнюдь не музейным экспонатом. Это было рабочее сооружение и, кстати, рассчитанное на ограниченную нагрузку...

С 23 по 25 августа 1939 года в бассейне реки Колымы разразился катастрофический паводок, повторяющийся (по данным гидрометеослужбы) раз в 1000 лет. С 22 по 24 августа в Сусуманском, Тенькинском и Ягоднинском районах прошли ливневые дожди. Горизонт воды в створе моста по отношению к нормальному уровню поднялся на 11,5 м. Все поселки, расположенные на побережье Колымы и ее притоков, были затоплены, в том числе и Дебин, ушедший под воду в зоне берега на 2—2,5 м. Опоры моста были затоплены полностью. Арки его находились в воде на одну треть своей высоты. Паводковые воды размывали берега рек, снося деревья и строения...

У моста образовались заторы. Вечером 23 августа соз-

далась реальная угроза срыва пролетных строений. Начальник Дальстроя К. А. Павлов, находившийся в это время в Ягодном, тут же прибыл на место надвигающейся катастрофы и взял руководство в свои руки. Автомашины, идущие с грузом в Ягоднинский и Сусуманский районы, он приказал загнать на мост, заполнив всю его длину по правой стороне, а возвращающиеся в Магадан порожняком, загрузив камнем, загнал на мост с другой его половины. Тяжелые машины стояли вплоты друг к другу по всей многометровой длине моста и своей тяжестью помогали выстоять деревянным конструкциям под свирепым напором взбесившейся реки.

Трое суток длилась борьба со стихией. Заторы у моста взрывали... К. А. Павлов руководил этими работами, и в любое время суток можно было видеть на мосту его неподвижную, как изваяние, фигуру. На дрожащий под напором воды мост Павлов не пускал никого...

Решительные действия начальника Дальстроя, героические усилия и отвага людей, исполнивших его указания, спасли мост от разрушения. Перегруженный во много крат по отношению к проектной возможности, мост устоял, но многие узлы пролетных строений были нарушены...

Спасая мост, Карп Александрович Павлов находился на нем под проливным дождем в общей сложности двое суток, после чего серьезно заболел. Настолько серьезно, что 6 сентября 1939 года был отправлен специальным самолетом в Москву. В больнице он пролежал несколько месяцев, а его обязанности исполнял в это время А. А. Ходырев.

Работы по усилению пострадавших узлов моста начались сразу же после спада горизонта воды, но окончательный ремонт был выполнен УДС зимой 1939/40 года, когда поток автомашин направили прямо по льду. Нормальное движение по мосту было возобновлено в апреле 1940 года.

Казалось бы, на этом можно и закончить историю строительства и спасения большого колымского моста. Но приш-

лось ему выдержать еще более тяжелые испытания...

В декабре 1942 года начальник Дальстроя (в это время им уже руководил И. Ф. Никишов) пригласил к себе ряд руководителей управлений и отделов этой организации: начальника УШОСДОРа В. П. Лазарева и начальника технического отдела этого управления В. А. Дементьева, главного инженера УДС А. И. Синкевича, главного инженера Колымпроекта (автора этих строк) И. И. Лукина, работников Дальстроя — руководителя транспортного отдела С. С. Ценина, главного инженера этого отдела Ф. Н. Шевелева, начальника планового отдела П. З. Самойлова, своего заместителя по строительству А. К. Колесникова. Никто из собравшихся в приемной не знал о цели совещания...

Открыв заседание, И. Ф. Никишов вдруг сообщил, что Дальстрою предлагают поставить автомашины «Даймонд». Вот мы-то и должны были ответить — можно ли применить эти машины в условиях Колымы при общем весе «Даймонда» с грузом 59,5 т?

Дороги Дальстроя и искусственные сооружения были рассчитаны на нагрузку с максимальным давлением на ось 7,5 т и минимальным расстоянием между осями 4 м, а поезд «Даймонда», как было установлено из схемы нагрузок этой машины, переданной участникам совещания для рассмотрения, имел давление на ось в 16,8 т при расстоянии между осями 1,07 м... То есть нагрузка этой машины на дорогу превышала расчетную в несколько раз. Мнение всех участников совещания было единодушным: «Даймонд» на наших дорогах применять нельзя.

Никишов потребовал доказательств, и собравшиеся начали их перечислять... Уклоны на отдельных участках автомагистрали составляют 8,7%, а «Даймонд» зимой и в сырую погоду на суглинистых участках автодороги с уклоном более 2% проезда не обеспечивает. Сила тяги по сцеплению в этом случае оказывается недостаточной, и автомашина будет буксовать... Ширина полотна Колымской трассы, рав-

ная 7,5 м, не обеспечит пропуск встречных «Даймондов», обгон автопоездов невозможен. Да и устойчивость земляного полотна, особенно на пучинистых участках, движения «Даймонда» не обеспечит...

Молча выслушав высказанное, Никишов закрыл совещание и отпустил нас, ничего не сказав: у всех сложилось мнение, что наши доводы приняты и вопрос о «Даймондах» снят. Однако в феврале 1944 года начальник Дальстроя вызвал меня и начальника управления шоссейных дорог В. П. Лазарева и поручил нам подготовить проект усиления всех искусственных сооружений под нагрузку автомобилей «Даймонд». На трассе надо было исправить поперечный профиль, улучшить водоотвод, на перевальных участках для оказания помощи автопоездам (при буксировке в неблагоприятную погоду) закрепить тяжелые тракторы. Зимой предлагалось организовать подсыпку песком всех участков, имеющих уклоны больше 2%, закрепив на них необходимое число рабочих и механизмов и обеспечив постоянное присутствие опытных линейных руководителей.

Ко второй очереди были отнесены работы по усилению моста через Колыму, а также крепеж всех остальных взамен ранее проведенного временного их усиления, ведение систематического наблюдения за работой конструкций колымского моста. Для прохода тяжелых машин некоторые подъемы и спуски выравнивались, а отдельные, наиболее зауженные места дороги расширялись.

Приказ есть приказ — задание начальника Дальстроя было выполнено, и с ноября 1944 года нам были переданы в эксплуатацию 52 импортные машины. Никишов лично проверил подготовку автодороги и, объявив благодарность работникам УШОСДОР, премировал их месячным окладом.

Воодушевленные столь многообещающим началом, люди начали эксплуатацию новой техники. И. Ф. Никишов установил строгий контроль за полноценным использованием импортных машин и вскоре издал приказ, в котором

отметил «неудовлетворительный вывоз грузов «Даймондами», неоправданное сокращение их загрузки». Нашел он и виновных, ими оказались руководители Магаданской и Аткинской автобаз А. И. Геренштейн и Б. Н. Карпов, начальник управления автотранспорта Н. А. Марков и главный инженер С. С. Толкачев. Последним был объявлен строгий выговор, а Геренштейн и Карпов (время военное) были арестованы на 5 суток «с исполнением служебных обязанностей».

Весной 1945 года эксплуатация автопоездов «Даймонд» привела земляное полотно во многих местах трассы в бесформенное состояние. Машины продавливали тяжелыми осями пучинистый грунт и погружались в него до рамы, движение их по дороге стало невозможным.

Отсутствие покрытия на участках дороги, выполненных из суглинистых и пылеватых грунтов, тоже оказалось «узким местом» при эксплуатации этих машин. Весной и в дождливые дни дорога на этих участках покрывалась толстым слоем грязи, коэффициент сцепления колес с дорогой резко понижался. При попытках движения «Даймондов» по таким участкам в распутицу впереди осей прицепа (нагрузка на ось 16,8 т) образовывался вал грязи высотой до 0,5 м, который создавал настолько большое сопротивление, что автопоезд не мог двигаться даже на равнинных участках. Были случаи, когда в таких местах для перемещения только одного груженого вагона (прицепа) применяли два тягача, но и они не всегда могли сделать это.

При проходе «Даймонда» по колымскому мосту в его конструкциях возникали огромные перенапряжения. Особенно опасные перегрузки наблюдались в местах соединения арок, в поперечных балках проезжей части и других элементах моста. Прогибы арок в середине пролетов при проходе по мосту автопоезда достигали 35 см...

О плачевном состоянии моста начальник УШОСДОР В. П. Лазарев официально сообщил руководителям Дальстроя. В докладной записке указывалось, что мост посте-

ленно разрушается и проход по нему автопоездов надо немедленно прекратить. Но на свою докладную В. П. Лазарев ответа не получил, тяжеловесы продолжали разрушать мост, и в конце апреля 1945 года надарочное строение его во всех пролетах было деформировано.

Здесь уже вмешался заместитель начальника Дальстроя А. К. Колесников, и для проверки состояния моста была создана комиссия, в состав которой вошли представители проектного отдела УШОСДОРА и УДС. Специалисты, прибыв в Дебин, на месте убедились в невозможности дальнейшей перегрузки моста. При проходе по нему «Даймонда» поверхность проезжей части по всей ее длине приобретала волнообразную форму, во многих узлах конструкций происходили сколы, обмятия, сдвиги элементов, врубки раскрывались. Но, пожалуй, самым опасным было отклонение арок от вертикали. Дальнейшее движение «Даймондов» по мосту вело к его полному разрушению. Особенно был встревожен С. Н. Семенов, так как он, по навету недругов, «за некачественный проект моста» испытал в 1938 году большие неприятности.

Был составлен акт. А. К. Колесников, возглавивший комиссию, доложил руководителю перевозок мнение специалистов и предложил организовать охрану груза, поступающего на «Даймондах», на правом берегу реки Колымы, чтобы потом перевозить его на левый берег машинами грузоподъемностью не более 5 т.

Закончив оформление акта, Колесников сообщил по телефону начальнику Дальстроя о состоянии моста и о решении комиссии прекратить движение по нему «Даймондов». Никишов, выслушав Колесникова, выразил в ответ явное недовольство сложившейся ситуацией. Несмотря на это, А. К. Колесников еще раз подтвердил руководителю перевозок решение комиссии о прекращении движения «Даймондов» по мосту. Начальнику снаббазы поселка Спорный тут же было дано письменное распоряжение о немедленной организации приема грузов, поступающих с «Даймондов»

на правом берегу, где имелись склады и отдельные постройки, оставшиеся после строителей. Организация перевалки грузов на автомашины малого тоннажа и погрузка их на «Даймонды», находящиеся на левом берегу, была также возложена на него.

Работа комиссии на этом была закончена. Я выехал в Магадан вместе с А. К. Колесниковым. День был субботний. Около поселка Уптар мы встретили «Паккард» начальника Дальстроя и остановились. И. Ф. Никишов тоже увидел нас... Выйдя из машины, пошел навстречу. Поприветствовал нас и обратился ко мне: «Товарищ Лукин, вы согласны с оценкой состояния моста, доложенной мне Колесниковым?» — «Да, — ответил я. — Состояние моста аварийное. Дальнейшее движение автопоездов с нагрузкой, превышающей расчетную, неизбежно приведет к разрушению моста. О его состоянии подробно указано в акте, составленном комиссией. Я подписал акт». — «Где акт?» — обратился Никишов к Колесникову. Алексей Константинович вынул из полевой сумки, с которой никогда не расставался, первый экземпляр акта и передал его начальнику Дальстроя. Прочитав текст, Никишов молча возвратил бумагу Колесникову, спросив, как организована разгрузка «Даймондов» на правом берегу и сколько времени занимает операция, а также задал ряд вопросов, связанных с загрузкой «Даймондов» на левобережье.

На этом наша встреча закончилась. Был вечер... И. Ф. Никишов поехал на дачу в районе поселка Стекольный, а мы в Магадан. В машине А. К. Колесников высказал предположение о вероятном согласии Никишова с нашим решением. Я разделял мнение Колесникова, и мы, удовлетворенные сделанным, расстались с уверенностью, что мост будет сохранен.

Но около 24 часов мне вдруг позвонил А. К. Колесников и сказал: «Сейчас мне звонил руководитель перевозок... Никишов отменил решение комиссии и приказал пропускать груженные автомашины «Даймонд» по мосту».

Через три дня в проектный отдел явился работник главка с предписанием проверить всю исходящую и поступающую корреспонденцию. Я тут же дал указание работнику проектного отдела и его секретарю о предоставлении проверяющему интересующих его документов и материалов.

Как позже стало известно, аналогичная проверка прошла во многих подразделениях Дальстроя. Встретив Колесникова, я невольно заинтересовался о причине столь спешной проверки телеграмм, ушедших из отделов и управлений. «И у меня проверяли,— ответил он,— очевидно, это связано с тем, что наркомат неожиданно возложил на Никишова ответственность за сохранность моста и с сегодняшнего дня приказал прекратить движение «Даймондов» по мосту». Так оно и было на самом деле: через четыре дня после окончания работы комиссии движение тяжеловесных поездов по мосту было прекращено. А в мае 1945 года издал об этом приказ и начальник Дальстроя... Это была настоящая победа. Победа разума над волевыми решениями.

Однако торжествовали мы, оказывается, несколько преждевременно, явно недооценив характер этого человека... Первого июня 1945 года И. Ф. Никишов подписал приказ «Об усилении и реконструкции моста через реку Колыму». Ну что ж, это было вполне разумное, даже естественное решение — мост, разбитый «Даймондами», действительно требовал серьезного лечения. Поэтому и приказ был принят исключительно по-деловому, как и то, что проект реконструкции моста был поручен группе искусственных сооружений, организованной в составе проектно-изыскательского отдела Дальстроя и руководителем которой (и главным инженером реконструкции) назначен опальный С. Н. Семенов, работавший до этого в УШОСДОРе. После завершения проекта моста этого специалиста вновь «перебросили» на прежнее место работы: в УШОСДОРе была создана строительная контора по реконструкции, и ее руководителем стал С. Н. Семенов.

И здесь все было логично: автор проекта моста, в свое время возглавлявший его строительство, теперь вынужден заниматься и его восстановлением. Сроки, как и всегда, были очень жесткими. Начальник управления шоссейных дорог В. П. Лазарев обязался закончить реконструкцию моста к 15 апреля 1946 года.

Одновременно с ремонтом колымского строителя занялись и усилением мостов на участке Аркагала — Устье Неры через реки Делянكير, Артык, Бурустах, Андыгычан... А дорожники в этих же местах расширяли полотно трассы... Но все это, оказывается, делалось (разумеется, по распоряжению И. Ф. Никишова) не для того, чтобы просто подремонтировать пришедшие в аварийное состояние дорожные конструкции, а затем, чтобы вновь пустить по ним злополучные автопоезда. Осенью 1945 года на дорогах Колымы работало уже около 150 автомобилей «Даймонд» (трехосный тягач с двумя ведущими осями, с двигателем мощностью 200 лошадиных сил и трейлер с 24 колесами; грузоподъемность тягача — 10 т, трейлера — 40, вес машины с трейлером — 19 т).

В конце января 1946 года И. Ф. Никишов вылетел в командировку в Москву. На второй день, закончив совещание, посвященное завершению работы по Тасканскому цементному заводу, заместитель начальника Дальстроя по строительству А. К. Колесников неожиданно сказал мне: «Ну вот, Иван Иванович, работа моя с Вами скоро заканчивается...» На вопрос о причине столь пессимистического настроения Алексей Константинович, улыбнувшись, добавил: «Иван Федорович не зря улетел в Москву... Там он очень легко установит, кто сообщал наркому об аварийном положении с колымским мостом и просил помощи о прекращении движения по нему «Даймондов». Этим «кто» был я. Никишов не простит «мою храбрость» и не поймет меня».

Предположения Колесникова подтвердились. Вскоре после возвращения Никишова из Москвы был получен

приказ наркомата об освобождении от работы А. К. Колесникова «в связи с уходом на пенсию».

С отъездом Алексея Константиновича мы, проектировщики и работники УШОСДОРа, лишились серьезной поддержки в нашем убеждении о необходимости запретить движения «Даймондов» не только по колымскому мосту, но и по северным дорогам...

Наши доводы о неспособности автомагистрали Магадан — Аркагала, особенно искусственных сооружений, обеспечить движение автомашин с нагрузкой, превышающей в 2,5 раза расчетную, начальник Дальстроя категорически отвергал, ссылаясь на проведенные работы по усилению мостов и труб, а также на лучшие экономические показатели работы «Даймондов» по сравнению с автомашинами ЗИС-5 (стоимость 1 т-км на ЗИС-5 составляла 1 руб. 34 коп., а на «Даймондах» — 56 коп.). Это было основным аргументом, все остальное не бралось в расчет.

Да, перевозка грузов импортными тягачами действительно обходилась дешевле, но ведь была еще и другая сторона медали... Затраты на поддержание трассы в рабочем состоянии (восстановление земляного полотна, систематический ремонт мостов, труб, круглогодичное содержание тракторов-тягачей на десяти перевалах) начальник Дальстроя почему-то не учитывал, хотя стоимость содержания автодороги в год возросла на 2,5 млн. руб. (12,5%)...

За досрочное окончание работ по усилению колымского моста И. Ф. Никишов в приказе от 13 мая 1946 года объявил благодарность и премировал месячными окладами начальника технического отдела УШОСДОРа В. А. Деметьева, главного инженера управления В. И. Мелихова, начальника стройконторы С. Н. Семенова, главного инженера К. И. Станкевича, прораба Л. Н. Лисовского и механика конторы А. И. Попко.

В середине мая 1946 года проездом в Ягодное начальник Дальстроя остановился у строителей, проводивших последние работы по реконструкции колымского моста.

После внешнего осмотра сделанного Никишов задал вопрос окружившим его специалистам: «Ну что, будет теперь стоять мост после усиления?» За всех ответил прораб Л. Н. Лисовский: «Будет... Но если опять пойдут по нему «Даймонды» — мост провалится!»

Никишов, естественно, не ожидал такого поворота и был возмущен ответом прораба. Свое негодование он выразил следующей репликой: «Ты не прораб, ты — перестраховщик! Пошел прочь!»

После этого инцидента все ждали приказа об отмене наградения Лисовскому, но его почему-то не последовало. Зато началось интенсивное движение автопоездов, которое продолжало разрушать дороги и мосты...

Вслед за грустной эпопеей колымского моста наступил черед и его «собрата» через реку Берелех, который уже в первой половине 1948 года пришел в полную непригодность... Один за другим выходили из строя и остальные дорожные сооружения... Но «Даймонды» шли, Никишов писал приказы, а работники УШОСДОРа, изыскатели и проектировщики делали отчаянные усилия, чтобы спасти положение. Увы, просвета не было видно... Практически все искусственные сооружения ежегодно подвергались капитально-восстановительному ремонту или же требовали полной их замены.

В мае 1948 года заместителем начальника Дальстроя неожиданно был назначен генерал-майор И. Г. Петренко, ранее возглавлявший строительство Комсомольска-на-Амуре и железной дороги Пивань (правый берег Амура) — Ванино. Первая же поездка Петренко по трассе и осмотр моста через Колыму вызвали у него много недоуменных вопросов...

На совещании, проведенном И. Г. Петренко в июле 1948 года с участием работников Главного управления, Дальстройпроекта, УДС и УШОСДОРа, было принято решение о срочном строительстве металлического моста через Колыму, а движение «Даймондов» по автотрассе прекра-

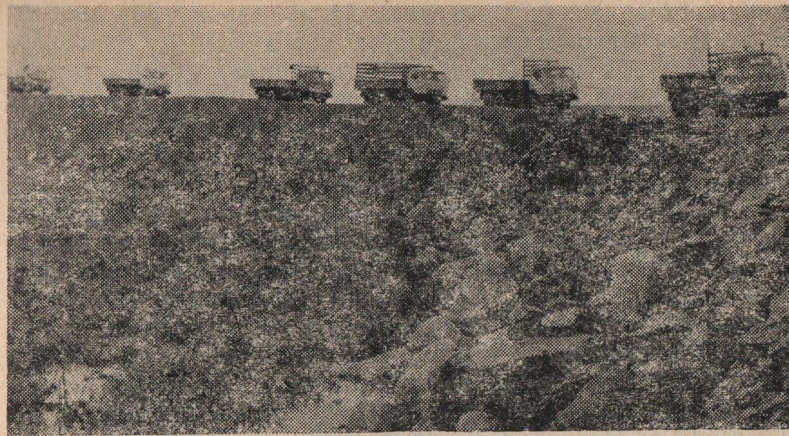
щено. Это уже было решение инженера И. Г. Петренко, и Никишов с его мнением, видимо, согласился, так как отмены этого распоряжения не последовало. Правда, позже нам стало известно, что о состоянии автодорог и искусственных сооружений на Колыме Петренко беседовал с министром внутренних дел, после чего Никишов получил указание «...не мешать своему заместителю, хорошо знающему строительство дорог». По личной просьбе И. Г. Петренко проектирование нового металлического моста через Колыму было поручено институту «Союздорпроект».

В конце декабря 1948 года И. Г. Петренко назначают начальником Дальстроя. Эра волевых решений в Дальстрое канула в прошлое.

Проект металлического моста через Колыму (автор А. Я. Журавлев) рассматривался техническим советом Дальстроя в октябре 1950 года. При обсуждении автору было сделано несколько существенных замечаний, высказаны новые предложения в связи с суровыми климатическими условиями, которым будет подвергаться металл в зимнее время. Доработанный проект утверждал уже новый начальник Дальстроя — И. Л. Митраков. Был август 1951 года...

Строительство моста возложили на УШОСДОР, организовав в его составе стройконтору под прозаическим названием «Колымский мост», функции начальника которой были возложены на заместителя главного инженера УШОСДОРа В. А. Дементьева (с конца декабря им стал главный инженер управления Я. И. Бондаренко).

В 1952 году заместителем начальника Дальстроя по строительству был назначен инженер В. В. Волков. Свои обширные знания в области строительства, незаурядные организаторские способности Всеволод Викторович использовал комплексно. Именно это обстоятельство давало плодотворные результаты в процессе их применения на живом деле. В первую очередь всю свою энергию В. В. Волков направил на успешное выполнение работ по возведению



Современные дороги отсыплют, не нарушая торфяно-растительного покрова тундры. 1984 г.

моста через Колыму, на форсирование строительства Аркалинской ГРЭС и развитие производства местных стройматериалов. На сборке моста (кстати, металлоконструкции для него изготовлены из специальной мостовой стали Комсомольским-на-Амуре металлическим заводом, входящим в то время в состав Дальстроя) была введена четкая диспетчеризация, за этой стройкой были закреплены и несли ответственность за своевременную помощь руководители Комсомольского металлического завода, перевалочной базы порта Ванино, Колымснаба, УШОСДОРа. Слаженная работа всех этих организаций и целенаправленная энергия В. В. Волкова сделали свое: мост был сдан в эксплуатацию досрочно.

Подлинным новатором в мостостроении на дорогах Северо-Востока зарекомендовал себя и начальник производственно-технического управления шоссейных дорог Влади-

мир Александрович Дементьев. И примеров тому масса... В проекте реконструкции моста через Колыму (Московский институт «Проектстальконструкция») сборка металлических пролетного строения предусмотрена на сплошных деревянных подмостях. Стойки их, проходя через проруби во льду, должны были опираться на шарнирные металлические башмаки, уложенные на грунт.

Обилие стоек требовало большого количества этих сложных башмаков и значительных затрат металла. В. А. Дементьев, учитывая крайне ограниченный срок строительства моста, предложил деревянные подмости спереть... на деревянные коротыши, вмороженные в лед. Многие высказывали сомнения в устойчивости такой конструкции в случае осадки льда. Изучив в управлении гидрометеослужбы материалы о характере ледяных покровов и методы сооружения ледяных переправ в начальный период строительства колымских дорог, В. А. Дементьев разработал окончательный проект производства работ с подмостями новой конструкции. Несмотря на явное преимущество новинки, руководители главка проект не утвердили, видимо, опасаясь чего-то.

Однако нехватка времени, большой объем работ, в том числе и наращивание опор моста на 7,3 м (еще помнится грозный паводок 1939 года), заставили руководство УШОСДОРа изменить проект москвичей и выполнить подмости по неутвержденному проекту В. А. Дементьева. Это и позволило завершить сборку моста в срок, на 8% уменьшило стоимость работ, сократило значительные трудозатраты. Движение по новому металлическому мосту открылось 20 мая 1953 года.

За успешное выполнение этого задания была премирована месячными окладами и именными часами большая группа строителей, в том числе: начальник, главный инженер и начальник производственно-технического отдела УШОСДОРа Н. В. Дементьев, Я. И. Бондаренко, В. А. Дементьев, контрольный мастер Комсомольского металличе-

ского завода И. Н. Баранов, начальник центральных ремонтных мастерских управления монтажных работ Б. А. Быков, главный инженер центральных мастерских А. А. Гартен, прораб А. С. Котов, мастер монтажного управления Н. З. Федоренко, клепальщики И. Я. Церер и И. М. Шарапов.

Наблюдения за конструкциями моста, проведенные в 1970-м и 1973 году В. А. Дементьевым, а в последние годы работниками управления шоссейных дорог, показали хорошее состояние металлических ферм: не ослабла ни одна заклепка.

А инженер Дементьев продолжал усовершенствование работ на мостах. В 1954 году он разработал еще одну новинку: проекты сборных дерево-металлических мостовых пролетов. Впервые они применены в 1955 году при строительстве моста через реку Хасын, затем — через Нерючи, Теньку, Берелех и на других реках.

В сравнении с ранее применявшимися конструкциями ферм (проект Гау-Журавского) расход леса сокращен в 6,5 раза, трудовые затраты — в 3 раза, стоимость снизилась до 50%. Правда, увеличился расход металла, но только лишь на 40%. Сборность конструкций позволила сократить сроки строительства мостов ровно на 50%. Внедрение новых конструкций было одобрено техническим советом Дальстроя, принято БРИЗом, а В. А. Дементьеву выдано авторское свидетельство.

К 1966 году в Магаданской области было построено с дерево-металлическими фермами 25 мостов общей длиной 3,5 км. И их продолжали возводить вплоть до середины 70-х годов. Мосты этой конструкции с 60-х годов строились в Якутии, Приморье, в Красноярском крае.

В 1957 году В. А. Дементьев разработал чертежи и изготовил в поселке Карамкен бурообсадные железобетонные сваи из центрифугированных труб, впервые примененные при строительстве моста через реку Берелех. В сравнении с ранее применявшимися ряжевными опорами, соору-

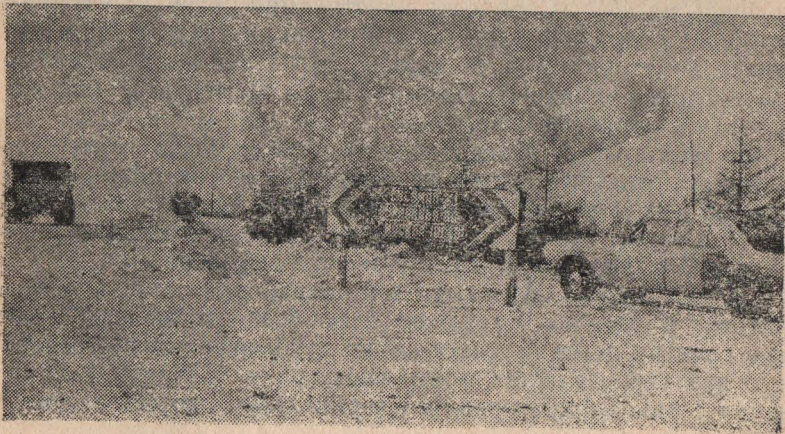
жаемыми в открытых котлованах методом замораживания, опоры В. А. Дементьева снизили их стоимость в три раза, а трудозатраты — в 10 раз.

В первые десять лет применения свай из центрифугированных труб построено 47 мостов и... несколько жилых домов.

Под непосредственным руководством В. А. Дементьева до 1958 года было изготовлено и применено в строительстве 1558 свай. Жив этот метод до сих пор. Опоры, изготавливаемые на основе магаданских бурообсадных труб, применяются сейчас на возведении многих мостов.

С отъездом В. А. Дементьева в Воронеж, где он заведует кафедрой мостов в инженерно-строительном институте, руководители УШОСДОР объединения «Северовосток-золото» необоснованно прекратили производство центрифугированных труб, перейдя на применение металлических труб диаметром 0,4—0,6 м.

Сусуманская трасса — одна из самых сложных на Северо-Востоке. 1985 г.



...Проектировщики и строители колымских дорог шли по целине нерешенных технических вопросов в суровых природно-климатических условиях. Они не только покорили просторы Северо-Востока, но и подготовили научно-техническую базу строительства в условиях вечной мерзлоты. Областное управление строительства и эксплуатации автодорог ежегодно прокладывает не менее 40 км автомобильных трасс, спрямляя отдельные участки: сначала от Магадана до поселка Сокол (56-й км), теперь на участке Сокол — Палатка (34-й км). В результате чего путь к той же Палатке стал намного короче...

УШОСДОР объединения «Северовосток-золото», эксплуатируя свыше 3000 км автодорог всех типов, продолжает строить (в минимальном количестве) автоподъезды к новым горнодобывающим предприятиям, широко использует зимники. Дорожники непрерывно изучают особенности каждого участка будущей трассы. Это позволит осуществлять мероприятия по улучшению эксплуатационных качеств дорог. Многие их участки теперь спрямлены, удалены от косогоров, полотно отсыпано хорошим грунтом и стало более высоким. Это исключает снеготаносы, просадки, затопление наледями. Участки дорог на перевалах защищены от снежных заносов. Интенсивное движение тяжелых автомобилей работники дорожной службы обеспечивают при существующем гравийном покрытии, умело используя длительный период с низкими температурами, позволяющими большую часть года сохранять на покрытии снежный накат в 3—5 см. Накат этот защищает поверхность дороги от разрушения и позволяет содержать ее в хорошем состоянии.

Дорожники Магаданской области разработали различные средства малой механизации работ и улучшения конструкций сооружений, успешно применяемые при строительстве, ремонте и эксплуатации. Перспектива роста основных отраслей хозяйства области определяет задачи дальнейшего развития дорожной сети.

В центральных районах Колымы намечено реконструировать существующие дороги и значительную часть дорожных сооружений, обеспечивающих эксплуатацию большегрузных машин. Решается вопрос и о строительстве 150-километровой дороги от Иультика до Шмидта, которая свяжет южный сектор Чукотского полуострова с северным, минуя Берингов пролив, и в значительной мере избавит жителей этого региона от транспортных затруднений, возникающих при тяжелой ледовой обстановке в Чукотском море.

Большое значение имеет и трасса, связывающая область с Якутском. После реконструкции эта дорога приблизит нашу область к центральным районам страны более чем на 3 тыс. км и обеспечит круглогодичную доставку грузов на северо-восточную окраину Родины. Технико-экономическое обоснование реконструкции этой дороги должно быть выполнено Министерством транспортного строительства в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР.

* * *

...В ноябре 1940 года начальник Дальстроя И. Ф. Никишов поручил Колымпроекту разработку технико-экономического доклада (ТЭД) о строительстве железной дороги от Усть-Кута через Якутск на Магадан. Выполнение ТЭДа поручили группе специалистов, руководителем которой был назначен инженер-железнодорожник А. Н. Черепанов, строивший Восточно-Сибирскую железную дорогу.

Говоря о развитии транспортных связей Крайнего Севера с другими районами нашей страны, невольно вспоминаешь стремление русских инженеров связать Восточно-Сибирскую железную дорогу с Северо-Востоком. Впервые вопрос о строительстве такой дороги в Восточной Сибири от Канска до Николаевска-на-Амуре (с ветвями на Хабаровск и Благовещенск) был поднят в 1888 году членами

Русского технического общества. В 1905 году на особом междуведомственном совещании при иркутском генерал-губернаторе о развитии железнодорожной сети Сибири было рассмотрено предложение представителей Американского консорциума Лойк-де-Лобеля о предоставлении концессии на сооружение железной дороги Канск — Аляска с тоннелем под проливом Беринга и с ветвями на Николаевск, Хабаровск, Благовещенск. Консорциум предложил построить железную дорогу в течение 10 лет при условии, если царское правительство уступит ему в безвозмездное пользование, сроком на 99 лет, участки квадратов, расположенных по обе стороны железной дороги в шахматном порядке (со стороной квадрата 14 км). Консорциум не возражал, если свободные участки-квадраты (по шахматке) будут эксплуатироваться царским правительством.

Строительство железной дороги предполагалось вести с двух сторон равномерно: 1 км с Юга и 1 км — с Севера.

При обсуждении этого вопроса выявились различные точки зрения... Первая — принять предложение консорциума, ибо правительство не имеет средств на самостоятельное строительство. При прокладке дороги можно будет извлечь немало богатств из участков, не занимаемых концессионерами, и, во-вторых, можно будет приступить к колонизации громадной территории в районе прохождения железной дороги. Вторая — концессия нежелательна, так как при равномерном строительстве по одному километру с Юга и с Севера северная часть страны окажется оторванной, и чужеземным государствам будет легко захватить значительную часть Сибири. Согласиться с концессионерами можно будет при условии, если строительство будет вестись только с Юга. Третья — согласиться с концессией, если железная дорога будет строиться: 2 км с Юга и 1 км с Севера.

Окончательное решение: воздержаться от строительства железной дороги, если американцы не примут условия строительства «только с Юга». Председатель совещания

генерал-губернатор Селиванов о всех этих точках зрения доложил в 1906 году председателю Совета Министров.

Предложения о строительстве железной дороги на Северо-Восток поступили также и от различных русских акционерных обществ. Акционерное общество Казанской железной дороги в осуществлении нашумевшей идеи «Великого Северного Пути» рассчитывало проложить дорогу от Екатеринбурга (Свердловска) до Тобольска — Томска — Енисейска — Якутска с выходом к Охотскому морю — на порт Аян. Другие акционеры предлагали строить железную дорогу от Северо-Байкальска через Бодайбо на Аян с заходом в Якутск. Но все эти планы так и остались на страницах пожелтевших газет. В том числе и алчные мечтания заграничных концессионеров. И лишь с приходом народной власти Советское правительство в конце 20-х годов приняло решение о строительстве БАМа, которое началось в 1934 году, но было прекращено — помешала Великая Отечественная война.

Резко возросшее значение Крайнего Севера в третьей пятилетке развития народного хозяйства СССР шло вразрез с существующей транспортной ориентацией. Дальстрою необходима была новая регулярная, бесперебойная транспортная связь Колымско-Индигирского региона с другими районами страны. Существующий морской путь с восьмимесячной навигацией сложен, долгов и пролегает через территориальные воды Японии. Развитие Дальстроя, интересы страны в укреплении позиций на Востоке и в дальнейшем подъеме жизненного уровня культуры народов, населяющих северо-восточные окраины, требовали, чтобы наряду с существующим морским путем был создан железнодорожный выход из районов Колымы в глубинные территории страны. Необходимо строительство магистрали крупного государственного, политического и хозяйственного значения. Опорными пунктами, через которые целесообразно было бы проложить железную дорогу, представители заинтересованных ведомств называли: Усть-Кут — Бодай-



Магадан, ул. Парковая. Справа — Дворец спорта. 1985 г.

бо — Томмот — Незаметный — Якутск — Крест Хольд-жай — Оймякон — Аркагала — Сеймчан — Пенжино — Залив Алюторский, или Коффа.

При составлении технико-экономического доклада пожелания заинтересованных ведомств учитывались. Разработке ТЭДа предшествовала воздушная рекогносцировка, проведенная в течение пяти дней инженерами Колымпроекта по предполагаемым вариантам трассы железной дороги, были тщательно изучены материалы Народного комиссариата путей сообщения...

Технико-экономический доклад был закончен в мае

1941 года. Протяженность железной дороги основного варианта составила 5620 км. Стоимость строительства определена в 10,1 млрд. руб., а стоимость 1 км однопутной дороги — 1,8 млн. руб. В начале июня 1941 года ТЭД был рассмотрен техническим советом Дальстроя, материалы отправлены в Министерство внутренних дел... Великая Отечественная война, развязанная фашистами в этом же году, сорвала наши планы, строительство железной дороги на Колыме не состоялось.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ



25 сентября 1935 года Э. П. Берзин утвердил положение о структурных подразделениях треста «Дальстрой». В составе нового управления горнопромышленного строительства (УГПС) утвержден проектно-изыскательский отдел, которому поручалась разработка проектов: горнорудных комбинатов на Утинке и ключе Таежник; электростанций в Усть-Таскане, в поселках Спорный, Ягодное, Ларюковая, Атке, расширение Магаданской локомотивной электростанции; проектов водоснабжения поселков и электростанций, аэродромов в Стрелке, Оротукане и в долине реки Ат-Юрях; высоковольтных линий электропередачи и других объектов.

Начальником отдела был назначен А. М. Гусев — опытный горный инженер, а главным инженером стал В. И. Вишняков — инициативный, энергичный и широко образован-

ный специалист. Кадровый вопрос решали за счет слияния проектировщиков и изыскателей бывшего управления добычи полезных ископаемых, проектных групп горных управлений. Сюда же были зачислены прибывшие в августе-сентябре 1935 года новички — большая группа молодых специалистов.

Строительство поселков приисковых управлений, переименованных позже в горные управления, поселков автобаз, дорожных дистанций, ремонтных баз осуществлялось по проектам доморощенных проектировщиков... Часто это были люди случайные, не знающие ни местных условий, ни норм проектирования. В Магадане тоже не было должного порядка. Разработку проектов жилых домов вели здесь проектные бюро отдела коммунального хозяйства и управления морского транспорта по схеме генерального плана, разработанного соответствующим отделом УГПС, находившимся в то время в Усть-Утиной. Хозяин проекта был далеко, авторский контроль за строительством в Магадане отсутствовал... Дело наладилось лишь в феврале 1938 года, когда проектная организация была переведена в Магадан. На нее тут же возложили задачу по обеспечению проектной документацией всего капитального строительства Дальстроя. Положение с проектированием улучшилось, повысилась качество проектно-сметной документации, сократились сроки согласования и утверждения проектов. Руководили в это время проектно-изыскательским отделом исполняющий обязанности начальника Г. И. Чудаков и главный инженер В. В. Кондуренко.

19 января 1938 года УГПС получило задание начальника Дальстроя на изыскание места для ГЭС в районе Верхних порогов Колымы и составление проектного задания гидростанции. А 14 марта 1938 года поступило новое указание на проведение изысканий под строительство Аркагалинской и Тасканской районных электростанций. А чтобы форсировать работу, из ОКСа Северного горнопромышленного управления в проектно-изыскательский отдел были

переведены геологи Н. С. Ланге и Г. Г. Ладыженский. Это тем более было правильным, так как проектному отделу одновременно поручались и другие изыскания: аэродрома в радиусе 25 км от Магадана и бензопровода Магадан — Спорный. А времени на все отпускалось очень мало. Изыскания по аэродрому, к примеру, надо было закончить к 25 мая, по бензопроводу — к 1 октября 1938 года. Успели... 28 мая начальник сектора изысканий Иван Григорьевич Наседкин на научно-техническом совете Дальстроя докладывал о результатах изысканий для строительства аэродрома на 13-м километре основной автодороги. В конце июля 1938 года была закончена обработка материалов и по строительству Аркагалинской и Тасканской районных электростанций, проектирование которых МВД передало Московскому институту «Теплоэлектропроект».

В начале ноября 1938 года проектно-изыскательский отдел был выделен из ОКСа и стал самостоятельным хозяйственным отделом Главного управления Дальстроя. Сменилось и руководство им: место Г. И. Чудакова занял Н. П. Крыжановский, главным инженером стал Н. И. Щигорцев. Проектно-изыскательский отдел размещался тогда в частично освобожденной гостинице и в двух больших комнатах пристроенного к ней дома. Теперь эти здания (пр. Ленина, 22а и 22-б) используются под жилье и филиал лечебного учреждения.

С организацией самостоятельного проектно-изыскательского отдела начальник Дальстроя К. А. Павлов приказом от 2 ноября 1938 года обязал все строительные организации до 31 декабря 1938 года заключить договоры с проектным отделом Дальстроя на выполнение работ по всем видам строительства будущего года и на разработку проектов для последующих лет. В тот же день, но уже другим приказом отделу поручается разработка проекта строительства (первой очереди) Бутугычагского оловорудного комбината. Этим же приказом утверждена комплексная бригада проектировщиков из 28 человек. Главным инженером

проекта назначается инженер-обогадитель А. Н. Комаров, консультантом — старший инженер производственно-технического отдела Дальстроя В. Г. Вишняков.

Первый этап проектирования мы выполняли в Магадане, но основная часть рабочих чертежей разрабатывалась на стройке, куда мы все вскоре уехали.

Технический проект Бутугычагского комбината закончили к 15 февраля 1939 года и тут же передали его на утверждение. На техническом совете Дальстроя скупой на похвалы К. А. Павлов сказал, что «...проектировщики выдержали экзамен на аттестат зрелости». Эта оценка была для нашего коллектива очень важной, так как мы на практике доказали свою способность вершить дела комплексно, качественно, в сжатые сроки. С этого времени проектирование новых горнорудных комбинатов, а их было свыше десяти, поручалось именно нашей организации. Тогда как схемы обогащения выдавала центральная научно-исследовательская лаборатория Дальстроя (ЦНИЛ), организованная в феврале 1940 года.

На 1939 год план проектно-изыскательских работ утвержден в объеме, значительно превышающем возможности проектного отдела. Надо было расширяться... В связи с этим начальник Дальстроя отдал проектировщикам еще два 8-квартирных дома по Школьному переулку. В составе проектно-изыскательской организации к этому времени уже работало 190 человек.

Комиссия МВД, работавшая над третьим пятилетним планом развития Дальстроя (1938 — 1942), привлекла на помощь по разделу «Проектирование и строительство» московских инженеров В. В. Гаврилова, В. М. Абрамова и архитектора Н. П. Давыдова. Москвичи, мало знакомые с условиями местного строительства и совершенно незнающие условий проектирования, предложили в течение десяти ближайших лет разработать более двухсот типовых проектов: горно-обогадительных комбинатов и обогачительных фабрик, рудников различной мощности; пяти типов

гидростанций; десяти дизельных электростанций; восемнадцати локомобильных электростанций, пятнадцати типов подстанций; типовой проект цементного завода производительностью 30 тыс. т в год; кирпичных заводов; четыре типа ремонтно-механических заводов и других объектов. Авторы пятилетки обвиняли местных специалистов в том, что проектную документацию в большинстве случаев разрабатывали они в год строительства объекта, а в некоторых случаях велось оно и вовсе без проектов. В своих рекомендациях московские специалисты предлагали дальстроевцам: «...не проектировать все самим, отказаться от несвойственных работ, привлекать специализированные проектные институты центра. За Дальстроем оставить проектирование жилья, школ, детских садов, объекты сельского хозяйства и мелкие промышленные объекты»... На 1939 год в проектно-изыскательском отделе они рекомендовали оставить 140 человек, на 1942 год — 150...

Несмотря на очевидную абсурдность все эти предложения по разделу проектирования были включены в материалы, представленные в МВД. И все же местные специалисты оказались правы, 1939 и 1940 годы полностью подтвердили несостоятельность рекомендаций по сокращению проектных работ на месте и передаче разработок проектов горнорудных комбинатов, электростанций средней мощности и других жизненно важных для Севера объектов институтам центра.

К. А. Павлов лично был заинтересован в развитии собственной колымской проектной организации. К 1940 году проектно-изыскательский отдел располагал обширными исследовательскими и проектными, инженерно-геологическими материалами в области капитального строительства промышленных, гражданских зданий, гидротехнических сооружений и дорог в условиях вечной мерзлоты. Отдел пополнился высококвалифицированными специалистами, поэтому задания руководителей Дальстроя по разработке проектов выполнялись успешно и в очень короткие сроки.

К нам часто приезжали работники Института мерзлотоведения П. Ф. Швецов, В. Ф. Жуков, Н. А. Цитович, Е. А. Шпак и многие другие специалисты. Они внимательно изучали материалы наблюдений за зданиями и сооружениями, построенными по различным принципам: с сохранением мерзлоты в основании фундаментов, без нее, с предварительной оттайкой вечномерзлых грунтов и т. д.. Особенно тщательно гости изучали рекомендации геологов и акты различных комиссий о причинах деформации зданий, предложения этих комиссий по восстановлению нарушенных конструкций, по предотвращению разрушений.

В 1939 году, как уже упоминалось выше, комиссия Дальстроя подобрала участки под строительство Аркагалинской локомобильной и Тасканской паротурбинной электростанций. В этом же месяце наш отдел получил задание на комплексные изыскания и разработку проекта локомобильной электростанции мощностью 3 тыс. кВт в районе Аркагалы и на расширение уже действующей Тасканской паротурбинной станции (25 тыс. кВт). Мы одновременно и радовались новой работе и огорчались. Задача была сложной и многотрудной, а вот срок исполнения... Оба проекта приказано было выполнить за полтора месяца. Да и сами строители были поставлены в не менее сложные условия: ввод станций в эксплуатацию 1 июня 1940 года. К этому времени (в 1937, 1938 гг.) уже были построены (по проектам нашего отдела): локомобильные станции в устье реки Запятая, в поселках Атка и Палатка; свыше 100 км линий электропередачи; дизельные электростанции в Магадане, в поселках Спорный, Атка и Палатка. И все это тоже в трудных условиях и при очень сжатых сроках. Опыт был, было великое желание не только подчиняться строгой дисциплине Дальстроя, было желание хорошо работать... Так что и проект и строительство обеих станций мы закончили в точно установленные приказом сроки. В середине 1940 года Аркагалинская станция дала приискам свой первый ток.

Вернувшись немного назад, вспомним март 1935 года. Именно в это время постановлением Совета Народных Комиссаров Дальстрою было поручено форсировать разведку и добычу олова. Так что в конце тридцатых годов в производственной деятельности этой организации возникло новое направление: геологи разведали ряд месторождений олова, и Колымпромпроект (5 марта 1940 года изыскательский отдел Дальстроя был переименован в управление «Колымпромпроект») в 1940 году получил ряд заданий на проектирование пяти обогатительных фабрик с рудниками, а также на расширение Утинской золотоизвлекательной фабрики. Особое внимание уделялось развитию оловодобычи в Омсукчанском районе, где к 1939 году было разведано сразу несколько месторождений олова, а рядом, в районе Галимого — уголь. Колымпромпроект в 1940 году закончил (и передал Дальстрою-заказчику) проекты Галимыйского горно-обогатительного комбината, поселка Омсукчан, нефте- и складской базы, портопункта Пестрая Дресва. Проект дороги (145 км) от Омсукчана до Пестрой Дресвы был выполнен управлением «Колымтранспроект». Строительство ее, да и нефтебазы, началось в сентябре 1940 года, практически одновременно с их проектированием.

1939 год был особо «урожайным». В нем закончены проекты оловорудного комбината им. Чапаева с локомобильной электростанцией в Сеймчанском районе; расширены оловорудный комбинат и электростанция Бутугычага; закончены проекты станции на прииске «Мальдяк», высоковольтных линий (50 км); швейной фабрики в Магадане, гаражей в Берелехе, комплекс Магаданской городской больницы, сельскохозяйственных объектов, складов, жилья и других объектов. Объем проектно-изыскательских работ к 1940 году возрос вдвое по отношению к плану 1938 года.

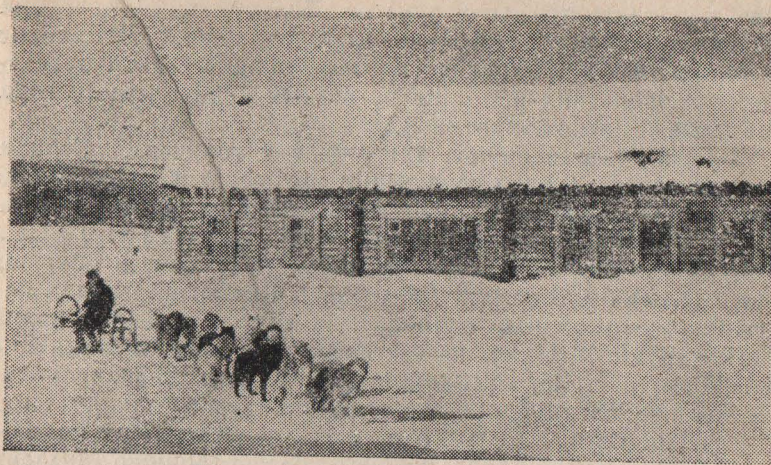
7 декабря 1940 года новый начальник Дальстроя — И. Ф. Никишов — издал приказ «О структуре проектных организаций...» На базе управлений «Колымпромпроект»,

«Колымтранспроект» и проектной конторы горкомхоза создано управление «Колымпроект». С этого времени все связанное со строительством на территории Колымы выполнялось именно этим управлением. Начальником его стал уже упоминаемый ранее Н. П. Крыжановский, главным инженером — Н. И. Шигорцев, его заместителем — А. И. Лубяный, начальником сектора изысканий — И. Г. Наседкин, главным инженером сектора — автор этих строк. В состав сектора изысканий вошли: гидротехнический, автодорожный, геологический и топографический отделы.

В 1939 году Дальстрою постановлением Совета Народных Комиссаров СССР переданы из Главного управления Северного морского пути Чаунский и Чукотский геологоразведочные районы, а в 1940-м — бассейн реки Анадырь. В начале 1941 года территория деятельности Дальстроа вновь расширена. Ему переданы: побережье Охотского моря от Пенжинской губы до Охотска, а по Якутской АССР — (полностью) бассейн реки Яна. Теперь территория Дальстроа составляла около 2,3 млн. кв. км. Расширилась и сфера работ проектного управления, увеличился объем изыскательских работ. В 1940 году он составил 9,8, а в 1941 году возрос до 12,9 млн. рублей. Численный состав управления с 615 человек увеличился до 812.

В начале 1941 года Колымпроект получает ряд заказов на проектирование Берелехского и Сеймчанского аэродромов, на расширение уже действующих — Омсукчанского, Нерского и в поселке Стрелка, на строительство авиаплощадок в Марково, Омолоне, Оймяконе, Хандыге...

Очень сложно решались вопросы водоснабжения проектируемых и строящихся электростанций, горно-обогаительных комбинатов, многих поселков. Поверхностный подток большинства рек прекращался уже в ноябре—декабре. Часто в долинах рек появлялись наледи, аккумулярующие в себе миллионы кубических метров воды... Это подсказало нам мысль об изучении природы этих образований, и мы провели ряд экспериментов. Мы спрямляли



Усть-Утиная. В этом здании размещалась первая проектная организация Дальстроа — УГПС. 1936 г.

русла рек, чтобы сконцентрировать основной поток и ликвидировать множество рукавов. А с прекращением поверхностного водотока у выхода на поверхность грунтовых вод, образующих наледи, устраивали водозаборные колодцы, прокладывали утепленные деревянные лотки или трубы до основного потребителя или распределительного бака. Для некоторых обоганительных фабрик сооружали специальные водохранилища с земляными плотинами. Такие хранилища воды были сооружены на реке Утиная (в 1945 г.) и в Дегдыкане (1946 г.). Подобная плотина (1944 г.) была построена и на реке Средний Эльген. Это водохранилище использовалось как источник питания котлов электростанции и как пруд-охладитель. Аркагалинские локомобильная и паротурбинная электростанции обеспечивались водой озера Кедрового, обвалованного земляной дамбой.

...Отечественная война помешала дальнейшему разви-

тию капитального строительства Дальстроя. 1 сентября 1941 года по распоряжению И. Ф. Никишова управление «Колымпроект» переведено в Усть-Утиную. Объем проектно-изыскательских работ на четвертый квартал этого года сразу же заметно сократился.

Время было сложное, тревожное и горячее... Страна срочно перестраивала экономику на военный лад. Стране как никогда нужен был валютный металл. Много металла. Его могла дать золотая Омчакская долина. Там уже мыли желтый металл, но, чтобы получать его больше и больше, необходимо было срочно (немедленно!) построить туда надежную автомобильную трассу. И вот в середине июля 1941 года И. Ф. Никишов вызывает к себе начальника Колымпроекта Н. П. Крыжановского. И уже 26 июля появляется приказ: к 1 августа представить строителям план трассы на первые 20 километров автодороги Нелькоба — Омчак, обеспечив в дальнейшем бесперебойную выдачу проектных материалов на последующие участки автодороги. «О выполнении изыскательских работ,— говорилось в приказе,— через каждые пять дней докладывать заместителю по строительству».

Приказ И. Ф. Никишова выполнялся безупречно.

20 сентября 1941-го Колымпроект получил новое срочное задание — разработать проект мартеновского цеха на Оротуканском заводе горного оборудования. В распоряжении Никишова говорилось: «...чертежи выдавать на месте и проект здания цеха закончить к 1 октября 1941 года», то есть через 10 дней после получения задания. Проект мартеновской печи предлагалось выдать к 15 декабря... Ответственность за строительство мартеновского цеха возлагалась на начальника Южного горнопромышленного управления А. Д. Батова, а закончить его возведение надо было к 30 декабря 1941 года. Печь должна была начать плавить металл 1 июня 1942 года...

Проектную документацию, естественно, разрабатывала наша группа в составе М. И. Соловьева, П. И. Рязанова,

В. Г. Дроздова, Б. В. Федосеева, С. А. Бабкина, Г. К. Карташова, В. А. Илларионова и других прямо на стройке, на глазах и при непосредственном участии работников завода. Это здорово сэкономило время, так как все спорные вопросы дружно решались на месте. Надо ли говорить, что и это задание было выполнено в срок и по-военному четко.

С началом войны резко возрастает спрос на олово. Теперь это был не просто металл, теперь это был металл стратегический... И Дальстрой озабочен увеличением его добычи. В октябре 1941 года Никишов обязал Колымпроект разработать чертежи обогатительной фабрики и рудника на базе месторождения олова — Дарпир (север Сусуманского района). И опять — сжатые сроки... Проект предполагалось выдать через 35 дней — 15 ноября 1941 года. Но это задание было выполнено с опозданием на 25 дней. В декабре 1941 года Колымпроект выпустил альбом типовых проектов объектов приискового строительства.

В январе 1942 года главного инженера Колымпроекта П. П. Акимова неожиданно отзывают на работу в Главное управление Дальстроя, а на его место назначают автора этих строк. Такой поворот судьбы был для меня более чем неожиданным. А происходило все это так...

И. Ф. Никишов по телефону вызвал из Усть-Утиной меня и Н. П. Крыжановского на технический совет, где мы должны были защищать проекты Дарпирской и Кулинской обогатительных фабрик. Покончив с нашими делами, Никишов попросил задержаться своих заместителей С. Е. Егорова, А. К. Колесникова, Н. А. Никешичева и П. П. Акимова.

Обращаясь к нам, начальник Дальстроя неожиданно объявил: «Ставлю в известность, что товарищ Акимов отзывается из вашей организации для работы в главке... Предлагаю утвердить главным инженером Колымпроекта Лукина. Каково ваше мнение, товарищ Акимов?»

П. П. Акимов, дав обо мне положительные отзывы, ска-

зал, что другой кандидатуры он и не представляет. Мнение инженера поддержал и Н. П. Крыжановский. Свое «за» высказали и все заместители Никишова. Особенно лестно, к моему удивлению, отозвался о моей работе заместитель по строительству А. К. Колесников. Выслушав присутствующих, И. Ф. Никишов объявил:

— Товарищ Лукин, подписывая приказ о вашем утверждении, надеюсь, что вы справитесь с этой работой. Ваш стаж в строительстве и в проектировании достаточно большой, а отзывы положительные. Этого вполне достаточно...

Я хотел было высказать свое мнение по этому поводу, но начальник Дальстроя заслушать его не посчитал нужным.

В первый год в роли главного инженера Колымпроекта мне было трудновато. Приходилось работать по 12—14 часов ежедневно, включая выходные дни. Я не считал зазорным учиться у своих коллег — проектировщиков, обогащателей, технологов, энергетиков, дорожников. Их благожелательная товарищеская помощь заметно влияла на работу. Мне, да и всем проектировщикам, приходилось досконально изучать не только технологию обогащения руд, но и тонкости производства взрывчатых веществ, получения кокса и полукокса, производства цемента, огнеупоров, регенерации резины, изготовления строительных материалов, соляной кислоты, оконного стекла. Надо было знать производство мареновской стали, электро-сталеплавильное производство, надо было разбираться в специфике всех отраслей хозяйства, включая местную и пищевую промышленность. Специалистов узких профилей у нас тогда не было. Сама жизнь заставляла познавать неизвестное. Это были годы интенсивной работы и учебы.

С началом Великой Отечественной войны на Колыму резко сократился завоз огнеупорных материалов, каменного угля, кокса, взрывчатых веществ, изоляторов для высоковольтных и телефонных линий, металлопроката, цемента... Поэтому все, что только возможно, решено было

изготавливать на месте. И уже в 1942 году Дальстрой заказывает нам разработку проектов строительства Аркагалинской угольной шахты, завода взрывчатых веществ и установок кокса на базе зырянских углей и полукокса на Аркагале; цеха по производству соляной кислоты, цементного завода (Таскан), завода огнеупорных материалов (Аркагала), газогенераторных станций, завода регенерации резины в пос. Стрелка, паротурбинной электростанции, линий электропередачи 35 и 6 кВт и много других объектов, обеспечивших жизнедеятельность многоотраслевого хозяйства Северо-Востока.

В январе—марте 1942 года проектировались и обогащательные оловоизвлекающие фабрики небольшой мощности: Кулинская, Днепровская, Куранах-Салинская, Хетинская. В этот же период были получены задания по расширению Валькумейской фабрики, проектировались Эге-Хайская и Алыс-Хайская фабрики. И опять мы были поставлены в почти невыносимые условия, сроки проектирования и изысканий устанавливались очень ограниченными. Поэтому мы с начальником управления Н. П. Крыжановским приняли решение: для основного строительства проекты выполнять в сокращенном объеме на месте строительства. Для этого создавались комплексные группы, возглавляемые специалистом отрасли, к которой и относился объект строительства. К тому же в это время Колымпроект имел в своем составе высококвалифицированных специалистов самых различных отраслей, что и позволяло выполнять задания руководителей Дальстроя в большинстве случаев в срок, несмотря на их многопрофильность.

Как уже упоминалось, Колымпроект находился в Усть-Утиной (500 км от Магадана). Вначале такое удаление вполне устраивало проектировщиков, так как все дела вершились там же. Теперь же это расстояние стало тормозом в работе. Мы не могли оперативно оформлять соответствующие документы, невольно задерживали согласование проектов с производственными отделами главка и строи-

телями. Для получения заданий, оформления финансирования проектно-изыскательских работ, на согласование и защиту проектов управление вынуждено было почти ежедневно направлять в Магадан 3—4 работника, неся значительные непроизводительные затраты. Начались неприятности...

При рассмотрении проекта расширения Валькумейской обогатительной фабрики И. Ф. Никишов сделал нам первое замечание (проект был задержан на 10 дней против установленного приказом срока). Мне пришлось рассказать о наших мытарствах. Присутствовавшие на техсовете руководители отделов главка и заместитель начальника Дальстроя по строительству А. К. Колесников поддержали меня. После этого И. Ф. Никишов обратился ко мне: «Товарищ Лукин, сколько работников у вас в управлении? Разместитесь в бараке, стоящем рядом со зданием отдела кадров? Прошу вас вместе с Колесниковым и Никешичевым (зам. начальника Дальстроя по кадрам) рассмотреть варианты размещения управления «Колымпроект» в Магадане. Составьте списки сотрудников управления и передайте их Муратову (начальник горкомхоза). В списках укажите численность семей и должность работающих... Я дам указание о выделении квартир во вводимых домах».

Так оно и было впоследствии: 3 декабря 1942 года Никишов подписал распоряжение о возвращении управления «Колымпроект» в Магадан. Разместились в бараке (тогда он стоял перед зданием теперешнего НИИ сельского хозяйства по улице Пролетарской). Жилой площадью были обеспечены все 150 специалистов — нам дали 25 квартир, 30 комнат в домах, барак на 26 комнат и две утепленные палатки. И жить стало лучше, и работать заметно легче. Может быть еще и потому, что объем проектно-изыскательских работ был резко сокращен, а управление «Колымпроект» вновь реорганизовано в проектно-изыскательский отдел Дальстроя.

В начале июля 1943 года мы получили новое задание:

надо было срочно выполнить проект подвесной канатной дороги от рудника имени Лазо до обогатительной фабрики № 3 (Сеймчанский район) протяженностью 2,3 км. Времени, как всегда, выделили крайне мало. Технический проект канатной дороги мы должны были сдать в середине августа 1943 года. Никакого опыта в проектировании и строительстве подобных сооружений в условиях низких температур не было ни у нас, в Дальстрое, ни в отечественной практике. Главным инженером проекта назначили инженера-механика П. А. Бауэра. Его отличная теоретическая подготовка, опыт работы на крупных заводах страны, а также инициатива, проявленная и им, и другими работниками проектного отдела, позволили и это задание выполнить в установленный срок. Оборудование канатной дороги конструировали П. А. Бауэр, А. А. Агафонов и С. И. Крайнов. Строительную часть проекта выполняли инженеры Н. А. Николаев и В. С. Андреев. Оборудование для «канатки» изготовили на заводах Дальстроя.

1944 год был особо «урожайным»: мы тогда получили свыше 50 заданий, в том числе на проектирование автодороги от Бурустаха до Усть-Неры с выходом на поселки Ольчан и Аляскитовый, с паромной переправой через реку Индигирку. В том же году проектировали поселки приисков «Победа», «Панфиловский», «Индигирский», «Ольчан» и другие только что организованного Индигирского горнопромышленного управления; проектировали строительство Индигирской автомобильной электростанции, линий электропередачи от Усть-Неры до новых приисков, аэродрома в районе Усть-Неры; разрабатывали проект застройки собственно поселка — базы Индигирского горнопромышленного района...

Далее пошли проекты рудника и обогатительной фабрики им. Матросова, проекты расширения Аркагалинской и Кулинской электростанций, проекты Тасканского цементного завода, ЛЭП, горняцких поселков...

Не менее продуктивным был и 1945 год. В нем мы мно-

тое сделали и для самого Магадана: закончили проекты сталелитейного цеха авторемонтного завода, служебного здания Нагаевского порта, детского комбината № 2 и водоснабжения города, его жилых домов и многих других объектов.

В следующие 2 года программа продолжала увеличиваться. На 1946 год проектно-исследовательскому отделу утвердили план в сумме 9,3 млн. руб. Численный состав его увеличился до 380 человек.

25 июня 1946 года проектный отдел получил задание на разработку проекта второй канатной дороги от рудника до фабрики Декдыкан (протяженность 3 км), а затем и такой же дороги от рудника до фабрики имени Матросова (3,5 км). Выполнение этих проектов создало большое напряжение в нашем отделе. Пришлось мобилизовать все подразделения, чтобы уложиться в сроки, установленные приказом. В 1947 году объем работ возрос до 10,6 млн. руб., а число специалистов — до 410 человек. В то время мы уже занимали казарму, расположенную против нынешнего Дворца культуры профсоюзов (сдан в 1964 году).

Учитывая наши ограниченные возможности и большое количество заданий, выдаваемых отраслевыми отделами главка на разработку проектов, И. Ф. Никишов специальным приказом подчинил проектную организацию лично себе. Это заметно упорядочило работу. Тогда же, в декабре 1945 года, начальник Дальстроя утвердил и график проектных работ на следующий год, оставив в нем лишь 42 проекта из 79, заказанных отраслевыми отделами. Основными объектами плана 1946 года стали электростанции, высоковольтные ЛЭП, обогатительные фабрики и рудники, аэродромы, автодороги, бензопровод Магадан — Палатка, зернохранилище, мукомольная мельница в Магадане, причал № 3 Нагаевского порта, жилые и культурно-бытовые здания. По приказу И. Ф. Никишова в проектно-исследовательский отдел вернули проектировщиков, временно переведенных в горные управления (работали у нас и инженерно-

технические специалисты, отбывавшие различные наказания в исправительно-трудовых лагерях).

В конце 1945 года наш отдел получил новое ответственное задание: предстояло разработать чертежи крупного комплекса Иультинского горнорудного комбината. Главным инженером проекта был назначен обогатитель В. И. Фадеев. Проект рудника вел горный инженер В. В. Каминский, над проектом поселка работали архитекторы Н. Н. Юргенсон и Н. С. Носиков, энергоснабжение осуществлял Р. И. Зильберман, теплотехническую часть — А. К. Леонов и П. И. Рязанов, сантехнический раздел — А. С. Бабкин и С. К. Еловский.

Иультинский комбинат — это было нечто грандиозное. Ответственность на нас легла большая. А тут еще и условия необычные — чукотские. Во всяком случае, многое пришлось пересматривать заново. Было трудно, но интересно... Работы шли с декабря 1945-го по апрель 1947 года. И вот 18 апреля 1947 года научно-технический совет Дальстроя рассмотрел проектное задание. Иультинский комплекс состоял из рудника и обогатительной фабрики, 200-километровой автодороги Эгвекинот — Иультин, морского порта в заливе Креста, автобазы в Эгвекиноте, поселков Эгвекинот и Иультин, электростанции, ЛЭП, аэродромов в Заливе Креста и Иультине. Утвердив проектное задание, И. Ф. Никишов тут же установил срок разработки его документации. Как всегда, он был предельно сжатым. К 5 мая мы должны были выдать технический проект строительной части фабрики и первой очереди рудника, а к 25 мая 1947 года весь проект ГРК.

В районе Иультина строительных материалов обнаружено не было, поэтому при утверждении задания предложено было использовать на возведении стен основных зданий бутовую кладку из местного камня. Благо, его здесь было предостаточно. Жилые дома поселка строили двухэтажными, 16-квартирными, со стенами из бутобетона или же мелких бетоноблоков.

Основная часть рабочих чертежей комбината, как уже упоминалось, разрабатывалась на месте под руководством В. И. Фадеева, а с 1954 года, в связи с его отъездом, главным инженером проекта был назначен П. З. Бродский. Постоянное присутствие группы проектировщиков на комбинате позволяло очень оперативно разрешать со строителями возникающие вопросы.

Все шло вполне нормально, хотя и с большими трудностями. Но людям не давала покоя проблема водоснабжения. Специалисты и раньше говорили о скудости местных подземных вод, но некоторые все же отказывались верить очевидному. Пришлось вновь начать сложные гидрогеологические работы в районе промышленных объектов комбината. Вели их геологи В. И. Сафронов и Г. Л. Купреев. Они то и подтвердили отсутствие надежных водных источников для снабжения комбината и поселка. В проекте водоснабжение было «привязано» к ключу Теплый, в районе которого ежесекундно вытекает на поверхность земли (независимо от времени года) более 150 л воды. Источник вполне надежный, но, чтобы «достать» эту воду, надо было построить 7-километровый водовод, что заметно удорожало строительство ГРК. И все же на это стоило идти, так как ключ Теплый был единственным надежным вариантом. Однако некоторые эксперты (в частности гидролог Калабин) продолжали голословно утверждать, что «перспектива получения надмерзлотных вод около площадки фабрики очень большая...», что здесь могут быть большие запасы артезианских вод, «наличие которых подтверждается появлением наледей в долине реки Иультин, ближе к ключу Теплому...». И предлагали при этом перенести фабрику в район ключа Теплового, а для подачи руды на нее построить подвесную канатную дорогу.

Строить фабрику вдали от рудника было явным абсурдом, и это предложение было отвергнуто, но стремление хоть как-то сократить стоимость строительства комбината все-таки заставило руководство Дальстроя пойти на поводу

у поклонников артезианских вод. Что и было сделано И. Ф. Никишовым несмотря на наши возражения, аргументированные практически отрицательными результатами полугодовых гидрогеологических изысканий.

Иультинский горнорудный комбинат был сдан в эксплуатацию в октябре 1959-го, и уже в первый год (особенно в периоде январь — апрель) это новое предприятие испытывало большой недостаток в воде. Даже для снабжения поселка ее не хватало, и доставляли ее в Иультин водовозками все из того же ключа Теплый. Пришлось возвращаться к истокам проблемы и строить водовод по чертежам Дальстройпроекта, разработанным еще в 1947 году. Система водоснабжения ключ Теплый — Иультин была успешно завершена и сдана в эксплуатацию в августе 1971-го. С этого времени ни ГРК, ни жители поселка Иультин не испытывают нужды в воде. Но очень долго здесь помнили ошибку эксперта Калабина и волевое давление на проектантов начальника Дальстроя.

Примеров, когда руководство Дальстроя волевым порядком навязывало специалистам-строителям свое, часто ничем не обоснованное мнение, можно привести много. Время было суровое, военное, дисциплина — железная... И надо было иметь известную долю смелости, чтобы порой уметь доказать мало сведущим, но наделенным большой властью людям ошибочность их взглядов. В связи с этим вспоминается довольно серьезная история со строительством электростанции в поселке Берелех.

В сентябре 1944 года И. Ф. Никишов подписал приказ о создании комиссии по приемке третьего энергоблока на АРЭС-2 и в том же приказе обязал проектно-изыскательский отдел Дальстроя разработать проект строительства паротурбинной электростанции (три блока) на Берелехе, предназначенной для обеспечения энергией прииска «Ударник» и небольшой обогатительной фабрики на Мальдяке. Здесь же был установлен срок завершения проекта вместе с рабочими чертежами земляных работ по главному корпусу

су. На все эти дела отпущено нам было... две недели со дня издания приказа. И это еще не все... Одновременно мы должны были выдать и рабочие чертежи высоковольтной ЛЭП Сусуман — Мальдяк.

Работая в столь напряженных условиях, мы ко многому привыкли и притерпелись. И даже предельно сжатые сроки на решение того или иного задания нас уже не пугали. Но здесь случай особый. При определенных усилиях за две недели можно было и выдать нужную документацию... Но ведь перед тем как приступить к ее разработке, нам необходимо было найти площадку для будущей электростанции, решить вопросы с ее водоснабжением, изыскать линии электропередачи до прииска «Мальдяк» от поселка Сусуман. В установленный срок мы, естественно, уложиться не могли. Но и это, пожалуй, было не основным, возникло сомнение в целесообразности вообще строительства станции на Берелехе — в 87 километрах от Аркагалинского угольного месторождения, при наличии уже действующей ЛЭП от Аркагалинской электростанции до Сусумана... Тут было о чем призадуматься. Приказ есть приказ, но...

Через день после его издания я, как главный инженер проектно-изыскательского отдела Дальстроя, подал рапорт на имя И. Ф. Никишова, в котором обосновал экономическую нецелесообразность задуманного. Мало того, что само строительство станции влетит государству в копеечку, так ведь здесь придется дополнительно создать еще одно предприятие, которое будет лишь заниматься подвозкой угля из Аркагалы: парк автомашин на 90 единиц (грузоподъемность автомашин военных лет не превышала 3 т)...

В рапорте предлагался простой и оригинальный выход — расширить Аркагалинскую электростанцию (АРЭС-2). К рапорту была приложена сопоставительная ведомость капитальных вложений, эксплуатационных расходов, подсчитана стоимость 1 кВт/часа электроэнергии после строительства Берелехской и при расширении Аркагалинской электростанций. Увы, аркагалинский кВт/час

был явно привлекательней, так как обещал быть в два раза дешевле. Именно поэтому проектный отдел и просил начальника Дальстроя отменить приказ. Но отмены приказа не последовало, а в начале октября И. Ф. Никишов улетел в Москву в командировку.

Заместитель начальника Дальстроя С. Е. Егоров, инженер-электрик по образованию, соглашался с нами о нецелесообразности берелехского замысла, но как военный человек потребовал исполнения приказа...

С 26 сентября в Берелех начало поступать оборудование будущей электростанции, а к началу октября 1944 года — закончен и технический проект.

Строительство новой станции было поручено начальнику Аркагалинской стройконторы С. А. Аротюнову. Передислоцировав часть рабочих на Берелех, Аротюнов срочно запросил проект, но мы отказали ему в этом, так как под ним не стояла подпись начальника энергоотделения Дальстройпроекта Г. К. Карташова, который поддерживал меня. Не стал подписывать проект и я. В первых числах октября в Сусуманском районе побывал С. Е. Егоров. Проверив состояние подготовительных работ в Берелехе, он вызвал меня ночью по телефону и потребовал немедленной доставки на место строительства проекта электростанции. Я еще раз изложил Егорову мнение проектного отдела о недопустимости строительства в Берелехе станции... Егоров долго молчал, наконец заговорил: «Ты знаешь, что сделает с тобой Иван Федорович за неисполнение приказа?» — «Готов принять любую кару, — ответил я, — но не могу допустить явную ошибку, о которой вы, Сергей Егорович, прекрасно знаете». Подумав несколько мгновений, он мне ответил: «Ну смотри, пеняй на себя».

Едва дождавшись утра, я рассказал о ночном звонке Егорова начальникам электротехнического и теплотехнического отделений Г. К. Карташову и А. К. Леонову, и мы, еще раз проверив свои расчеты, окончательно убедились в правильности позиций проектной организации.

В конце октября возвратился из Москвы И. Ф. Никишов. Вечером того же дня он вызвал на беседу начальника проектного отдела Н. П. Крыжановского и меня. К великому удивлению Крыжановского, в кабинет пригласили только меня. Войдя, я доложил, как было принято, о приходе. Никишов поздоровался, выйдя из-за стола, и, прохаживаясь по кабинету, ни о чем не спрашивая, стал излагать свою точку зрения о пользе и необходимости строительства Берелехской электростанции, делая особый акцент на том, что «...это обеспечит сокращение срока ввода обогатительной фабрики на Мальдяке и позволит получить большее количество очень нужного стране металла». Говорил он долго... Я несколько раз пытался возразить по существу затронутого, но Иван Федорович, словно не видя этих моих попыток, продолжал говорить. Монолог этот затянулся минут на 15—17. Закончив его, Никишов, словно вдруг только заметив меня, неожиданно спросил: «Почему вы до сих пор не выдали проект Берелехской станции?»

Я как можно короче доложил о причинах задержки и рассказал о предложении проектной организации, попросив уделить время для рассмотрения технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства. Никишов, привыкший к беспрекословному повиновению своих подчиненных, явно рассердился и произнес новый монолог, обвинив меня в консерватизме, в отсутствии государственного подхода в решении задач развития горной промышленности, и поставил точку: «Вы, товарищ Лукин, видимо, ничего не поняли из нашего разговора... Вы свободны».

Я вышел из кабинета с чувством обиды. Обвинения Никишова меня не тревожили, так как я твердо был убежден в нашей правоте. Однако, зная о неограниченных правах начальника Дальстроя и его крутой нрав, я полагал, что буду освобожден от работы в проектной организации. Конечно, жаль было расставаться с любимым делом, но я почему-то легко смирился с этой мыслью. Успокаивало и то, что были у меня единомышленники. В приемной

Н. П. Крыжановский с тревогой спросил: «Ну, досталось? Я же советовал вам выполнить приказ и выдать проект. Он может отстранить вас от работы».

Что я мог ответить на это... Промолчав немного и собравшись с мыслями, я сказал своему начальнику: «Никишов не смог доказать экономической целесообразности строительства электростанции на Берелехе, поэтому проект выдавать нельзя. Нас же потом будут обвинять с вами в неспособности отстаивать проектные решения. Строить станцию на Берелехе — это антигосударственное решение. Проект я не подпишу».

Моя позиция вконец озадачила Крыжановского, и мы молча вернулись на работу.

На следующий день Никишов опять вызвал к себе меня и Крыжановского.

Оказалось, приглашены были не только одни мы. В приемной уже толпились начальники различных отделов Дальстроя: энергетического — Я. Д. Певзнер, планового — М. З. Самойлов, главного механика — С. М. Мовшович. Был здесь и главный энергетик А. М. Тылечкин. Состав участников совещания, как мне показалось, предопределял, о чем будет совещание, и я не ошибся. Лишь только мы уселись, хозяин кабинета без лишних предисловий приступил к делу. «Итак, вопрос у нас сегодня один, — начал он, — где строить электростанцию, способную обеспечить энергией прииски «Мальдяк», «Ударник» и будущую Мальдякскую обогатительную фабрику? В Берелехе, находящемся в нескольких километрах от основных энергопотребителей, или на Аркагале?».

Было ясно, что вопрос задавался всем, кроме меня и заместителей Никишова, видимо уже высказавших свою точку зрения. Ответ (и это меня очень обрадовало) был удивительно однозначен — строить на Аркагале, используя здание бывшей локомотивной электростанции — АРЭС-1. Лишь начальник планового отдела М. З. Самойлов заметил невпазд, что он не видит оснований удалять

станцию от потребителей энергии. Крыжановский тоже присоединился к мнению большинства, но в очень осторожной форме, заметив: «Вероятно, следует согласиться с мнением товарищей, но следует учесть, что оборудование электростанции уже завезено в Берелех». Его позиция несколько удивила, я ведь ему очень подробно рассказывал до этого об экономической выгоде расширения станции на Аркагале и, как мне показалось, убедил...

Несмотря на то, что почти все присутствующие были за наш вариант, мало кто верил, что Никишов согласится с оппонентами. К тому же мы не знали мнение его заместителей... Однако Никишов, подводя итог разговору, сказал: «Хорошо, будем расширять Аркагалинскую станцию. Люди Крыжановского должны выдать проект к 15 ноября текущего года». Воспрянув духом, я тут же попросил продлить срок до 10 декабря, мотивируя это необходимостью детальных изысканий дополнительного источника водоснабжения...

Никишов ничего не ответил на мою просьбу, и я уж думал было, что начальник Дальстроя и с этим предложением согласился, но он, однако, принял половинчатое решение. В приказе по итогам наших словопрений он указал свой срок — 1 декабря 1944 года. «Рабочие чертежи, говорилось в приказе, выдавать по мере готовности, в сроки, обеспечивающие нормальный ход строительства...»

Времени было явно недостаточно для такого объемного дела. И пришлось проектировщикам, засучив рукава, впрячься в тяжелую двухсменную работу, которая, конечно же, была выполнена в срок. Следует отметить, однако, что большим стимулом во всем этом стал для проектировщиков сам факт признания начальником Дальстроя нашей правоты. Это была победа...

Многих удивила неожиданная уступчивость Никишова, привыкшего к единоличному волевому руководству и никогда не отменявшего ранее принятых распоряжений. По выражению заместителя начальника Дальстроя С. Е. Егоро-

ва, это был «беспрецедентный случай». «Я не помню, — говорил он, — чтобы Иван Федорович когда-либо отменял свои, даже неправильные решения. Тебе, Иван Иванович, повезло... Смотри, не дашь проект в срок — он еще припомнит твою строптивость...»

Егоров оказался прав — его предвидение впоследствии частично сбылось. Но это уже потом...

В сентябре 1945 года строительство электростанции было закончено, завершены были и работы на ЛЭП-110 на участке Аркагалинская РЭС — подстанция «Фролыч» — Нексикан. Провода мы заменили на большее сечение, и это

Группа работников Колымпроекта. Слева направо: С. Э. Розенфельд, И. И. Лукин, Б. Н. Бутягин, М. М. Колесниченко; во втором ряду — А. К. Климов, Н. И. Юргенсон, Л. И. Кольцов. 1940 г.



обеспечило нормальное энергоснабжение предприятий Сусумана, прииска «Мальдяк» и других потребителей района. 20 октября 1945 года комиссия Дальстроя приняла в эксплуатацию и линию электропередачи. А 22 октября 1945 года Аркагалинская паротурбинная № 2 дала энергию приискам Сусуманского района.

...В конце 1944 года инженер-электрик И. С. Семичев, работавший в сметной группе проектно-изыскательского отдела Дальстроя, подал рационализаторское предложение об использовании почвы в качестве третьего провода высоковольтных линий электропередачи. В составе этого отдела работали тогда крупные специалисты, инженеры различных профессий, в том числе энергетики Ю. Н. Флаксерман, Г. К. Карташов, Р. И. Зильберман и другие...

Их заключение по рацпредложению Семичева было отрицательным, что они и доказали, обосновав расчетами крайне низкую проводимость тока в условиях вечной мерзлоты. Аналогичное заключение дали также работники энергетического отдела Дальстроя, и предложение Семичева наш технический совет отклонил. Автор, не долго думая, пожаловался на не принявших его предложение начальнику Дальстроя. Основным аргументом Семичева были не расчеты, а желание... «сэкономить остродефицитный провод на 33% и, соответственно, высоковольтные изоляторы, а они — Лукин, Певзнер, Тылечкин мешают мне внедрить это ценное предложение». Никишов вызвал «обвиняемых» к себе в кабинет и долго внушал мысль о несомненной пользе предложения Семичева. Однако, выслушав наши возражения, вынужден был поступиться, сказав: «Ладно, проводите испытания, если вы уж так упорно отказываетесь от внедрения этого предложения. Я издам приказ об организации испытаний».

Приказ такой был подписан, и назывался «О проведении экспериментальных работ по испытанию ДПЗ». Целью эксперимента было установление возможности строительства высоковольтных линий электропередачи в районе дея-

тельности Дальстроя по системе ДПЗ «два провода — земля», дающей, по утверждению автора, значительный экономический эффект. Участок для испытаний выбрали между трансформаторной подстанцией поселка Спорный и подстанцией прииска «Утиный». Начальник центральных ремонтных мастерских Спорного Васильев и начальник прииска «Утиный» Купленков получили распоряжение заняться заземляющими контурами в зонах трансформаторных подстанций, а начальнику Тасканского энергокомбината Н. Я. Скворцову поручены были работы по монтажу заземляющих контуров и высоковольтной аппаратуры в соответствии с авторским рацпредложением. Начальнику проектно-изыскательского отдела Н. П. Крыжановскому было приказано освободить Семичева от работы в отделе на 2 месяца, чтобы тот мог спокойно наблюдать за монтажом и контролировать испытания...

Увы, любые попытки достичь безопасного напряжения в зоне эксперимента были безуспешными. Пробовали разные варианты, но... В конце концов заземляющие контуры выполнили вновь, пробурилив по 40 скважин в каждом из них и соединив их металлической полосой. Скважины, да и всю испытываемую площадь засыпали солью и углем... Мера эта несколько снизила напряжение поля, но все же была выше безопасной величины примерно в три раза. И это несмотря на то, что в контуры закладывали металла больше, чем вес самого третьего провода, из-за экономии которого и разгорелся сыр-бор. Не получалось... И все же эксперимент был продлен до 1 января 1946 года. Много труда вложили в это бесперспективное дело начальник Тасканского энергокомбината Н. Я. Скворцов, начальники подстанций С. М. Бельский и Ю. Ю. Косокович, однако добиться проектного положения в контурах им не удалось. Пора было сворачивать дело, но тут неожиданно для всех появился еще один приказ Никишова о продолжении эксперимента. Назначался новый срок — август 1946 года, а Семичев премировался месячным окладом.

Однако и в 1946 году многократные испытания заземляющих контуров (с расширением их площадей вдвое, с двойным увеличением расхода труб и металла) не обеспечили безопасного напряжения. Но несмотря ни на что в декабре 1946 года проектно-изыскательский отдел получает приказ Никишова на разработку линии электропередачи 35 кВ на участке Нера — Ольчан по системе ДПЗ. Приказ был явно не обоснован, и выполнить его мы не могли.

И вновь возникла конфликтная ситуация с начальником Дальстроя. Чтобы убедить его, мы подготовили технико-экономическое обоснование строительства названной линии, в котором назвали цифры расхода металла, необходимого для обеспечения безопасного напряжения в зонах заземляющих контуров, а также вес и стоимость третьего провода, гарантирующего нормальную работу ЛЭП. А цифры очень наглядно доказывали, что вес третьего провода был в 5,5 раза меньше веса металла контуров. Не стоила овчинка выделки... А тут еще и связисты начали жаловаться: нарушилась телефонная связь между Спорным и Утиным. При работе ДПЗ телефонные разговоры прерывались, аппаратура некоторых телефонных станций была выведена из строя. Начальник управления связи М. Н. Прутковский в одном из писем просил работы по системе ДПЗ прекратить, так как она исключала работу телефонной связи.

Только лишь после этого письма начальник проектно-изыскательского отдела Н. П. Крыжановский согласился подписать докладную записку начальнику Дальстроя с просьбой отменить приказ о применении ДПЗ в проекте ЛЭП Нера — Ольчан. Мы очень волновались, ожидая реакции Никишова, и тот не заставил себя ждать. В кабинете Крыжановского вскоре раздался телефонный звонок, и голос невидимого Никишова scomандовал: «Выполнять приказ! Проект выдать к первому марта (1947 года)»...

Столь категоричное отрицание технико-экономического

обоснования строительства ЛЭП заставило нас разработать проект в двух вариантах: с тремя проводами и по системе ДПЗ. Узнав об этом, И. С. Семичев вновь написал жалобу, обвиняя во всех грехах автора этих записок и Г. К. Карташова.

Никишова в это время в Магадане не было, его зачем-то вызывали в Москву. Но возвратившись из столицы, он в этот же день вызвал меня, как теперь говорят, на ковер, и в резкой форме высказал недовольство задержкой проекта ЛЭП Нера — Ольчан. Обвиняя меня «в консерватизме, недисциплинированности и нежелании помогать рационализаторскому делу», он потребовал немедленной выдачи проекта строителям. Я попросил Никишова выслушать меня, акцентировав свои доводы на опасностях, грозящих всему живому, случайно попавшему в зону контуров заземления... Я говорил о нарушениях и выходе из строя телефонной связи, ссылаясь в том числе и на Министерство энергетики, приславшее нам бумагу, в которой шла речь о недопустимости применения в линиях электропередачи системы ДПЗ. Проектная организация, говорил я, несет ответственность за свои решения, а в рассматриваемом случае явно нарушается техника безопасности, поэтому мы не имеем права... И так далее и тому подобное...

Выслушав мою сбивчивую речь, Никишов тут же вызвал начальника энергоотдела Я. Д. Певзнера: «Насколько опасна система ДПЗ,— спросил он его,— объясните мне: почему Лукин тормозит ее внедрение?!» — «Товарищ генерал,— растерянно заговорил Певзнер, явно обескураженный суровым тоном Никишова,— я думаю, следует все-таки попробовать ДПЗ на участке Нера — Ольчан... Может быть, те условия позволят нормально работать этой системе. У проектировщиков пока нет оснований категорически отказываться от нее».

Такое заявление начальника энергоотдела меня поразило. Оно явно было сделано вопреки здравому смыслу. Ведь у Певзнера были на руках все материалы испытаний, знал

он и о бумаге Минэнерго... Я попросил разрешения возразить Я. Д. Певзнеру и повторил причины, исключаяющие выдачу проекта строителям. Певзнер молчал. Вместо него раздраженно заговорил начальник Дальстроя: «Вы проявляете косность, работаете с оглядкой — как бы чего не вышло. Вы не хотите понять, что ДПЗ сократит расход остродефицитного провода больше, чем на 30%... Не поймете — обойдемся без вас».

На этом «аудиенция» закончилась. В приемной Певзнер вдруг, словно оправдываясь, начал вяло доказывать необходимость повторения эксперимента с ДПЗ, говорил о выгоды рацпредложения...

Чувство досады овладело мной после разговора с начальником Дальстроя. Я понимал, что в реализации предложения И. С. Семичева он видит экономию deficitнейшего в стране провода, и это желание отметало все возражения, в том числе экономическую сторону спора. Но как можно было не учитывать угрозу всему живому, которую нес в себе этот проект?! Не давала мне покоя и мысль о том, что я, видимо, плохо отставил наши расчеты, если не смог убедить начальника Дальстроя о неприемлемости предложения Семичева. Утешало одно: после бурного разговора с Никишовым и перепалки с Певзнером в приемной я считал себя освобожденным от занимаемой должности, а это означало — кончилась нервотрепка и надо было ждать перемены.

Вернулся я на рабочее место после девяти часов вечера. Настроение, конечно же, было далеко не деловое, просто хотелось побыть одному, хотелось еще и еще раз проанализировать причины столь непреклонной позиции И. Ф. Никишова, человека, конечно, своенравного, не терпящего возражений, но и, несомненно, умного руководителя, способного отменять свои неправильные решения при условии получения неопровержимых доказательств. Невольно вспомнились слова В. Г. Белинского, сказавшего однажды, что у всякого человека есть своя история, а в истории —

критические моменты... Я был готов ко всему: к разжалованию, к снятию с работы... Осторожный Н. П. Крыжановский в течение нескольких дней пытался узнать в отделе кадров Дальстроя какие-либо указания Никишова обо мне и моей работе, но все пока оставалось по-старому, я продолжал работать в той же должности. Почему не было принято никаких мер «к консерватору», так и осталось для меня загадкой.

А между тем события развивались следующим образом. Ни я, как главный инженер проектной организации, ни начальник электротехнического отделения Г. К. Карташов не подписали проект ДПЗ, направив его в научно-технический совет Дальстроя без надлежащего оформления. Одновременно с ним был предложен и проект ЛЭП-35 с тремя проводами. В нем мы также указывали на недопустимость применения системы ДПЗ и о возможных негативных последствиях, если это всё же произойдет. Но и новое наше предупреждение не изменило положения. Я. Д. Певзнер, поставив под злополучным проектом свою визу, передал его на утверждение начальнику Дальстроя без рассмотрения на совете, а затем отправил строителям для срочного возведения ЛЭП Нера — Ольчан.

Направляя в главк неподписанную работу, я сознавал, что нарушаю устоявшийся порядок, иду на конфликт, но поступиться инженерной совестью уже не мог. Поступи иначе, я «потерял бы свое лицо» как технический руководитель проектной организации.

В те времена мы часто шли на рискованные решения в своих разработках — вынуждала обстановка (отсутствовал металл, не было строительных материалов, не доставало оборудования), но риск этот был оправдан и гарантировал технику безопасности. Всегда и всюду при вынужденном отступлении от норм мы в первую очередь принимали меры, гарантирующие устойчивость зданий и сооружений, надежность работы оборудования обогатительных фабрик, котельных, механических мастерских, электростанций, ав-

тобаз, компрессорных, драг и многих других проектируемых объектов. Здесь же был случай особый...

Строительство ЛЭП по системе ДПЗ успешно продолжалось и было закончено в марте 1948 года. За ходом работ по распоряжению И. Ф. Никишова следил сам Я. Д. Певзнер. Защитники идей «рационализатора» Семичева торжествовали, однако...

Летом 1948 года в зоне контура Нерской трансформаторной подстанции неожиданно случилось ЧП — были поражены током три лошади. Позже там наблюдались более тяжелые случаи...

В сентябре 1948 года в Усть-Неру прибыл заместитель начальника Дальстроя генерал-майор И. Г. Петренко. Ознакомившись с положением дел на месте, он тут же распорядился о ликвидации системы Семичева и о подвеске третьего провода на ЛЭП Нера — Ольчан. В мае 1949 года она была принята госкомиссией. Возвратясь из командировки, И. Г. Петренко спросил меня, почему мы так упорствовали с подписанием системы ДПЗ. Узнав историю этой линии электропередачи, он строго предупредил присутствующего при разговоре Певзнера: «Возглавляя отдел, вы должны быть инженером, а не угодливым человеком». Так завершилась бесславная эпопея с ДПЗ Семичева.

Структура проектно-изыскательского отдела не обеспечивала выполнение возросшего объема работ, поэтому с первого июля 1948 года отдел этот реорганизован в управление «Дальстройпроект», как самостоятельное хозяйственное управление по проектированию и изысканиям промышленных, энергетических, транспортных и гражданских объектов. Начальником его был утвержден Н. П. Крыжановский, главным инженером — автор этих воспоминаний. И тут вплотную встал вопрос о рабочем помещении для новой организации. С 1948 года в Дальстройпроекте была введена двухсменка, что, конечно, не могло считаться нормальным явлением. Мы с начальником управления при каждом удобном случае напоминали руководству Даль-

строю о тяжелых условиях труда проектировщиков, но каждый раз получали односложный ответ: «Будем искать что-либо». И мы не видели выхода из создавшегося положения.

В апреле 1948 года в составе Западного горнопромышленного управления была организована монтажная строительно-дражная контора, и Дальстройпроект получил задание составить проекты и сметы на временные здания, сооружения и подготовительные работы по дражным полигонам. Работу мы должны были закончить к 15 апреля, а к 1 июля 1948 года уже выдать комплексный технический проект на строительство и монтаж драг, на обработку ими месторождений Чай-Урьинской долины, обратив особое внимание на эффективность и рациональный способ промывки вечномерзлых грунтов. Для коллектива Дальстройпроекта это была новая и совершенно неизвестная работа. Приходилось часто обращаться за помощью к знающим людям, к специалистам. Проект первой драги разрабатывали в содружестве с монтажниками и геологами. Бригада в составе Г. А. Покорного, Л. В. Головань, А. М. Зимарского и прикомандированных к ним горных инженеров А. И. Круглова, Н. П. Санниковой и монтажников А. А. Гартен и С. И. Янанаки успешно выполнила задание. 22 сентября 1950 года в устье реки Чай-Урья начала мыть золото первая колымская драга.

Однако достигнутое не радовало — уж очень медленно строился колымский дражный флот. Одной из главных причин, задерживающих внедрение плавучих фабрик золота в Дальстрое, являлась неуверенность в успешном применении этих механизмов на вечномерзлых грунтах. Не было опыта промышленной оттайки полигонов, а это не давало возможности точно определить стоимость подготовительных работ. Правда, кое-что мы знали. Знали, например, что на Аляске оттайка полигонов производилась холодной водой, но ведь климатические условия Аляски более мягкие, чем условия Колымы и Индигирки... Как быть? Да и драги, имевшиеся в наличии, пугали своей сложностью. К тому же

поступившие к нам в 1944 году пять электрических драг фирмы «Юба» оказались некомплектными. И некому было монтировать их, и некому на них было работать. Не было в Дальстрое знающих специалистов. Однако время диктовало свои условия, заставляло на месте решать, казалось, неразрешимые проблемы. Помощи ждать было неоткуда... И вот в 1947 году коллективу Дальстройпроекта поручается разработка документации на доукомплектование драг и электрооборудования. Параллельно с названным заданием шла подготовка дражных специалистов, а во ВНИИ-1 проводились опыты по оттайке вечномёрзлых грунтов на полигонах нижней части Чай-Урьинской россыпи и в Тенькинском горном управлении (нижний участок Омчакской россыпи). Руководили этой работой сотрудники ВНИИ-1 В. Г. Гольдман, В. К. Лысов, В. В. Веселов, Г. Л. Середа, Л. Е. Ведерников.

Выбор первых дражных полигонов производили исходя из наличия запасов металла в песках, обеспечивающего работу каждой плавучей фабрики не менее десяти лет на одном участке. В золотой промышленности Колымы назревали большие перемены.

В декабре 1948 года произошли изменения и в руководстве Дальстроя. Начальником его неожиданно был назначен генерал-майор И. Г. Петренко, занимавший до этого должность заместителя И. Ф. Никишова, а еще ранее — руководящие посты строительства города Комсомольска-на-Амуре. Проектировщики заметно воодушевились, увидев в этом назначении хорошее предзнаменование: запомнилось энергичное вмешательство И. Г. Петренко в затянувшийся цейтнот с проектом ДПЗ, повышенное внимание нового начальника к делам строительства. Хотелось верить, что не будут обойдены заботами нового руководства и проектировщики. И мы не ошиблись. Вскоре после принятия дел И. Г. Петренко посетил наше управление. Познакомившись с работой Дальстройпроекта, он пообещал нам помочь в улучшении условий труда.

С 1949 года Дальстройпроект начал вести разработку типовых проектов. Однако отсутствие квалифицированных кадров и отвлечение специалистов, занятых на разработке типовых проектов на текущие работы, не давало возможности держаться в рамках плана. Госбюджетные средства, выделяемые на типовое проектирование, осваивались, увы, на 28—50%. Не знаю — эта ли причина или же что-то другое послужило ей, но в марте 1949 года начальник Дальстройпроекта Н. П. Крыжановский был отстранен от работы. Я в это время находился в отпуске, и телеграмма начальника Дальстроя застала меня в Ленинграде. Отпуск был прерван, пришлось вернуться в Магадан.

Короткая деловая беседа с И. Г. Петренко, и я, продолжая работать главным инженером, начал исполнять обязанности начальника управления. Совмещать обе должности пришлось вплоть до августа 1950 года, после чего начальником управления стал инженер (дорожник) Н. Ф. Звонков. Я же по-прежнему оставался главным инженером предприятия.

Капитальное строительство в начале 50-х годов не получало должного развития, сдерживало его отсутствие проектов. На разработку их государство отпускало большие средства, а мы не могли освоить эти деньги. К примеру, по сравнению с четвертой пятилеткой объем работ института в пятой возрастал в 4,9 раза. В 50-х годах намечалось строительство новых оловообогатительных комбинатов, энергетических объектов и складов, дорог, угольных шахт, предприятий по производству строительных материалов, планировалось развитие портов и многих других объектов. Обстановка 1950—1956 годов требовала немедленного увеличения численности проектировщиков и изыскателей.

Постановлением Совета Министров СССР от 9 мая 1950 года управление «Дальстройпроект» с июля переведено на государственный бюджет. Тут же был утвержден и новый план проектно-изыскательских работ на второе полугодие 1950 года, но с таким объемом работ, что мы за

голову схватились. Чтобы выполнить его, в управлении по крайней мере должно было работать около 1200 человек, а мы имели в 1950 году лишь 706 работников... Само собой разумеется, план этого года выполнен не был. Тем не менее новый (на 1951 год) план вновь был увеличен — мы должны были освоить уже 30 млн. руб. Это конечно же было нам не под силу: увеличить численность людей мы не могли, так как изыскатели не были обеспечены ни жильем, ни рабочими помещениями, ни соответствующим оборудованием и транспортом. Большое разнообразие заказов, обусловленных потребностями хозяйственной деятельности Дальстроя и получаемых нами от крупных горнорудных комбинатов, энергетических, транспортных и мелких, узкоспециализированных (пищевых, коммунально-бытовых и жилищно-гражданских) контор, создавало непомерные трудности в нашей деятельности. Проектировщикам центральных районов страны конечно же было легче, там подобные работы выполняли специализированные организации.

У нас ничего подобного не было и приходилось уповать на свои собственные силы и возможности. И мы работали — упорно и самоотверженно... И сделали очень многое. За три года (1950—1953) Дальстройпроектом разработаны проекты: паротурбинных электростанций в Певеке и Омсукчане; комплексы промышленных предприятий управления строительными материалами в Магадане, Сусумане, Ягодном; автодорога Герба — Омсукчан; ЛЭП 110 и 35 кВ; морских портов и нефтебаз в Певеке и Ванино; административный корпус МВД и жилые дома в Магадане по ул. Дзержинского; расширения золотоизвлекательной фабрики им. Матросова; окончания рабочего проекта по Иультинской обогатительной фабрике; автодороги Магадан — Ола и моста через Олу и другие реки.

В 1954 году продолжалось проектирование паротурбинных электростанций — Эгвекинотской, Зырянской, Магаданской; ЛЭП-110 Аркагала — Таскан, Аркагала — Не-

ра, Аркагала — Омчак (вторая цепь), Омчак — Бутыгчаг, Хандыга — Эге-Хая; Угольных шахт — Кадыкчанская № 10, Зырянская, Галимыйская; каптажа лечебного источника курорта Талая... Были закончены проекты водохранилищной плотины на Каменушке, автодороги до курорта Талая, комплекс курорта, Магаданского аэропорта на 56-м километре, известкового и гипсового заводов на Мылге, поселка Аркагалинской ГРЭС, Дворца культуры профсоюзов в Магадане, гостиниц в Анадыре, Магадане, клубов в Эгвекиноте, Певеке и других объектов.

С октября 1950 года начальником Дальстроя был назначен заместитель министра внутренних дел СССР Иван Лукич Митраков. Знакомясь с деятельностью института «Дальстройпроект», он согласился с нашими предложениями по привлечению сторонних организаций для разработки ряда специальных проектов и обратился за помощью в Совет Министров СССР. И вскоре соответствующими постановлениями этой высокой инстанции нам было разрешено разместить ряд важных проектов в институтах: «Гипроарктикпроект» (реконструкция морского порта в Певеке; затонов и судоремонтных мастерских в Амбарчике, Зырянке, на реке Куйга; улучшение судоходства на реках Колыме и Яне; строительство и реконструкция аэродромов — в Батыгае, Магадане, Эгвекиноте, Зырянке, сооружение аэропорта в Певеке), «Союзморпроект» (реконструкция Нагаевского порта), «Промэнергопроект» (разработка проектов электростанций в Хандыге, Эгвекиноте), Ленинградское отделение института «Теплоэлектропроект» (Аркагалинская районная электростанция, линии электропередачи — Усть-Нера, Хандыга — Эге-Хая, Магаданская ТЭЦ), «Гипрозолото» (Омчакский золоторудный комбинат), «Гипротранснефть» (проект нефтепровода Палатка — Атка), «Гипроцемент» (Лыглыхтахский цементный завод), «Аэропроект» (реконструкция аэродромов в Сеймчане, Хандыге, Оймяконе и Берелехе), «Ленгипропищепром» (хлебозаводы в Магадане и Сусумане), «Союздорпроект»

(мост через Индигирку), «Дальстройпроект» (Омсукчанская и Певекская районные электростанции, автодорога Стрелка — Омсукчан). Были выполнены изыскания и для Союзморпроекта, Промэнергопроекта, Гипроцемента, Ленинградского Теплоэлектропроекта...

К этому времени коллектив Дальстройпроекта переселился в новое здание на углу улиц Парковой и Карла Маркса, то есть в здание, где институт находится и сейчас. В самом начале он имел только два этажа, третий был надстроен в марте 1959-го, четвертый — в 1967 году. Освободившееся здание по адресу ул. Карла Маркса, 4, было оставлено за Дальстройпроектом, и мы переоборудовали его под жилье для своих работников... Уже в 1975 году рабочая площадь вновь расширилась — была закончена семизэтажная пристройка к зданию Дальстройпроекта, что значительно улучшило условия труда проектантов.

Но давайте вернемся в русло повествования... Привлечение специализированных проектных институтов в значительной степени облегчило наш труд, но даже оставшийся объем изысканий оказался нам не под силу: отдел кадров Дальстроя направил в наше распоряжение ряд работников, в подавляющем большинстве малоквалифицированных, не имеющих опыта работы на Севере. Из пяти начальников экспедиций лишь двое имели средне-техническое образование, а из 39 руководителей изыскательских партий (основное звено!) было 27 техников, слабо знающих цели и задачи своего дела (некоторые из них вообще недобросовестно относились к работе).

В 1952 году осложнилось положение и в звене проектировщиков. Центральные институты не желали заниматься «мелочами» и принимали задания только на разработку крупных основных объектов, таких, как Аркагалинская ГРЭС, Магаданская ТЭЦ, Хандыгская и Эгвекинотская паротурбинные электростанции, горно-обоганительные комбинаты, аэропорты и так далее. А вот проектирование вспомогательных сооружений, поселков, дорог, водоснабжения,

временного энергоснабжения строек опять-таки передавалось Дальстройпроекту, правда, не самовольно, а с ведома и согласия МВД. Мы не справлялись, не успевали, срывали выполнение отдельных заданий. Может быть это и послужило сигналом к тому, что соответствующие организации наконец-то занялись проблемой кадров. Институт срочно пополнялся новыми специалистами, и его численность в 1952 году достигла тысячи человек.

Это было большим подспорьем, и все же организационные формы Дальстройпроекта не обеспечивали выполнения заданий. Надо было создавать филиалы института в Эге-Хая (Якутская АССР), в Певеке, Сусумане, то есть в местах непосредственного сосредоточения текущего и перспективного строительства. В первую очередь это сократило бы непроизводительно большие расходы на транспорт и командировки наших специалистов, не говоря уже об общей пользе дела. Однако вышестоящие организации по каким-то причинам не торопились решать этот вопрос, и многочисленные неувязки между Дальстройпроектом и материковскими организациями заставили нас создать экспертный отдел. Нам пошли навстречу, и в штате главка была утверждена должность заместителя главного инженера Дальстроя по проектированию, который одновременно исполнял обязанности начальника проектно-экспертного отдела. А утвердили в этой должности в феврале 1952-го автора этих воспоминаний.

С большим нежеланием согласился я с этим назначением, мне не хотелось покидать родной коллектив: в его росте, становлении была доля и моего труда. В этом дружном, творческом коллективе, где всегда можно было рассчитывать на поддержку и взаимное понимание, я вырос от рядового проектировщика до главного инженера института. Более десяти лет был я техническим руководителем проектной организации, немалые трудности претерпел... Мы проектировали и возводили самые разнообразные объекты, не имея баз строительных организаций. И все же

каждый из нас считал своим долгом не жалеть себя, быть предельно собранным и максимально полезным для дела, которым занимаешься...

И на новом месте я много времени отдавал любимому делу, и не только в роли эксперта — продолжалась совместная работа с творческим коллективом родного института по совершенствованию проектных решений, по упорядочению всевозможных ситуаций в изысканиях и проектировании. С этого времени основные вопросы по работам, выполняемым материковскими институтами, также решались в проектно-отделе главка, который, по сути, выполнял роль заказчика. Кстати, заместителем начальника Дальстроя по строительству с сентября 1949 года работал инженер И. М. Перфилов, оказавший большую помощь в укреплении и дальнейшем развитии Дальстройпроекта.

Постановлением Совета Министров СССР и директивных органов (после образования Магаданской области) на руководство Дальстроя было возложено строительство административных зданий обкома КПСС и облисполкома, гостиницы, жилых домов, гаражей, зданий Домов Советов в шести районах области. В связи с этим уже в январе 1954-го институт получил указание выдать проектную документацию к 1 марта 1954 года на здания, по которым могут быть применены типовые проекты. На остальные сооружения, планировавшиеся строить по индивидуальным проектам, выдавать документацию решено было в двухмесячный срок с момента получения задания.

Однако в марте 1953 года Дальстрой перешел в подчинение Министерства металлургической промышленности. В капитальном строительстве области в последующие годы произошли существенные изменения. В первую очередь вставал вопрос о развитии социальной инфраструктуры (строительство детских учреждений, школ, объектов бытового и коммунального назначения), на что до этого времени уделялось мало внимания... В мае 1954 года директор института Н. Ф. Звонков был переведен на работу в облис-

полком, а его место занял В. А. Коротун, работавший главным инженером института, на должность которого был назначен А. Н. Курячий.

В конце июля 1954 года появился новый приказ «О подготовке к увеличению жилищного и культурно-бытового строительства на 1955—1960 годы». Управлению капитального строительства Дальстроя (И. И. Лукин и С. Ф. Максцов) и Дальстройпроекту (В. А. Коротун и Н. А. Курячий) было рекомендовано уже 15 августа этого года представить на утверждение предложения по обеспечению проектной документацией. И не просто предложения, а документы со всеми вытекающими отсюда вариантами дальнейшего решения поставленной задачи: с указанием сроков оформления отводов земельных участков, с адресами объектов строительства 1955-го и последующих лет, с учетом увеличенной программы жилищного и культурно-бытового строительства. В приказе нам предлагалось применить наиболее экономичные типовые проекты жилых домов и барачков, приемлемые для местных условий. Разработку проектов такого жилья рекомендовалось выполнять в облегченном варианте — из щитов, заполненных опилками или мхом. В 1955 году Дальстройпроекту была поручена и разработка генеральных планов приисковых поселков, а также районных центров. Имеющимися силами мы все это, конечно, сделать не смогли бы, поэтому численность группы типового проектирования, созданной в январе 1949 года, была увеличена до 12 человек. Руководителем группы стал к этому времени инженер В. Г. Дроздов, а главным архитектором Н. Н. Юргенсон, которого позже, с 1954 года заменил архитектор Н. Б. Соколов. В группу пришли новички — архитекторы Ф. П. Соловьев, Н. С. Носиков, В. В. Струев и другие.

В том же 1954 году было принято и решение Магаданского облисполкома, называвшееся «Об упорядочении застройки населенных мест Магаданской области». Так вот, согласно этому решению, отводы земельных участков под



Группа главных инженеров Дальстройпроекта. 1957 г.

любое строительство райисполкомы могли производить только при наличии утвержденной документации (схемы генпланов, сами генпланы, проекты детальной планировки и застроек). Создавшаяся ситуация и заставила Дальстрой создать в нашем институте отдел генпланов, начальником которого был утвержден архитектор Н. Н. Юргенсон. Руководителем первой бригады назначили архитектора М. П. Кудинова, старшим архитектором — Д. Б. Цвика. Сюда же вошли архитекторы В. В. Клочихин, Л. И. Рапорт и старший техник М. Г. Морозова. Во вторую бригаду были включены С. Д. Чистопольский, К. Д. Рогулин, Н. Н. Оловянишников, И. П. Басов, В. Н. Воробьева, Б. М. Хазанова, В. С. Савельев, С. Д. Будивская. Первые два года отдел успешно обеспечивал разработку 4—5 генпланов и схем генеральных планов, чем и было положено начало планомерной разработке планировочной документации для поселков золотодобытчиков.

Год 1953-й, 1954-й, 1955-й... Были они для нас своеобразной вехой, временем ломки устоявшихся традиций и сулили значительные перемены и в жизни и в работе. Мы ждали их, мы сами старались кое-что менять и меняться...

Вспомним, вернувшись немного назад, что в 1936 году постановлением Совнаркома СССР Дальстрою были переданы для освоения бассейн реки Колымы и часть бассейна Индигирки, а в 1939 году переданы Чаунский и Чукотский геологоразведочные районы Главсевморпути, далее, в 1940 году, — бассейн реки Анадырь, а в 1941-м — бассейн реки Яны. Территория деятельности Дальстроя к этому времени составила 2,3 млн. км². В январе 1951 года Указом Президиума Верховного Совета СССР территория Дальстроя вновь была расширена. На западе она была определена по правому берегу реки Лены и возросла до 3 млн. км², что составило более 12% всей территории СССР.

И эту громадную территорию надо было обслуживать силами нашего института и ряда специализированных организаций центральных районов страны. Однако даже с их помощью мы не могли обеспечить нужды всех горных предприятий Дальстроя: программа проектно-изыскательских работ все увеличивалась. Правда, где-то к 60-м годам труд проектировщиков заметно облегчается появлением новой вычислительной техники, усовершенствованием расчетов, а при инженерно-геологических изысканиях — внедрением нового бурового оборудования и высокопроходимого транспорта.

В декабре 1954 года в Москве проходил Всесоюзный съезд строителей, где собравшиеся попытались найти пути и решить проблемы отставания жилищного строительства в СССР. Съезд был своевременным и нужным — жилищный кризис в стране вставал во весь свой рост и надо было принимать срочные меры по его ликвидации. Разгорелись жаркие дискуссии. Спорили о типе жилищ, о пути индустриализации жилищного строительства. Отмечалось,

что многие архитекторы, особенно молодые, отвергая типовые проекты, ничего не предлагают взамен, чтобы поправить создавшееся положение. Резко осуждались вычурность архитектуры, стремление многих архитекторов создавать не удобные и практичные жилища для людей, а «рукотворные» памятники. Критиковались излишества в архитектурном оформлении зданий, противники индустриализации жилищного строительства.

Доклады министра промышленного строительства СССР Н. А. Дыгая, главного архитектора Москвы Н. В. Власова были посвящены новым типам жилищ. Используя опыт скандинавских стран, они рекомендовали строить дома с малогабаритными квартирами, с высотой помещений (от пола до потолка) 2,5 м. Докладчики большое внимание уделили экономике строительства, подвергнув резкой критике проектные организации, пренебрежительно относящиеся к технико-экономическим показателям проектируемых зданий, увлекающиеся архитектурными излишествами в отделке домов, применяющие нерациональные планировки квартир.

Президент Академии архитектуры А. Г. Мордвинов в своем выступлении особое внимание уделил необходимости сохранения высоты жилых помещений не менее трех метров (от пола до потолка), мотивируя это тем, что переход на малогабаритные квартиры не обеспечит нормативную кубатуру для проживающих в них. Ссылка ряда докладчиков, говорил А. Г. Мордвинов, на опыт скандинавских стран, где высота жилых квартир действительно не превышает 2,5 м, не может быть принята у нас, так как число комнат в квартирах скандинавов больше, следовательно, и кубатура больше, что не можем в данное время обеспечить мы...

На совещании обсуждалась и позиция Академии архитектуры, работники которой почти не занимались вопросами типизации проектов, но стремились придать каждому зданию особенность и неповторимость, а это, дескать, при-

водит к тому, что в застройке Москвы и ряда городов используется чуть ли не вся история архитектуры...

Критика работ Академии архитектуры, резкие замечания в ее адрес возымели свое действие: в мае 1955 года Академия была реорганизована в Государственный комитет гражданского строительства при Госстрое СССР.

В декабре 1954 года ЦК КПСС принял постановление о мерах по реализации предложений Всесоюзного совещания строителей, а в августе 1955 года опубликовано постановление ЦК КПСС по индустриализации строительства, улучшению качества и снижению стоимости строительства.

Дальнейшая работа шла в соответствии с названными документами. Уже в 1955 году Дальстройпроект начал проектирование жилых домов с малогабаритными квартирами (стены — из кирпича и мелких блоков). Одновременно разрабатывали чертежи завода и полигона для производства железобетонных изделий в Магадане.

В конце мая 1956 года директором института «Дальстройпроект» назначается М. М. Жагулло, главным инженером — Б. Т. Суворов. Однако, в связи с затянувшейся болезнью Михаила Михайловича, с декабря 1959 года исполнение обязанностей директора было возложено на А. Н. Быстрова, а главным инженером стал Р. И. Фаерштейн. В апреле 1962 года А. Н. Быстров утвержден директором, главным инженером института назначается А. Н. Курячий. Арсений Николаевич Быстров возглавлял Дальстройпроект до конца апреля 1971 года. В то время когда А. Н. Курячий еще в 1963 году переведен на работу в Министерство цветной металлургии. На его место (с марта 1963 года) пришел И. Л. Коган, проработавший в этой должности 14 лет.

В мае 1972 года директором института «Дальстройпроект» становится горный инженер И. С. Кривошеев, проработавший в институте до мая 1980 года. Главным инженером института после отъезда И. Л. Когана назначен

Э. И. Жулин, а с мая 1980 года он уже занимает пост директора института. С 1981 года главным инженером Дальстройпроекта назначен Г. И. Радько.

М. М. Жагулло, А. Н. Быстров, А. Н. Курячий, И. Л. Коган, И. С. Кривошеев, имея большой опыт инженерной деятельности, знания и высокую эрудицию, стремились максимально приблизить тематику работ института к интересам и запросам горного производства, а руководимый ими коллектив все эти годы был достойным проводником научно-технического прогресса на Северо-Востоке страны. Свою трудовую деятельность руководители Дальстройпроекта успешно сочетали с большой общественной работой. Заслуги их, самоотверженная работа рядовых проектировщиков и изыскателей не раз и по достоинству поощрялись вышестоящим руководством. Так, к примеру, в августе 1957 года Магаданский совнархоз за успешное выполнение плана проектно-изыскательских работ наградил почетными грамотами: А. И. Артемьева, А. А. Астахова, Н. И. Басова, В. М. Бахара, В. Я. Блажнова, А. Н. Быстрова, В. С. Вацмана, В. П. Ковригу, Н. Н. Оловянишникова, С. Н. Семёнова, С. Н. Солодкина, П. М. Федорченко и многих других сотрудников института.

В 1958 году в Магадане началось строительство типовых домов с малогабаритными квартирами, спроектированных Дальстройпроектом (авторы—архитекторы: М. П. Кудинов, Н. С. Носиков, конструктор В. С. Лопарев). С 60-х годов в работе Дальстройпроекта намечается какой-то поистине невиданный до сих пор подъем творческих сил и дерзаний. Работалось хорошо и вдохновенно, сделано много интересного и нужного, но порой и спорного, ошибочного...

В апреле 1960 года было закончено проектное задание типового крупноблочного дома серии ЖС-40КБ (авторы — архитекторы Н. И. Комаров, А. А. Лепковский, старший инженер Л. А. Самчук). Архитектор В. Ю. Батуев и старший инженер В. С. Лопарев 25 апреля 1960 года выдали

проект первого 40-квартирного жилого дома в поселке Марчекан. К 1 июня этого же года были закончены рабочие чертежи форм для изготовления крупных блоков из газокерамзитобетона (конструкторы М. И. Соловьев и Б. К. Просветова)...

Архитекторы О. И. Билетченко и Д. Б. Цвик, инженеры Р. А. Агасанов, В. В. Наумов, Н. И. Милованова защитили проект пионерского лагеря «Солнечная Долина». В это же время был сдан в производство и проект пионерского лагеря в поселке Талая (авторы — А. П. Бабаян, А. В. Самаров, Н. И. Кауров). В первых числах июля 1960 года закончены изыскания под строительство жилых домов кварталов 28-а и 28-б (между улицами Билибина и Полярной, Нагаевской и Портовой), где применили так называемую «свободную планировку» застройки. Этот принцип исключал организацию дворовых пространств и... неожиданно создал дискомфортные условия: не были учтены местные климатические условия, жилые кварталы лишились ветровой защиты, а пространства между домами во время сильных ветров напоминают аэродинамические трубы. Увлечение «свободной планировкой» впоследствии было осуждено, а с 1963 года Госстрой СССР этот принцип организации жилой среды запретил вообще.

Полевая партия В. Я. Блажнова 15 августа 1960 года закончила изыскания под строительство поселка Билибино... И. Г. Наседкин выполнил изыскания аэропорта Анадырь с комплексом служб... Г. Х. Вольвович завершил изыскания полигонов и площадки для монтажа драги на прииске «Комсомольский»... Геолог А. Н. Гаркуль в том же году провел изыскания площадок под строительство: домов для работников ТИНРО, завода крупнопанельного домостроения, детской соматической больницы, плавательного бассейна, 60-квартирного жилого дома по Школьному переулку со встроенной детской библиотекой, 40-квартирного дома по улице Пушкина (со встроенным магазином «Юбилейный»)... Старший архитектор А. П. Бабаян выпол-

нил проект школы на 520 учащихся и интерната на 300 мест в городе Анадырь... Архитектор Д. Б. Цвик, конструкторы Р. А. Агасанов и Л. А. Макаревич выпустили проект Дворца культуры профсоюзов в Магадане (с разрешения Госстроя РСФСР в проект были внесены некоторые изменения, предусмотревшие зимний сад, изменение фасада здания, планировки зеркального зала и других помещений)... Старший архитектор В. Ю. Батуев и конструктор В. П. Терехина сдали рабочий проект школы на 320 мест в поселке Спорный...

В 1960 году О. В. Громыко и К. П. Клеменова защищают проект расширения Билибинской дизельной станции, а В. Х. Беспалько и В. П. Войт закончили проекты стройбазы Чукотстроя и автобазы в Билибино. Одновременно выполнен проект перевалочной базы в поселке Зеленый Мыс... И. Л. Коган в начале августа этого же года закончил рабочие чертежи комплекса Кадыкчанской угольной шахты № 10, а В. П. Коврига и И. Г. Туник — проект автодороги Магадан — Тауйск...

В 1961 году проведены изыскания: автодорог Певек — аэропорт «Алапельхино», Билибино — Безымянный — Крутой; ЛЭП Певек — Валькумей... Выданы рабочие проекты: плавательного бассейна в Магадане (авторы Д. Б. Цвик, В. С. Лопарев, Л. А. Макаревич); дома на 108 квартир со встроенным магазином «Луч» на углу Портовой и улицы Дзержинского (Н. С. Носиков, В. Ю. Батуев) и жилых домов в кварталах 28-а и 28-б... Утверждены и введены в действие типовые проекты 40-квартирных домов серии ЖС с малогабаритными квартирами... Выполнены проекты медицинского училища в Магадане, школы № 18 на 920 учащихся по улице Комсомольской, здания педагогического института, тепличного комбината совхоза «Пригородный», автовокзала...

В 1962 году совнархоз утвердил проекты дома на 107 квартир (на Комсомольской площади) со встроенным магазином, больниц в Иультине и Беринговском, здания

торгово-бытового обслуживания (пос. Беринговский). В том же году разработаны проекты: ЛЭП Магадан — поселок Сокол, школы на 520 учащихся в этом же поселке, школ на 964 учащихся в Магадане, Сусумане, Усть-Омчуге, Оротукане, кинотеатра на 300 мест в Кадыкчане, 32- и 40-квартирных домов в Сусумане, Ягодном, Усть-Омчуге, Провидения, Певеке, детских садов в Магадане, Певеке, Беринговском, Анадыре, шиноремонтного завода в Магадане, других объектов и строений...

В 1963 году проводились изыскания под строительство горняцкого поселка для прииска «Полярный», почтамта в Магадане; закончены проекты застройки центрального стана прииска «Комсомольский» (авторы В. К. Шишкин, В. В. Ключихин), общежития музыкального училища в Магадане (В. Ю. Батуев), цементно-помольной установки (В. Х. Беспалько). Институт разрабатывал проекты расширения Певекской электростанции, автодорог Билибино — Алискерово, Билибино — Встречный, Омсукчан — Бостой, реконструкции автодороги Магадан — Палатка, сельскохозяйственных объектов. Для Магадана разрабатывали проекты крупнопанельных домов на 40 и 60 квартир (фундаменты зданий с 1963 года в городе тоже стали свайными по примеру управления шоссейных дорог, построившего жилые дома, детсад, мосты и многие производственные объекты на железобетонных сваях из буро-обсадных труб).

С 1964 года институт проектирует крупноблочные дома в центральных районах области. Для поселков Полярный, Ленинградский, Рыркайпий и многих других предложено строить двухэтажные брусчатые дома, общежития, здания культурно-бытовых объектов.

В содружестве с Центральным научно-исследовательским институтом строительных конструкций им. Кучеренко, ЦНИИЭП жилища и другими институтами проведена большая работа по внедрению в практику строительства серии типовых сборно-разборных зданий различного назначения из алюминиевых конструкций.

В 1969 году Дальстройпроект совместно с Московским институтом ВНИИпромгаз разработал проект подземного льдогрунтового нефтехранилища на прииске «Полярный» (авторы Г. И. Ясаков и В. В. Анисимов). Аналогичное сооружение годом позже появилось и на мысе Шмидта...

Добыча золота к этому времени заметно возросла, открывались новые прииски и карьеры, нужен был приток свежей рабочей силы, а стало быть, и жилья. Объединение «Северовостокзолото» в связи с этим поручило институту заняться планированием новых поселков. И тут между двумя организациями возник некий диссонанс. Дело в том, что Дальстройпроект имел задание облисполкома

Ветераны института «Дальстройпроект». Слева направо: Н. Т. Цыбин, А. В. Попкова, А. Н. Быстров, В. И. Сафронов, Б. Т. Суворов, Ю. Н. Зимин, 1969 г.



на разработку генпланов и горняцких поселков, и поселков районных центров, и на составление проектов детальной планировки отдельных районов Магадана (все работы финансировались Госстроем РСФСР за счет госбюджета). Проектировщики не успевали, в первую очередь стараясь отработать на Северовостокзолото.

Это было вполне логично и правильно, так как все мы осваивали этот холодный край в первую очередь именно потому, что здесь было золото. Задания же для облисполкома, не касающиеся горной промышленности, выполняли порой лишь на 30—40%, а некоторые проекты ждали своего часа годами. Вот почему облисполком решил обратиться за помощью к Госстрою РСФСР с просьбой поручить разработку планировочной документации по Магадану и поселкам райцентров своим институтам. Такое разрешение было получено, и, в частности, Новосибирский институт «СибЗНИИЭП» с 1969 года работал над проектами генеральных планов городов Анадырь и Певек, поселков Провидения, Эгвекинот, Палатка, Ола, Омсукчан (авторы В. В. Обозенко и В. С. Кирша). Планировку Нагаевского района вначале разрабатывали в Дальстройпроекте, но затем эти работы поручили институту «Ленгипрогор» (авторы Л. К. Вертоусов и Ю. П. Шплет). Проекты СибЗНИИЭПа были утверждены облисполкомом в 1971—1972 годах, генплан Магадана, составленный опять-таки Ленгипрогором, утвержден Советом Министров РСФСР 9 октября 1974 года. Автором его был Юрий Павлович Шплет.

В 1970 году наш институт составил проект застройки Юго-Восточного промышленного района областного центра (квартал № 14), где были даны принципиальные предложения по упорядочению возведения группы предприятий, их хозяйств и кооперации вспомогательных производств, разработана единая система бытового обслуживания и инженерного обеспечения. Это был первый опыт создания в Магаданской области подобия схемы генераль-

ного плана промузла, организация которых рекомендована постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР в мае 1969 года.

В 1963—1970 годах Дальстройпроект выполнил изыскания и проекты: здания телецентра в Магадане (авторы Л. А. Макаревич и А. П. Бабаян), реконструкции автодорог Кадыкчан — Томпурок (Г. З. Карачебанов, И. Г. Тунник), бетонного покрытия автодороги 13 — 56 км (Н. Г. Наровская). Были защищены проекты зданий областной библиотеки (Р. А. Агасандов, М. Г. Морозова, А. А. Самчук), обогатительной фабрики в Омсукчане, противосиликозного диспансера, рабочие проекты жилых домов 31 квартала, здания Госбанка в областном центре, школ (на 964 места) в Магадане, Анадыре, Нагорном, котельной и дробильно-сортировочного отделения фабрики им. Матросова, инженерных сетей в Сусумане и Беринговском, ЛЭП Полярный — Ленинградский... Выданы проекты зданий сельскохозяйственного техникума в Оле, профтехучилища в Магадане и Дома радио, больницы на 120 коек в Анадыре, объекты коммунального хозяйства, бытового назначения и многое другое...

В процессе работы возникало много споров. Не всегда областной и городской градостроительные советы принимали предлагаемое... Особенно много споров вызвали проекты детальных планировок Анадыря и Нагаевского района Магадана (А. В. Самаров и А. С. Веденкин). Градостроительный совет отклонил названные проекты, но авторы обжаловали эти решения через Госстрой РСФСР и центральное правление Союза архитекторов СССР. Однако компетентные специалисты, командированные в Магадан, сумели доказать правоту градостроительного совета. В частности, эксперт Госстроя РСФСР заслуженный архитектор РСФСР А. И. Кузнецов, отметив правильность решения градостроительного совета, дополнил его многими замечаниями. «Учитывая особое значение для Магадана Приморско-Нагаевского района,— писал он

в докладной записке,— рекомендуется передать разработку детальной планировки Нагаевского района... более квалифицированному институту градостроительного профиля». Госстрой РСФСР, получив это заключение, передал разработку проекта Нагаево Ленинграду, который и был выполнен Ленгипрогором в 1977 году и тогда же утвержден Магаданским горисполкомом. По этому проекту сейчас и осуществляется застройка района Нагаево.

...В 1966 году возникла спорная ситуация и по поводу индивидуального проекта здания горкома КПСС и горисполкома, разработанного архитектором Ю. И. Холмогоровым. В проекте недостаточно хорошо было проработано архитектурно-планировочное решение здания, неоправданно усложнена объемно-градостроительная композиция, нарушена функциональная взаимосвязь отдельных помещений... По просьбе проектировщиков-оппонентов секретарь обкома КПСС П. Я. Афанасьев, председатель облисполкома И. П. Чистяков, представители горкома КПСС вторично рассмотрели ранее согласованный проект и, выслушав замечания специалистов, согласились с их предложением: «проект института «Дальстройпроект» отклонить».

Разработку нового проекта поручили архитектору этого института Н. С. Носикову, который и был разработан в довольно короткий срок (3 месяца), а в начале 1967 года согласован с Госстроем РСФСР и затем, после некоторых доработок по замечаниям специалистов этой организации, утвержден 11 мая 1967 г. облисполкомом.

Было много споров и вокруг «полосатого» здания Магаданского госбанка, запроектированного Э. Г. Цандером... При согласовании этого проекта в областном отделе по делам строительства и архитектуры автору было предложено внести изменения в фасаде, что в значительной степени улучшило внешний вид здания...

Выступая на VI съезде архитекторов (ноябрь 1975 г.), заведующий строительным отделом ЦК КПСС И. Н. Дмитриев сказал: «...в недавнее время в застройке населенных

мест нашей страны процветала хаотичность, порожденная «свободной планировкой», затем появилась «стекломания», «полосатые здания», строились стандартные Дворцы спорта по всему Союзу... Настало время определить реализм в архитектуре, возродить русскую архитектуру, прекратить подражание Западу». Это заключение И. Н. Дмитриева, разумеется, относилось и к деятельности части магаданских архитекторов, работы которых не раз подвергались резкой критике и отвергались градостроительными советами...

Научное региональное совещание, организованное комиссией по проблемам Севера, советом по изучению производительных сил при президиуме Академии наук СССР, Министерством геологии и охраны недр, Магаданским обкомом КПСС, исполкомом областного Совета народных депутатов и советом народного хозяйства Магаданского экономического административного района, проводилось в Магадане в конце 1959 года. Научным совещанием было подтверждено, что Магаданская область дает яркий пример быстрого индустриального развития самой отдаленной части Советского Союза, характеризующейся по сравнению с другими районами Дальнего Востока неблагоприятным экономико-географическим положением, крайней малонаселенностью, суровыми природными условиями. Совещание отметило, что Магаданская область, завершив пионерный этап, вступает в следующий период — более широкого и разностороннего освоения природных богатств и будет продолжать развиваться как один из важнейших в СССР районов добычи необходимых стране металлов. Использование природных богатств общесоюзного значения должно сопровождаться развитием экономически оправданного комплекса производств, обслуживающих нужды основных отраслей, а также населения, развитием и применением высокопроизводительной техники, развитием и совершенствованием транспортной сети. В соответствии с рекомендациями регионального научного совещания по развитию

производительных сил Магаданской области обком КПСС и облисполком обратились в Госстрой РСФСР с просьбой поручить специализированному институту разработку схемы районной планировки Магаданской области. Госстрой доверил эту работу институту «Ленгипрогор». Составленная схема была согласована с Госпланом и Госстроем РСФСР. Схема в 1965 году рассмотрена исполкомом областного Совета народных депутатов и совнархозом, а затем утверждена.

Схема районной планировки предусматривала пропорциональное развитие всех отраслей народного хозяйства Магаданской области на 25-летнюю перспективу. Особое внимание обращено в ней на создание мощной энергетической базы и обеспечение максимально благоприятных условий жизни населения.

По промышленности стройматериалов подтверждена целесообразность максимального использования местных ресурсов, возведения цементного завода, создания баз строительных организаций на местах.

По расселению населения и градостроительству учтены условия, стимулирующие закрепление кадров и сокращение их текучести, а организация городов и поселков планировалась с полным комплексом объектов культурно-бытового назначения и благоустройства, учитывающих климатические условия Севера. В соответствии со схемой районной планировки в последующие годы разрабатывались генеральные планы и проекты детальной планировки городов, райцентров, перспективных сельских и рабочих поселков.

Руководящие органы области одобрили и приняли к действию работу Ленгипрогора...

В начале 60-х годов по инициативе группы молодых архитекторов Ю. Д. Адамошвили, С. Д. Альбанова, И. А. Гоголева, Б. Н. Канцане, Э. Г. Цандера, инженеров В. С. Лопарева, В. В. Новикова при участии архитектора С. К. Титовой и в содружестве с работниками СВКНИИ были разработаны предложения комплексной застройки поселка

Анадырь-2 (с проектом ветрозащитного дома). Архитектурно-планировочная структура поселка смотрится как единый жилой комплекс, состоящий из группы жилых и общественных зданий, связанных пешеходными крытыми галереями, которыми можно пользоваться в экстремальных погодных условиях, столь частых в этих местах. Проект получил высокую оценку Госстроя СССР и одобрен правлением Союза архитекторов СССР. О творчестве молодых архитекторов Дальстройпроекта появилась положительная статья в журнале «Архитектура СССР» за 1969 год, а как пример удачной планировки поселка на 10 тысяч жителей эта работа упоминается в книге архитектора К. К. Карташовой «Обслуживание населения жилых комплексов Крайнего Севера», выпущенной Стройиздатом в 1972 году.

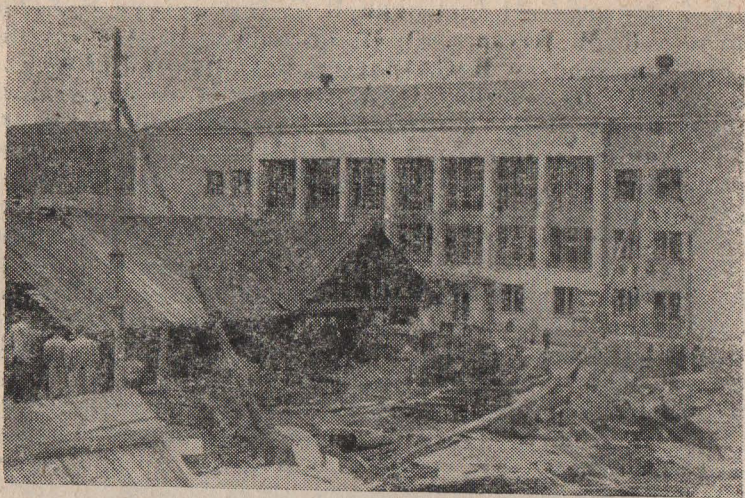
В период с 1970 по 1978 год Дальстройпроект был занят проектированием горнорудных Карамкенского и первой очереди Дукатского комбинатов. Теперь коллектив института разрабатывает техническую документацию строительства второй очереди Дукатского ГОКа.

...25 сентября 1985 года Государственному проектному институту «Дальстройпроект» исполнилось 50 лет. Старейшая проектная организация Крайнего Северо-Востока СССР с первых же дней своей деятельности стала непосредственным участником технического прогресса горнодобывающей промышленности и хозяйственного освоения этой окраины нашей Родины. Многие, построенные на территории Магаданской области и в восточной части Якутской АССР за истекшие 50 лет с момента организации Дальстроя (1931—1957), совнархоза (1957—1965), объединения «Северовостокзолото» (с ноября 1965 года), выполнены по разработкам Дальстройпроекта.

В сентябре 1964 года Дальстройпроект утвержден территориальным институтом и стал крупной проектной организацией на Дальнем Востоке. Свыше 30 лет проработали в ней: инженеры Б. Т. Суворов, В. Г. Дроздов, В. В. Каминский, В. А. Павлов, А. Н. Быстров, А. К. Леонов,

М. И. Соловьев, С. Н. Солодкин, В. С. Тимофейчук, В. А. Беляшов, В. М. Бахар, Л. И. Кольцов, В. И. Кулагин, М. М. Колесниченко, В. С. Андреев, Е. С. Вацман, П. И. Рязанов, И. И. Балмастов, Н. А. Николаев, А. А. Астахов, С. Н. Семенов, О. В. Громько, Н. И. Басов, Т. Ф. Грибкова, М. И. Химин; архитекторы Н. Н. Юргенсон, Д. Б. Цвик, А. А. Тихомиров, И. А. Гоголев; начальник топогеодезического отдела С. А. Клеменов; дорожники Р. Г. Гольдберг и Г. З. Карачебанов; начальник геологического отдела Г. М. Тайхман; главный геолог В. И. Сафронов; начальники полевых партий Л. Е. Ведерников, И. Е. Жаков, Н. Д. Садовский, Л. С. Игумнов, В. П. Коврига, Л. В. Хонин, А. П. Ходоско, Н. Т. Цибин, М. А. Мусин, Г. Х. Вольвович, В. Я. Блажнов, А. И. Артемьев и другие. 35 специалистов работают в институте 25 и более лет. Многие из них, начав работу рядовыми исполнителями, стали опытными руководителями, среди которых: заместитель директора института И. Г. Туник, заместитель главного инженера С. М. Курдубов, начальники отделов В. А. Погребной, А. А. Николаев, В. И. Сальков, В. А. Сорокин, главные инженеры проектов Р. А. Агасанов, Б. И. Меркулов, Н. Г. Наровская, В. В. Клочихин, главные специалисты В. Н. Чернышков, К. П. Клеменова, В. В. Каменнов, начальник изыскательской партии И. Я. Махнев, руководители бригад И. И. Батуева, З. М. Бутаева, инженер Ю. Г. Ефремов и многие другие.

Задачи института в основном сосредоточены на разработке объектов комплексов горнодобывающей промышленности и оказании технической помощи предприятиям объединения «Северовостокзолото». Большое внимание уделяется при этом проблемам экономики при разработке материалов для особо сложных комплексов и объектов, составлению технико-экономических докладов, разработке нормативных документов. В институте внедрены автоматизация инженерных расчетов, составление смет с помощью ЭВМ.



Сносят бывшее здание Дальстройпроекта. 1964 г.

Коллектив Дальстройпроекта ежегодно и довольно успешно выполняет производственные планы и социалистические обязательства. За первое полугодие 1980 года, к примеру, институту присуждено переходящее Красное знамя Минцветмета и ЦК профсоюза металлургической промышленности с первой денежной премией...

Проблема совершенствования жилья для тружеников Крайнего Севера особо острой стала с момента опубликования постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по улучшению качества жилищно-гражданского строительства». Проектов, отвечающих нашим природно-климатическим условиям, а тем более — новым нормам, у нас не было. Все это вынуждало вести строительство по схемам, созданным для центральных районов страны. Естественно, кое-что приходилось на ходу переделывать. В ча-

стности, ограждающие конструкции зданий, применительно к нашей строительной-климатической зоне, и многое другое. Надо ли говорить, что на такие переделки тратилось дорогостоящее время, средства и отвлекалось большое число специалистов...

С ростом социально-экономических требований населения росли, совершенствовались и благоустраивались поселки. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР три больших поселка области преобразованы в города районного подчинения: Сусуман (12 декабря 1964 г.), Анадырь (12 декабря 1965 г.), Певек (6 апреля 1967 г.). В мае 1974 года облисполком утвердил проект районной планировки Чукотского автономного округа, разработанный Ленгипрогором. Проект предварительно рассматривался в окрисполкоме и на техническом совете Госстроя РСФСР и был одобрен в обеих инстанциях.

Осуществление комплексной программы развития производительных сил Чукотского автономного округа позволит в короткий срок (до 1995 года) в корне преобразить этот обширный район Магаданской области. Обособленность населенных мест, большая удаленность от центральных районов, мелкие поселки и села с неудовлетворительным бытом — все это привело к росту миграции населения, что отрицательно влияло на развитие производительных сил северного края. В 60-х годах геологи области открыли ряд новых месторождений полезных ископаемых. По заданию облисполкома и Госстроя РСФСР Ленгипрогор в 1976—1978 годах выполняет корректировку «Районной планировки Магаданской области», в которой тщательно проанализировано состояние горнодобывающей промышленности и сопутствующих отраслей, обоснованы пути развития производительных сил Магаданской области вплоть до 2000 года. Наряду с развитием промышленных комплексов в проекте предусмотрен подъем сельскохозяйственного производства, промышленной переработки его продуктов, преобразование нынешних сел в современные

поселки со всеми видами благоустройства, обеспечивающего наиболее благоприятные условия для труда, быта и отдыха сельских тружеников.

Перспектива развития городов и поселков Магаданской области, определенная районной планировкой, требовала от архитекторов и проектировщиков создания жизненной среды, отвечающей уровню современной культуры, но не нарушающей биологического равновесия как в природе, так и в жизни самого человека. Этот вопрос должен был решаться не только местными специалистами, но и другими институтами, на которые возложены функции по строительству в условиях вечномёрзлых грунтов и сурового климата. В области промышленного строительства и инженерных сетей задействован, к примеру, Красноярский ПромстройНИИпроект Госстроя СССР, по жилищно-гражданскому строительству — ЛенЗНИИЭП, по градостроительству — ЛенНИИградостроительства.

Все перечисленное можно было бы и считать удачным разрешением северных проблем в проектировании и градостроительстве, если бы не многие «но». Дело в том, что иногородние институты не всегда и везде учитывают наши возможности и в первую очередь наши природно-климатические условия. Примеров тому множество... Возьмем для иллюстрации такой факт. ЛенЗНИИЭП, получив в 1970 году задание на разработку типовых проектов жилых крупнопанельных домов (для Магадана) новой серии и обязавшись завершить работу к 1975 году, не справился с ней даже к концу 1980-го. Типовые проекты школ и детских садов различной вместимости ЛенЗНИИЭП разработал со стенами из кирпича и в каркасно-панельном варианте. Трудно поверить, что ленинградцы не знали об отсутствии в Магаданской области кирпичных заводов, а тем более базы для производства каркасно-панельных зданий, однако... В итоге возможность использования названных проектов для районов области была исключена. А ведь Госстрой СССР в купе с Красноярским ПромстройНИИпроект только

с 1960 по 1974 год провели около десяти совещаний-семинаров по обмену опытом планировки, строительства и эксплуатации зданий и сооружений на вечномёрзлых грунтах. На семинарах этих присутствовали и проектировщики из названных выше шефствующих иногородних организаций и институтов. И уж конечно же все они в курсе наших сил и возможностей...

Многообразие физико-географических, инженерно-геологических, экономико-географических факторов, нехватка сырьевых ресурсов, трудные транспортные связи, а в ряде случаев и полное их отсутствие, рассредоточенность возводимых объектов на многие сотни километров существенно влияют на организацию строительства и требуют приблизить проектирование к месту строительства, полностью возложив его на местные проектные и научно-исследовательские организации, существенно усилив их кадрами и улучшив их материальную базу.

...25 сентября 1974 года Совет Министров РСФСР рассматривал проект генерального плана города Магадана, разработанный Ленгипрогором. Естественно, возник в связи с этим и вопрос обеспеченности Магадана новыми типовыми проектами для застройки. Председатель Госгражданстроя Г. Н. Фомин, выступая перед собравшимися, перечислил массу проектов, выпущенных ЛенЗНИИЭПом и утвержденных Госгражданстроем для северных районов страны. Магаданский облисполком на заседании представляли заместитель председателя облисполкома Е. М. Виногорадов, председатель горисполкома К. М. Москаленко и заведующий отделом по делам строительства и архитектуры облисполкома — автор этих строк. Заместитель Председателя Совета Министров РСФСР Н. Ф. Васильев, выслушав выступление Г. Н. Фомина, спросил с недоумением в голосе: «Так почему же Магаданский облисполком жалуется на отсутствие типовых проектов?» «Можно было и не жаловаться на этот счет, — ответил Е. М. Виногорадов. — Проектов для нас действительно много, но

нужных именно для Севера — нет. Впрочем, более компетентно суть проблемы может изложить наш областной архитектор товарищ Лукин».

Н. Ф. Васильев вопросительно повернулся в мою сторону, и мне пришлось подробно изложить Совету Министров уже известные читателю причины, по которым мы не могли строить по упомянутым Г. Н. Фоминым проектам.

Факт оставался фактом: у нас не было ни одного проекта жилого дома, разработанного для условий именно Магадана, для условий других районов области, расположенных в зоне 7—8-балльной сейсмичности, на территории с просадочными грунтами и перелетками (линзами) мерзлых грунтов. Вспомнил я попутно и о кирпиче, и о каркасно-панельном варианте...

Мое сообщение, естественно, вызвало упреки в адрес Госгражданстроя и Г. Н. Фомина, который по окончании рассмотрения проекта попросил магаданцев побывать у него на приеме.

У председателя Госгражданстроя нас ожидал целый консилиум рассерженных работников этого высокого учреждения. Совещание велось явно в раздраженном тоне... Наши оппоненты наперебой начали перечислять проекты, утвержденные ими для северных зон страны. А что касается именно Магадана, то для этого города, дескать, есть типовые проекты 30- и 60-квартирных домов со стенами из крупных керамзитобетонных блоков... «Так кто же кого вводит в заблуждение?» — прозвучал риторический вопрос Г. Н. Фомина.

— Да,— защищались мы,— такие проекты были, но в ряде мест они имели неудачные планировочные решения и большую номенклатуру блоков, поэтому мы их переработали с учетом местных условий: 30-квартирный «подгонял» для специфических условий Магадана институт «Магадангражданпроект», 60-квартирный для центральных районов области дорабатывал Дальстройпроект...

Было дело... В марте 1974 года работники «Магадан-

гражданпроекта» прибыли в ЛенЗНИИЭП, чтобы на месте согласовать переделанные проекты: с улучшенной планировкой, с сокращенным числом типоразмеров, с применением уже крупных блоков, только-только освоенных доместроительными комбинатами Магаданской области. Увы, не смогли тогда получить «добро» магаданцы, ЛенЗНИИЭП отказался что-либо согласовывать, а в Госгражданстрой руководители этого института написали письмо о том, что магаданцы-де применяют не общесоюзные блоки для стен, что они изменяют планировку санитарных узлов и... так далее и тому подобное. Пришлось и магаданцам в свою очередь обращаться в Госгражданстрой с просьбой разрешить принять проект в варианте института «Магадангражданпроект».

В общем, началась бюрократическая волынка, из-за которой и дело стояло, и северяне страдали... И вот теперь опять всплывает этот порядком надоевший вопрос...

Внимательно слушал наши объяснения Г. Н. Фомин, а убедившись в нашей правоте, обязал начальников управлений жилищного и общественных зданий в двухдневный срок разработать вместе с нами график выпуска ЛенЗНИИЭПом проектов жилых домов с учетом северных условий; СибЗНИИЭПом — школ и детских учреждений и срочно передать ему этот график на утверждение... Был приказ, подписанный председателем Госгражданстроя, был график, были утвержденные сроки выпуска проектов, но... ЛенЗНИИЭП приказ не выполнил...

В последующие годы Госгражданстрой много раз пытался разобрататься в причинах невыполнения приказов подведомственными институтами, много раз обещал помочь нам, но в действительности положение не менялось. Тогда-то и поручил облисполком (с согласия Госгражданстроя, разумеется) институту «Магадангражданпроект» доработку проектов крупноблочных жилых домов новой (123-й) серии. Позже, уже с 1979 года, начали мы дорабатывать и проект ЛенЗНИИЭПа по типовому крупнопанельному

дому серии 122. Вряд ли можно назвать создавшееся положение «помощью» магаданцам со стороны головного института, когда и без того небольшой отряд местных архитекторов отвлекается от выполнения своих дел на доработку проектов зональных институтов.

Интересы северных проектировщиков, строителей и ученых одно время координировались институтом «Красноярск-промстройНИИпроект», и именно тогда, пока директором его был патриот нашего края К. К. Крупица. В 1964 году в Магадане он даже организовал семинар-совещание по обмену опытом строительства на вечномерзлых грунтах, на котором, в частности, много говорилось о проведенной в СССР реорганизации проектных и научно-исследовательских институтов, которая, увы, почему-то не коснулась Севера. И не только нашего (имеется в виду Магаданская область). Вот почему участники семинара просили Госстрой СССР сосредоточить проектирование и научно-исследовательские работы именно в институтах северных: в Красноярске, Воркуте, Норильске, Магадане и Якутске, существенно усилив их кадрами и улучшив материальную базу. Но Госстрой СССР почему-то не смог реализовать рекомендации названного совещания, а с уходом К. К. Крупицы с поста директора Красноярского института (1975) обмен опытом строителей северной зоны был практически прекращен.

Среди многих проблем северного строительства вообще особенно сложны вопросы градостроительства: акклиматизация населения на Севере неразрывно связана с улучшением жилища и быта. Однако местному градостроительству по каким-то никому неизвестным причинам не уделялось должного внимания. Дело дошло до того, что, обиженные этим затянувшимся невниманием, северяне подняли этот вопрос на VI съезде архитекторов, состоявшемся в 1975 году. От имени их, получив согласие представителей Мурманска, Воркуты, Норильска и Магадана, выступил тогда секретарь Якутского обкома КПСС

архитектор по образованию Н. В. Суханов. «Мы, представители северных районов страны,— сказал он,— занимающих одну треть ее территории, удивлены, что проблемы северного градостроительства и северной архитектуры не нашли отражения ни в докладе правления Союза архитекторов съезду, ни в его решениях. Мы настоятельно просим обратить на этот вопрос самое пристальное внимание». Н. В. Суханов отметил недостатки в нормативной градостроительной документации, остро критиковал зональные институты, предвзявил претензии Госстрою СССР, мало уделявшему внимания работе научно-исследовательских институтов, не выделявшему средства на экспериментальное строительство... Однако даже после столь резкого выступления представителя Севера дело не сдвинулось с места. Не поднимались вопросы северного градостроительства и на следующем, VII съезде архитекторов. Вот и приходится, к сожалению, констатировать факт — в десятой пятилетке ни Госстрой СССР, ни Союз архитекторов для северного строительства ничего не сделали.

Научно-исследовательские институты центра упорно уклоняются от оказания помощи северянам. И примеров тому немало... Московский НИИ оснований и подземных сооружений отказался, к примеру, от включения в план бюджетных работ на 1969-й и последующие годы темы «Определение предельного давления на грунты в условиях г. Магадана». Не помог нам и Госстрой СССР, ставший на формальную позицию: «...раз институт не соглашается, то и мы не можем включить в план бюджетных работ эту тему». Подобные ответы мы нередко получали и из отдела науки Госстроя СССР. Зато ЛенЗНИИЭП с настойчивостью, достойной сожаления (в данном случае), предлагал магаданцам принять предложения своего научного сектора об укрупнении существующих колымских поселений. Идея эта сама по себе, может быть, и оправдала бы себя, но все дело в том, как она преподносилась... Автор ее, кандидат архитектуры Т. В. Римская-Корсакова реко-

мендовала ликвидировать все мелкие поселки Сусуманского района, включая почему-то и Нижний Сеймчан, а их жителей переселить в город Сусуман, где предполагалось построить гигантский дом-комплекс, под крышей которого намечалось разместить до 10 тыс. человек. Доставлять людей на работу рекомендовалось дирижаблями...

Этот дом-город в «закрытой» композиционной схеме (огромный 5—9-этажный купол, с гигантскими коридорами, с управляемым микроклиматом) оставлял живую природу Севера за своими стенами и создавал по сути свою некую теплицу для человека. Это предложение магаданцы конечно же отвергли как нежизненное, лишаящее человека связи с природой. Да и архитектурный облик подобного сооружения враждебен окружающей природе. «Жесткая конструкция» такого дома-комплекса исключает возможность его свободного развития и перепланировок и обуславливает скопление населения уже не в масштабе жилого массива, а в масштабе 10—15-тысячного города. Вторая неприемлемость этой затеи — использование дирижаблей для доставки людей к месту работы.

Предложения, рожденные в отрыве от действительности, не могли быть поддержаны северянами. Это было одним из аргументов в пользу создания в Магадане института жилищно-гражданского профиля, с чем Госстрой СССР и Совет Министров РСФСР, конечно же, согласились.

В конце 50-х годов возросла потребность в расширении объема капитальных вложений, в связи с этим увеличился поток заказов Дальстройпроекту на разработку схем на мелкие объекты. Не имея возможности расширить производственную площадь института и, естественно, увеличить число нужных специалистов, руководство его большую часть мелких заказов не принимало. В связи с этим с апреля 1960 года Магаданский совнархоз разрешил горным управлениям создать собственные хозрасчетные проектно-сметные группы для выполнения таких работ.

По просьбе Магаданского обкома КПСС и облисполкома Министерство внутренних дел обязало директора института «Гипроспецлес» организовать в Магадане проектно-изыскательскую группу для обеспечения документацией объектов местного УВД. Она была создана в марте 1960 года, и возглавлял ее инженер А. М. Лукин. На базе этой группы с июля 1966 года был организован комплексный проектно-изыскательский отдел «Гипрокоммунстрой», на который было возложено проектирование объектов жилищно-бытового и коммунального назначения. До ноября 1968 года возглавлял его А. М. Лукин (главный инженер И. И. Вайншенкер), затем — К. Н. Созиашвили. Позже, с мая 1969 года, отдел реорганизуется в Магаданский филиал института «Гипрокоммунстрой». Директором его стал К. Н. Созиашвили, главным инженером — Н. П. Потапов. И наконец с марта 1970 года на базе этого филиала образован нынешний проектный институт «Магадангражданпроект». Первым директором института был назначен К. Н. Созиашвили, главным инженером — архитектор В. Ю. Батуев. Энергичный, обладающий хорошими организаторскими способностями, К. Н. Созиашвили в короткий срок укомплектовал институт кадрами, чем уже вскоре обеспечил выполнение проектов жилищно-гражданских объектов для УКСа облисполкома и многих ведомств. В короткие сроки выполнялись и проекты генеральных планов ряда поселков области. Объем работ, выполненный институтом уже в 1971 году, составил 1 млн. руб.

Шли годы, менялись руководящие кадры. После отъезда на материк К. Н. Созиашвили институт возглавляли В. Ю. Батуев, Е. А. Кудашов, Р. В. Силаев... Инженер-строитель Силаев, имеющий значительный практический опыт в строительстве, и инженер В. Ю. Батуев многое сделали для повышения качества проектных материалов, для повышения роли своего предприятия в северном градостроительстве. В институте успешно трудятся свыше 15 лет инженеры А. Г. Бандулет, В. В. Сисецкий, В. В. Сам-

сонов, Н. В. Годзевич, А. А. Корнейчук, И. В. Соколов, Т. А. Эсадлова, С. И. Касаева, архитектор Э. И. Короткова, копировщица В. Ш. Квилитая и многие другие.

В начале 60-х годов с разрешения Госстроя РСФСР облисполком организовал при районных архитекторах хозрасчетные производственные группы, возложив на них отвод земельных участков под строительство жилых, культурно-бытовых, промышленных объектов, а также разработку несложных проектов для объектов сметной стоимостью до 500 тыс. руб. 23 мая 1969 года постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР отраслевым производственным управлениям разрешено создавать конструкторско-технологические бюро по разработке и усовершенствованию технологических процессов и подготовке проектов реконструкции цехов. В ряде случаев кроме основной работы эти бюро выполняли проекты на строительство жилых и бытовых объектов.

В составе проектных групп при горных управлениях, производственных групп при районных архитекторах и конструкторско-технологических бюро не было топографов и геологов. Дальстройпроект и Магадангражданпроект не могли обеспечить возросшего объема инженерных изысканий. Поэтому облисполком принял решение привлечь на помощь Дальневосточный трест инженерно-строительных изысканий Госстроя РСФСР.

В 1969 году в Магадане организована партия Камчатского отделения Хабаровского треста «Дальтисиз», возглавлял которую А. С. Петров. А с декабря 1971 года здесь создан уже изыскательский отдел во главе с Н. В. Рядным. Позже, в 1974 году, отдел этот реорганизован в отделение, а еще через два года на базе его организован Северовосточный трест инженерно-строительных изысканий (СеввостТИСИЗ). Управляющим трестом Госстрой РСФСР утвердил Н. В. Ряднына, заместителем А. С. Петрова.

Трест принял на себя выполнение подавляющего

большинства заказов от мелких проектных организаций, но к основной его деятельности относится производство топогеодезических и инженерно-геологических, геофизических изысканий для объектов капитального строительства Магаданской области, поиск местных строительных материалов (по этому вопросу) прошлых лет. Объем работ, выполняемых трестом уже с 1981 года, составляет 2,3 млн. руб., но при необходимости СеввостТИСИЗ может освоить работы до 3 млн. руб.

Под умелым руководством Н. В. Ряднына и его заместителя А. С. Петрова трест создал развитую базу, обеспечивающую нормальную работу. Здесь сосредоточены высококвалифицированные кадры, способные решать вопросы, связанные с выполнением работ на территории с очень сложными инженерно-гидрогеологическими условиями. Изыскания по объектам цветной металлургии в нашей области кроме СеввостТИСИЗа проводит и Дальстройпроект, для облисполкома и других ведомств — только СеввостТИСИЗ (за исключением гидростанций, на которые работают сотрудники Ленинградского института «Гидропроект»). Сельское строительство Магаданской области с 1962 года обеспечивалось планировочной проектно-сметной документацией и изыскательскими материалами Магаданского отделения института «Росгипрозем», которое выполняло планировочные работы по поселкам совхозов. Кстати, на Всесоюзном смотре-конкурсе на лучшую застройку и благоустройство сел, посвященном 50-летию образования СССР, центральные усадьбы совхозов «Сеймчан» и «Дукча» удостоены диплома ВДНХ СССР II степени (авторы Г. П. Вагулин и С. М. Бескровная).

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 сентября 1968 года «Об упорядочении строительства на селе» послужило дальнейшим стимулом развития сельского строительства в Магаданской области. Многие преобразования произошли и на ниве северного строительства.

Трест «Магадансельстрой» в 1969 году реорганизован в производственное управление... Магаданское отделение Росгипрозема уже не могло обеспечить возрастающие объемы работ и по просьбе Магаданского облисполкома Совет Министров РСФСР распорядился организовать здесь подразделение одного из проектных институтов Дальнего Востока сельскохозяйственного профиля. И сделать это предполагалось на базе проектно-изыскательских подразделений Росгипрозема и Сельхозтехники. Так появился в Магадане (1971 г.) филиал института «Красноярскгипросовхозстрой», на который и были возложены изыскательские работы для села. Первым директором филиала стал архитектор А. П. Бабаян, главным инженером — Г. Б. Сушков.

Проведенный Госстроем СССР Всесоюзный смотр-конкурс в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина на лучшую планировку, застройку и благоустройство совхозов отметил проекты поселков Дукча, Эльген и Клепка, разработанные Магаданским филиалом, которые получили дипломы ВДНХ СССР II степени (авторы Г. П. Вагулин, С. М. Бескровная, Л. П. Макарова). При планировке сельских поселков проектировщики филиала творчески используют ландшафт, окружающую среду и, учитывая уже имеющуюся застройку, развивают ее с учетом новых требований. Вот и в проектах, отмеченных ВДНХ, сохранено уже сложившееся зонирование усадеб, жилые кварталы решены в виде единого массива, изолированного от транзитных дорог и удобно связанного подъездными путями с производством. Въезд на территорию поселений запроектирован со стороны основных дорог, с удобным выходом на общепоселковую площадь.

Много хорошего сделано уже сотрудниками Красноярского филиала для северного села. Они разработали проекты капитальных объектов: экспериментально-показательного поселка Клепка, центральной усадьбы совхоза «Ольский», бройлерной фабрики на 3,7 млн. бройлеров

в год, комплекса свиноводческого совхоза «Снежный» на 12 тыс. голов, молочнотоварных ферм...

Постановление Совета Министров РСФСР от 1 июня 1979 года о мерах по улучшению застройки и благоустройства населенных пунктов Чукотского автономного округа обязало филиал разработать для сел Чукотки индивидуальные проекты двух- и четырехквартирных домов с надворными постройками. Этот тип домов и будет в основном преобладать теперь в застройке сел нашей области. Директор филиала К. Д. Драненко приложил немало усилий для развития базы филиала, для улучшения организации работ и роста кадров. Уже более 10—15 лет работают в филиале главные инженеры проектов В. А. Ошейкин, Е. П. Телега, начальники отделов Л. К. Горелкин, Л. М. Красинская, В. В. Грицин, С. М. Бескровная, главный инженер строительного отдела Н. Н. Захарова, руководитель группы Ю. Ф. Ковалев, старшие инженеры В. А. Виноградова, О. Г. Орлов, Л. П. Макарова, Т. Н. Ковалева, В. И. Лаптев. С 1983 года главным инженером филиала утвержден В. Я. Никифоров.

Коллективу Магаданского филиала Красноярскгипросовхозстроя предстоит решать задачи нового социалистического расселения, создавать современные поселки в единстве с крупными высокомеханизированными объектами сельскохозяйственного производства.

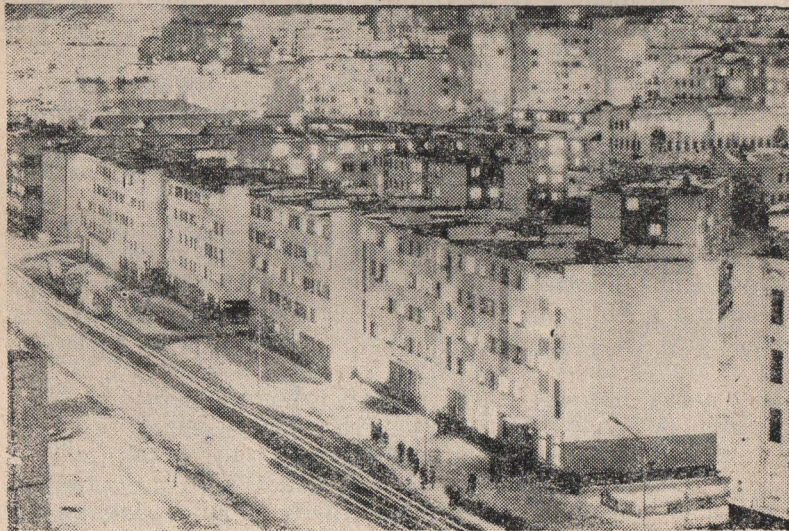
В Анадыре в 1960 году организовано проектно-сметное бюро областного управления коммунального хозяйства для выполнения проектов несложных коммунальных и жилых объектов в районах Чукотского национального округа, названное «Чукотремжилпроект». С 1970 года возглавляет его инженер О. А. Аракелов и главный инженер С. Н. Казанцев. За последние годы здесь сформировался работоспособный коллектив специалистов, что позволяет ему выполнять проекты сметной стоимостью более 2 млн. руб.

Ко дню 50-летия образования Чукотского автономного округа (7 марта 1981 года) работники Чукотремжилпроект-

та выпустили шестидесятый проект 38-квартирного дома типа «Арктика». Эта серия зданий возводится не только в Анадыре, но и в районных центрах — в Эгвекиноте, Певеке, Билибино... Значительное влияние в становлении и в повседневной работе проектной конторы оказывала окружной архитектор И. И. Черничка. Инженерные изыскания на площадках, отведенных под местное строительство, выполняет чукотский отдел треста «СеввостТИСИЗ», бесменно возглавляемый В. С. Пузыревым.

Большую помощь проектировщикам и строителям Магаданской области оказывает магаданский комплексный научно-исследовательский отдел института «Красноярск-промстройНИИпроект» Минтяжстроя СССР, а в связи

Вечерами Магадан расцвечен огнями. Вид на улицу Пролетарскую с высоты строящегося Дома Советов. 1985 г.



с образованием в 1980 году Минвостокстроя СССР магаданский комплексный отдел вошел в состав Дальневосточного «ПромстройНИИпроекта». Отдел с момента его организации (1970 г.) возглавлял кандидат технических наук В. Е. Конаш, а с 1982 года руководителем отдела стал В. Ф. Горский.

Свыше 15 лет ведут в Магаданской области научные исследования фундаментов зданий и сооружений в условиях пластичномерзлых, талых и многолетнемерзлых грунтов работники комплексного научно-исследовательского отдела В. Е. Конаш, В. П. Власов, Ю. Г. Щегольков, В. Ф. Горский и другие.

В 1978 году магаданским комплексным отделом издана «Инструкция по проектированию и устройству свайных фундаментов в Магадане». В 1973 году опубликованы результаты исследований «Особенности применения забивных свай в Магадане», «Опыт усиления свайных фундаментов в Магадане». В последующие годы увидели свет рекомендации «Устройство фундаментов в зоне засоленных грунтов». Группа работников магаданского отдела и Красноярского института «ПромстройНИИпроект» (С. А. Самарин, Н. Д. Шкляр, Г. П. Кузема, Е. А. Девятко) в 1978 году разработали «Рекомендации по защите от атмосферных воздействий наружных легкобетонных стен крупнопанельных жилых зданий в условиях Магаданской, Камчатской и Сахалинской областей».

В последние годы проектировщики Магаданской области большое внимание уделяют экономике проектируемых объектов, составлению технико-экономических обоснований по развитию горнодобывающей промышленности и сопутствующих отраслей народного хозяйства. Выполняя решения XXV и XXVI съездов КПСС, проектные организации все больше и больше уделяют внимания реконструкции и модернизации предприятий, внедряют индустриальные методы в строительстве, активно используют научно-технические достижения и новую технику.

ЭНЕРГЕТИКА



Мелкие нефтяные и бензиновые двигатели, работающие на освещение и привод насосов... Такой была энергетическая база первых лет работы Дальстроя. Самая «крупная» электростанция тех времен (три локомотива общей мощностью 990 л. с.) была введена лишь 28 июля 1934 года. Это стало большим событием в жизни Дальстроя: заметно улучшилась работа магаданских механических мастерских, стало бесперебойным освещение поселка. Развитие энергетического хозяйства Дальстроя прохо-

дило крайне медленно, поэтому общая мощность действовавших, ну, хотя бы в 1937 году электростанций составляла всего лишь 11,4 тыс. кВт (в это число входили и стационарные установки мощностью свыше 100 кВт). К 1941 году мощность стационарных электростанций несколько возросла по отношению к 1937 году и достигла 18 тыс. кВт. Но такие темпы роста не обеспечивали нужд развивающейся горной промышленности, и на приисках широко применялись нерентабельные передвижные дизельные и локомотивные электростанции. Их удельный вес составлял около 50% в общей мощности.

В годы Великой Отечественной войны из-за рубежа были завезены паротурбинные энергоблоки различных фирм мощностью 500—1000 кВт. Их установили на Аркагале — АРЭС № 2 и № 3, в Омсукчане, Атке, Бурхале, Певеке, в Магадане и на Тасканской электростанции. В 1944 году началось строительство паротурбинной электростанции в Эльгене в непосредственной близости от небольшого месторождения углей. Станция была введена в эксплуатацию в ноябре 1945 года.

К этому времени мощность стационарных электростанций Дальстроя увеличилась до 38 тыс. кВт, возросла и мощность мелких энергоустановок, достигнув 17 тыс. кВт. Капля в море... Надо было предпринимать энергичные меры по развитию северной энергетики. И вот в конце мая 1948 года распоряжением Совета Министров СССР была образована комиссия, которая подготовила доклад правительству «О состоянии и перспективах развития энергетики Дальстроя». В составе ее работали и наши специалисты — начальник энергоотдела Я. Д. Певзнер, главный энергетик А. М. Тылечкин и главный инженер Дальстройпроекта — автор этих строк.

Доклад правительству мы подготовили одновременно с проектом постановления Совета Министров СССР о развитии энергетики Дальстроя, в котором оговаривалось строительство (первоочередные объекты) тепловых элект-

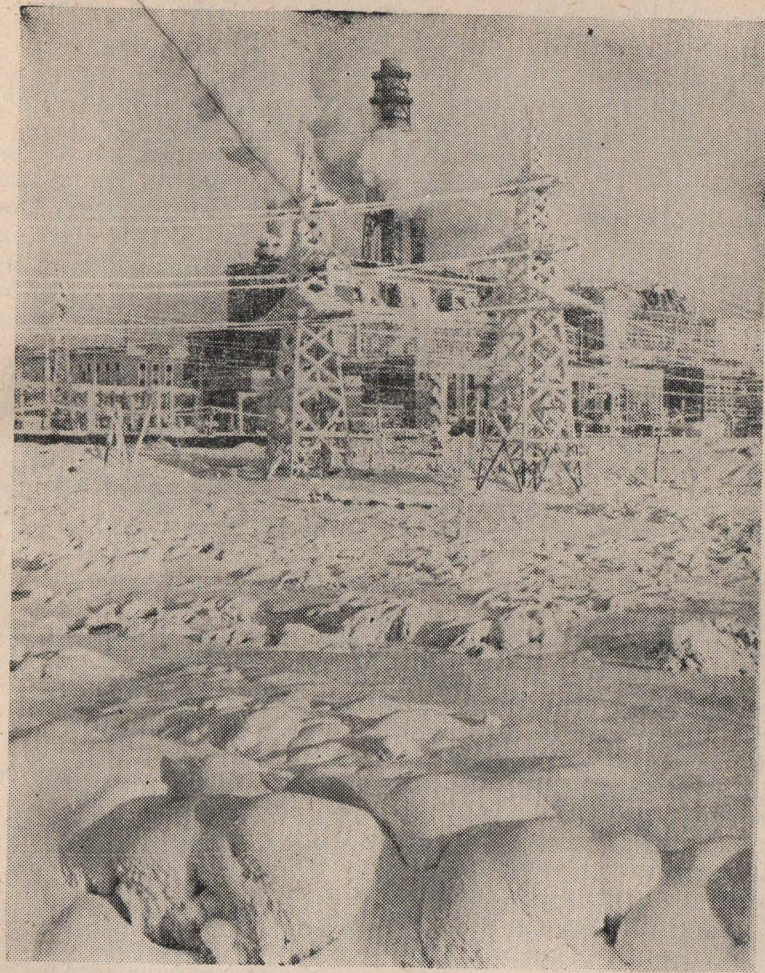
ростанций на Аркагале, в Магадане, Певеке, Омсукчане, Эгвекиноте и в Хандыге. Возведение гидростанций на Колыме предлагалось осуществить одновременно со строительством тепловых станций, а ГЭС — на реке Амгуэме — чуть позже, во вторую очередь.

В начале ноября 1948 года Председатель Совета Министров СССР И. В. Сталин подписал постановление о развитии энергетической базы Дальстроя. Ленинградское отделение Теплоэлектропроекта занималось Аркагалинской станцией, Московский институт «Промэнергопроект» — Магаданской, Эгвекинотской и Хандыгской ТЭЦ. Институту «Дальстройпроект» была поручена разработка проектов Певекской и Омсукчанской ТЭЦ. Колымской гидростанции должен был заняться Гидропроект, но задание на изыскания и проектирование институту (Ленинградскому отделению) было выдано Минэнерго лишь в 1967 году.

К 1952 году мощность стационарных станций Дальстроя возросла до 136 тыс. кВт. В Дальстрое к этому времени оформились четыре энергосистемы: Аркагалинская, Эльгено-Тасканская, Тенькинская и Индигирская. Действовали (в других районах Дальстроя) шесть отдельных 35-киловольтных линий, строилась ЛЭП Эгвекинот — Иультин протяженностью 200 км...

В последующие годы энергетический потенциал Магаданской области возрос за счет строительства тепловых электростанций, использующих уголь Аркагалинского, Зырянского, Мелководненского месторождений, а также топлива, завозимое с Сахалина. Первая очередь Аркагалинской государственной районной электростанции — АРГЭС введена в эксплуатацию 31 марта 1955 года. Затем наступила очередь Эгвекинотской станции, Певекской, Магаданской. Последняя начала строиться с июня 1958 года и достигла полной проектной мощности в августе 1963-го.

В последующие годы Магаданская электростанция была расширена, и ее мощность несколько увеличилась. Однако возросшие нагрузки городских предприятий и близлежа-



Аркагалинская государственная районная электростанция. 1985 г.

щего Ольского района потребовали дальнейшего увеличения мощности ТЭЦ. Так, с 1981 года началось строительство третьей очереди этой электростанции.

В 1965 году Магаданская энергосистема соединилась высоковольтной ЛЭП с Аркагалинской энергосистемой.

5 ноября 1970 года доставлена, поставлена на якорь и введена в эксплуатацию первая в области плавучая электростанция «Северное сияние». К этому сроку была готова ЛЭП-110 Зеленый Мыс — Билибино — Певек, и энергия «Северного сияния» потекла на горняцкие полигоны Чаунского района. Знаменитую ЛЭП-110 Билибино — Певек, объявленную ударной комсомольской стройкой, трест «Чукотстрой» закончил 20 июня 1965 года.

Первая в области атомная станция (в пос. Билибино) введена в действие в 1976 году, а первая ее очередь (24 тыс. кВт) начала выработку промышленной электроэнергии еще в октябре 1974-го. В декабре 1978 года закончено строительство электростанции и в отдаленном Шмидтовском районе. Одновременно была сдана в эксплуатацию и ЛЭП-110 кВт, соединившая станцию с прииском «Полярный». С 1981 года к этой энергосети подключен прииск «Ленинградский».

Первую ЛЭП-220 кВт строила механизированная колонна участка механизации № 1 управления «КолымаГЭСстрой» с помощью вертолетов Магаданского управления гражданской авиации. Руководили строительством ЛЭП заместитель начальника КолымаГЭСстроя А. М. Трацилов, начальник механизированной колонны Н. О. Сульженко и начальник участка А. М. Акчурин.

...В начале 1934 года Э. П. Берзин дал задание управлению добычи полезных ископаемых (УДПИ) провести изыскания на предмет строительства гидростанций в верховьях Колымы, а в марте этого же года начальник УДПИ А. Н. Пемов подписал приказ об организации изыскательной партии по установлению потенциальной возможности использования водной энергии реки Колымы и озера Дже-

ка Лондона. Название озеру дал геолог П. И. Скорняков, проводивший в 1932 году поисковые работы в его районе и бассейне реки Кюэль-Сиена. По рассказам Петра Ивановича, высокогорное озеро, названное им в честь замечательного американского писателя, произведениями которого он увлекался, имеет «огромный запас воды». Это и послужило основанием включить в задание обследование озера.

Начальником партии был назначен Л. Н. Морозов, заместителем — я. В состав партии включены геологи, топографы, гидрологи — 36 человек. 28 марта 1934 года по санному пути мы отправились из Усть-Среднекана на Стрелку, откуда предстояло оленьим транспортом перебазироваться в район колымских порогов и на озеро Джека Лондона. Оленей УГПС арендовало в совхозе «Талая» с 1 апреля по 5 мая. Однако транспорт запоздал и прибыл лишь 9 апреля вечером (его доставил якут Егор Ананьевич Винокуров, ранее работавший на Элекчанской базе агентом по снабжению). С Винокуровым прибыли четыре каюра, которым поручалось доставить наш груз на конечный пункт.

11 апреля в сопровождении каюров мы вышли по маршруту, рекомендованному Винокуровым. Егор Ананьевич сопровождал нас до перевала, а затем передал руководство старшему каюру Илье Амосову. Наш путь лежал от Стрелки через Гербинский перевал (372-й км основной автодороги), реку Нерега (правый приток Бохапчи), через устье Бохапчи, реку Сибик-Тыэллах на озеро Джека Лондона. Груз, продовольствие, летнее обмундирование, геодезические инструменты и все остальное транспортировалось на сорока нартах. Мы же шли пешком. Проводник ехал впереди аргиша на легкой нарте. Правда, чаще он вел оленей, легко передвигаясь по снежной целине и меняя животных первой нарты через 2—3 км. На левом берегу Колымы (против впадения в нее Бохапчи) в 1933 году была построена гидрометеостанция. Мы знали о ее существовании и там наметили первую длительную остановку.

Восьмидесятитрехкилометровый путь по снежному целику мы преодолели за 8 дней. Двухдневную остановку на станции использовали для подготовки грузов, которые надо было оставить по пути следования к озеру Джека Лондона. Первая база создавалась в устьевой части реки Кюнь-Куй, примерно в 18 км от гидрометеостанции, вторая — в устье Сибик-Тыэллаха. База представляла собой жердевой настил, возвышающийся над землей в трех—четыре м. Основанием его служила группа (не менее трех) крупноразмерных деревьев, расположенных друг от друга не далее 3 м. Такой лабаз, сооружаемый в зоне будущих работ обеспечивал мобильность работы летом. Груз мы тщательно укрыли брезентом и замаскировали.

На строительство двух лабазов и преодоление еще одного, 50-километрового участка было затрачено 10 дней—началась распутица. На реках Колыме и Сибик-Тыэллахе появилась «верховодка» (вода, идущая по льду реки). Она мешала нашему движению и конечной цели — озера Джека Лондона мы достигли лишь 3 мая.

6 мая 1934 года начались работы на озере. Первым делом мы установили гидропосты для определения стока рек, впадающих в озеро и вытекающих из него. Партия разделилась на 2 отряда. Определением оптимальных вариантов утилизации водной энергии озера Джека Лондона занялся Л. И. Морозов, изыскания в районе колымских порогов проводил мой отряд. Ведя работы на большом участке колымских порогов, нам пришлось несколько раз проплывать через них на лодках и на плотках. Вояжи эти не были легкими, а даже наоборот — опасными. Дважды оставались мы без плотов, а 28 июля 1934 года случилась трагедия — погиб гидротехник Борис Евгеньевич Василевский, лодку которого разбило на втором пороге. Позже мы назвали этот бурун «порог Василевского». Их было пять: Прижимной, Василевского, Петра, Неожиданный и Длинный.

Мы еще до прибытия в эти места слышали много легенд об этих дорогах от геологов, первыми осваивавших дикие

места. По их рассказам самым страшным был последний порог, названный нами в 1934 году Длинным. Действительно, все пороги оказались опасными, так как берега полноводной Колымы в этом районе резко сужаются (до 60—70 м), скорость течения увеличивается до 20 м/с, и плывущий плот с полутора-двухметровой высоты неожиданно бросает в бурлящую ледяную водную стихию... Людей, стоящих на плоту, на какое-то мгновение буквально поглощает водная бездна. Если не держаться за канаты, которыми укреплен груз на плоту, то неизбежно окажешься сбитым с ног, а огромные валуны, высовывающиеся из беснующегося потока, довершат свое дело... Благополучное путешествие по колымским порогам всецело зависело от искусства управляющих «рулями» плота и хорошо знающих фарватер потока. Причем в последнее мгновение перед «купелью» передний рулевой должен успеть поднять «руль» (весло) выше плоскости плота и тут же схватиться за канат, иначе...

Передним «плотоводцем» мне пришлось быть не единожды, и всякий раз выручало предварительное изучение порога с берега, четкое взаимодействие со вторым рулевым. Особенно здорово помогало сознание — «надо выдюжить».

Наши исследования подтвердили возможность использования водной энергии озера Джека Лондона и реки Колымы в районе порогов. Озеро, имеющее абсолютную отметку над уровнем моря 802,5 (над уровнем Колымы оно возвышается на 402 м), обеспечивает мощность гидростанции 12,5 тыс. кВт при длине водоотводящего трубопровода в 16 км. На этом расстоянии создается разность в уклонах реки Кюэль-Сиены и уклона водоотводящего трубопровода, равная 390 м. Стоимость строительства Кюэль-Сиенской ГЭС обошлась бы (в ценах 1930 года) в 18,5 млн. руб. Мощность Колымской ГЭС при высоте плотины в 65 м определялась ориентировочно в 180 тыс. кВт, а стоимость ее строительства составляла 370 млн. руб.

В 1934 году проводились изыскания и на реке Среднекан. В 28 км от устья река делает петлю и долина ее резко сужается, перерезая гряды туфов, представляющих собой исключительно надежное основание для плотины. Инженеры П. А. Петровский и Г. Д. Олешкевич составили в 1934 году проектное задание Среднеканской ГЭС. Потребителями электроэнергии в задании на проектирование ГЭС были определены намечаемые к строительству: Утинский горнорудный комбинат, опытная обогатительная фабрика на Усть-Утиной с механическими мастерскими и лесокомбинатом, обогатительная фабрика и рудник на ключе Таежник, авторемонтные мастерские в поселке Спорный и будущий административный центр в Усть-Таскане. Суммарная потребность энергии в задании на проектирование ГЭС определена в 7 тыс. кВт. По современному уровню это была ничтожно малая мощность. Среднеканская же ГЭС по своим водным ресурсам могла обеспечить круглогодичную выработку 12 тыс. кВт.

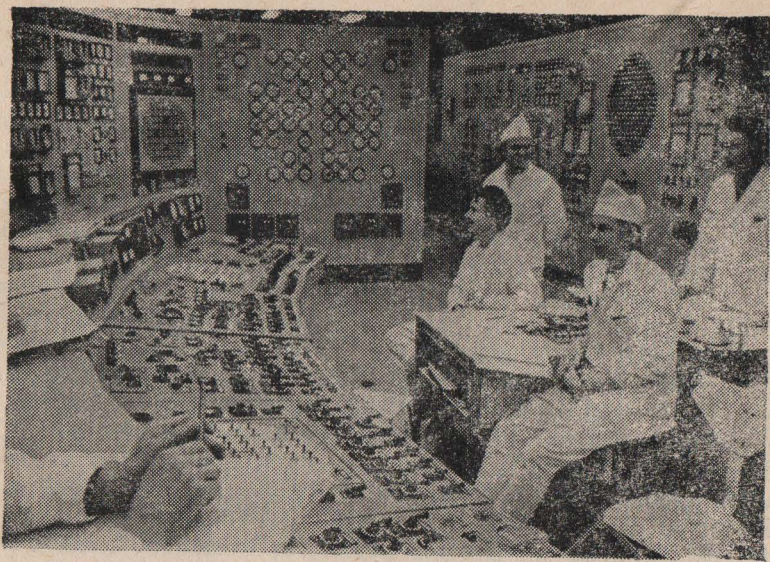
Рассматривая в декабре 1934 года на техническом совете доклад инженера П. А. Петровского, начальник Дальстроя Э. П. Берзин утвердил очередность строительства гидроэлектростанций, исходя из денежных и трудовых ресурсов. Первой решено было заняться Среднеканской ГЭС, находящейся в центре энергопотребителей и имеющую подъездную автодорогу на участке Стрелка — Усть-Среднекан. Для разработки технического проекта ГЭС при Московском представительстве Дальстроя организовали проектное бюро, руководство которым осуществляли начальник и главный инженер строительства ГЭС К. Н. Филатов и зам. главного инженера строительства Я. М. Самойлов. Эти люди вскоре были командированы в Москву с обязательством окончить проект ГЭС к 1 июля 1936 года.

В это время на площадке будущей гидроэлектростанции (с октября 1935 года) начались подготовительные работы: поднялся поселок для строителей, шла расчистка русла в створе будущей плотины.

Для ускорения работ по проектированию К. Н. Филатов привлек работника Ленинградского Гидропроекта инженера Б. П. Ферингера на должность главного инженера проекта ГЭС. После завершения проекта гидроэлектростанции и согласования его в Госэкономсовете Э. П. Берзин назначил Б. П. Ферингера главным инженером строительства ГЭС. Начальником стройки был утвержден Я. М. Самойлов, и с октября 1936 года начались работы на основных сооружениях ГЭС.

...Однако еще в 1935 году геологическая партия Б. И. Вронского неожиданно открыла Аркагалинское месторождение каменного угля, а еще раньше геолог Л. А. Снетков обнаружил Эльгенское месторождение бурых углей. Специалисты-энергетики, экономисты, хозяйственники заговорили о нецелесообразности строительства ГЭС. Начались споры... А вдруг это не так, а вдруг Снетков и Вронский ошиблись? Решено было проверить их выводы. И вот в 1936—1938 годах под руководством геолога Н. Ф. Карпова по следам первооткрывателей углей идет контрольная партия и выявляет довольно значительные запасы и каменного и бурого углей. Малая мощность будущей ГЭС (12 тыс. кВт), наличие двух разведанных угольных бассейнов в центре горной промышленности и послужили основанием к ликвидации (с июля 1938 года) строительства Среднеканской ГЭС.

Приказ о прекращении этого строительства для многих был неожиданным, так как еще 10 января 1938 года начальник Дальстроя К. А. Павлов обязал провести изыскания в районе колымских порогов в объеме, обеспечивающем составление проектных заданий для ГЭС мощностью 150 тыс. кВт. Возглавить комплексную изыскательскую партию поручили мне. С февраля 1938 года мы начали работы на створе плотины, определенном еще в 1934 году как наиболее экономичном. Но более детальные работы проводились и на новом створе — между порогами Неожиданный и Длинный, — где естественные и геологические



Билибино. Блочный щит управления атомной электростанции.

условия позволяли построить гидроэлектростанцию с меньшими объемами работ по отсыпке плотины, так как Колыма в этом месте резко сужается, а ложе реки и берега сложены гранитами, имеющими меньшую трещиноватость по сравнению с другими местами. Это было подтверждено и буровыми скважинами, пройденными до глубины 60 м. Одновременно с нашей партией выполняла геодезические работы по проложению триангуляции III класса в районе Верхних порогов реки Колымы и аэроэкспедиция Дальстроя (начальник партии И. Г. Бондарук). Гидрометеослужба Дальстроя ставила гидростворы на Колыме выше впадения реки Бохапчи и на реке Таскан у будущего цементного завода.

Закончив работы, мы установили возможность строительства ГЭС мощностью 146 тыс. кВт при высоте плотины 65 м (при стометровой плотине мощность ГЭС возрастает до 550 тыс. кВт). В 1933 — 1938 годах была подтверждена возможность строительства гидроэлектростанций и на других реках: Бохапче, Утиной, Оротукане, Ат-Уряхе, Палатке, Ларюковой, а также на озере Джека Лондона. И только лишь высокая стоимость строительства ГЭС по сравнению с тепловыми и дизельными заставила Дальстрой ограничиться сооружением лишь трех сезонных ГЭС: на реках Утиной, Палатке и на речке Ларюковой. Проекты ГЭС разрабатывали инженеры Дальстройпроекта Б. Т. Суворов, В. С. Тимофеев, П. М. Федорченко, В. А. Беляшов, С. Н. Солодкин и другие.

С 15 октября 1938 года в составе производственно-технического отдела Дальстроя стало работать гидротехническое отделение, специально созданное для разработки перспективных планов по развитию гидроэнергетики Дальстроя. Начальником его был назначен инженер-гидротехник Е. А. Елисеев.

Во второй половине июня 1939 года аэрогеодезической экспедиции Дальстроя поручена съемка озер Малый и Мамонтай, расположенных на водоразделе рек Берелех и Омулелка; в августе этого же года Колымпромпроект получил задание провести и рекогносцировочные работы на этих озерах, дабы выявить возможности использования их водной энергии. В декабре 1939 года Колымпромпроекту поручается новое задание — изыскать площадки для строительства гидроэлектростанций на реках Чай-Урья (Сусуманское горнопромышленное управление) и Вакханке (Тенькинское горнопромышленное управление). Одновременно проводились изыскания и под технический проект ГЭС на озере Джека Лондона и под ЛЭП Тасканская электростанция — прииски Северного горнопромышленного управления. Надо ли говорить, что все они были выполнены хорошо и в установленные сроки?..

В мае 1942 года управление капитального строительства Дальстроя, в составе которого находилось гидротехническое отделение, приступило к разработке чертежей гидростанции на речке Каменушке (600 кВт). Главный инженер проекта ГЭС Е. А. Елисеев с работниками УКСа В. Е. Аловым, И. К. Бачинским, С. Ф. Максовым, А. А. Кизильштейном и специалистами Колымпроекта Б. Т. Суворовым, С. Н. Солодкиным успешно и в очень короткий срок завершили задание, но ГЭС была построена лишь в 1950 году и проработала только два летних сезона.

В постановлениях Совета Министров СССР и директивных органов о развитии энергетической базы Дальстроя предусматривалось не только строительство гидроэлектростанций, использующих водную энергию озера Джека Лондона, но и речек: Ланковая, Сиглан, Ола, озера Чистое.

По заданию Магаданского совнархоза Томское отделение Сибирского института «Энергосетьпроект» разработало технико-экономический доклад (ТЭД) «Энергоснабжение и развитие высоковольтных линий электропередачи Магаданской области на 1965—1980 годы». В конце ноября 1963 года совнархоз, рассмотрев ТЭД, утвердил его. В докладе предусматривалось строительство (1964—1970) Ланковской ГЭС мощностью 75 тыс. кВт для покрытия нагрузок Магадана и поселка Ола. Предусматривалось также строительство соединительной ЛЭП Аркагалинская ГРЭС—Магадан, расширение АрГРЭС, строительство Билибинской атомной электростанции, Анадырской ТЭЦ, расширение Певекской электростанции, строительство других высоковольтных ЛЭП. В соответствии с названным ТЭДом осуществлялось и строительство тепловых электростанций.

Возведение Ланковской станции было неожиданно отложено: экономисты подсчитали, что дешевле обойдется расширение Магаданской ТЭЦ с использованием для нее угля Ланковского месторождения. Что же касается Колымской ГЭС, то с мая 1967 года изыскатели Гидропроекта

(начальник партии Н. Е. Карпов) продолжали детализацию инженерно-геологических, гидрологических и топографических работ на нескольких створах будущих плотин. Материалы изысканий подтвердили, что наиболее пригодным является створ, рекомендованный в 1938 году.

По окончании основных изысканий Гидропроект начал разработку чертежей. В 1969 году было организовано управление «КолымаГЭСстрой» и началось строительство перевалбазы в поселке Уптар. Территория Магаданским горсоветом под поселок, представляла собой участок молодой тайги, поэтому было оговорено обязательное сохранение леса, а с мест привязки зданий и прокладки улиц он должен быть пересажен или компенсирован высадкой новых деревьев в местах, указанных лесничим.

Начальник управления Ю. И. Фриштер, главный инженер А. А. Серов сдержали свое обещание. В поселке Уптар построен образцовый микрорайон — озелененный, чистый, уютный. Практически гидростроителями создан поселок, который должен служить примером для организации работ городских строителей.

Технический проект Верхне-Колымской гидроэлектростанции утвержден Советом Министров СССР 2 августа 1973 года. Мощность первой очереди гидроэлектростанции принята в плановом порядке с последующим ее увеличением...

Колымская ГЭС не имеет аналогов в северных широтах. Тип плотины — каменнонабросной огромной высоты, длина по гребню — 700 м. Для возведения ее потребовалось 10 млн. куб. м каменной наброски, 1200 тыс. куб. м суглинка для противофильтрационного ядра плотины, 800 тыс. куб. м песчано-гравийной смеси и песка для фильтров. До начала основных работ на ГЭС руководители стройки совместно с проектировщиками решили построить экспериментальную плотину на ключе Анманнычан по параметрам очень близкой к одной десятой величины будущей плотины через реку Колыму (высота экспериментальной плотины — 16 м, длина по гребню — 90 м).

Экспериментальная плотина позволила выбрать оптимальный вариант укладки суглинка в ядро плотины в зимних условиях; определить пригодность суглинка для противодиффузионного экрана; проверить методы отсыпки тела плотины; испытать новый тип водосброса через гребень каменнонабросной плотины, покрытой специальными железобетонными плитами, конструкция которых разработана Московским инженерно-строительным институтом имени Куйбышева; установить оптимальные режимы тепловой обработки материалов, укладываемых в противодиффузионное ядро плотины при отрицательных температурах воздуха; определить величину фильтрации через тело плотины и так далее.

Экспериментальные работы позволили гидростроителям умеренно выполнять основные работы по сооружению гидроузла.

Большую практическую помощь автору проекта (Ленгидропроекту) оказал Всесоюзный научно-исследовательский институт гидротехники имени Б. Е. Веденеева. В пяти лабораториях института (цементации, бетона, грунтов и оснований, натурных исследований и гидравлики) с 1968 года начались исследования условий возведения ГЭС на построенных в лабораториях моделях. По заданию генерального проектировщика решался вопрос о типе плотины — бетонной, для которой в большом количестве необходим привозной цемент, или каменнонабросной — из местного материала? Из-за отсутствия цемента на месте и его ограниченных поставок извне и была рекомендована плотина из камня.

В 1976 году уложили первый бетон в створе плотины. В следующем — построили металлический мост ниже створа плотины, что обеспечило связь левого и правого берегов реки Колымы и позволило более успешно вести работы.

20 сентября 1980 года, по выражению Ю. И. Фриштера, сказанному им на митинге, посвященном перекрытию реки, «синегорцы начали бой с рекой Колымой». Да, они начали

бой и выиграли его. Река Колыма, несущая в периоды летних паводков до 10 тыс. м³/с, покорила воле человека и потекла по каналу, подготовленному ей в соответствии с проектом гидроузла.

Сбываются мечты первоосвоителей Колымы и Чукотки! Идея первого начальника Дальстроя Эдуарда Петровича Берзина об использовании энергии реки Колымы и ее притоков как первоочередное условие развития местной горной промышленности была претворена в жизнь через срок восемь лет. В июле 1981 года сдан под нагрузку первый агрегат Колымской ГЭС... Гидростроители ведут работы строго в плановые сроки, не снижая темпов, они верны своему слову.

Вспоминаются давние тридцатые годы, когда мы с Леонидом Никаноровичем Морозовым в 1934 году проводили рекогносцировочные изыскания в районе озера Джека Лондона, надеясь, что когда-нибудь здесь начнутся работы по сооружению ГЭС...

Наши надежды особо окрепли и обрели крылья в 1938 году, когда мне поручили заняться изысканиями в районе колымских порогов. Я был искренне убежден — здесь обязательно будет построена ГЭС... А ведь многие работники нашего коллектива, да и не только нашего, часто высказывались о бесполезности нашей работы... «Неужели в таких диких условиях возможно строительство гидростанции?!» — восклицали они. — «Вы заставляете нас бурить скважины в три смены, к чему все это? Здесь никто никогда ничего и строить-то не будет!». Тогда я начинал рассказывать скептикам о нашей беседе с Э. П. Берзиным, о его твердой вере в будущее горной промышленности Дальстроя, которая не сможет увеличивать темпы добычи драгоценных металлов без развития энергетической базы и, в первую очередь, без строительства гидростанций...

Мне было легко опровергать аргументы сомневающихся. Ведь к этому времени уже началось строительство Среднеканской ГЭС... Но вскоре случилось непредвиденное:

вслед за свертыванием работ на Среднекане 15 августа 1938 года мне была вручена копия приказа о прекращении изысканий по Колымской ГЭС... Летом, в самый разгар работ... Все это казалось в то время необъяснимым...

В 1970 году начались освоение площадки будущего поселка Синегорье (проект института «ЛенЗНИИЭП») и отсыпка автодороги к нему от поселка Дебин. К 1971 году в Синегорье сдали в эксплуатацию 8 сборно-разборных

Суровая колымская зима... На заднем плане — здание Колымской ГЭС.



жилых домов из алюминиевых конструкций. Это было нечто новое в практике колымского строительства...

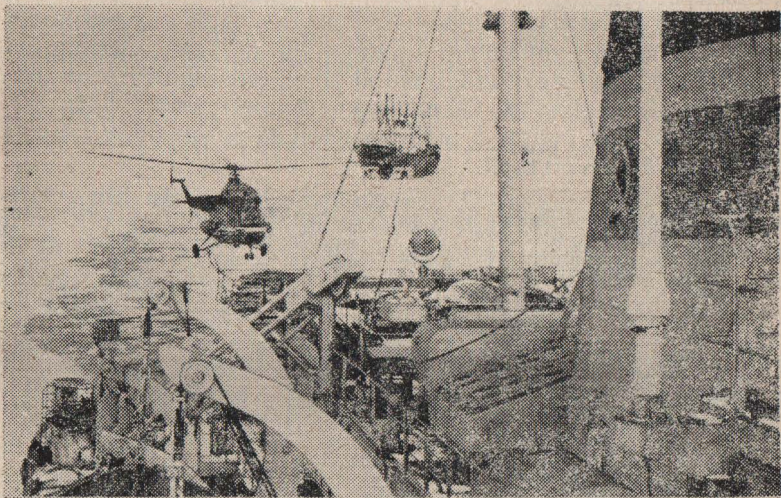
Алюминиевый дом (общая площадь 321 м²) собирала бригада из 12 человек в течение одного месяца. Дома обеспечены всеми видами благоустройства и их эксплуатация в суровых условиях Синегорья подтвердила надежность работы систем отопления и вентиляции. При толщине ограждающих конструкций, равной 12 см, температура внутри помещений стабильно держалась в интервале +20—22° в то время, как снаружи царствовали 45-градусные морозы при ветре до 5—10 м/с.

С 1972 года здесь началось строительство брусчатых жилых домов, возводились (из бруса) первые объекты культурно-бытового назначения. В 1975 году в Синегорье уже было введено в эксплуатацию 34 двухэтажных двенадцати- и восьмиквартирных дома. С 1974 года здесь уже возводили крупноблочные пятиэтажные дома из керамзитобетона — продукция Ягоднинского завода строительных материалов. В 1975 году в поселке была построена и введена в эксплуатацию собственная керамзитовая печь, и гидростроители быстро освоили производство крупных керамзитобетонных блоков.

Только за десятую пятилетку синегорцы получили 88 тыс. м² полезной площади в жилых домах. В поселке построены школы, бытовые и детские учреждения, больница, объекты торговли и общественного питания, кинотеатр, спортивный комплекс. На Всесоюзной ударной стройке — Колымской ГЭС — работают коллективы многочисленных предприятий, организаций, проектных и научно-исследовательских институтов страны.

Опыт строителей первенца гидростроительства в наших северных широтах будет залогом успешного возведения последующих гидроэлектростанций на нашем Северо-Востоке.

«ВОРОТА» СЕВЕРА



Гидрографы С. Е. Жданко в 1912 и И. Ф. Молодых в 1928 году пришли к выводу, что бухта Нагаева является лучшей якорной стоянкой на всем Охотском море и что северная часть ее мелководная. И все же суда, прибывающие в бухту, разгружаясь на рейде в баржи, пользовались пирсом в мелководной северной части бухты, построенным в 1932 году. Большим недостатком этого временного порта была ограниченность его работы: баржи с грузом могли причаливать к пирсу только два раза в сутки во время максимального прилива, когда горизонт воды в бухте поднимался до 4,5 м. В отлив баржи оказывались на мели — вода уходила от берега на 80—100 м. Рейдовая разгрузка

судов вызывала простои, а это задерживало доставку грузов потребителям.

Необходимо было срочно решить вопрос о месте строительства порта, обеспечивающего швартовку судов с осадкой до 10 м. В ноябре 1932 года этим решила заняться группа инженерно-технических работников строительного сектора Дальстроя, причем во внеслужебное время, без ущерба для текущей работы.

Приняв предложение инициативной группы, начальник Дальстроя Э. П. Берзин посчитал необходимым форсировать разработку проекта порта, и в начале декабря 1932 года утверждает проектно-изыскательскую группу в секторе строительных работ. В состав инициативной группы вошли инженеры: М. Ф. Булычев, А. И. Внучков, Л. Н. Штейнигер, Д. А. Сигорский, С. Н. Горелик, Д. П. Сабенин, геолог П. В. Домбровский, техники И. А. Васильев, М. Г. Турецын и Г. П. Никифоров.

Схематический проект порта был готов в январе 1933 года, рассмотрен техсоветом и утвержден Э. П. Берзиным. Именно он и послужил позже основанием для разработки технорабочего проекта всего Нагаевского порта. Дальнейшими изысканиями и проектированием занималось проектное бюро Капдорстроя под руководством инженера М. Ф. Булычева.

Территория порта развивалась за счет создания «полки» шириной 80 м на склоне сопки. Отметка этой площадки была на 4 м выше максимального горизонта прилива.

Первые ряжи порта построены в виде отдельных пирсов размером 22×22 м и высотой 18 м со стороны моря (ряжи № 2, 3, 4) и размером 12×12 м ряж № 1. Разрывы между пирсами заполняли ряжами в виде подпорных стенок (№ 5—9) с шириной по основанию 16 м и 8 м в верхней части. Рубили ряжи из местной лиственницы.

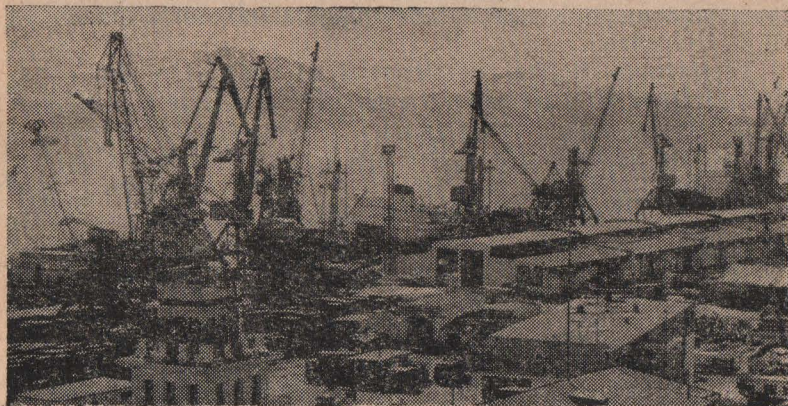
В январе 1933 года в составе Капдорстроя была организована контора «Строительство порта бухты Нагаева» на правах самостоятельного предприятия. Начальником ее

стал инженер П. П. Будзко, старшим прорабом — Л. О. Гарибов. Просуществовала эта организация чуть меньше года: Капдорстрой был ликвидирован, а судьба порта передана в руки управления морского транспорта — «Мортран» — с сохранением стройконторы и ее баланса.

Первый 50-метровый причал сдан в эксплуатацию 15 июня 1934 года. Второй (77 м) закончен в апреле 1935-го (одновременно расширена территория порта до 57 тыс. м²). Третий начал эксплуатироваться с 1936-го, а четвертый — с открытием навигации 1937 года.

По предложению строителей и руководства порта второй причал отнесен (по отношению к первому) в сторону берега на 12 м. Это уменьшило объем работ по рубке ряжей на 2460 м³, по каменной засыпке на 11 500 м³. Стоимость работ уменьшена на 390 тыс. руб., сокращены сроки ввода. Это позволило в навигацию 1935 года поставить под разгрузку еще одно судно. За досрочный ввод второго причала П. П. Будзко и Л. О. Гарибов, прораб гидротех-

Бухта Нагаева. Магаданский морской торговый порт. 1983 г.



нических сооружений С. В. Прудников и еще 34 строителя были премированы месячным окладом.

С сентября 1935 года возведением порта руководил инженер-строитель С. К. Мурзаев, имеющий огромный опыт подобной работы и направленный на Север Центральным Исполнительным Комитетом СССР. Позже Мурзаеву было подчинено все строительство в Нагаево-Магаданском районе, но главным своим делом он считал строительство причальной линии. Пятый ряж был готов в мае 1938 года, шестой ввели в эксплуатацию в апреле 1939-го, седьмой и восьмой — к открытию навигации 1940-го и 1941 годов. Ряжи с пятого по восьмой строили для заполнения разрывов между отдельно стоящими пирсами, построенными в предыдущие годы. Ряж девятый, примыкающий к четвертому, ввели в эксплуатацию в 1945 году... Заполнение разрывов между пирсами было закончено, что позволило удлинить причальную линию и обеспечить одновременную разгрузку нескольких судов.

Первые ряжи были установлены не в одном створе, поэтому после заполнения разрывов между ними образовалась ломаная линия кордона с отклонением от прямой на 3—4 м, что исключало плотную швартовку судов и усложняло их обслуживание. Разгрузка же тяжеловесного оборудования привела к частичному разрушению ряжей. В апреле 1946 года старший водолаз порта В. Болотов обследовал подводную часть ряжей. По его заключению, «...подводная часть причала находится в удовлетворительном состоянии, но наружная стена (в зоне колебания горизонта воды) частично разрушена. Шпунтовая металлическая стенка, предусмотренная в проекте для укрепления основания угловой части ряжа № 9, не выполнена».

В связи с этим И. Ф. Никишов поручил проектно-исследовательскому отделу Дальстроя разработку схемы реконструкции Нагаевского порта. Инженер С. Н. Солодкин (автор проекта) предлагал два варианта реконструкции причала. Первый — с надстройкой ряжей из пустотелых

железобетонных блоков, устанавливаемых непосредственно на ряжи и крепящихся специальной железобетонной плитой, располагаемой за их пределами. Этот вариант допускался при условии исключения дальнейшей деформации существующей стенки. Вторым вариантом предполагалось выполнить из железобетонной эстакады, состоящей из таких же ферм, перекрытых монолитной бетонной плитой. Концы ферм со стороны бухты опираются на железобетонные сваи, имея жесткое соединение с последними, а противоположные концы свободно опираются на железобетонную балку, уложенную за пределами зоны ряжей. Этот вариант допускал дальнейшую деформацию ряжей. Сваи располагались в 4,5 м от причальной стенки и забивались в грунт на глубину 6 м.

Стоимость первого варианта определялась в 2,8 млн. руб., второго — 5,2 млн. Руководители Дальстроя остановились на первом варианте, но на причале (в 1946 году) были проведены лишь ремонтные работы. Реконструкцию причала не проводили и в последующие годы.

В начале июля 1950 года работники Магаданского завода № 2, возглавляемые главным инженером В. П. Руденко, закончили монтаж первого порталного крана. Мастер Л. З. Волков, сварщик А. И. Велковец и многие другие (всего 24 работника завода) за досрочный монтаж крана награждены большими денежными премиями, грамотами.

Ремонтные работы 1946 года обеспечили нормальную деятельность порта лишь до 1953 года. К этому времени в некоторых местах обнаружилось значительные провалы в покрытии причала и зоне работы порталного крана. Под воду опять спустились водолазы. Теперь здесь работала целая бригада, которая установила: причальная стена поражена древоточцами на всем своем протяжении и на высоту до 6 м от дна. Образцы древесины ряжей, взятые в различных местах, представляли собой окаменевшую сердцевину бывших бревен, на которых сохранились лишь смоляные сучки. По существу древоточцы уничтожили всю

древесину. Все стало ясно: передняя стенка ряжей практически отсутствовала, ряжи не могли вынести нагрузки тяжелых весов и уже не держали каменное заполнение деревянных клеток. Вот почему, оказывается, по всей длине причала появились осыпи камней, выпавших из них.

Работы по восстановлению пирса были поручены стройконторе Колымснаба и порту, схема ремонта — Дальстройпроекту. И опять возникло два варианта реконструкции причала: первый — шпунтовая металлическая стенка, забиваемая в гранодиорит на 5—6 м (верх шпунта заанкеривался 40 мм анкерами в железобетонные блоки, вбетонированные в скалу, расположенную за пределами клеток ряжей, а пространство, образуемое между шпунтом и существующими ряжами, заполнялось камнем); второй — причальная стенка из массивных железобетонных блоков, вынесенная за пределы существующего пирса в сторону бухты на 7 м (блоки заанкеривались в скалу за пределами ряжей, а зона между железобетонной стенкой и ряжами заполнялась камнем и на отметке плюс 2,5 покрывалась железобетонной плитой). Стоимость работ первого варианта была дешевле (2,5 млн. руб.), поэтому остановились именно на нем.

В 1955 году этой идеей занялись инженеры Дальстройпроекта В. С. Тимофейчук, В. А. Беляшов, В. В. Знаменский, П. М. Федорченко.

Ни стройконтора Колымснаба, ни порт не имели соответствующего оборудования для выполнения работ, предусмотренных проектом. А время шло и делало свое... После навигации 1956 года причал практически был разрушен. И опять для выяснения состояния причальной стенки Нагаевского порта под воду спустилась бригада водолазов, а вместе с ними инженер В. А. Беляшов. Картина, открывшаяся перед ними, была удручающей. В связи с этим специально созданная комиссия под председательством автора этих строк запретила эксплуатацию первого и девятого ряжей.

По предложению нашей комиссии начальник Дальстроя Ю. В. Чугуев решил привлечь для реконструкции причала Нагаевского порта специализированную организацию, а Минморфлот СССР возложил эту работу на Камчатскморгидрострой. Возникла небольшая заминка: подрядчикам не совсем по нраву пришлось предложение Дальстройпроекта, и по их настоянию наш проект был доработан Московским институтом «Союзморпроект», а затем вновь нашим институтом.

28 ноября 1956 года произошло очень важное для порта событие: пароход «Феликс Дзержинский» привел в бухту Нагаева копер из Петропавловска-Камчатского. Одновременно доставлено некоторое количество металлического шпунта. Это было начало возрождения порта, и отцами этого важного события стали специалисты Камчатскморгидростроя инженер Г. Д. Петров и мастер Ю. П. Вахрамеев, под руководством которых были забиты в грунт Охотского моря первые шпунты. Кстати, в 1957 году в Магадан было завезено столько шпунтов, что они полностью обеспечили реконструкцию всей длины причала. Первая очередь его была закончена в марте 1960 года, но сделанное уже обеспечило одновременную швартовку двух судов, хотя этого было явно мало: работу надо было форсировать. Это понимали не только в Магадане: Совет Министров СССР от 26 февраля 1959 года все работы по реконструкции передал Магаданскому совнархозу. А уже с апреля этого же года в составе треста «Магадангорстрой» было организовано строительное управление морпорта, первым начальником которого был назначен М. И. Лукьянов, потом — В. С. Касакович, затем — А. Н. Шнейдер и другие опытные специалисты.

Вторая и третья очередь шпунтовых причалов введены соответственно в 1962 и 1965 году, и к навигации следующего года портовая территория Нагаево была увеличена вдвое, что вполне обеспечивало переработку возросшего потока грузов.

В последующие годы порт расширился (растет он по сегодняшний день). В семидесятые годы интенсивно вели строительство складов и новых причалов, расширили саму территорию, создали контейнерный терминал, улучшили покрытие портовой территории и подъездных путей. Порт оснащен современными погрузо-разгрузочными транспортными механизмами. Построенное в 1947 году здание управления торгового порта расширено (первое здание построил в 1947 году В. В. Лашков по проекту Дальстройпроекта). В июне 1949 года введен в эксплуатацию пирс в бухте Старая Веселая (его строила Магаданская стройконтора, возглавляемая К. А. Худницким).

Магаданской области повезло с водным окружением: ее берега омывают шесть морей и два океана, как любят выражаться журналисты. И развивался наш северный край не только в окрестностях Охотского моря. В 1943 году Чаун-Чукотское горнопромышленное управление по чертежам Колымпроекта построило четыре пирса в порту Певек. Общая их длина равнялась 192 метрам. По инициативе первого капитана Певекского порта В. А. Берингова в 1948 году на месте разрушенных ряжей построены еще два свайных причала, обеспечивших одновременную разгрузку двух судов (причалы просуществовали до 1961 года). А с 1961 года началась реконструкция и Певекского порта (ЛенморНИИпроект) и тоже с применением металлического шпунта. Дело продвигалось довольно быстро, и уже в 1963 году был введен в эксплуатацию первый причал. Затем, в 1965-м — второй, в 1967-м — третий и в 1968 году — четвертый. Новые причалы строило управление «Певекстрой» (с 1960 по 1967 год всеми работами по реконструкции порта руководил начальник этого управления Порфирий Иванович Добржанский). В семидесятые годы порт оснащается современными разгрузочными и транспортными механизмами.

В связи с организацией управления «Чукотстрой» обеспечение его грузами (да и не только эту организацию)

было возможно только морским путем. Нужны были новые порты, и в мае 1946 года проектно-изыскательский отдел начал разработку проекта порта Эгвекино в районе залива Креста. Площадку будущего порта выбрали в северо-западной части. В этом месте бухта имеет хорошую защиту от морских волнений, поэтому отпадала необходимость в устройстве внешних оградительных сооружений для гашения волн. Территория порта обеспечила размещение складов, нефтебазы, административных и бытовых объектов, а причальные сооружения — одновременную разгрузку двух крупных морских судов.

Порт Эгвекино начал строиться с 1947 года. Ряжевый пирс (первая очередь) и организация территории порта выполнялись под руководством заместителя главного инженера управления «Чукотстрой» М. П. Головина, но с 1949 года его дела продолжил В. В. Лашков. В 1950 году выполнена вторая очередь пирса, введена в строй нефтебаза, закончено возведение складов и портовых сооружений.

Строительство Анадырского порта началось с 1975 года управлением «Анадырстрой» треста «Арктикстрой» по схемам ДальморНИИпроекта. Первые два причала и ограждающая дамба закончены к навигации 1977 года, третий причал и слип сданы в эксплуатацию в 1980 году. Развитие порта Анадырь осуществляется в соответствии с проектом комплекса морского порта. В одиннадцатой пятилетке значительно расширена территория порта и продолжалось возведение основных, вспомогательных зданий и сооружений, а также развитие инженерных сетей.

Для строительства порта в Провидения в 1939 году было организовано управление «Провиденстрой» треста «Арктикстрой». Изыскания выполнены институтом «Ги-проарктикпроект». Первая очередь Провиденского порта введена в эксплуатацию в мае 1941 года. Большую работу вели в то время управляющий Арктикстроя В. А. Андреев и начальник управления К. Ф. Дмитриев. По их инициати-

ве в Провидения создана база, позволившая вести капитальную многоэтажную застройку районного центра и поселка Урелики, а также проложен водопровод протяженностью семь километров, первая очередь которого введена в строй к 40-летию Великого Октября. Это был первый водопровод на Чукотке. После отъезда К. Ф. Дмитриева из Провидения строительную организацию возглавлял А. Г. Мазуро, тоже много сделавший для становления капитального строительства в районном центре.

Морские порты требовали дальнейшего развития, так как ежегодно увеличивающиеся грузопотоки вызывали необходимость оснащения их погрузо-разгрузочными механизмами, специальным транспортом, строительства складов, холодильников, создания соответствующих служб. По просьбе Магаданского совнархоза Совет Министров СССР обязал Министерство морского флота СССР принять под свое крыло морские порты Нагаево, Певек, Эгвекино (порт Провидения находился в системе Минморфлота СССР с 1939 года).

В первые же годы освоения Колымы Э. П. Берзин поставил перед коллективом задачу об использовании Северного морского пути для доставки грузов в районы действия приисков по реке Колыме. Для этой цели в середине июля 1936 года было организовано Колымское речное управление (в пос. Зырянка). Для координации совместных (с экспедицией Главсевморпути) технических действий по сооружению порта в устьевой части Колымы и морских подходов, для выбора участков под строительство затонов и пристаней в июле 1937 года организована изыскательская партия, руководство которой возложено на инженера Л. Н. Штейницера. При содействии работников Севморпути из порта Амбарчик по реке Колыме уже в 1937 году на прииски Среднеканского и Ягоднинского районов доставлено свыше 13 тыс. т грузов. В последующие годы осуществлено строительство речных портов в Нижне-Колымске, Средне-Колымске, Зырянке, Сеймчане, Средне-

кане. В портах построены пирсы, склады, организована механическая разгрузка. В 1938 году Колымское речное пароходство имело 20 речных судов, 55 барж суммарной грузовой емкостью свыше 13 тыс. т. В 1938 году на прииски Дальстроя было завезено речным транспортом более 25 тыс. т грузов. В последующие годы речной флот постепенно увеличивал грузооборот во все возрастающих количествах.

В 1960 году было организовано Билибинское горнопромышленное управление. Отсутствие каких-либо транспортных связей с этим регионом обязывало совнархоз срочно решать вопрос обеспечения доставки грузов в Билибино. И в этом же году было принято решение о строительстве речного порта в районе поселка Черский. Комплекс перевалочной базы Зеленый Мыс включал организацию порта, складского хозяйства, жилого поселка (проект составлен специалистами Дальстройпроекта). Совнархоз утвердил проект, порт построен, а доставка грузов в Билибино осуществляется по знаменитому зимнику Зеленый Мыс — Билибино. В связи со строительством Билибинской атомной станции Зеленомысский комплекс расширен и полностью перерабатывает грузы, обеспечивающие жизнедеятельность Билибинского района.

Строительство горно-обогатительного комбината в Омсукчанском районе тоже было крайне осложнено из-за отсутствия дорог. Всевозможные грузы доставляли туда по зимникам от перевалбазы поселка Стрелка на расстояние 256 км. В целях скорейшего ввода в действие горнорудных предприятий в Омсукчанском районе в 1941 году Колымпроект разработал проекты портопункта Пестрая Дресва и автодороги до Омсукчана. Строительство — и дороги и порта — было закончено в 1943 году, что открыло выход к Охотскому морю перспективному оловоносному району. Строительство портопункта Пестрая Дресва вела Омсукчанская строительная контора (начальник Ю. М. Миронов, главный инженер А. А. Лебедь). В Пестрой Дресве построе-

ны небольшой поселок, нефтебаза, пирс, склады. По условиям навигации портопункт находился в неблагоприятном регионе: открытая бухта, тяжелые климатические условия — ветры, скорость которых достигает 20—40 м в секунду, и связанные с ними волнообразования, сложная ледовая обстановка затрудняли обработку судов. Большой помехой также было 6—7-метровое колебание приливно-отливных фаз. В течение года работал порт не более пяти месяцев.

Все эти годы параллельно со строительством портопункта управление дорожного строительства Дальстроя форсированными темпами отсыпало автодорогу от Гербы до Омсукчана и завершило ее строительство в декабре 1954 года. С января 1955 года грузы для Омсукчанского района начали доставлять круглогодично и только автотранспортом. Морской портопункт Пестрая Дресва прекратил свое существование.

* * *

...В первые годы освоения Севера форсированно строились автодороги к приискам, расположенным в Среднеканском и Ягоднинском районах. Дороги есть дороги... Однако добытый металл необходимо было быстро вывозить, что, естественно, в те времена считалось трудно осуществимым. Поэтому по разрешению правительства Дальстрой в мае 1932 года приступил к строительству местных аэродромов для самолетов типа У-2. Управлению дорожного строительства сооружение таких площадок поручено в районе Ат-Юрхя и Стрелки, а через два года аналогичные взлетно-посадочные полосы были сооружены в районе устья Оротукана и поселка Ямск (1933 г.). Построена в 1932 году такая же площадка и в бухте Нагаева.

Нагаевский аэропорт вначале принадлежал Гражданскому воздушному флоту СССР, затем был передан управлению морского транспорта. Нагаевскую площадку обслуживали У-2 и небольшие гидросамолеты. Начальником



Малая авиация Севера все так же популярна и незаменима, как и в первые годы освоения Северо-Востока

аэропорта Э. П. Берзин назначил Э. О. Лапина. Разумеется, первые полеты совершались только над территорией Дальстроя: Нагаево — порты побережья Охотского моря, Нагаево — Стрелка, Ат-Юрях, Омолон, Зырянка, Амбарчик...

В апреле 1938 года создана комиссия для выбора площадки под строительство аэродрома в районе 20—30 км от Магадана (начальник ОКСа Дальстроя П. М. Раевский, начальник сектора изысканий Дальстроя И. Г. Наседкин, начальник стройуправления Н. В. Митасов, старший инженер аэродромной службы предприятия Дальстроя С. Д. Чадов, штурман-летчик О. Г. Меньшиков, летчик И. М. Кузнецов). После предварительных изысканий комиссия предложила расположить аэропорт на 13 километре основной трассы. Близость аэропорта от административного центра, наличие гравийно-песчаных карьеров грунта, свободные подходы к порту с северной стороны были основными аргументами при утверждении этого предложения. Изыскания и проект были закончены к сентябрю 1938 года, а подгото-

вительные работы на территории будущего аэропорта начались и того раньше — в июне 1938 года.

И здесь строители порта встретились с неожиданными трудностями: примерно на половине территории взлетно-посадочной полосы были обнаружены значительные торфяные отложения, находящиеся в мерзлом состоянии. Местами они достигали толщины трех метров. Однако, несмотря на это (предстоял большой объем работ по замене торфа), начальник Дальстроя К. А. Павлов утвердил проект и лично, почти ежедневно, в самое неожиданное время суток проверял ход строительства: работы вели круглосуточно. Все здания эксплуатационных служб и полосу строила Магаданская стройконтора (начальник В. Н. Акимов, главный инженер А. И. Сизов). Магаданский аэропорт был сдан в эксплуатацию в начале февраля 1940 года. И с этого момента начались регулярные рейсы пассажирских самолетов типа Ил-14 на трассе Магадан — Хабаровск (с посадкой в Охотске, Николаеве, Комсомольске).

Шел 1941 год. Освоение Севера не только приносило определенные выгоды государству, но и требовало все больших поставок — техники, материалов, оборудования. В связи с этим возникла и острая необходимость в расширении возможностей воздушного флота на его территории, а значит, и расширении имеющихся взлетно-посадочных полос для приема хотя бы самолетов Ил-14, чем Дальстрой и начал интенсивно заниматься именно с 1941 года. Реконструкция летного поля в районе Стрелки возлагалась на 3-й дорожно-эксплуатационный участок «Красная речка»; Берелехским портом занималось Западное горнопромышленное управление; расширение Омсукчанского аэродрома и строительство взлетно-посадочной полосы в Пестрой Древе поручено Омсукчанскому районному геологоразведочному управлению; аэропорт Нижний Сеймчан — Юго-Западному горнопромышленному управлению; Нерский аэродром — Индигирскому райГРУ. Управлению рыбного промыслового хозяйства и административно-гражданскому

отделу Дальстроя поручалось поддерживать в полной готовности аэродромы Ямска, Наяхана, Тауйска.

Колымпроекту было предложено выдать проекты по всем шести аэродромам к 1 мая 1941 года, то есть за 19 дней. Это была непосильная задача для коллектива, но с 12 апреля шесть проектно-изыскательских отрядов, возглавляемых специалистами, имеющими опыт в проектировании взлетно-посадочных полос, дружно приступили к работе. И она была закончена в срок, не считая небольшой задержки по авиаплощадкам Нерского и Пестрой Дресвы.

Большую помощь геологам Омсукчанского и Нерского райГРУ, да и не только им, оказали дорожники. Это заметно облегчило работы и позволило завершить реконструкцию дальстроевских аэропортов к 1 сентября 1941 года.

В период Великой Отечественной войны, в 1942 году, нам было поручено срочно организовать и провести изыскания по взлетно-посадочным полосам аэродромов в Марково, Омолоне, Коркодоне, Оймяконе, Пенжино, обеспечивающих прием и взлет истребителей типа «Аэрокобра», перегоняемых в Советский Союз из США по ленд-лизу. Проектирование и строительство новых аэродромов велось параллельно и было закончено в 1944 году. Руководили работами на них опытные инженеры: Я. И. Бондаренко, Б. В. Марганидзе, В. М. Бахар, К. К. Переплетчиков, М. Я. Рейзен, Д. Т. Устименко, Г. Д. Добровольский, Л. В. Хонин, Л. Б. Эпштейн, А. М. Семенов.

В пятидесятых годах, когда на линиях Аэрофлота появились самолеты Ил-18, Ан-10, Ан-12 и другие, Магаданский совнархоз в составе треста «Магадангорстрой» организовал управление № 4 для строительства нового аэродрома на 56-м км основной трассы. Проект его разработан хабаровскими специалистами. Начальником управления № 4 стал инженер-дорожник Г. З. Карачебанов, прошедший трудную многолетнюю школу на строительстве дорог Колымы. Начальником производственно-технического отдела (заместителем главного инженера) утвержден Р. В. Стра-

ковский. Эти люди приняли на себя всю тяжесть организационного периода и первого этапа работ по строительству аэродрома, одновременно с которым, даже несколько опережающими темпами, вели они и строительство поселка Сокол.

Для выполнения большого объема железобетонных и бетонных работ на взлетно-посадочной полосе, на рулежных дорожках и местах стоянок самолетов в составе стройуправления № 4 с 1 января 1960 года был организован участок промышленных предприятий, объединивший производство бетона, мелких стеновых блоков, арматуры, железобетонных изделий.

В ноябре 1959 года главным инженером стройуправления № 4 был назначен П. В. Крюк. В августе 1961 года бетонно-растворный узел вышел на проектную мощность, что позволило форсировать все работы.

9 августа 1963 года стройуправление № 4 (начальник К. В. Кашлаков) досрочно закончило строительство первой очереди посадочной полосы. Начальник участка № 3 Г. А. Бескоровайный, бригадир бетонщиков В. А. Мальцов, машинист бетоноукладчика И. П. Кириллов и еще 24 рабочих были премированы... А с 10 сентября 1963 года Магаданский аэропорт начал принимать авиалайнеры Ил-18, Ан-10, Ан-12.

В 1966 году строительство аэропорта было завершено в полном объеме, кроме здания аэровокзала, которое было сдано в эксплуатацию в марте 1974 года. Открытие аэровокзала проводилось в торжественной обстановке. Митинг, посвященный этому событию, открыл первый секретарь Магаданского обкома КПСС. Затем выступил председатель государственной комиссии, заместитель министра гражданской авиации Л. С. Свечников. От имени министерства он поблагодарил строителей за отличное здание, возведенное ими, вручил грамоты и ценные подарки...

С 1978 года трест «Промстрой» Главсеверовостокстроя начал работы по реконструкции взлетно-посадочной поло-

сы и зданий соответствующих наземных служб. Руководил стройкой инженер В. Н. Пучков. Умелая организация работ, активная помощь заместителя председателя облисполкома Е. М. Виноградова обеспечили досрочное, почти на два года раньше, окончание работ. И 13 декабря 1980 года в Магаданском аэропорту приземлился первый Ил-62.

Досрочное выполнение пускового комплекса аэропорта (без прекращения рейсовых полетов Ил-18, Ан-10, Ан-12) было результатом вдохновенного труда и мастерства работников управления № 4 треста «Промстрой», коллектива авиаотряда, возглавляемого Н. Ф. Прокопенко, и субподрядных организаций. Отлично работали весь период строительства бригады бетонщиков: И. Л. Ключникова, В. Г. Новокрещенова, Г. А. Денисевича, М. С. Макарова, И. М. Попова, С. Р. Трусакова и другие. Значительную помощь в досрочном завершении работ по пусковому комплексу оказал комсомольско-молодежный отряд «Взлет-80».

С 14 декабря 1980 года авиалайнеры Ил-62 совершают регулярные беспосадочные рейсы из Магадана до столицы. Теперь это уже никого не удивляет: краткость полета на расстояние 10 тыс. км воспринимается как должное, само собой разумеющееся. Сравнивая современное положение со связью с центральными районами страны в первые годы освоения Колымского края, невольно вспоминаешь 1933 год и наш путь от Москвы до Магадана: поезд — 14 суток, месячное ожидание судна во Владивостоке, рейс парохода «Смоленск» на Магадан — 7 суток. И все же тогда нам, как оказалось, даже повезло. Прибывшие сюда раньше нас товарищи добирались от Москвы до Магадана 52 дня. А ведь были случаи, когда на этот же путь затрачивали 2—3 месяца...

Жители Анадыря имели возможность пользоваться авиалайнерами Ил-62 намного раньше магаданцев, а трудящиеся Чаунского района с марта 1979 года на авиалайнере Ту-154 преодолевают путь от Певека до столицы нашей родины за 7,5 часа.



Сегодня Магаданский аэропорт принимает самые современные воздушные лайнеры.

Коллектив СМУ «Певекстрой» треста «Арктикстрой» досрочно сдал в эксплуатацию аэропорт Певек. Бригады А. Д. Хорькова, В. А. Агаркова, В. В. Сапожникова трудились не покладая рук. Строители сдержали свое слово — закончили работы за пять лет, определив график работ на 27 месяцев.

Теперь воздушные, морские и речные линии пронизывают Магаданскую область как кровеносные сосуды живое тело. Они соединяют далекие, ранее недоступные районы Хатырки, Пареня, Омолона, Ваег, Чуванского, Уэлена. Строители возвели аэропорты, взлетно-посадочные полосы, вертолетные площадки. Мне пришлось быть среди первых, кто создавал в начале освоения Колымы и Чукотки условия, обеспечивающие регулярность воздушной связи с оторванными от районных центров населенными пунктами. Вместе с летчиками авиаотряда Дальстроя и полярной авиации, прокладывая пути к недоступным местам, мы часто шли по неизведанным маршрутам. Шли этой трудной дорогой и строители морских и речных портов. Людям нового поколения, не знающих трудностей и лишений первостроителей, невозможно даже представить, какую силу воли и силу духа надо было иметь нам, чтобы выстоять и победить... И я горжусь своим прошлым.

СТРОИТЕЛЬСТВО



В первый год деятельности Дальстроя строительством на Колыме руководил специальный сектор этого треста, объединяющий дорожное, промышленное и жилищное строительство. Первым руководителем этого сектора стал инженер П. П. Будзко, проработавший в этой должности до июня 1932 года. Затем его сменил инженер В. Д. Мордухай-Болтовской, обладавший большим практическим опытом подобной работы.

1932 год был насыщен большими событиями, и его по праву можно считать годом начала строительной эпопеи

Северо-Востока. Начало... Именно с этих времен пошло гулять по Колыме словечко «первый»... Первый год, первый дом, первая улица...

Магадан начал расти с появлением там в 1932 году первого рубленого жилого дома для семьи Э. П. Берзина (сейчас на этом месте стоит 26-квартирный жилой дом № 34 по пр. Карла Маркса). Для осуществления строительства в Нагаево-Магаданском районе в том же 1932 году была организована строительная контора первого участка, возглавил которую инженер М. А. Заборонок. С этого времени и началось здесь строительство сборно-щитовых одно- и двухэтажных жилых домов, складов и порта.

Для обеспечения поселка водой на реке Магаданке построена водозаборная галерея с насосной станцией, располагающаяся в пойме реки против современного здания треста «Северосантехмонтаж». А в канун 15-летия Великого Октября (в том же году) закончено строительство первого на Колыме водопровода протяженностью 1,8 км — от насосной станции до «водокачки», расположенной на нынешней улице Пушкина, по оси ул. Советской.

В январе 1933-го закончено строительство телефонной линии Магадан — Атка. За успешное выполнение этого задания руководство Дальстроя объявило благодарность и премировало месячным окладом начальника строительства А. В. Орлякина, его заместителя П. П. Казачкова, рабочих, рабочих, техников... В марте 1933 года начала работать первая больница Магадана, разместившаяся в двух одноэтажных щитовых домах на углу ул. Карла Маркса и Транспортного переулка слева от главного фасада школы № 11 (одно из зданий больницы сохранилось до наших дней).

На углу проспекта Карла Маркса и улицы Школьной, где сейчас стоит жилой дом со встроенной детско-юношеской библиотекой, в июле 1933 года открылся Дом инженерно-технических работников. Это был деревянный одноэтажный дом, собранный из щитов.

Несмотря на то, что к 1933 году объем строительства значительно возрос, намечалось дальнейшее увеличение капитальных вложений в развитие горнодобывающей промышленности, энергетики, дорог. Основное строительство передавалось управлению по добыче полезных ископаемых (УДПИ). В связи с этим Э. П. Берзин в середине декабря 1933 года ликвидировал управление «Капдорстрой», а его начальника (им был В. Д. Мордухай-Болтовской) назначил главным инженером по капитальному строительству УДПИ.

Строительство Нагаевского порта передано в ведение управления морского транспорта — «Мортран». Для выполнения капитального строительства в Нагаево и Магадане с января 1934 года организовано «Управление Нагаево-Магаданского строительного района», на которое было возложено выполнение монтажных работ, производство стройматериалов и лесозаготовки. В состав управления включены прорабства промышленного, жилищного, коммунального строительства, монтажное и электромонтажное, деревообделочный цех, кирпичный завод, Приморский лесозаготовительный участок, конный двор и склады. Начальником управления стал С. К. Мурзаев.

Сергей Константинович Мурзаев был направлен на работу в Дальстрой по постановлению ЦИК СССР как крупный специалист. В Магадан он прибыл 19 июня 1933 года и назначен заместителем главного инженера управления «Капдорстрой»... С 6 сентября 1935 года он утвержден главным инженером ОКСа управления морского транспорта. Под его руководством строились порт и завод № 2 в поселке Марчекан. Однако недолго прожил на Колыме этот хороший человек и специалист — 16 декабря 1936 года он внезапно скончался прямо на рабочем месте.

В 1932 году, когда основное внимание руководства Дальстроя было сосредоточено на становлении приисков и выполнении плана золотодобычи, Э. П. Берзин подписал несколько необычный для того времени приказ «О разви-

тии овощеводства в зоне Охотского побережья: Армань — Балаганное — Тауйск». И уже на следующий год на Колыме начали строить парники, теплицы, птичники, животноводческие фермы. В тот же год под Магаданом, в только что созданном совхозе «Дукча», появились... куры. А еще через год началась организация совхозов в Балаганном и Верхнем Сеймчане. Строительством в совхозах руководили Ф. З. Максов и Н. Д. Андреев. Они стали первыми сельскими строителями и работали в этой отрасли многие годы.

В 1937 году начали давать продукцию совхозы: «Эльген», «Сусуманский», «Ольский», «Тасканский» и «Талая». В соответствии с постановлением Далькрайкома ВКП(б) от 2 февраля 1933 года на территории Дальстроя образовано 13 колхозов. Началось строительство их усадеб, в том числе колхоза «Красный богатырь» в Ягоднинском районе и «Оротук» — в Тенькинском. За счет государственного кредита в колхозах строили жилые дома, школы, детские сады, магазины, столовые, больницы, бани и другие объекты жизнеобеспечения сельчан.

В октябре 1933 года в Магадане сдана в эксплуатацию первая гостиница на 108 мест. Двухэтажное рубленое здание размещалось на открытой площадке (теперь это здание находится в глубине двора домов № 20 и 22 по проспекту Ленина), а его возведением руководил инженер Е. В. Квашнин.

В начале марта 1934 года Э. П. Берзин поручил производственно-техническому отделу Дальстроя разработать укрупненные нормы расхода материалов и трудовых затрат на 100 тыс. руб. строительно-монтажных работ. Руководство группой разработки норм и контроль за составлением смет на строительство промышленного, жилищно-гражданского назначения было возложено на инженера-консультанта В. В. Гассельблата. Этот человек впоследствии стал главой целого клана строителей. Его сыновья Ростислав и Олег по окончании института работали в управлении до-

рожного строительства вплоть до 1940 года. Последующие годы Ростислав Гассельблат трудился в институте «Дальстройпроект», работал начальником техотдела управления «Чукотстрой» — на строительстве Иультинского горного комбината. В июле 1949 года вновь переведен в Дальстройпроект, где занимался экономикой строительного производства вплоть до ухода на заслуженный отдых. Олег Гассельблат с 1940 года трудился старшим инженером в плановом отделе, а затем в управлении капитального строительства Дальстроя. С 1953 года по 1962 год — начальником планового отдела УКСа Дальстроя и совнархоза. С марта 1962 года утвержден управляющим Магаданской конторой стройбанка, где проработал 11 лет, до самой пенсии. Инициативные, трудолюбивые работники, братья Гассельблат активно участвовали в развитии производительных сил Северо-Востока страны, за что были награждены орденами и медалями СССР. Третье поколение этой династии — Вадим и Олег Ростиславовичи — работают в Магаданской области свыше двадцати лет на стройках, а в последние годы оба трудятся в институте «Магадангражданпроект» главными специалистами.

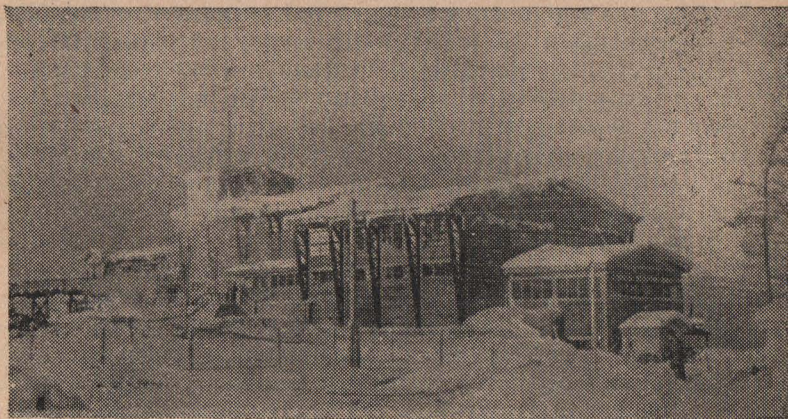
Берзинские укрупненные нормы расхода материалов были утверждены в 1934 году заместителем начальника Дальстроя Л. М. Эпштейном. Однако в 1940 году управление «Колымпроект» разработало новые нормы расхода материалов и энергоресурсов на 100 тыс. руб. строительно-монтажных работ. Авторами этих норм стали С. Ф. Максов, В. И. Кулагин, М. И. Химин. В последующие годы нормы расхода материалов менялись с учетом характера капитального строительства.

В сентябре 1935 года в Дальстрое появилась новая организация — управление горнопромышленного строительства (УГПС), сосредоточившее в своих руках руководство строительством горнорудных комбинатов, энергетических и транспортных объектов, сопутствующих им предприятий и жилых поселков. В октябре УГПС получило первое зада-

ние Э. П. Берзина — разработать проект первого горнорудного комбината (Утинского) на ключе Холодном. Одновременно в поселке Усть-Утинский, где и размещалось УГПС, строили опытную обогатительную фабрику. Строительством ее руководил В. В. Лашков, монтаж технологического оборудования вели инженеры-обогагатели А. Н. Разделишин и А. Н. Комаров.

Это была комсомольско-молодежная стройка. На ней мы работали как проектировщики и как рабочие. Фабрику сдали в эксплуатацию в августе 1936 года. Это была первая экспериментальная лаборатория по обогащению руд. Опыт ее строительства дал возможность инженерам-обогащителям А. Н. Комарову и А. Н. Разделишину работать в этом профиле и в дальнейшем. Позже они проводили работы по обогащению руды Холодненского месторождения, занимались отработкой оптимальной технологической схемы обогащения для проектируемой Утинской обогатительной фабрики и фабрики на ключе Таежный.

Первая опытная обогатительная фабрика в Усть-Утинском. 1937 г.



С июня 1935-го началось возведение здания Магаданского хлебозавода на углу ул. Портовой и Дзержинского (производитель работ — инженер А. И. Юркевич). В ноябре 1935-го введен в строй Дом связи на углу улицы Ленина и Пролетарской (30 апреля 1936 года состоялся первый радиотелефонный разговор Магадана с Москвой, а первого мая магаданцы услышали радиопередачу из Москвы).

Одновременно строились в будущем городе первая школа на улице Карла Маркса и два 36-квартирных жилых дома, расположенных по правую и левую стороны школы. Вел здесь работы инженер А. Е. Ашанин, а стены капитальных зданий школы клали из кирпича левобережного Магаданского завода.

С марта 1936 года в управлении автотранспорта организован отдел капитального строительства (ОКС). Начальником его стал переведенный сюда А. Е. Ашанин, под руководством которого впоследствии были построены автобазы в поселках Палатка, Атка, Мякит, Стрелка, Спорный и Ягодное.

Работа управления горнопромышленного строительства в 1937—1938 годах сосредоточилась на сооружении трех основных комплексов — Утинского горнорудного комбината, Эльгенской угольной шахты и гидроэлектростанции на реке Среднекан. Одновременно велась подготовка к возведению административного центра в районе устья реки Таскан, продолжалась геологоразведка на Утинском руднике и Эльгенском угольном месторождении.

Строили много — надо было... Строили нередко кому как вздумается — не успевали проектировщики. И вот, чтобы как-то навести в этом деле порядок, Э. П. Берзин подписывает «Положение о порядке разработки и утверждения проектно-сметной документации на капитальное строительство», подготовленное руководителем группы научно-технического бюро Дальстроя В. В. Гассельблатом. Этим положением в дальнейшем и пользовались специалисты.

И все же, несмотря на заметную активизацию в строительстве вообще, а в капитальном — в частности, в последнем деле обстояли плохо. В связи с этим и появился в сентябре 1937 года приказ нового начальника Дальстроя К. А. Павлова, в котором говорилось о плохом состоянии капитального строительства в управлениях. Строго осудив поведение руководителей и специалистов горных управлений, автотранспорта и особенно начальника ОКСа М. Д. Ахундова и главного инженера П. М. Раевского, ратовавших за уменьшение плана капитального строительства на 35 млн. руб., Павлов обязал начальников управлений полностью освоить выделенные средства на промышленное и жилищно-гражданское строительство и предупредил руководителей о их персональной ответственности за срыв планов капитального строительства, за каждый невыстроенный дом или промышленный объект. Несмотря на организационные меры на местах и помощь, оказанную строителям руководством Дальстроя, план капитального строительства 1938 года выполнен не был, и в основном из-за нехватки строительных материалов.. Павлов, естественно, сдержал свое слово, и многие ответственные товарищи были наказаны, тем более, что к этому времени произошло неприятное событие, поставившее некоторых строителей в весьма щекотливое положение, поскольку они не могли объяснить причину случившегося. Дело в том, что в 1938 году вдруг начало давать осадку новое здание Дома связи (сейчас здесь находится Магаданское книжное издательство, управление кинофикации и другие организации). Это была первая деформация конструкций капитального здания, и мы не сразу могли дать ответ, в чем же причина осадки дома. Вначале думали, что это явление временное, но осадка здания продолжалась, и Павлов назначил комиссию по выявлению причин, ликвидации их и возможности дальнейшей эксплуатации дома. Председателем комиссии был назначен главный инженер ОКСа Дальстроя П. М. Раевский. Основной причиной деформации здания

оказалась котельная, расположенная в подвале. Грунты основания фундаментов сложены здесь из мелкозернистых песков с торфяными прослойками, которые на довольно большую глубину были распучены ледяными линзами. Тепло, поступающее от котельной, привело к их оттайке, что вызвало осадку фундаментов и деформацию несущих конструкций здания.

Котельную из подвала убрали, деформация здания на несколько лет прекратилась, а в 1943 году проявилась вновь. По предложению Дальстройпроекта в подвале здания была установлена замораживающая система, работавшая только в зимний период. Эта мера укрепила основание фундаментов и надолго сохранила здание. В конце 60-х годов морозильную установку убрали, но... в 70-х годах в доме начались разрушения простенков первого этажа, выходящего на проспект Ленина... Пришлось срочно заложить кирпичом все оконные проемы...

Уже в первые годы работы на Севере инженеры, геологи, проектировщики и строители Дальстроя убедились в чрезвычайном коварстве здешних грунтов. Во многих случаях даже в пределах одной площадки строительства дома встречались разные грунты с включением ледяных линз, песка или грунтов с ледяными прослойками. Вечная мерзлота на всей территории Северо-Востока, за исключением узкой полосы вдоль побережья Охотского моря, оказывает могучее воздействие на все виды строительства. При наличии специфических грунтов «деградация» мерзлоты влечет за собой появление просадок, образует провалы, озера, овраги. Особую опасность несет мерзлота в переувлажненных илистых, пылеватых и глинистых грунтах. В мерзлом состоянии они представляют собой твердую горную породу, способную легко воспринимать тяжесть зданий и сооружений, а при оттаивании — превращаются в кашицеобразную массу. И никакие морозильные установки здесь не помогут — при застывании эта масса расширяется в объеме и вспучивается.

Территория Магаданской области в мерзлотном отношении делится на неравные части. Район Охотского побережья, проходящий широкой полосой от 70 до 100 километров вдоль береговой линии, состоит из линзовой, островной мерзлоты и погребенных льдов различной мощности. На остальной части территории распространена вечная мерзлота, мощность которой колеблется от 100 до 500 м (минимальная мощность вечномерзлых грунтов наблюдается в долинах рек). Верхняя граница вечномерзлых грунтов ежегодно сливается с нижней границей зимнего промерзания. С вечной мерзлотой непосредственно связаны погребенные льды, встречающиеся во всех районах Крайнего Севера. Они имеются на террасах, покрытых марями или торфяными болотами, у подножья склонов сопков, иногда на самих склонах и, как правило, расположены на глубине от 15—20 м. Широко колеблется их мощность: встречаются прослойки и линзочки льда, вкрапленные в грунт, попадают толщ льда от 1 до 15 м...

Погребенные льды — коварный враг, они создают большие затруднения при строительстве капитальных сооружений, дорог, высоковольтных линий электропередачи, инженерных сетей и других объектов. Малейшее нарушение естественных условий залегания погребенных льдов приводит к бурным проявлениям термокарста (образование провалов в почве), приводящего к полному разрушению любых сооружений... Очень ценную работу по изучению инженерно-геологических условий площадок, отведенных под строительство, проводили в первые годы освоения Колымо-Индибирской зоны и Чукотского округа инженеры-геологи: Ф. М. Физик, Д. Ф. Агапьев, Н. Д. Садовский, Л. Е. Ведерников, Г. М. Тайхман, И. Я. Гринман, И. Е. Жаков, В. И. Сафронов, С. А. Нестеров, П. А. Сопин, М. А. Мусин, П. Г. Суриков, Г. Л. Купреев, Ю. А. Стукаленко, Г. Х. Вольвович, З. М. Бутаева и многие другие. Обобщение накопленных материалов о «коварстве» вечномерзлых

грунтов выполнили: главный инженер сектора изысканий Дальстройпроекта Б. Т. Суворов, инженеры-геологи Г. М. Тайхман, В. И. Сафронов, В. П. Давиденко, работники отдела мерзловедения ВНИИ-1 В. Г. Гольдтман, А. И. Калабин и Л. Е. Ведерников.

Анализ опыта строительства, осуществленного в разнообразных природных условиях, позволил в последующие годы выработать надежные средства защиты от вечной мерзлоты, которыми мы успешно пользуемся по сегодняшний день.

1938—1939 годы отмечены в истории Крайнего Севера значительным ростом горной промышленности. Созданы новые горные управления, росла сеть приисков, рудников. Особое внимание в это время уделяли укреплению партийными кадрами районов интенсивной добычи металла — Чай-Урьинское горное управление, строительство обогатительной фабрики им. Лазо, Аркагалинской электростанции и Кадыкчанской угольной шахты...

С января 1939 года ОКС расформирован, а на его базе создано СМУ Дальстроя, которому переданы Магаданская, Бутугычагская, Тасканская, Дебинская и Берелехская стройконторы. Начальником управления назначен Н. В. Митасов, заместителем — М. Д. Ахундов. Однако в связи с неудовлетворительным положением строительства Бутугычагского горнорудного комбината, М. Д. Ахундов вскоре был откомандирован на это строительство в качестве начальника строительной конторы. В начале марта было заменено и руководство Дебинской конторы, начальником которой стал П. Ф. Данилов.

Весной 1939 года К. А. Павлов обязал Н. В. Митасова заключить договор на разработку проектов строительства в Магадане двух детских садов по 120 мест каждый, стадиона с трибунами на 3 тыс. мест, дома отдыха на 120 человек в районе Новой Веселой и санатория на Талой, пионерского лагеря в районе поселка Ола. Летом этого же года началось строительство аэродрома на 13-м км основной

трассы и пионерского лагеря на 16-м км. Строительство этих объектов выполнила Магаданская стройконтора (начальник В. Н. Акимов, главный инженер А. И. Сизов). Правда, уже в сентябре 1939 года, когда было организовано Тенькинское горнопромышленное управление, начальником которого стал Н. В. Митасов, В. Н. Акимов был переброшен на должность управляющего строительно-монтажного управления. Главным инженером СМУ стал Н. Е. Недбайло.

15 и 16 сентября 1939 года в Магадане состоялась первая конференция строителей Дальстроя, обсудившая вопросы состояния строительства и пути его развития. С основным докладом на конференции выступил управляющий СМУ Дальстроя В. Н. Акимов. Конференция дала возможность подвести итоги работы за 8 месяцев и наметить конкретные пути к перестройке работы по выполнению планов строительства в 1939-м и в последующие годы. Перед руководителями объектов была поставлена задача — обеспечить выполнение планов имеющимся количеством рабочих. В приказе, следовавшем по итогам конференции, не отражены пожелания многих участников конференции о создании баз строительных организаций, об оснащении их соответствующими механизмами, транспортом. Поэтому в последующие годы на стройках Дальстроя преобладал ручной труд.

Да, жилья в Магадане по-прежнему не хватало. И особенно острую нужду испытывали в нем инженерно-технические работники, кадровые рабочие. В связи с этим в оперативном порядке решено было построить здесь хозяйственным способом 20 восьмиквартирных жилых домов из бруса, завезенного из Приморья. Для застройки был выделен квартал в границах современных улиц Гагарина — Якутской, Марчеканского шоссе — Парковой... Строительно-монтажный трест Дальстроя собрал 5 домов, лесной отдел Дальстроя — 1, проектный — 2, горкомхоз — 3, управление внутренних дел — 3, автобаза — 2, морской

порт — 2... Все дома были заселены в декабре 1939 и январе 1940 годов.

Когда в январе 1939-го сотрудники отдела капитального строительства (ОКСа) Дальстроя прощались со своей организацией, никто даже не подозревал, что с ней придется встретиться вновь, но это случилось... И произошло это в конце этого же года стараниями нового начальника Дальстроя И. Ф. Никишова, деятельно подключившегося к строительным делам... В декабре 1939 года организована стройконтора для сооружения обогатительной фабрики и рудника им. Лазо с подчинением их Юго-Западному горнопромышленному управлению (ЮЗГПУ). Начальником стройконторы был утвержден В. В. Лашков. На ЮЗГПУ возложили также строительство временной локомотивной электростанции мощностью 495 кВт, предназначенной для строящихся фабрики и рудника... Опять же — в декабре этого года — прораб Д. И. Симонов сдал в эксплуатацию в Магадане кислородную станцию, и с этого времени промышленные предприятия Колымы, больницы бесперебойно обеспечивались кислородом собственного производства. Завоз его из Приморья был прекращен...

В январе 1940 года закончено строительство Берелехской обогатительной фабрики и локомотивной электростанции. Возведение их осуществляла Берелехская строительная контора (начальник С. Клюев, главный инженер — А. Мармелюк). Эти же люди возглавляли строительство автобазы и поселка Берелех. Акт госкомиссии о приеме в эксплуатацию фабрики и электростанции утвержден 10 января. И в тот же день организовано управление «Колымгражданстрой», в состав которого были включены Магаданская строительная контора, Ольский стройучасток и транспортная контора (начальником управления назначен И. И. Белов, главным инженером — А. И. Сизов). Монтажно-строительному тресту Дальстроя с января 1940 года было предложено перебазироваться в поселок Ягодное.

Начальником Магаданской стройконторы утвердили



«Ванный корпус» курорта Талая. 1937 г.

инженера А. Е. Ашанина. Хороший организатор и хозяйственник, обладавший незаурядной инженерной эрудицией, он упорядочил жилищное строительство в Магадане, форсировал работы на растущих зданиях театра, Дома пионеров, фабрики-кухни (в 1959 г. на этом месте построили гостиницу «Магадан»).

В начале 1940 года проектная контора горкоммунотдела подготовила чертежи «экспериментального ванного здания санатория «Талая», которое решено было разместить в непосредственной близости от выхода целебной воды. В проекте предусматривалось сооружение небольшой будки (непосредственно над источником), а в самом шурфе источника установить сруб для каптажа воды. Для охлаждения ее запроектированы (температура воды у выхода достигает 90°) два бака емкостью по 5 м³, расположенных

в отдельном помещении. В километре от источника располагалось общежитие (35 комнат) для обслуживающего персонала. Все здание решено собрать из дерева. Это была первая попытка окружкома профсоюза организовать местное лечение своих работников.

Но чтобы строить свой курорт, надо было окончательно убедиться в лечебных свойствах его воды. И северяне обращаются за помощью к ученым Москвы. В 1947—1948 годах посланцы Института курортологии Минздрава СССР, проведя комплексное исследование местных вод, пришли к выводу, что «Тальский источник имеет высокие целебные свойства и занимает одно из первых мест среди других аналогичных источников СССР. Грязи озер, расположенных вблизи курорта, по своим лечебным свойствам близки к грязям Северокавказских озер»...

В марте 1940 года при ОКСе Дальстроя организована первая строительная лаборатория, руководителем которой назначен Б. И. Поволоцкий. С этого времени установлен систематический контроль за качеством материалов и железобетонных конструкций, применяемых на стройках Дальстроя, за качеством строительно-монтажных работ.

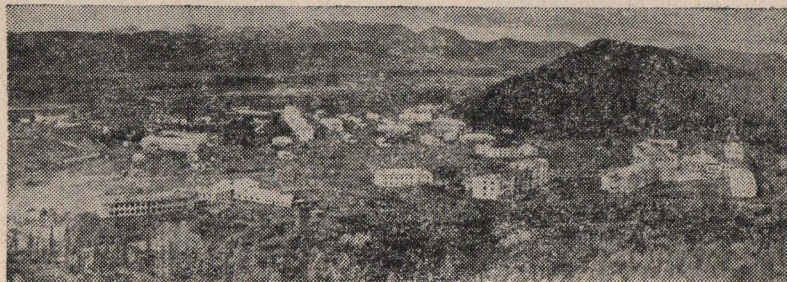
Весной 1940 года были приняты меры к ускорению строительства оловоизвлекательной фабрики на месторождении «Лазо» в Среднеканском районе. Первая ее очередь была закончена в июле 1940 года, вторая (и поселок эксплуатационников) — в мае 1941-го. Кстати, возведение приисловых поселков осуществлялось хозяйственным способом, без участия проектантов.

В августе 1940 года специальная комиссия (П. П. Акимов, В. А. Цареградский, А. И. Лубяный, А. Н. Комаров) выбрали участок под строительство Омсукчанской обогатительной фабрики, площадки для поселка Омсукчан и электростанции... В районе устья реки Вилиги (бухта Пестрая Дресва) с сентября 1940 года началось строительство бензобазы и зимника Стрелка — Омсукчан (20 сентября 1941 года по нему прошла первая автоколонна).

В январе 1941 года строительно-монтажный трест Дальстроя вновь реорганизован в управление, начальником которого стал инженер Н. Е. Недбайло. Задачей этой организации было развертывание строительства хозяйственным способом. В феврале 1941 года при отделе капитального строительства создана строительно-техническая инспекция Дальстроя. Начальником ее стал А. И. Сизов. Тем же приказом утвержден новый начальник ОКСа Дальстроя С. Ф. Минаев, работавший начальником строительного отдела Колымпроекта, и созданы дирекции строящихся предприятий — Тасканской электростанции № 3, АРЭС-2, Арманской обогатительной фабрики, Утинского золоторудного комбината, цементного завода.

В марте 1941 года решено строить рудник «Индустриальный» в составе Омсукчанского горно-обогатительного комбината, и началось возведение его промышленных объектов, горняцкого поселка. В этом же месяце в составе Чаун-Чукотского районного геологоразведочного управления создан прииск «Пыркакай», переименованный позже в «Красноармейский»... В апреле 1941 года на базе разведанных запасов организован рудник «Валькумей». В составе его тут же был создан строительный участок, руководство которым возложено на инженера А. Ф. Афонина. СУ

Курорт Талая в 1972 г.



строил поселок горняков Валькумей, первые производственные объекты...

Для большей оперативности ОКСа, улучшения контроля за капитальным строительством и самостоятельности в его вопросах Министерство внутренних дел ввело в штат управления Дальстроя должность заместителя начальника главка по строительству. Им стал С. Ф. Минаев, с которого, тем не менее, не снималось руководство отделом капитального строительства. С этого времени упорядочились вопросы планирования работ стройконтор Дальстроя, их материальное снабжение, обеспеченность проектной документацией.

Учитывая недостаток в жилой площади, руководители Дальстроя обязали начальника отдела коммунального хозяйства М. А. Муратова, в ведении которого имелась проектная группа, в недельный срок представить в главк проект общежития из мохоплит, чтобы с июля 1941 года силами горкомхоза начать строительство десяти общежитий. Срок сдачи — ноябрь 1941 года... И они были построены, эти общежития — на Транспортной улице, в Нагаево, однако введены в строй на месяц позже планируемого срока.

С 1 июля 1941 года Колымгражданстрой и строительно-монтажное управление объединены, создано новое строительное управление Дальстроя, начальником которого назначен А. Я. Воронович, заместителем — А. И. Лубяной, главным инженером — В. П. Макаров.

Первого июля И. Ф. Никишов обязал директора Омсукчанского горнорудного комбината В. Т. Ляшко до 15 июля 1941 года ввести в эксплуатацию две сезонные обогатительные фабрики, а строительство основной закончить в октябре этого же года. В связи с увеличением объемов капитального строительства ОКСа Омсукчанского горнорудного комбината преобразован в строительную контору, возглавили которую Ю. М. Миронов и главный инженер А. И. Лебедев. Строительство обогатительных фабрик велось ударными методами, здесь были сосредоточены все людские и мате-

риальные ресурсы, руководство Дальстроя систематически контролировало ход работ и оказывало своевременную помощь. Такое внимание и позволило все объекты ввести в эксплуатацию в сроки, близкие к датам, установленным приказом.

Развитие геологоразведочных работ в Чаун-Чукотском районе в начале сороковых годов, высокая результативность прироста запасов металла обязывали Дальстрой постоянно заботиться о создании условий, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность геологов и горняков... Быстро решился вопрос о новом поселке Певек, где с августа 1941 года разместились Чаун-Чукотский горнопромышленный комбинат и строительная контора во главе с инженером В. Е. Проценко. С 1942 года эта СК вела строительство и самого поселка Певек и автодороги Певек — Красноармейский... Кстати, это была первая на Чукотке дорога, проложенная по проекту института «Дальстройпроект».

В апреле 1941 года работники Марчеканского завода начали сборку бензобаков на Певекской нефтебазе. К 1944 году емкость ее удвоилась, а в пятидесятые годы резервуарный парк был увеличен до необходимых объемов.

В сентябре 1941 года Южное горнопромышленное управление по проекту Колымпроекта начало строить мартеновский цех на территории уже действовавших центральных механических мастерских. Руководил стройкой инженер Е. В. Квашин, а технологическую часть проекта выполнили инженер-теплотехник П. И. Рязанов и инженер-металлург А. Г. Прищепа. Деятельное участие в этом важном деле принимали начальник мартеновского цеха Ф. С. Сидоренко, начальник ЦРММ В. С. Таширев и главный инженер мастерских С. В. Ильин. Строительство цеха было закончено в августе, а первая плавка мартеновской стали на Северо-Востоке страны выдана в декабре 1942 года. К августу 1943-го литейный цех перекрыл проектную мощность вдвое, и с тех пор обеспечивал заводы и ремонтные мастерские Дальстроя качественным фасонным литьем.

12 ноября 1941 года заместителем начальника Дальстроя по строительству назначен А. К. Колесников, ранее руководивший прокладкой ряда автострад страны. Вооруженный богатым практическим опытом, он оказал существенное влияние на механизацию строительных работ, что обеспечило сокращение сроков прокладки северных автодорог, возведение объектов капитального строительства, а также повысило качество строительно-монтажных работ.

В январе 1942 года форсированно велось строительство сразу пяти оловообогатительных фабрик — Хетинской, Кулинской, Днепровской, Куранах-Салинской и Эге-Хайской... В июне введена в эксплуатацию первая Валькумейская фабрика, и тут же началось возведение второй обогатительной, с мощностью, во много раз обогнавшей первую. Обе фабрики соорудила Певекская стройконтора.

С июня 1942 года инженеру В. В. Лашкову было поручено строительство Хенинканджинского горнорудного комбината. Четкая организация работ, своевременное обеспечение стройки материалами и оборудованием позволили закончить возведение основных объектов комплекса в запланированные сроки — строительство комбината было выполнено за 16 месяцев, а все его объекты возведены из местного леса.

В ноябре 1942 года было закончено строительство комплекса Хетинской обогатительной фабрики, дизельной электростанции, поселка и системы водоснабжения — дело рук специалистов и рабочих Магаданской стройконторы, возглавляемой инженером П. Ф. Даниловым. В декабре начали работать Днепровская и Кулинская фабрики. Строили их хозяйственным способом Южное и Тенькинское горные управления. Ими же (на Кулу) была построена локомотивная электростанция. Днепровскую фабрику обеспечивала энергией Хетинская электростанция.

В мае 1944 года началось строительство сталелитейного и термического цехов, а также центральной котельной Магаданского авторемонтного завода. Нехватка строительных

материалов и необходимость ввода объекта в строй в кратчайшие сроки вынудили монтировать котлы под открытым небом. В здании котельной находились только топки, система топливоотдачи и бытовые помещения. В начале пятидесятых годов котельная была реконструирована и котлы «включены» под общую крышу. Осенью 1946 года дал первую продукцию и электросталеплавильный цех Магаданского авторемонтного завода, освоивший выпуск высококачественной легированной стали.

С 1944 года магаданцы начали испытывать недостаток воды. Особенно это проявлялось в зимний период (февраль — март). Магаданская строительная контора обязалась построить деревянный самотечный водовод от реки Каменушки до городских распределительных баков. На сооружении водовода применялись доски из местной лиственницы, готовили которые деревообделочный цех конторы промышленных предприятий и такой же цех местной промышленности. Металлические бандажки готовили из арматурной стали в механических мастерских строительного управления. Возглавил работы главный инженер Магаданской стройконторы В. В. Лашков, уже имеющий опыт строительства деревянных дюкеров на гидравлике прииска «Ат-Урях» (там он вместе с инженером И. М. Григоренко руководил сборкой дюкера протяженностью 1,6 км).

Работы на водоводе были закончены 20 августа 1946 года. Большую помощь строительству оказали инженеры А. С. Бегларьян и М. П. Головин, обеспечившие своевременную обработку и поставку клепки (досок) к месту работы.

...С июля 1944 года Аркагаалинская стройконтора (начальник С. А. Аротюнов) начала прокладку узкоколейной железной дороги протяженностью 4,5 км — от Кадыкчанской угольной шахты до Аркагаалинской электростанции (АРЭС-3). Сдали ее в мае 1946 года, и с этого времени были освобождены от работы 19 грузовых автомобилей, круглосуточно возивших уголь на станцию.

...В сентябре 1944 года организовано Индигирское горнопромышленное управление, начальником которого стал А. В. Ломоносов. В устье реки Нера, на ее левобережье и правом берегу реки Индигирки построены поселок, электростанция, аэродром, форсированно отсыпалась автодорога Аркагала — Нера. В поселке Устье Неры была организована стройконтора, руководил которой А. Д. Мельцер.

На приисках «Ольчан», имени Захаренко, «Трех Маршалов», «Победа», «Панфиловский», «Индигирский» ускоренными темпами строили поселки, временные электростанции, ремонтные мастерские, автопроезды и другие объекты жизнеобеспечения. В январе 1945 года в Индигирском горном управлении организована вторая контора (начальник К. К. Кротов), которой предстояло строительство электростанции и линий электропередачи Нера — Ольчан — «Маршаловский» — «Аляскитовый»...

...В целях ускорения строительства Аркагаалинской и Тасканской электростанций, а также ЛЭП к приискам, местные стройконторы решено было подчинить непосредственно ОКСу Главного управления Дальстроя. В марте 1945 года началось строительство второй Утинской золотоизвлекательной фабрики, возглавил которое С. И. Соломатов.

...В апреле 1945-го на базе этого месторождения организован золоторудный комбинат им. Матросова, начальником которого был утвержден И. М. Жиленко. Для обеспечения этого предприятия энергией на Омчаке была сооружена дизельная электростанция. Строило ее Тенькинское горнопромышленное управление, а руководили работами А. М. Чураков и главный инженер И. И. Линивец. Два дизеля станции были введены в строй в начале августа, а полностью станция была сдана в эксплуатацию в октябре 1945 года.

...Для решения многих вопросов, связанных со строительством в условиях вечномерзлых грунтов, в июле 1945 года на Аркагале была основана и начала исследова-

ния центральная мерзлотная станция, подчинявшаяся отделу мерзлотоведения ВНИИ-1.

...Новые прииски Омчакской долины нуждались в электроэнергии, и в начале августа 1945-го проектно-изыскательский отдел Дальстроя взялся в месячный срок разработать технорабочий проект дизельной электростанции, которую решено было построить на 280 километре Тенькинской автодороги. В сооружении ее принимало участие и Тенькинское горное управление.

...В ноябре 1945 года в районе поселка Солнечный началось строительство четырех ледников с аммиачным охлаждением. Сооружали их по чертежам проектно-изыскательского отдела (авторы А. А. Гаголин, А. А. Астахов), а вел строительство инженер И. К. Мельников, возглавлявший строительную контору треста «Колымснаб». Аналогичные ледники (1945—1947) появились во многих поселках горных управлений и на крупных приисках. Впоследствии А. А. Гаголин разработал ледники большей емкости для рыбтреста (рыбный порт) в поселках Марчекан и Новая Веселая. Строительство новых ледников и на трассе и в рыбном тресте выполняли хозяйственным способом.

...В декабре 1945 года организована Тенькинская строительная контора для обеспечения сооружения дизельной электростанции, ЛЭП (с подстанциями) к приискам Омчакской долины, обогатительных фабрик «Игуменовская» и «Декдеканская», жилищного строительства, школы и больницы в Усть-Омчуге. Начальником строительной конторы стал А. М. Чураков, главным инженером — И. И. Линивец, а его заместителем — З. Б. Козловская.

Зоя Борисовна впоследствии работала в институте «Дальстройпроект» главным инженером многочисленных сельскохозяйственных проектов. Она — автор проектов птицефабрик «Магаданская» и Ольской, многих птичников, построенных в нашей области.

Начиная с декабря 1945 года в Магадане и в промыш-

ленных районах области создан целый ряд новых стройконтор: Магаданская специализированная (начальник И. В. Волков, главный инженер А. И. Сизов), Магаданская монтажная (Д. Г. Любавин, Н. А. Пинский), Аркагалинская районная (А. П. Дрынов, С. В. Потемкин), Сеймчанская (Л. О. Грибов).

В 1946 году Дальстрой приступил к освоению Восточной Чукотки, и здесь было организовано управление «Чукотстрой», призванное построить Иультинский горнорудный комбинат, Эгвекинотскую дизельную и паротурбинную электростанции, ЛЭП-110 кВ Эгвекинот — Иультин, автодорогу до Иультина протяженностью 208 км, морской порт Эгвекинот, целую серию снабженческих и автомобильных баз, поселков Эгвекинот, Иультин и Озерный, двух аэродромов...

Проект Иультинского комбината разработал институт «Дальстройпроект»... Строительство такого комплекса по своему географическому положению (Чукотка в то время только начала осваиваться) при отсутствии транспортных связей было невероятно трудным и требовало особого внимания со стороны руководства Дальстроя, а также большой инициативы, распорядительности, а порой и риска от начальника Чукотстроя Б. Н. Ленкова, аппарата управления, руководителей стройконтор и других подразделений Чукотстроя. В первые годы работы эта организация все свое внимание сосредоточила на отсыпке автодороги, так как без нее невозможно было строить Иультинский комплекс — рудник, обогатительную фабрику, поселок, аэропорт... Руководили дорожным строительством И. Д. Скорых, прораб К. К. Переплетчиков и главный инженер стройконторы А. И. Лоповок. В Эгвекиноте форсированно вели работы по строительству порта, автобазы, складов, жилья.

Примерно через год после начала работ на Иультине сюда была направлена комиссия (заместитель начальника Дальстроя М. В. Груша, начальник геологоразведочного

управления В. А. Цареградский, главный инженер проектно-изыскательского отдела — автор этих строк) по проверке состояния дел. Работа шла, и довольно быстро, но... Проверка установила значительные пробелы в деятельности главного инженера управления А. Л. Крачкевича. Инженер-дорожник, он, конечно, не мог знать все тонкости в работе горнорудного предприятия и обогащения руд. Занимаясь строительством дорог, он мало вникал в вопросы подготовки рудника к эксплуатации. А ведь именно эти работы резко отставали от других видов строительства комбината.

По результатам проверки начальник Дальстроя подписал приказ о снятии А. Л. Крачкевича с работы, утвердив в этой должности горного инженера П. И. Комарова. Начальником рудника стал инженер Н. И. Матвеев, главным геологом — М. М. Дубовик. Были утверждены мероприятия по оказанию помощи Чукотстрою, установлены жесткие сроки ввода первоочередных объектов. В июле 1949 года заместителем главного инженера Чукотстроя назначен опытный строитель В. В. Лашков, который руководил здесь строительством морского порта в Заливе Креста, гаражей автобазы и первых жилых домов в Эгвекиноте со стенами из местного камня.

В декабре 1950 года главным инженером Чукотстроя назначен М. С. Вительс. Его инициатива, энергия и организаторские способности существенно изменили положение на основных объектах Иультинского комплекса. М. С. Вительс уже на следующий год организовал в Эгвекиноте производство пустотных бетонных блоков. В этом же году здесь начали строить школу на 520 учащихся, и 1 сентября 1951 года дети работников Чукотстроя дружно сели за парты.

Строительство поселка Озерный, Эгвекинотской дизельной, а затем и паротурбинной электростанций по инициативе начальника производственно-технического отдела управления «Чукотстрой» М. П. Головина и М. С. Вительса

велось с применением монолитного крупнопористого бетона. Это во многом помогло своевременно обеспечить энергостроителей жильем и объектами культурно-бытового назначения, оснащенными всеми видами инженерного оборудования.

С ноября 1951 года главным инженером Иультинской строительной конторы № 1 начал работать И. Д. Малахаев. До этого Иван Дмитриевич много лет работал на строительстве горнорудных предприятий и обогатительной фабрики на Алтае. Опыт прошлых лет и организаторские способности инженера стали залогом его успешной работы и на Севере. За очень короткое время И. Д. Малахаев создал в Иультине небольшую базу строителей, организовал производство столярных и железобетонных изделий, стеновых материалов. При заливке фундаментов для дробильно-измельчительного и обогатительного оборудования фабрики И. Д. Малахаев впервые на Северо-Востоке применил «холодный бетон». Это позволило вести строительство практически в течение всего года и — без расхода на обогрев тепляков дорогостоящего топлива.

Насколько важным было строительство Иультинского комбината, можно судить хотя бы по тому пристальному вниманию, с которым руководители Дальстроя следили за развивающимися событиями, с какой оперативностью принимали меры при малейшем замедлении хода работ... Дисциплина и организованность, желание работать, умение держать слово, этико соблюдать установленные сроки сдачи объектов — эти качества ценились в Дальстрое превыше всего. Ну, а если нет их — не взыщите. И здесь не шли в счет даже бывшие заслуги, тем более, что времени на выяснение причин и следствий срыва графиков строительства или невыполнения плана — не было...

В декабре 1951 года освобожден от работы Б. Н. Ленков, и начальником Чукотстроя стал А. Н. Бирюков. Проработав в этой должности всего четыре месяца, он уступил свое кресло инженеру Б. Н. Карпову, который, в свою очередь,

в ноябре 1954 года был освобожден от занимаемой должности за невыполнение плана. Понижен в должности М. С. Вительс. Начальником Чукотстроя назначен М. В. Марков, главным инженером — М. В. Страхов. Заменено руководство строительства автодороги и Эгвекинотской электростанции. С февраля 1956 года начальником Чукотстроя утвержден Л. И. Анисимов, только что успешно закончивший (1955) строительство Аркагалинской районной электростанции. Главного инженера Чукотстроя М. В. Страхова заменил А. К. Моргулис, Моргулиса — В. М. Гагарин. А с июля 1959 года постановлением Магаданского совнархоза главным инженером Чукотстроя вновь назначен М. С. Вительс.

За время строительства Иультинский горнорудный стал своеобразной кузницей кадров. Здесь начинали и выросли до уровня больших руководителей-хозяйственников, руководителей строительных организаций области, советских и партийных руководителей не один десяток людей. Здесь начинали свою трудовую деятельность прорабами нынешний председатель Магаданского облисполкома В. А. Дятел и бывший заместитель председателя Магаданского горисполкома А. А. Евдокимов... Здесь работали начальники объединений «Магаданоблремстрой» и «Магадансельстрой» Ф. Д. Евсеенков и В. Г. Михайлов, главный инженер управления «Магаданцветметстрой» И. Д. Малахаев, начальник УКСа облисполкома Л. Г. Пашков, научный работник ВНИИ-1 Р. П. Иванов и многие другие.

15 июля 1958 года III пленум Магаданского обкома партии рассмотрел вопрос о задачах областной партийной организации по завершению строительства Иультинского ГРК.

...Областная партийная организация оказала большую помощь строителям комбината в пополнении кадрами, материально-техническими ресурсами и транспортом. А сложная работа коллектива управления «Чукотстрой», возглавляемого Л. И. Анисимовым, ударный труд коллективов

местных строительных контор позволили успешно выполнить решения III пленума обкома КПСС. Строительство Иультинского горнорудного комбината было завершено 3 октября 1959 года (в этот день введена в строй и вторая турбина на ТЭЦ в поселке Озерный; первая была сдана в эксплуатацию чуть раньше — в начале июня этого же года).

Кадры, кадровые специалисты, квалифицированные рабочие руки... Их всегда не хватало на Крайнем Северо-Востоке. Поэтому Дальстрой организовал по всей стране целую сеть вербовочных пунктов. Особенно бурно начал пополняться свежей рабочей силой наш край с 1946 года. И здесь вновь остро встала проблема жилья: прибывающих по договорам ИТР и рабочих некуда было селить, и их размещали в бараках и палатках. Чтобы исправить положение, решено было срочно построить в Магадане два общежития гостиничного типа с полным инженерным обеспечением для транзитных пассажиров. Проектному отделу поручили выдать рабочие чертежи через... пять дней! И мы почти уложились, выполнив задание за 9 дней.

Общежития были построены на ул. Горького (за зданием гидрометеослужбы) и сданы в эксплуатацию 14 декабря 1946 года, через два месяца после принятия решения о их сооружении. Аналогичные общежития-бараки в последующие годы магаданцы строили на 2-м километре основной трассы, на улице Транспортной и в зоне Магаданской автобазы, на левобережье реки Магаданки. В поселках горных управлений — Ягодном, Сусумане, Усть-Омчуге, Певеке, Нижнем Сеймчане, а также в поселках ремонтных заводов Оротукане и Спорном строили двух- и одноэтажные дома из дерева (бруса) и сборно-щитовых конструкций, мало пригодных для суровых климатических условий...

В начале 1947 года проектный отдел Дальстроя получил задание на разработку чертежей подвесных канатных дорог от рудника до фабрики им. Матросова и от рудника

«Игуменский» до его обогатительной фабрики. Срок, установленный на выполнение этой работы, был ничтожно малым — 21 день. За это же время надо было провести изыскания трасс канатных дорог, выполнить топографические и инженерно-геологические работы... Проекты с разбивками опор мы выдали строителям 30 апреля, а рабочие чертежи остальной части проекта поставляли параллельно со строительством, одновременно разрабатывая чертежи оборудования подвесных дорог, которое изготовлялось на Оротуканском заводе горного оборудования и на Магаданском механическом заводе. Мы очень спешили, торопились и строители... Однако из-за отсутствия стальных тросов нужного профиля, из-за задержки изготовления оборудования первая канатная дорога (рудник им. Матросова) была сдана в эксплуатацию лишь в начале июня 1949 года.

...В конце июня 1947 года прораб Э. И. Гроссман и архитектор А. А. Полгар предъявили госкомиссии законченное строительство пионерского лагеря на Снежной Долине, и с 1 июля более 300 ребят заполнили его корпуса — выполненные из дерева одноэтажные спальные коттеджи, клуб-столовая, подсобные здания... В лагере даже был построен «плескательный бассейн», где ребята учились плавать. В естественном природном парке лагеря стояли красивые гипсовые скульптуры, работали аттракционы, через местную речушку был перекинут сказочный «Горбатый мостик».

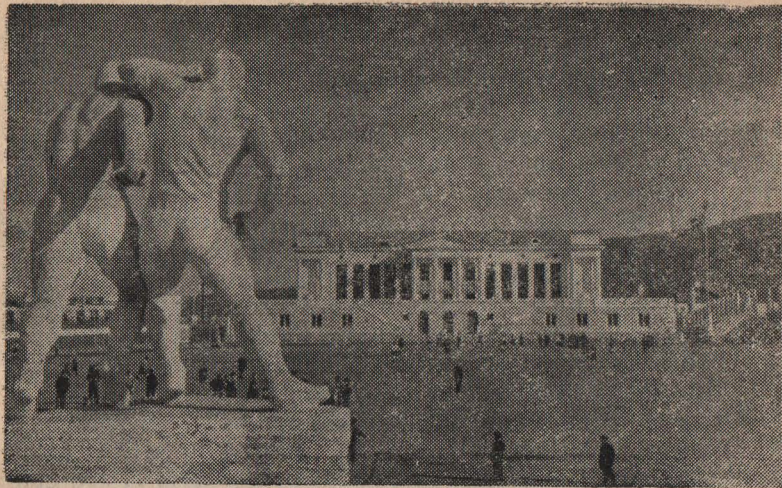
Появились пионерские лагеря и на трассе: в окрестностях поселков Сусуман, Усть-Нера, Нижний Сеймчан, Усть-Омчуг. В Магадане приступили к строительству стадиона с трибунами на пять тысяч зрителей...

Идея строительства бензопровода на участке Магадан — Палатка — Атка — Дебин — Берелех принадлежала Э. П. Берзину. По его заданию проектный отдел Дальстроя проводил изыскания трассы: в 1937 году — на Палатку, в 1938-м — до Атки и Берелеха. Проектное за-

дание рассматривал научно-технический совет Дальстроя 8 февраля 1939 года. Автор проекта Д. С. Дудко предложил строить продуктопровод в три очереди: Магадан — Атка, Атка — Дебин, Дебин — Берелех. Его поддержали... Великая Отечественная война задержала начало работ на трассе, и только лишь в апреле 1947 года вернулись мы к этому вопросу.

Начал прокладку труб стройучасток центральных ремонтно-механических мастерских СУ Дальстроя, продолжило специально организованное самостоятельное строительство-монтажное управление. Руководил работами Н. А. Пинский. Активное участие в прокладке бензопровода принимали комсомольцы Магадана. С городских заводов сюда были направлены опытные газосварщики.

В ноябре 1947 года бензопровод сдан во временную эксплуатацию (до Палатки), где к этому времени были смонтированы емкости для хранения горючего. И это сразу же дало свои положительные результаты: резко сократилось время разгрузки танкеров, освободились десятки автомобилей, перевозивших топливо до Палатки... Временное пользование трубопроводом дало возможность установить ряд дефектов, допущенных при его проектировании и строительстве. Дефекты нашли, обследовали и ликвидировали, обеспечив тем самым бесперебойную работу продуктопровода в навигацию 1948 года. И все же, несмотря на тщательность надзора за трубопроводом, в процессе перекачки горючего появились утечки в зоне стыков труб. Дело в том, что в местах стыков трубы соединялись специальными импортными (из США) муфтами, явно не пригодными для нашего климата. И здесь уже получает задание автор этой книги — главный инженер Дальстройпроекта: в 20-дневный срок разработать вариант сварного соединения труб, а также предложить проект дооборудования промежуточных перекачивающих станций, «предусмотрев при них емкости для присама горючего в случае необходимости срочного освобождения труб...»



Магадан. Дворец спорта. Введен в эксплуатацию в июле 1954 г.

К июню 1951 года все фирменные соединительные муфты трубопровода были заменены на сварные соединения, утечек горючего больше не наблюдалось.

...В конце ноября 1949 года И. Г. Петренко, сменивший И. Ф. Никишова, поручил нам разработку проекта нового комплекса курорта Талая на 200 мест. Работу эту поручили сотрудникам Дальстройпроекта, архитекторам Н. Н. Юргенсону, А. В. Лукьянову, Д. Б. Цвику. В соответствии с заданием в проекте было предусмотрено строительство двух спальных корпусов по 100 коек, каптажа источника, водолечебного корпуса, столовой на 200 мест, жилых домов для обслуживающего персонала, благоустройство территории. Управлению шоссейных дорог было предложено до 1951 года закончить реконструкцию автодороги от 256 километра Колымской трассы до будущего поселка Талая.

Строить курорт вначале предполагалось хозяйственным способом, но этот метод не оправдал себя, и в 1951 году по просьбе председателя окружкома профсоюза В. Ф. Троицкого начальник Дальстроя И. П. Митраков подписал новый приказ о развитии курорта Талая. С августа 1951 года строительство курорта возложено на управление «Промжилстрой», организовавшее чуть позже в поселке Талая свой строительный участок (начальник Ф. Ф. Орликов).

В конце октября 1952 года руководители Дальстроя рассмотрели ход строительства объектов, финансируемых окружкомом профсоюза. Пересмотрены обязательства, назначены новые сроки ввода объектов. Начальнику промжилстроя М. Д. Ахундову предложено сдать в 1953 году один спальный корпус, столовую с пищеблоком, каптаж источника и водолечебницу, а также здание окружкома со столовой диетического питания в Магадане.

...Послевоенные годы потребовали от Дальстроя резкого увеличения золотодобычи — нужна была валюта для восстановления народного хозяйства. Работа по старинке уже не давала желаемых результатов, нужны были более эффективные методы добычи металла. А в те времена, как показывала практика, наибольший эффект давала эксплуатация драг...

Первая попытка применить новый метод добычи золота в Дальстрое была предпринята в 1940 году, когда в Нагаево завезли оборудование паровой драги с деревянным понтоном. Монтаж ее выполнен не был — помешала война. Однако о драгах помнили и вплотную занялись их внедрением в систему золотодобычи Дальстроя сразу же после Победы. В 1946 году в Магадан завозят пять электрических драг американской фирмы «Юба» с черпаками емкостью 210 литров. Тяжеленные ящики доставили на трассу в распоряжение специалиста А. А. Недвецкого, который и занялся сборкой диковинной техники. Однако монтаж тут же пришлось прекратить — в ящиках отсутствовали пусковая

электроаппаратура, часть электромоторов, детали палубных надстроек и другие части драг. И здесь аукнулась поднадоевшая лендливская история. Точно так поставляли нам союзники и военную технику. Все вроде бы нормально, да только какого-нибудь самолетного или танкового узла, какой-нибудь «пустяковой» детали нет: не в тот ящик положили, не с той партией и не в тот адрес отправили... А без этой детали самолет не взлетит и танк — не боевая машина, а просто куча металлолома... И делалось это зачастую осознанно, со злым умыслом...

Разработку, чертежей на недостающее оборудование поручили проектно-изыскательскому отделу, заказы на него разместили на материковских заводах... Прошло два года, и в составе Западного горнопромышленного управления (недалеко от поселка Нексикан) появляется новая организация — дражная стройконтора, возглавил которую инженер Л. В. Шувалов. С этого времени, наверное, и можно начинать летосчисление дражного флота Крайнего Севера, снискавшего впоследствии добрую славу и выпестовавшего замечательные трудовые традиции.

С 1948 по 1953 год включительно люди Шувалова смонтировали 6 драг. Начальная продолжительность монтажа первых плавучих фабрик золота определялась одиннадцатью-двенадцатью месяцами, однако со временем драги сдавали в эксплуатацию уже через восемь месяцев после начала монтажа. Так что в 1963 году в Магаданской области уже было собрано несколько драг. Энтузиастами освоения нового способа разработки россыпей в условиях вечномерзлых грунтов были Л. В. Шувалов, А. А. Недведский, А. А. Малышев, С. И. Янанаки, Э. Максимович, Н. Бурлаков, К. М. Дымов, бессменный руководитель монтажа драг М. Л. Шапунов, награжденный в 1959 году орденом Ленина, и другие.

Сборку драг в стране производит Всесоюзное объединение «Драгстроймонтаж». В нашей области эту работу успешно выполнило Магаданское монтажное управление.

Много изобретательности при этом проявили начальник управления Б. А. Быков, прорабы М. Н. Данилов и М. А. Суздальский, бригадир слесарей-монтажников В. М. Михеев, бригадир плотников В. С. Мукбенов, электросварщик А. С. Суруда, слесарь В. К. Ширугин, прибывший к нам по комсомольской путевке и с 1963 года работающий прорабом монтажных работ.

...С мая 1948 года началось расширение Утинского золоторудного комбината: работы выполнялись ОКСом Северного горнопромышленного управления хозяйственным способом...

...На основании постановления Совета Министров СССР от 18 октября 1950 г. Дальстрой начал планировать строительство торговых помещений и предприятий общественного питания непосредственно в жилых домах. Магаданское управление «Промжилстрой» в это время возглавляли М. Д. Ахундов и Н. Е. Недбайло. С 1950 года эта организация вела работы в домах со встроенной поликлиникой и магазином «Центральный гастроном». Жилой дом с поликлиникой на первом этаже (начальник стройконторы А. И. Лебедев) сдан в эксплуатацию в конце декабря 1951 года. За качественное выполнение работ были премированы многие сотрудники конторы жилищного строительства. Среди них старший прораб А. А. Холостов, старший десятник А. Д. Фельдман, десятник А. Я. Гюбнер, каменщик Д. А. Волобуев, мастер-штукатур А. К. Пыряков, маляры Бищев, М. И. Алифанова, Быков, Маторосян и многие другие рабочие. Жилая секция со встроенной аптекой и магазином «Одежда» закончена в первых числах ноября 1952 года.

В это же время довольно быстрыми темпами рос поселок строителей Магаданской электростанции, начало сооружения которой намечалось в четвертом квартале 1953 года. Поселок рос на левобережье Магаданки в районе улицы Колымской. Это строительство памятно тем, что здесь впервые применили крупнопористый бетон. Готовили

его прямо на строительных площадках, что обеспечило форсирование работ.

В июне 1951 года ликвидирована Магаданская контора подрядных работ, а на ее базе возникли две другие — промышленного и жилищного строительства. Последнюю возглавили А. И. Лебедев и Ю. М. Миронов (главный инженер), промышленное строительство поручили К. А. Худницкому и С. У. Кулешову. Начальником стройучастка конторы промышленного строительства назначен Е. К. Линкун.

С 1952 года в Магадане, Певеке, Эгвекиноте, Сусумане, Угодном, Усть-Омчуге, Палатке тоже начали внедрять крупнопористый бетон. Из этого материала строили склады для продовольственных и промышленных товаров, склады для хранения взрывчатых веществ, мастерские по ремонту бульдозеров и автомобилей, моечные помещения, заправочные станции. Объекты возводили по типовым проектам, разработанным институтом «Дальстройпроект».

...С открытием навигации 1952 года в Магадан прибыло 43 комплекта брусчатых 12- и 16-квартирных домов. Пятнадцать из них сданы в эксплуатацию в Магадане в первом полугодии 1953 года. Остальные — распределены по районам и приискам.

...Все строительные организации, ОКСы отраслевых управлений подчинялись управлению капитального строительства (УКС) Дальстроя, возглавляемому поочередно И. П. Перфиловым, В. В. Волковым, В. А. Коротуном. Возглавлял одно время управление капитального строительства и я (главным инженером УКСа в это время был С. Ф. Максов). А с сентября 1956-го по июнь 1957 года мне пришлось исполнять и обязанности заместителя начальника Дальстроя по строительству. Эту работу и одновременное руководство УКСом я выполнял вплоть до организации Магаданского совнархоза, что и произошло в 1957 году.

Однако давайте вернемся в 1953 год, когда специальным постановлением правительства Дальстрой был пере-

дан в подчинение Министерства металлургической промышленности СССР, объединявшего также и цветную металлургию. Это произошло 18 марта, а уже в октябре этого же года Министерство цветной металлургии стало самостоятельным. Вошел в состав нового министерства и наш Дальстрой.

Главное управление капитального строительства в новом министерстве возглавил инженер-строитель В. А. Анненков. Побывав на стройках Магаданской области, Анненков, как говорят, своими глазами увидел наши строительные беды. Поэтому в последующие годы он оказал нам существенную помощь в создании и развитии областной строительной индустрии.

Для улучшения организации строительства Промжилстрой с октября 1953 года был реорганизован в СМУ Дальстроя. Начальником его назначен М. Д. Ахундов, заместителем — Д. Г. Любавин, обязанности главного инженера и начальника монтажного отдела исполняли Т. Г. Радзивиллер и Н. С. Польгуев. В состав СМУ были включены центральные механические мастерские (на самостоятельном балансе).

В начале ноября 1953 года в Нижнем Сеймчане сдан в эксплуатацию клуб со зрительным залом на 300 мест. Торжественное собрание трудящихся Сеймчана, посвященное 36-й годовщине Великого Октября, проводилось в новом клубе. Это первое капитальное здание в поселке, построенное Ю. М. Мироновым по проекту института «Дальстройпроект» (авторы проекта — Н. Н. Юргенсон, Н. С. Носиков, В. В. Струев, конструктор Н. А. Николаев), положило начало плановой застройке Нижнего Сеймчана многоэтажными зданиями.

В феврале 1953 года рассмотрен вопрос о состоянии строительства узкоколейной железной дороги (45 км) Зырянка — Буор (угольное месторождение). Зырянский уголь был крайне необходим для Певекской паротурбинной электростанции и котельных Чаунского горнопромышлен-

ного управления. Дорога еще не была готова в полном объеме, но начальник Дальстроя И. Л. Митраков приказал сдать ее во временную эксплуатацию.

20 января 1954 года И. Л. Митраков утвердил мероприятия по выполнению приказа министра цветной металлургии П. Ф. Ломако, связанные с образованием Магаданской области. В Магадане надо было построить административное здание обкома партии и облисполкома, гостиницу на 100 номеров, два 30-квартирных дома, гараж на 30 автомашин. В районных центрах — в Сусумане, Ягодном, Усть-Омчуге, Омсукчане, Певеке и Эгвекиноте — предусматривалось строительство Домов Советов и по два 8-квартирных дома. А пока что Магаданскому обкому КПСС и облисполкому были временно переданы здание управления внутренних дел и два жилых дома по Портовой улице. Строительство объектов облисполкома в Магадане и Усть-Омчуге было поручено СМУ Дальстроя, в районных центрах возложено на начальников горных управлений, в Эгвекиноте — на управление «Чукотстрой». Институт «Дальстройпроект» в течение полутора месяцев выполнил изыскания и выдал необходимые проекты. Автор Домов Советов районных центров А. В. Лукьянов и конструктор В. Г. Дроздов применили для стен этих зданий монолитный крупнопористый бетон, что позволило намного сократить время строительства. Кстати, в Усть-Омчуге в эти же годы (1956—1957) из крупнопористого бетона построены два 8-квартирных дома, трехэтажные здания библиотеки и школы-интерната (1958).

С образованием Магаданской области облисполком получил специально выделенные средства на развитие жилищного, культурно-бытового и сельскохозяйственного строительства. Однако Дальстрой не смог освоить дополнительные объемы работ, так как не был готов к этому: не хватало людей, техники, материалов. С такой задачей могла справиться только мощная специализированная организация... Тогда, по просьбе облисполкома и с разрешения

Москвы, на базе ремонтно-строительной конторы, переданной Магаданскому облисполкому, здесь был организован областной строительный трест «Магадангражданстрой» (управляющий М. П. Шереметьев, главный инженер Н. М. Полтинников). В составе треста были организованы два строительных управления — Магаданское и Анадырское и два стройучастка — в селах Лаврентия и Анюйск. Однако эта организация просуществовала чуть менее года... В марте 1955 года трест был передан в Министерство городского и сельского строительства и стал называться «Магаданстрой».

В 1954 году в Магадан были доставлены 24 металлических сборно-разборных склада площадью по 1400 м² каждый. Склады распределили по всем горным управлениям и складам Кадыкчана, Спорного, Новой Палатки. Строили их хозяйственным способом ОКСы горных управлений, и почти все они были сданы в эксплуатацию в 1955 году. В поселках Новая Палатка склады монтировало СМУ Дальстроя, в Кадыкчане — управление «Энергострой». В 1955 году на Колыму поступило еще 50 аналогичных складов, строительство которых в значительной мере улучшило сохранность материальных ценностей.

С апреля 1955 года стройконтора рудника «Иультин» и контора № 1 управления «Чукотстрой» объединились, образовав единый горно-строительный комбинат (начальник А. Л. Майоров, главный инженер — И. Д. Малахаев). Создание этой организации упорядочило горно-подготовительные работы и строительство обогатительной фабрики.

В июле 1955 года, после ухода Ахундова, новым начальником СМУ Дальстроя назначен В. В. Лашков. Строительную контору треста «Колымснаб» возглавил И. К. Мельников.

...Магадан продолжал интенсивно расти. В 1956 году жилищная контора (начальник М. П. Фокас, главный инженер Г. И. Мордвов) строила гостиницу «Магадан», здание гидрометеослужбы на Парковой улице, жилые дома

по ул. Ленина и Портовой, детские сады и ясли на улицах Пролетарской и Якутской. Работы выполнял начальник стройучастка В. П. Супрягин, а старший прораб А. Я. Губнер возводил в это время жилые и культурно-бытовые объекты в поселке Строитель, Дом ребенка по ул. Комсомольской.

Контора Колымснаба с 1953 года вела строительство 74-квартирного дома на углу улиц Парковой и Горького, общежития на 132 места в поселке Солнечный, 4-квартирных домов в поселке Снежный, коровника на 100 голов в поселке Уптар, двух металлических складов в Солнечном.

Контора промышленного строительства, завершив в 1956 году сборку складов в Новой Палатке и на Старой Веселой, строила цех пеностекла в поселке Стекольный, хлебозавод и школу в Палатке, Магаданский завод железобетонных изделий.

26 марта 1956 года IV сессия Магаданского областного Совета депутатов трудящихся рассмотрела вопрос «О ходе и мерах по обеспечению выполнения жилищного, культурно-бытового и колхозного строительства в области. В решении сессии отмечено значительное отставание ввода объектов в первом квартале, неудовлетворительное состояние развития предприятий местных стройматериалов и возведения завода железобетонных изделий. Сессия обязала руководство Дальстроя и подрядных организаций принять неотложные меры, обеспечивающие выполнение плана капитального строительства. Вслед за этим по Дальстрою был издан приказ с соответствующими поручениями СМУ и его стройконторам о выполнении плана ввода объектов капитального строительства 1956 года. XII городская партийная конференция 23 декабря этого же года приняла постановление по мобилизации трудящихся города на выполнение решений XX съезда КПСС, где особое внимание уделено развитию жилищного строительства. 25 января 1957 года рассмотрел вопрос жилищного и культурно-быто-

вого строительства в области и III пленум Магаданского обкома партии.

В соответствии с его решениями строители приняли меры к форсированию строительства завода железобетонных изделий в Магадане, увеличению выпуска кирпича, шлакоблоков, увеличили завоз деталей домостроения из других районов страны.

В первом квартале 1957 года завершилось строительство жилых домов и общежитий в поселке Строитель (левобережье Магаданки). Поселок этот специально создавался для ИТР и рабочих-строителей Магаданской ТЭЦ. Тем не менее начальник Дальстроя Ю. В. Чугуев распорядился передать четыре новых общежития отделу транзитных кадров Дальстроя. Я, как начальник УКСа и исполняющий обязанности заместителя Чугуева по строительству, попросил Юрия Вениаминовича отменить распоряжение, так как оно лишало нас возможности начать комплектование людьми конторы «Промстрой», которой поручалось строительство ТЭЦ. Ю. В. Чугуев категорически отказался изменить свое решение и запретил мне «впредь поднимать этот вопрос». Создалась конфликтная ситуация. Попав, казалось бы, в безвыходное положение, я все же обратился за помощью к секретарю обкома КПСС В. С. Тимофееву. Только лишь его вмешательство позволило оставить поселок строителям Магаданской ТЭЦ.

Совет Министров СССР распоряжением от 16 марта 1956 года (а вслед за этим и министр цветной металлургии П. Ф. Ломако) обязали нас составить технико-экономический доклад «О перспективах развития Дальстроя на период 1956—1970 годы». Доклад был подготовлен и поочередно обсуждался на бюро Магаданского и Якутского обкомов партии, на техсовете Дальстроя, а 25 июля 1956 года — на техническом совете Министерства цветной металлургии СССР.

В основе своей доклад выглядел положительно, однако, указывалось в нем, несмотря на достигнутые успехи и бла-

гоприятные перспективы по запасам металлов и развитие вспомогательных служб, в последние годы в области резко сокращены капитальные вложения на строительство и геологоразведку, что привело к диспропорции между возможностями сырьевой базы и добычи металла. Прирост мощностей за период 1946—1955 гг. прекратился. За это время не построено ни одного рудника, ни одной обогатительной фабрики... Тяжелое положение создалось с обеспечением северян нормальными жилищными, коммунальными и культурно-бытовыми условиями, а это порождало миграцию населения, проблему рабочих рук...

Планируя затраты на будущее пятилетие, мы предусмотрели 13,6 млрд. руб. капвложений, в том числе 5,8 млрд.— на приведение в порядок уже существующих предприятий и хозяйств, с приростом в них жилого фонда. Выполнение намеченной программы, говорилось в докладе, невозможно без развития базы строительных организаций. Поэтому нам необходимо ввести: Лыглыхтагский цементный завод, известковые заводы на Терех-Тяхе (Ягоднинский район) и в Гижиге, закончить в 1958 году строительство Мылгинского известково-гипсового завода, четырех кирпичных заводов суммарной производительностью 33 млн. штук кирпича, завода минеральной ваты и других мелких предприятий по производству материалов, создаваемых за счет смет на строительство промышленных предприятий. Крайне необходимо также ввести в строй Магаданский цех железобетонных изделий, построить в районах крупных строек базы местной стройиндустрии...

Наш доклад рассматривался в Минцветмете, а в Госплане СССР и в Госэкономсовете специальная комиссия проверяла разработанные Минцветметом СССР мероприятия по развитию Дальстроя на 1956—1970 годы. В итоге появился доклад этой комиссии, адресованный Совету Министров СССР (от 28 января 1957 г.). В этом докладе по разделу «Капитальное строительство» Госплан и Госэкономсовет предлагали Минцветмету СССР:

— обосновать тип и объемы жилищного строительства в Дальстрое, исходя из специфических условий работы предприятий золотодобывающей промышленности (относительно короткие сроки отработки россыпных месторождений, суровые климатические условия, отсутствие других отраслей промышленности);

— объем капитальных вложений на 1956—1970 годы утвердить в сумме 5,7 млрд. руб., так как выполнение намеченного Дальстроем и МЦМ СССР объема капитального строительства требует создания мощной базы строительной индустрии, фактически отсутствующей в Дальстрое;

— увеличить на шестую пятилетку капиталовложения на стройиндустрию до 130 млн. руб. для обеспечения оперативного развития базы;

— обеспеченность жилой площадью в 5,3 м² на человека в ТЭДе завышена. Дальстроем допущена ошибка, так как в жилой фонд включено жилье законсервированных приисковых поселков (329 тыс. м²), которое не может быть использовано, а также дома, подлежащие сносу (220 тыс. м²). Следовательно, фактическая обеспеченность жилплощадью составляет 3,2 м²;

— при привлечении на работу в Дальстрой рабочих и ИТР требуется создание более благоприятных условий, рекомендуется ускорить строительство жилищно-бытовых объектов...

Министерство обязало северян внести соответствующие коррективы в ТЭД, доработать его, обосновать сметную стоимость строительства, принятую в нем, так как фактически она оказалась выше отчетной. Рекомендовалось доработать и раздел строительной индустрии, так как в этом вопросе у Дальстроя не прослеживалось «ясной политики». По мнению министерства, все основные строительные материалы, кроме металла, мягкой кровли и стекла, к концу шестой пятилетки (1960) должны производиться на месте.

Не нашли в ТЭДе должного отражения и вопросы

производства новых местных строительных материалов, особенно легких. На их развитие должны быть увеличены капитальные вложения. Неправильной оказалась и ориентация ТЭДа (в части исполнения заказов) на ряд министерств, совершенно незнакомых со спецификой строительства на Крайнем Севере... И опять делался упор на собственные силы, на развитие местной строительной индустрии...

Об этом же говорилось и в принятом вскоре проекте постановления Совета Министров СССР по развитию горнодобывающей промышленности Дальстроя, в Законе о дальнейшем совершенствовании организации управления промышленностью и строительством, принятом Верховным Советом СССР в мае 1957 года. Однако в том же 1957 году произошло событие, задержавшее принятие постановления правительства о развитии горнодобывающей промышленности Крайнего Северо-Востока.

С июня 1957 года Дальстрой ликвидирован и образован Магаданский совет народного хозяйства. Председателем совнархоза был назначен Ю. В. Чугуев, а его заместителем по строительству — А. М. Ануров, работавший до этого начальником управления «Шахтострой» Министерства цветной металлургии СССР. Для общего руководства организовано управление строительства и промышленности стройматериалов, начальником которого был назначен А. А. Мешков, работавший до этого в Симферополе. Заместителями его утверждены В. В. Лашков и И. И. Лукин, главным инженером — С. Л. Катранов, начальником производственно-технического отдела — С. Ф. Максов.

А. А. Мешков, не знавший специфики северного строительства, с большим трудом входил в курс нового для него дела, а причины неудачного руководства строительством искал не там где это следовало делать. Правда, вскоре он понял главную причину неважного хода строительства. Продолжалась инерция волевого руководства, так усердно насаждавшаяся предыдущим руководством Дальстроя.

Требования к строителям возрастали с каждым годом, а помощи почти не было. Мешков делал отчаянные попытки «выбить» для строителей необходимые им средства, землеройной механизмы, транспорт, жилье, но его старания оказались тщетными даже в отсутствие Ю. В. Чугуева. А. М. Ануров — заместитель Чугуева — видимо, не хотел обострять отношения с председателем... Издавая очередной приказ о строительстве того или иного объекта, Ю. В. Чугуев устанавливал самые жесткие сроки выполнения работ, совершенно не считаясь с существующими возможностями. Все наши возражения против таких сроков воспринимались как «нежелание работать»... Все это создавало нетерпимую обстановку, порождало чувство неуверенности в своих действиях: председатель часто вмешивался в дела А. А. Мешкова, отклонял его указания. Вскоре за очередную «провинность» был снят с работы опытный специалист В. В. Лашков.

Не совсем здоровые отношения сложились с Ю. В. Чугуевым и у меня лично. Юрий Вениаминович часто напоминал о моих «жалобах» в Москву и обком партии на неправильное отношение руководства Дальстроя к развитию местной строительной базы, упрекал в «непослушании начальству». Выполнение заданий, которые он мне поручал, проверял лично, вызывая «на ковер» через каждые два-три дня...

К этому времени я занимался общим руководством развития строительной индустрии и промстройматериалов. Строился завод железобетонных изделий в Магадане, реконструировались кирпичные заводы, разрабатывались каменные и песчаные карьеры. Требовался транспорт, но совнархоз выделял автомобили не более 50—60% от потребности, поэтому стройки плохо и не вовремя обеспечивались нужными материалами, объекты простаивали, из кабинетов руководства совнархоза раздавались «раскаты грома»...

В начале сентября 1957 года совнархоз утвердил структуру управления строительства и промышленности строй-

материалов. В эту организацию вошли: дирекция строящегося Иультинского горно-обогатительного комбината, управление «Чукотстрой» с подразделениями, включая стройконтору № 3 по возведению Эгвекинотской электростанции, рудник Иультин, контора подсобных предприятий (КПП), автобаза с Иультинским филиалом, автодорога Эгвекинот — Иультин, порт Эгвекинот, отделение технического снабжения, управление «Энергострой» с конторами в Мяундже и Сусумане, КПП и автобазой, Ягоднинская стройконтора с участком промышленных предприятий, Тенькинская стройконтора с участком промпредприятий, Магаданские конторы жилищного и промышленного строительства, Марчеканский кирпичный завод с филиалом на 23-м километре автотрассы, Бухтугольстрой, переданный в 1957 году из Севморпути Магаданскому совнархозу.

В октябре этого же года структура нового управления была уточнена и в его составе образовано управление «Магадангорстрой», возглавили которое А. П. Янковский и главный инженер С. Л. Катранов. Начальником производственно-технического отдела стал В. П. Супрягин, начальниками КПП — И. В. Арбузов, жилищного строительства — М. П. Фокас, конторы складского строительства — А. Вагин, конторы промышленных предприятий — А. С. Бегларьян, участка отделочных работ — А. А. Холостов. В августе 1957 года Магадангорстрой принял от треста «Колымснаб» участок подсобных предприятий, куда входили цехи: лесопильный, столярный и железобетонных изделий. Позже Магадангорстрою были переданы Магаданская контора промышленных предприятий и Марчеканский кирпичный завод.

В конце ноября этого же года утверждена и структура строительно-монтажного управления «Магадангорстрой» в составе 9 строительных участков, участка отделочных работ (УОР), машинопрокатной базы, конторы промышленных предприятий. Строительные конторы были ликвидированы.

Новое управление сразу же развило бурную деятельность. По плану 1957 года Магадангорстрою надо было освоить 48 млн. руб., в том числе по сверхплановым работам — 2,6 млн. руб. (водоснабжение областного центра и строительство складов в бухте Старая Веселая). По нижелимитному титулу строились жилые дома, баня, инженерные сети в поселке Строитель, 24- и 74-квартирные дома в Магадане, 4-квартирные на 23-м километре, 27-квартирный дом и общежития ремонтно-механического завода, производственная база Магадангорстроя... Строители укрепляли причалы Нагаевского порта, расширяли Магаданскую дизельную станцию, реконструировали аэропорт на 13-м километре, возводили в Магадане известково-обжиговую печь, металлические и каменные склады, ледники в пос. Солнечный, здание городской санитарно-эпидемиологической станции.

На средства профсоюза в том же 1957 году новое управление строило детские сады в поселках Новые Гаражи и Нагаево, на улицах Якутской и Пролетарской в Магадане, Дом ребенка по ул. Комсомольской, детсад санаторного типа (во дворе магазина «Спорт — охота»). УКС облисполкома строило гостиницу «Магадан», 24-квартирные дома на Портовой, Дзержинского, в районе Второго проезда (рядом со зданием обкома КПСС), здания поликлиники № 1 (надстройка и пристройка), школы на улице Якутской на 400 учащихся, книжной базы, цеха пеностекла в поселке Стекольный. Строили одновременно более 160 объектов...

В 1957 году первыми (и досрочно) выполнили свои планы новаторы производства управления «Магадангорстрой» — бригады каменщиков Н. С. Косача, маляров УОР И. И. Воробьева и Г. Д. Алифанова, сантехников М. И. Виноградова, арматурщиков В. Ф. Высоцкого, кровельщиков В. П. Немченко; отличились бригады плотников Н. С. Сидорчука и каменщиков В. И. Чеботарева.

В 1958 году только в июне-июле введены в строй: детский сад на 100 мест, встроенный в первом этаже жилого

дома № 5 по улице Портовой (Магадан), здание городской санитарно-эпидемиологической станции, больница на 30 коек в поселке Иультин, а Тальский строительный участок, возглавляемый Ф. Ф. Орликовым, сдал в эксплуатацию жилой дом для врачей и учителей в поселке Атка...

Распоряжением совнархоза от 15 июля 1958 года Магаданская монтажная контора выделена из Магадангорстроя и передана в управление строительства и промышленности стройматериалов. В это же время создан Сусуманский монтажный участок (с подчинением монтажной конторе). Автоколонна № 3 Магаданской автобазы передана в управление «Магадангорстрой»...

В октябре 1958 года Совет Министров РСФСР освободил Ю. В. Чугуева от занимаемой должности, и его преемником становится бывший заместитель председателя совнархоза С. В. Королев. С изменением руководства изменилось в лучшую сторону и отношение к капитальному строительству. С. В. Королев и его заместители (В. П. Березин, А. М. Ануров), зная о плачевном положении в промышленности строительных материалов, много и хорошо помогали в этом вопросе.

Здесь, видимо, надо отметить, что незадолго до смены руководства совнархоза произошли некоторые события и в моей судьбе: в начале октября Магаданский облисполком утвердил меня заведующим областным отделом по делам строительства и архитектуры, где я и работал в течение 22 лет...

31 марта 1958 года совнархоз утвердил акт комиссии по выбору площадки под строительство нового прииска им. Библина — на правобережной террасе реки Кепервеем, в районе впадения в нее правого притока Каральвеема. А в конце года, в ноябре, специальная комиссия выбрала площадку и под строительство прииска «Буркандья». С этого же времени началось и возведение высоковольтной ЛЭП Ударник — Буркандья. Через год прииск «Буркандья» уже работал на электроэнергию Аркагалинской

ГРЭС. С 1960 года по чертежам Дальстройпроекта началось строительство поселка Буркандья, застройка которого велась в основном двухэтажными домами и была закончена в 1965 году.

...XXI съезд КПСС, состоявшийся в январе 1959 года, утвердил план развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы. Магаданская областная партийная организация на основании решений форума коммунистов страны разработала контрольные цифры развития экономики Магаданской области на очередное семилетие. Большое влияние на перспективный план оказало прошедшее в сентябре 1959 года первое региональное научное совещание по проблемам развития производительных сил Магаданской области, в работе которого приняли участие видные советские ученые. Главной задачей нашей северной семилетки мы считали дальнейший подъем всех отраслей народного хозяйства на базе преимущественного роста горной промышленности.

В конце 1959 года происходят некоторые изменения как в самом управлении строительства и промышленности стройматериалов совнархоза (начальник А. Е. Ашанин), так и в других родственных (подчиненных) организациях. Организовано и утверждено 11 новых строительных организаций... Начальником Магаданского монтажного управления назначен Б. А. Быков, а его главным инженером — С. К. Еловский. Начальником Ягоднинского — А. А. Савилов, Тальского — Ф. Ф. Орликов, главным инженером Кадыкчанского стройуправления — И. Д. Малахаев.

Вскоре после этих перестановок А. Е. Ашанину совнархоз поручает форсировать и ввести в апреле 1960 года в строй вторую очередь Магаданского завода железобетонных изделий, известковую печь в Магадане, цеха керамзита, газобетона, деревообделочного, а также дробильно-сортировочную фабрику. В мае предписывалось начать строительство цементно-помольной установки (опять-таки в Магадане) каменного карьера, завода крупнопанельного

домостроения. До 1 июня 1960 года предлагалось освоить производство многопустотных панелей перекрытий, сборных лестничных маршей, железобетонных конструкций с предварительно напряженной арматурой и многих других деталей для северного домостроения.

Постановление совнархоза было выполнено в срок, за исключением завода крупнопанельного домостроения: произошла задержка проекта, который готовили специалисты Киевского института «Гипростройиндустрия» и нашего Дальстройпроекта.

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР Магаданский совнархоз 12 февраля 1959 года принял решение о строительстве 28 ледников типа Крылова для хранения скоропортящихся продуктов, которые и были сооружены на приисках и в заводских поселках Оротукан, Спорный, Ягодное, Сусуман. Позже такие ледники-морозильники были построены и в других поселках Колымы.

Освоение недр нового Чаун-Чукотского горнопромышленного района потребовало расширения Певекской электростанции, строительства высоковольтных ЛЭП к приискам «Южный», «Ичувеем», «Быстрый», развития жилищного и культурно-бытового строительства на приисках и в поселках района. В период 1956—1964 годов была реконструирована Валькумейская обогатительная фабрика и рудник, увеличена их мощность. Капитальное строительство Валькумейского комплекса вело горное управление хозяйственным способом. Начальником стройучастка с 1959 года был Л. Гершкович, затем — Л. Д. Летучий. Дробильно-сортировочная установка, ствол шестой вентиляционной шахты, 8-квартирные дома в поселке — объекты, введенные под их руководством.

Порт Певек построен подрядным строительномонтажным управлением «Певекстрой» (организовано в 1957 году). Первым его начальником стал А. Г. Зилев, в 1958 году его заменил П. Н. Шпигель, а с 1960 года по 1968-й здесь работал П. И. Доброжанский. Управление «Певекстрой»

(треста «Арктикстрой») выполняло работы по расширению местного порта, одновременно создавая базу, что обеспечило производство свай, стеновых материалов, столярных и железобетонных конструкций. Развитие капитального строительства в Певеке во многом являлось заслугой П. И. Доброжанского и его единомышленников — главного инженера управления Е. П. Беловой, руководителей треста «Арктикстрой» В. А. Андреева, И. Г. Цалюка и В. К. Лукьянова. В Певеке с 1963 года организовано строительное управление № 6 треста «Чукотстрой», начальником которого назначен Ю. Н. Хрусталеv, главным инженером — Л. А. Морозов.

Новая организация, имея небольшую собственную базу, обеспечивала строительство жилых домов до четырех этажей. Однако этого было явно недостаточно, и управление «Певекстрой» решило переориентироваться, создав более мощную базу, позволяющую выпускать изделия крупнопанельного домостроения. Это помогло за довольно короткий срок изменить качественную и количественную застройку районного центра, ставшего с 6 апреля 1967 года городом Певек.

В разделе «Из чего строить?» мы уже рассказывали, в каких условиях приходилось работать строителям Дальстроя при остром недостатке строительных материалов и невнимательном отношении руководителей Дальстроя к нуждам строителей. Не все было так уж плохо, как это может показаться с первого взгляда. Исключением в этом вопросе были первый начальник Дальстроя Э. П. Берзин (1932—1937) и И. Г. Петренко (1948—1950). Многие, что было создано за время работы этих руководителей, существует по сей день.

В декабре 1958 года организован новый прииск им. Библина, на базе которого позже было создано Билибинское горнопромышленное управление. Для ускорения строительства нового поселка для рабочих управления, жилья для приисков, автобазы, электростанции, предприятий обслужи-

вающей группы управление «Чукотстрой», сдавшее к этому времени комплекс Иультинского комбината, переведено в Билибино, в подчинение горному управлению.

В состав Чукотстроя вошли стройучастки: Билибино, Алискерово, Зеленый Мыс, Бараниха (прииск им. XXII партсъезда). Главным инженером Чукотстроя утвержден К. М. Шаповалов, начальником производственного отдела — Л. Г. Пашков. Управление успешно начало работу и уже в 1960 году освоило 37,5 млн. руб. В поселке за очень короткое время построили 8- и 12-квартирные брусчатые дома, два 12-квартирных дома со стенами из бутового камня, двухэтажное здание управления «Чукотстрой», сборно-щитовые общежития, детский сад, котельную, столовую, дизельную, утепленные палатки (7×21 м), гараж на 20 автомашин. В это же самое время соорудились взлетно-посадочная полоса и домики наземной службы аэропорта (в декабре 1960 года здесь установилось регулярное воздушное сообщение с Магаданом). Прораб В. В. Лобанов и строители из бригад Цветкова, Гордиенко, Рыжкина и Холопова форсированно возводили дизельную электростанцию. Работа велась круглосуточно, и первая очередь станции была введена в эксплуатацию 25 мая 1961 года.

Состоянию качества строительно-монтажных работ и конструкций большое внимание уделяли партийные и советские руководители. Эти вопросы довольно часто обсуждали на бюро обкома КПСС, на сессиях и исполкомах областного Совета. Постановления и решения их становились документами, мобилизующими людей на ударный и качественный труд. Контроль за выполнением постановлений партии и правительства «Об улучшении качества жилищно-гражданского строительства», постановлений областной партийной организации и областного Совета народных депутатов осуществляла областная и городская инспекции государственного архитектурно-строительного контроля (ГАСК). Начальником ГАСКа с 1959 по 1962 го-

ды работал Б. А. Кошелев, затем — по октябрь 1974 года — В. Р. Гассельблат. С момента появления этой организации городской инспекцией руководил Э. А. Кучугура, с 1974 года заменивший на посту областной инспекции В. Р. Гассельבלата и продолжающий успешно трудиться по настоящее время. Много лет инспекторами ГАСКа работали Л. И. Матросова, А. Г. Протасенко, И. А. Левочкин. Работники этой организации были (и есть!) вездесущи. Вникая в работу проектных организаций, строительных предприятий, помогая и исправляя в процессе работ ошибки по устранению брака, они вершили большое дело. Нерадивых руководителей, конечно же, наказывали. Наказывали материально, прекращали финансирование строящихся объектов до устранения некачественно выполненных работ, снижали прибыль от реализации некондиционной продукции заводов стройматериалов и изделий домостроения. В ряде случаев при невыполнении предписаний работников ГАСКа или грубых и систематических нарушениях правил производства руководители (прорабы, мастера и начальники участков) отстранялись от работы...

В начале мая 1960 года совнархоз утвердил задание строительства комплекса перевалочной базы «Зеленый Мыс» со сметной стоимостью 220 млн. руб. и проект монтажа драги № 185 (первая очередь строительства прииска им. Алискерова) со сметной стоимостью 96 млн. руб. И уже через пятнадцать дней со дня утверждения проекта на приiske им. Алискерова был произведен массовый взрыв для образования котлована драги. Объем выброса грунта составил более 10 тыс. м³, что позволило немедленно начать устройство стапеля и ускорить монтаж понтона, выполнило который Магаданское монтажное управление (руководил работой заместитель начальника управления М. Л. Шапунов).

В начале мая 1960 года произошло еще одно важное событие в истории северного строительства — управление «Магадангорстрой» было реорганизовано в подрядный

трест одноименного названия, в составе которого созданы управления «Жилстрой», «Промстрой», нулевого цикла, отделочных работ, механизации, строительства морпорта и подсобных служб. Управляющим трестом утвержден А. П. Янковский, начальником Промстроя — В. К. Поляков, Жилстроя — Э. И. Гроссман, отделочных работ — М. М. Чепинога, механизации — А. Г. Колесников, строительства морпорта — В. С. Касакович. Управление № 4 (строительство аэропорта на 56-м километре) тоже вошло в состав нового треста. С момента своей организации СУ-4 строило школу и клуб в поселке Стекольный, школу-интернат в Палатке. Однако с марта 1961 года заканчивали воз-

Георгиевский зал Кремля. Делегация Магаданской области на совещании по градостроительству (слева направо): В. Ю. Баруев, И. И. Лукин, Н. К. Швейде, И. С. Голубев, А. И. Жарких, А. П. Янковский. 1960 г.



ведение этих объектов Стекольный и Палаткинский стройучастки. Работы велись хозспособом.

В начале 1960 года в структуре облисполкома создано управление капитального строительства (УКС), которое стало постоянным заказчиком по строительству жилых и культурно-бытовых объектов. Организацию УКСа облисполком поручил автору этих строк. Мне же пришлось и некоторое время руководить этим подразделением, пока (с 23 мая 1961 года) облисполком не утвердил его начальником С. Ф. Максова, работавшего в той же должности в Магаданском совнархозе.

...С 7 по 10 июня 1960 года в Москве, в Большом Кремлевском дворце проходило первое Всесоюзное совещание по градостроительству, организованное Центральным Комитетом партии и Советом Министров СССР. Принимала участие в этом представительном собрании и делегация от Магаданской области: секретарь обкома партии И. С. Голубев, заместитель заведующего промышленно-транспортным отделом обкома КПСС А. И. Жарких (в то время строительного отдела здесь еще не было), заведующий областным отделом коммунального хозяйства и архитектуры — автор этих строк, управляющий трестом «Магадангорстрой» А. П. Янковский, главный инженер проекта института «Дальстройпроект» В. Ю. Батуев и городской архитектор Н. К. Швейде.

Совещание подводило итоги работы проектных и строительных организаций за истекшие шесть лет после такого же Всесоюзного совещания, положившего начало развитию индустриализации строительства в СССР.

Наиболее ярким показателем происшедших изменений в наших строительных делах стали цифры ввода жилой площади. В 1954 году в стране сдано в эксплуатацию 32,5 млн. м² жилой площади, а в 1959-м — 80 млн. м². В Магаданской области введено, соответственно, 24,2 и 65,5 тыс. м². С 70-х годов в нашей области ежегодно вводится от 200 до 230 тыс. м² общей площади. В выступле-

ниях участников совещания впервые ставился вопрос о проектах районной планировки краев и областей, что обеспечивает определение перспективного комплексного развития производительных сил на основе всестороннего изучения природных условий, современного состояния народного хозяйства и экономических возможностей края или области, определяются направления и масштабы развития отраслей народного хозяйства... В решении Всесоюзного совещания была высказана и необходимость создания служб районных архитекторов, как обязательное условие укрепления местной градостроительной дисциплины.

Большое значение на развитие градостроительства в Союзе оказало постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении качества жилищно-гражданского строительства», принятое в 1959 году.

18 июля 1960 года в Магадане проводилось областное собрание, посвященное итогам Всесоюзного, московского... Наш форум представляли работники партийных и советских органов, проектных, научно-исследовательских, строительных организаций и предприятий рождающейся строительной индустрии — более 250 человек. С сообщением «О состоянии градостроительства в СССР» выступил секретарь обкома КПСС И. С. Голубев, доклад «О состоянии и задачах проектирования городов и внедрения прогрессивных приемов планировки населенных мест Магаданской области» — автор этой книги, доклад «Застройка Магадана в условиях дальнейшей индустриализации» зачитал А. П. Янковский. Почти во всех выступлениях, в прениях говорилось о крайне медленном создании базы строительных организаций, об отсутствии завода крупнопанельного домостроения, звучали жалобы на необеспеченность проектами, на хаотичность застройки поселков и сел; выступающие сетовали на отсутствие местных материалов, высокую стоимость строительства, плохое состояние с озеленением городских улиц и полное отсутствие его в поселках Чукотского округа.

Участники совещания приняли обращение ко всем трудящимся Магаданской области и призвали выполнить задания партии и правительства по строительству в Магаданской области за 1960—1967 годы 750 тыс. м² жилой площади, школ на 11 500 ученических мест, детских учреждений — 7 тыс. мест, больниц на 1100 коек и других объектов культурно-бытового и коммунального назначения. Строгое соблюдение проектов планировки и застройки населенных мест, говорилось в обращении, должно быть заботой всех трудящихся. Совещание призвало молодежь области взять заботу по озеленению и благоустройству города, поселков и сел в свои руки.

В начале августа 1960 года очередная сессия областного Совета депутатов трудящихся рассмотрела вопрос «О состоянии строительства и мерах по вводу в эксплуатацию жилых и культурно-бытовых объектов в области в 1960 г.». Помощь, оказанная обкомом КПСС и местными Советами народных депутатов после названной сессии, обеспечила ввод в эксплуатацию 83,5 тыс. м² жилой площади, что было на 28% больше, чем в предыдущем году. Было сдано больше школ, детских учреждений, объектов культурно-бытового назначения. Форсировались работы на объектах производственной базы. В 1960 году Омчакский стройучасток закончил реконструкцию фабрики им. Матросова, строил ЛЭП-110 Ветреный — Ягодный, сдал два 8-квартирных дома на руднике им. Матросова, профилакторий, детский сад и другие объекты.

В октябре 1960 года управляющим трестом «Магадангорстрой» назначен М. С. Вительс, а с января 1961 года главным инженером треста стал И. Д. Малахаев. Эти инициативные руководители в значительной степени изменили систему и стиль работы треста, сосредоточив внимание на решении основных вопросов строительства — развитии базы, индустриализации и механизации, сокращении трудовых затрат на строительномонтажных работах. В целях специализации управлений (по предложению

М. С. Вительса) совнархоз в составе треста «Магадангорстрой» организовал управление нулевого цикла, начальником которого стал М. П. Фокас. С этого времени все фундаменты зданий и сооружений, инженерные сети выполняло именно это подразделение.

В 1961 году управление «Промстрой» заложило завод крупнопанельного домостроения. Вел работы старший прораб А. А. Халипов. Руководители треста установили строгий контроль за ходом строительства и завершением работ по цеху железобетонных изделий, который был сдан госкомиссии в декабре 1961 года. В это же время в Магадане строили областную типографию, пристройку к школе № 3, Дворец культуры профсоюзов, пионерский лагерь на Снежной Долине, городской плавательный бассейн, базу Вторчермета по переработке металлолома... Все это создавалось самоотверженным трудом рабочих треста «Магадангорстрой», вписавших много славных дел в городское строительство. До сих пор в Магадане хорошо помнят и знают каменщиков В. С. Макарова и В. М. Пузрю, бурового мастера Н. З. Скакунова, бригадира отделочников А. А. Шведа и других строителей, продолжающих ударно трудиться по сегодняшний день.

В конце февраля 1961 года в Магадане прошло областное совещание строителей, на котором были подведены итоги работы за 1960 год, намечены пути перехода на более индустриальные методы труда, на строительство жилых зданий по новым типовым проектам. Это был начальный этап возведения домов с малогабаритными квартирами. В Магадане первый такой дом был построен в 1959 году, а в 1960-м управление «Жилстрой» сдало жилья общей площадью 17 200 м². С 1960 года дома по новым типовым проектам мы строили и в районных центрах области, что явилось решающим фактором в посемейном заселении квартир и в снижении стоимости строительства.

В феврале 1961 года бригады Н. А. Мухина из управления «Жилстрой», И. С. Лашенко и А. А. Пусика из Пром-

строй по собственной инициативе перешли на хозрасчет, приняв повышенные обязательства по экономии строительных материалов (в марте бригада Мухина сэкономила материалов на 6,5 тыс. руб.)... Идея была подхвачена, почин хозрасчетных бригад одобрен. Областной комитет профсоюза, руководители совнархоза предложили руководителям треста «Магадангорстрой» создать хозрасчетным бригадам все условия для выполнения социалистических обязательств, принятых в честь XXII партсъезда. Это были первые ростки бригадного подряда, нашедшего позже широкое применение во всех отраслях народного хозяйства области. Позже... Однако на этот раз доброму началу бригад Мухина, Лашенко, Пусика не суждено было завершиться успехом. Почин, так хорошо поддержанный в начале всеми звеньями аппарата треста «Магадангорстрой» и управлений, постепенно заглох из-за неорганизованности, плохого снабжения материалами и неправильной оплаты труда.

В начале августа 1961 года центр Восточно-Тундровского района Чукотского национального округа перенесен из села Анюйск в поселок Билибино, давший новое название всему району. С этого времени Билибино стал интенсивно развиваться: совнархоз сразу же утвердил проект генерального плана и сводку затрат по строительству нового райцентра. Однако вскоре строительный бум в Билибино заметно затихает: совнархоз неожиданно отменяет решение о строительстве здесь завода крупнопанельного домостроения, решив обеспечить ускоренную застройку поселка стандартными деревянными домами, завезенными из Приморья. Основанием к такому решению послужил технико-экономический доклад развития Билибино, составленный институтом «Дальстройпроект».

В 1961 году совнархоз утвердил и проект прииска «Комсомольский», который тоже застраивался двухэтажными деревянными домами хозяйственным способом.

К началу 60-х годов строительные организации области

остро нуждались в ремонтных мастерских и заводе для капитального и текущего ремонтов строительных механизмов. Вопрос этот неоднократно ставился перед руководством совнархоза. Просили содействия, просили деньги, но просьбы эти оставались неудовлетворенными. Между тем и без того большое число вышедших из строя механизмов росло, как говорят, не по дням, а по часам. Убедившись в абсолютной пассивности руководителей совнархоза, начальник строительства управления А. Е. Ашанин вынужден был обратиться в обком партии. Только лишь после личного содействия секретаря обкома партии И. С. Голубева было принято постановление, обязывающее главного механика совнархоза А. И. Рябкина обеспечивать с 1962 года капитальный ремонт строительных механизмов на Ягоднинском, Магаданском механическом, Оротуканском и Спорнинском ремонтных заводах. Мелким ремонтом строительных механизмов и электроинструмента занялись мастерские Магадангорстроя и Кадыкчанского СУ. И все же дело с ремонтом, несмотря на многие принятые решения и постановления, продвигалось вперед с большими трудностями, а то и вовсе топталось на месте. Во-первых, во всем этом не были заинтересованы занятые своими проблемами работники совнархоза: строители отвлекали силы, остро необходимые при ремонте горной и землеройной техники. Поэтому заводское начальство, к которому обращались строители, под разными предлогами пыталось отказать от выполнения их заказов, а если и соглашалось, то месяцами тянуло время... Заместитель председателя совнархоза по строительству А. М. Ануров, разными способами пытавшийся добиться изменения отношения к строителям, в конце концов махнул на все рукой и сменил место работы, уехав в Москву. Так что за время своего существования (июнь 1957 — ноябрь 1965 года) совнархоз не смог решить вопрос организации ремонтной базы для строителей.

В конце октября 1961 года начальником управления

«Чукотстрой» и заместителем начальника Билибинского приискового управления стал Л. Г. Пашков. Соподчиненная роль строителей горнякам, естественно, была не в пользу первых, так как землеройные механизмы, автотранспорт и сами строители в летнее время в приказном порядке отправлялись на золотодобычу. В то же время возрастающие объемы капитального строительства в Билибино, да и в других поселках района могли успешно решаться только при условии создания самостоятельной организации. И она была создана: в феврале 1962 года на базе управления «Чукотстрой» организован трест «Чукотстрой», управляющим которого был назначен А. Е. Ашанин, а главным инженером — К. М. Шаповалов. Положение резко изменилось. Внимание треста сосредоточивалось на строительстве цехов: строительных материалов, железобетонных конструкций, столярных изделий, лесопиления. Наконец-то вместо деревянных домов в Билибино начали расти трех- и четырехэтажные из крупнопористого бетона и мелких бетонных блоков. Застройку поселка вело СУ № 1, возглавлял которое Г. З. Карачебанов, переведенный сюда со строительства Магаданского аэропорта, где он организовал управление, проявил большую настойчивость в подготовке земляного полотна взлетно-посадочной полосы, построил поселок, цех по выпуску мелких шлако- и пеплобетонных блоков, бетонно-растворный узел.

Поселок Билибино рос с большими трудностями. Нужные для этого материалы поступали сначала в речной порт Зеленый Мыс (по Колыме из бухты Амбарчик), затем по трудному 250-километровому зимнику доставлялись автомобилями в райцентр. Транспорта не хватало, строительных материалов тоже, работа не ладилась, люди простаивали...

Чтобы хоть как-то изменить создавшееся положение, совнархоз решил строить капитальную автодорогу Билибино — Зеленый Мыс. Однако дело это не осуществлено до сих пор, несмотря на трудности в доставке грузов при

сложных дорожных, метеорологических условиях (морозы до -55°) и высокой стоимости перевозки грузов...

В 1961 году совнархоз принял постановление о развитии теплично-парникового хозяйства: к 1965 году было решено заложить 40 тыс. м² теплиц и 40 тыс. м² парников. Строительство их (хозяйственным способом) было возложено на управление рабочего снабжения (начальник С. И. Ермолаев), на директоров электростанций и совхозов. Строили их хорошо и быстро, и в первую очередь здесь отличились дирекции Магаданской ТЭЦ (директор И. С. Минаков), Эгвекинотской (Р. М. Гурвич), Омсукчанской (А. С. Кузнецов) и других предприятий. Вслед за теплицами Совет Министров РСФСР обязал Магаданский совнархоз построить в совхозах и в подсобных хозяйствах предприятий помещения для крупного рогатого скота на 7390 голов, птичников на 224 тыс. кур.

В январе 1962 года в составе Магадангорстроя организовано управление крупноблочного домостроения, начальником которого стал Л. Г. Пашков, главным инженером — Г. И. Ануфриев, начальником производственно-технического отдела — А. Я. Гюбнер, старшим производителем работ — Э. А. Богушевский. В этом же месяце был организован строительный участок треста «Магадангорстрой» в поселке Талон (совхоз «Тауйский») — намечалось увеличение производства картофеля и овощей, нужно было строить сельскохозяйственные объекты.

В феврале 1962 года управление строительства и промышленности стройматериалов стало называться управлением капитального строительства и промышленности материалов... Начальником его был назначен Т. С. Николов, главным инженером — А. Н. Курячий, заместителем начальника — А. С. Бегларьян, начальником производственного отдела — В. А. Дятел.

В 1962 году Магадангорстрой занимался пристройками к зданию облисполкома, где теперь размещена редакция газеты «Магаданская правда», возводил стены двух 8-квар-

тирных домов на 13-м километре основной трассы, продолжал строить Дворец культуры профсоюзов. Управление крупноблочного домостроения вело работы в 28 квартале, где росли шесть 40-квартирных домов и два общежития. В 1962 году строители Магадана сдали в эксплуатацию 42 объекта, в том числе: 21 жилой дом, школу № 2 по ул. Горького, надстройку третьего этажа здания института «Дальстройпроект», ювелирный магазин по ул. Горького, 24-квартирный дом со встроенным помещением ГВФ по ул. К. Маркса, 38-квартирный дом для работников Дальстройпроекта со встроенным детским садом, школу № 18, здание типографии, жилые дома с магазинами «Молоко» и «Дары природы»...

Постановлением Совета Министров РСФСР в области произошла реорганизация и образован совет народного хозяйства Северо-Восточного экономического района, объединившего Магаданскую область и Якутию. Образование нового экономического района преследовало цель создания единого народнохозяйственного комплекса. Председателем объединенного совнархоза Совет Министров РСФСР утвердил К. В. Воробьева, заместителями — горного инженера В. П. Березина, инженера-строителя Г. Э. Гольцмана и хозяйственника И. Г. Каргаполова.

В феврале 1962 года Дальстройпроект получил задание разработать проект прииска «Полярный», однако комиссия по выбору площадки была создана лишь в начале июня 1963 года. Так что этот прииск (в составе Иультинского горнорудного комбината) был организован лишь в конце июня 1963 года. Поселок Полярный решено было поставить на берегу реки Пинхилькууль. Первоначально в нем предусматривалось строительство многоэтажных каменных домов, но отсутствие промбазы, местных материалов и необходимость срочного ввода жилья для горняков вынудили застроить поселок брусчатыми домами, завезенными из Ванино. Кроме того, значительная часть Полярного занята сборно-щитовыми бараками. Строили поселок хо-

зьяственным способом — сначала местный стройучасток, затем управление «Магаданцветметстрой».

В конце января 1963 года совнархоз рассмотрел состоящие строительства сельскохозяйственных объектов в совхозах «Дукча», «Тенькинский», «Эльген», «Сусуманский». Обратив внимание на неудовлетворительное состояние работ на многих сельскохозяйственных объектах, совнархоз обязал руководителей строительных подразделений М. С. Вительца, В. М. Карпова, Ф. Ф. Орликова и Ц. И. Дукача обеспечить ввод всех объектов в сроки, предусмотренные планом.

В мае 1963 года в составе треста «Магадангорстрой» организовано управление крупноблочного и крупнопанельного домостроения. Руководителями домостроительного комбината остались те же люди, которые возглавляли управление крупноблочного домостроения — Л. Г. Пашков, Г. И. Ануфриев, А. Я. Гюбнер. Главным строителем комбината утвержден Э. А. Богушевский, прорабами — В. Ф. Курьян, Ю. М. Коваленко, Е. И. Аверкина. Цех крупнопанельного домостроения в Магадане был принят в эксплуатацию 27 сентября 1963 года.

Располагая цехом крупноблочного и Магаданским цехом крупнопанельного домостроения, строители резко сократили сроки сооружения домов. К примеру, 40-квартирный дом из кирпича возводился в Магадане за 14 месяцев, а из крупных блоков — 5 месяцев. Бригада монтажников коммунистического труда из десяти человек, возглавляемая В. Ф. Подгайским, работая в две смены, возводила 40-квартирный дом за... месяц.

Крупнопанельное домостроение было в то время делом новым и, следовательно, хлопотным. И, как всегда в таких случаях, были и здесь противоборствующие стороны. Победила группа энтузиастов освоения новинки. Стараниями инженеров Л. Г. Пашкова, А. Я. Гюбнера, Г. И. Ануфриева, старшего прораба Ф. Сафронова, прораба монтажных работ В. Д. Иванова, начальника потока отделки В. Ф. Ми-

хайлова, прорабов В. Ф. Курьяна, Ю. В. Лопухова буквально через несколько месяцев был отработан процесс монтажа крупнопанельных домов, и срок их ввода сократился до 4—5 месяцев.

Рост капитальных вложений в жилищно-гражданское строительство в городе и области, начинающая стабилизировать свою работу пока еще небольшая база, обеспечивающая индустриализацию домостроения, требовали быстрой и четкой разработки проектов генеральных планов населенных мест Магаданской области. Это было веление времени, выраженное строками из Программы КПСС, принятой XXII съездом, на котором перед градостроителями были поставлены новые задачи. Главная из этих задач требовала улучшения условий труда, быта и отдыха трудящихся. Все это обязывало строителей-северян заботиться не только о своевременной планировке и застройке города и крупных населенных мест, но и требовало срочно комплектовать службу районных архитекторов опытными кадрами, должности которых были введены после Всесоюзного совещания по градостроительству (июнь 1960 г.). По указанию Госплана и Госстроя СССР к нам (в основном) направлялись выпускники Московского архитектурного института. Но люди эти, привыкшие к жизни в больших городах и мечтавшие о великих архитектурных подвигах, даже не проработав обязательного после учебы времени, под различными предлогами покидали работу на Севере и уезжали. Так возникла еще одна проблема в истории северного строительства. Прошло достаточно много времени, пока местные власти разобрались в причинах «архитектурной текучести». Магаданский облисполком несколько раз просил Госплан пересмотреть практику «поставки» нам столичных архитекторов. Просьба была удовлетворена, и нам стали направлять специалистов-выпускников из Новосибирского инженерно-строительного института, которыми, в основном, и были укомплектованы должности районных архитекторов и которые довольно успешно влияли на

улучшение градостроительной дисциплины в местных условиях.

В 1961 году Госстрой РСФСР был выведен из состава Министерства коммунального хозяйства. То же самое произошло и по всей республике. Возрождение органов архитектуры на местах повысило их роль и влияние, открыло простор для творческого подхода к осуществлению градостроительной идеи, предусмотренной в местных генеральных планах. В области появились перспективные энтузиасты-архитекторы. Активная роль А. В. Шенна, И. И. Чернички, В. А. Кочетова, В. П. Шукиной, Е. М. Верниковской и многих других обеспечила решение многих проблем градостроительства в районных центрах, в горняцких и сельских поселках.

На средства, выделяемые нам из государственного бюджета, начиная с 1962 года Новосибирский институт «Росгипрозем» разработал ряд проектов районных планировок сельскохозяйственных районов Магаданской области. Такие проекты имели большое организующее значение и позволили обеспечить размещение нового капитального строительства в перспективных сельских населенных пунктах, а также определить рациональную архитектурно-планировочную организацию территорий совхозных поселков. Большую помощь в разработке таких проектов оказал Магаданский филиал института «Дальгипрозем», возглавлял который В. А. Моряков.

12 июня 1963 года очередная сессия областного Совета депутатов трудящихся рассматривала состояние и меры по улучшению жилищного и культурно-бытового строительства. Сессия обязала строителей обеспечить ввод планового жилья, форсировать возведение крупнопанельных домов, развивать крупноблочное строительство в Чукотском округе, обратив особое внимание на укрепление стройбазы.

В 1963 году в Магаданской области построено 19 новых школ и школ-интернатов — в Магадане, Ягодном, Оротукане, Берелехе, Широком, в поселках Большевик, Мой-



Магадан. Группа участников Всесоюзного совещания по проблемам строительства в зоне вечномёрзлых грунтов. В центре И. И. Лукин. 1964 г.

Уруста, Кулу, Ола, Энмелен, Новое Чаплино, Провидения, Беринговский, Эгвекинот, Усть-Белая...

В феврале этого же года Магадангорстрой начал сооружение школы № 11 по ул. Карла Маркса. И первого сентября она приняла в свои светлые классы 920 учащихся. Здание школы выросло за 7 месяцев вместо 18 нормативных. Это стало возможным благодаря четкой организации работ и повседневному вниманию стройке руководителей треста. В декабре 1963 года на Всесоюзном конкурсе трест «Магадангорстрой» за строительство этой школы получил вторую премию. Награждены старший прораб Г. Г. Колос, прорабы УОР Ю. М. Коваленко, М. И. Валлейко, М. В. Нечитайленко, прораб монтажного управления Ф. Л. Жежелло.

В начале февраля 1964 года в Чукотском округе появились новые прииски «Ануйский» и «Отрожный». Поселки

для горняков строили в спешном порядке, в основном из сборно-щитовых бараков, с примитивными культурно-бытовыми объектами. Надо было как можно быстрее обеспечить рабочих хоть каким-то жильем. На первых порах, разумеется...

В марте 1964 года управление «Промстрой» начало строительство водозабора на ключе Холодный и прокладку водовода до Марчеканского завода, который был сдан в эксплуатацию прорабом П. И. Дмитриевым в октябре этого же года...

В феврале 1964 года строительное управление № 4 передано в состав треста «Магадангорстрой» и выведено из подчинения управления капитального строительства совнархоза. А Магаданское монтажное управление в апреле этого же года передано в ведение Госмонтажспецстроя СССР.

...С февраля 1964 года управление «Промстрой» начало работы по строительству канализационного коллектора левобережного района и соединило его с коллектором, проложенным по ул. Пролетарской. Это же управление (начальник Р. В. Страковский, главный инженер Э. А. Богушевский) завершило сооружение холодильника на 3400 т в районе поселка Солнечный. В это же время в районе поселка Стекольный Промстрой начал строительство пионерского лагеря...

...Распоряжение совнархоза (от 7 января 1964 года) о прекращении строительства образцово-показательного прииска «Буркандья» было для многих неожиданностью. Мотивы запрета — «...неутвержденные в течение трех лет запасы металла в Госкомитете по запасам...» Правда, через два года строители возобновили работы по первоначальному плану, но время было упущено, и застройка поселка выполнялась медленно, горняки не обеспечивались в нужном количестве жилой площадью и объектами культурно-бытового назначения...

Пример Буркандьи в этом отношении не только не еди-

ничен, он в те времена стал для руководителей Дальстроя, а потом и совнархоза даже правилом. И диктовала здесь главную роль уже упоминавшаяся «теория затухания» золотой Колымы и укоренившееся мнение временности... Примерно, на глазок определялись (и чаще всего занижались) сроки отработки запасов металла на том или ином объекте, а отсюда вытекало все остальное: занижались сроки работы приисков, существования поселков, принималось значение стабилизации кадров... А раз так, то во всех инстанциях, связанных с планированием капитальных вложений, стремились ограничить выделение средств на строительство поселков и полного отказа от их инженерного обеспечения. Так создавались «временные» поселки, а руководители Дальстроя, совнархоза, Северовостокзолота, да и самих приисков оправдывали свои действия ограниченностью запасов и необходимостью более быстрой отработки месторождений. Явная ошибка прошлых времен и руководителей... Подавляющее большинство приисковых поселков, временно построенных в 30—40-х годах, существуют до сих пор и будут стоять еще длительное время, не обеспечивая горняков нормальными условиями жизни.

...В 1965 году велись интенсивные работы на строительстве складов управления материально-технического снабжения в районе поселка Солнечный. Одновременно собирали металлические склады для хранения хлебопродуктов... Палаткинские строители начали работы на двух первых 40-квартирных домах для автотранспортников... Кадыкчанское шахтостроительное управление сооружало комплекс угольной шахты № 10... Тенькинские строители возводили первый трехэтажный дом из пеплоблоков в Усть-Омчуге. Одновременно здесь же строили школу на 964 ученика.

Началу появления капитальных зданий в Усть-Омчуге сегодняшние жители райцентра во многом обязаны инициативе главного инженера местного СУ П. С. Таненбаума. В период 1955—1964 годов по инициативе начальника Тень-

кинского управления В. М. Карпова, начальника производственного отдела (а с 1960 года — главного инженера) П. С. Тененбаума и начальника стройучастка М. А. Поля строительство многих объектов в Усть-Омчуге, в поселках Транспортном, Гастелло, Омчаке велось из монолитного крупнопористого бетона. Было очень трудно, отсутствовала механизация. Единственным подъемным механизмом в распорядении строителей Теньки был кран «Пионер»...

...В декабре 1964 года строители Чукотстроя сдали в эксплуатацию первую очередь речного порта «Зеленый Мыс» по переработке и хранению грузов, что было очень кстати: в 1965 году геологи подтвердили перспективность развития горнодобывающей промышленности Билибинского района. В связи с этим были увеличены капитальные вложения на строительство районного центра. Генеральный план, разработанный Дальстройпроектом, рассчитывал уже в 1985 году расселить в Билибино 20 тыс. человек. Первые дома из крупнопористого бетона здесь начали возводить с 1963 года. Жилье обеспечивалось централизованным теплоснабжением, водопроводом, канализацией и энергией, но эстетическая сторона внешнего облика зданий была далека от существующих требований. Управляющий трестом «Чукотстрой» К. М. Шаповалов и главный инженер Ю. Н. Шевченко приложили немало усилий по созданию собственной стройбазы. В ноябре 1964 года в Билибино введены в эксплуатацию бетонно-растворный узел, цех железобетонных изделий, бункер подогрева заполнителей и транспортная галерея... Начато производство мелких бетонных и шлакобетонных блоков. Однако из-за нехватки шлака основную часть стеновых блоков готовили из бетона.. Это было дорого, трудоемко, и специалисты искали новые пути удешевления строительства. Предлагалось, в частности, использовать пепел потухшего вулкана Монни, находящегося в 80 км от пос. Билибино, откуда материал можно завозить зимником. Предлагалось заняться производством керамзита — в непосредственной близости

сти от Билибино имелось месторождение глинистых сланцев... Конечно, решить эти вопросы на свой страх и риск билибинцы не могли, а Чукотстрой и управление капстроительства совнархоза никак не могли собраться с духом и дать «добро» на явно выгодные дела. Только лишь поэтому строившиеся в 1965 году школа, здание райкома партии, кинотеатр (прораб В. С. Котович), жилые дома и объекты культурно-бытового назначения (прорабы П. Тамаев и С. Козлов) были выполнены из бетонных блоков.

Большие сложности возникли у билибинцев с плитами перекрытий, которые они не могли изготавливать на месте. Был найден выход, прямо скажем, не из лучших — плиты завозили в Билибино из... Владивостока, пересекая воды двух океанов, реки Колымы и преодолевая сложную трассу зимника. Во что это обходилось строителям и государству — вспоминать не хочется... Тем более, что при транспортиров-

Оротукан. Дворец культуры имени Татьяны Маландиной. 1982 г.



ке по беспокойным северным морям и в результате многочисленных повреждений при не менее частых перегрузках плиты перекрытий и лестничные марши теряли до 50% своей годности.

Завоз строительных конструкций извне был продиктован отсутствием возможности изготовления их на месте: не было базы, не было средств, а поистине огромные усилия начальника треста «Чукотстрой» А. Е. Ашанина и всевозможные инициативы его подчиненных положение не спасали — совнархоз ограничивал и без того мизерные средства на развитие базы.

Одним из положительных моментов решения сложных строительных проблем на Крайнем Северо-Востоке может служить пример Оротукана, поселка, расположенного на 406-м километре знаменитой Колымской трассы. А истоки этого положительного надо искать, конечно же, в рабочем кабинете директора Оротуканского завода горного оборудования (ОЗГО) В. С. Вяткина, который придавал огромное значение развитию капитального строительства, так как видел в этом основной стимул в создании стабильного заводского коллектива. В. С. Вяткин еще в 50-х годах добился согласия руководителей Дальстроя И. Л. Митракова и Ю. В. Чугуева на выделение Оротукану значительных средств и материалов, а строил поселок местными силами. Для этих целей на заводе был создан свой строительный участок, в середине 60-х годов возглавляли который опытные специалисты В. Ф. Фоломеев и В. П. Компаниец...

В 1956 году в Оротукане появились первые капитальные трехэтажные дома, в 1959-м спортсмены завода получили прекрасный спортивный комплекс (летний стадион, закрытая хоккейная площадка построена позже)... Эстафету создания современного поселка городского типа продолжали и последующие руководители завода. Оротуканцы первыми в Ягоднинском районе построили два 165-комнатных секционных общежития, а крупноблочные пятиэтаж-

ные дома из керамзитобетона здесь вводились ежегодно, начиная с 1964 года. Крупные стеновые блоки завозили сюда из Ягоднинского завода строительных материалов, а железобетонными конструкциями Оротукан снабжали предприятия стройиндустрии Магадана и Сусумана. В 1965 году здесь построены больница, школа на 964 ученика, водохранилище (прораб С. В. Седлак, мастер И. Л. Петренко).

Повседневная забота руководителей завода о быте и отдыхе коллектива, беззаветный труд строителей, возглавляемых В. П. Компаниецем, работавшим главным инженером (1962—1965), а затем начальником Оротуканского СМУ (до 1973 года), обеспечили создание благоустроенного поселка городского типа. Большую помощь в организации жилой территории Оротукана оказал областной отдел по делам строительства и архитектуры, своевременно обеспечивший оротуканцев генеральным планом и проектом детальной планировки поселка. В строительстве его неоценимую помощь оказали руководители управления «Магаданцветметстрой» М. С. Вительс, И. Д. Малахаев.

В июле 1965 года СМУ-2 Магадангорстроя начало сооружение комплекса из четырех птичников для Магаданской птицефабрики (начальник участка Р. М. Бенуш), который был сдан в эксплуатацию в 1970 году. Прорабом на этом строительстве с начала и почти до его полного завершения работал Э. А. Кучугура. Заканчивал строительство И. С. Битюцкий.

В областном центре стройуправление № 2 в июле 1965 года сдало в эксплуатацию общежитие музыкального училища на ул. Якутской (начальник управления В. М. Волков, главный инженер В. П. Супрягин); управление «Жилстрой» (Э. И. Гроссман, А. А. Евдокимов) завершило строительство 32-квартирного дома обкома КПСС по пр. Ленина, 56-квартирный дом УКСа облисполкома со встроенным магазином «Маяк» на Комсомольской площади, аналогичный дом с универсамом «Восход»; уп-

равление «Промстрой» (В. П. Милованов, Р. В. Страковский) ввело в строй комплекс каменного карьера с дробильно-сортировочным цехом, ферму крупного рогатого скота на 400 голов, котельную и столовую на 500 мест в совхозе «Пригородный».

В Армани управление № 3 (прораб А. Г. Сидоров) закончило строительство школы на 320 учащихся, три 8-квартирных дома, детский сад на 120 мест. Стройуправление № 4 (К. Д. Драненко, Г. А. Бескоровайный) ввело в строй в поселке Сокол два 48-квартирных дома из пеплоблоков. Управление нулевого цикла (Б. С. Прохоренко, П. Ф. Сергеев) 12 ноября 1965 года завершило строительство глубоководного пирса Магаданского рыбного порта в Марчекане.

В 1966 году на приисках «Ударник», «Большевик», «Фрунзе», «Красноармейский», «Широкий», «Хакчан», «Мальдяк» началось строительство 16-квартирных домов из бруса Ванинского комбината. В поселке Усть-Омчуг сдали в эксплуатацию школу на 964 ученика, 32-квартирный дом со встроенным универмагом. Интересно, что строители Тенькинского управления на всех объектах жилищного и культурно-бытового назначения применяли (для наружных стен) пеплобетонные блоки. В последующие годы по инициативе и при активном участии инженеров А. И. Лямова, П. С. Тененбаума, районного архитектора А. В. Шейна и председателя райисполкома М. А. Петрова капитальные здания (в несгораемых конструкциях) строили в Усть-Омчуге, Транспортном и на руднике им. Матросова.

Ягоднинское и Сусуманское СУ с 1965 года перешли на строительство жилья из крупных керамзитобетонных блоков. Внедрение крупноблочного домостроения в Ягодном было начато по инициативе главного инженера управления Г. Т. Тимошина и начальника производственно-технического отдела Е. М. Сергачева, в Сусуманском районе — главного инженера Б. Г. Кровякова.

С 1965 года в Певеке СУ № 6 Чукотстроя (начальник Ю. Н. Хрусталева, главный инженер Л. А. Морозов, начальник ПТО М. П. Мочалов, начальник стройучастка В. П. Орлов) внедряло мелкие шлакоблоки на строительстве первых 24-квартирных домов и интерната на 200 детей. Правда, местные строители столкнулись здесь с большими трудностями из-за отсутствия своей строительной базы. В то же время управление «Певекстрой» треста «Арктикстрой» (начальник П. И. Доброжанский), достаточно оснащенное транспортом, средствами механизации, создавало базу по производству строительных материалов, железобетонных конструкций, столярных изделий, позволявшую Певекстрою перевыполнять планы и досрочно вводить в строй 24-квартирные дома для работников гидробазы, морпорта и успешно вести собственное строительство.

В 1965 году панельным домостроением в Магадане руководили прорабы В. Ф. Курьян и Ю. С. Лопухов. На ул. Транспортной 30 июля 1965 года сдано в строй общежитие совнархоза на 632 места, строительство которого выполняло управление «Жилстрой» (Э. И. Гроссман и А. А. Евдокимов). СМУ-4 30 августа 1966 года сдало в эксплуатацию школу на 560 учащихся в поселке Сокол и одновременно школу-интернат. Промстрой в четвертом квартале этого же года закончил строительство книжной базы, машиносчетной станции и картофелехранилища в Магадане.

В 1966 году на приисках им. Берзина, «Среднекан», «Семилетка», «Комсомольский», им. Фрунзе началось строительство клубов на 200 и 300 мест и детских садов-ясель в поселках Холодный, Большевик, Пятилетка, Комсомольский.

...До 1966 года управление строительства и промышленности строительных материалов совнархоза неоднократно реорганизовывалось и меняло подчиненность, но его функции оставались прежними.

Учитывая возрастающие объемы капитальных вложений и необходимость повышения эффективности их отдачи, повышения качества строительного-монтажных работ, обком партии и облисполком в октябре 1965 года просили Совет Министров РСФСР создать в Магадане на базе стройуправления совнархоза главное подрядное управление «Главсеверовостокстрой», подчинив его Министерству строительства РСФСР. Просьба эта была удовлетворена, но не полностью: в июле 1966 года наше управление было передано в ведение Министерства строительства РСФСР, однако на организацию Главного строительного управления в Магадане Совет Министров не согласился.

С названной выше просьбой магаданцы обращались в Москву, конечно же, не зря. Дело в том, что к этому времени в местном строительном подчинении и соподчинении возникла довольно сложная ситуация. Существовала мощная строительная организация в совнархозе (затем и в объединении «Северовостокзолото»), но тот считал главной своей задачей добычу металла; многие предприятия строили нужные для себя объекты хозяйственным способом; шло строительство по линии облисполкома, а некоторые организации (к примеру — Провиденстрой и Певекстрой) подчинялись Главсевморпути... Однако основным аргументом, побудившим Магаданский обком и облисполком обратиться в Совет Министров с просьбой о шефстве над строительством в Магаданской области, был отказ совнархоза сооружать многие жилые и культурно-бытовые объекты в областном центре и в районах области, финансируемые облисполкомом и другими ведомствами.

В начале августа 1966 года Совет Министров СССР «передал» строителей Северовостокзолота в систему Главдальстроя (Хабаровск), Минстроя РСФСР, организовав объединение «Северовостокстрой», начальником которого стал Г. Э. Гольцман, а главным инженером В. А. Дятел. Структура нового объединения утверждена в составе трестов «Магадангорстрой», «Колымстрой», «Чукотстрой», СМУ —

ЛЭП, СУ-6, СУ-4, предприятий стройматериалов и строительной индустрии, Магаданской и Кадыкчанской автобаз, стекольного завода.

Унаследовав от Северовостокзолота строительные организации и их далеко не совершенные базы, Главдальстрой (начальник Е. М. Сидоренко) отказался от какого бы то ни было строительства на приисках и в районах Чукотского округа. Начальник объединения «Северовостокзолото» В. П. Березин, предвидя такую ситуацию, решил на всякий случай обеспечить собственные тылы и возражал категорически против передачи Главдальстрою всех строительных организаций и их баз... В качестве ответных мер уже Е. М. Сидоренко отказался принимать стройорганизации с какими-либо ограничениями по базам. Возникла сложная тупиковая ситуация межведомственных распрей. В результате долгих переговоров все-таки пришли к компромиссному решению: Главдальстрой получил подрядные организации с их базами, за исключением Оротуканского СУ, строительства энергетических объектов и приисков. А В. П. Березин вынужден был немедленно решать вопрос о своем строительном подразделении (в составе Северовостокзолота), которое могло бы выполнять хозспособом строительство на приисках.

В январе 1967 года в составе Северовостокзолота организован трест «Монтажремстрой», возглавил который М. С. Вительс, а главным инженером которого стал И. Д. Малахаев. Однако просуществовал этот трест лишь до 13 июня 1968 года, когда министр П. Ф. Ломако подписал приказ «О строительном-монтажных организациях объединения «Северовостокзолото», в результате которого Монтажремстрой был реорганизован в управление строительства «Магаданцветметстрой» (на хозрасчете, с местонахождением в Магадане и подчинением объединению «Северовостокзолото»). Этим же приказом были организованы строительном-монтажный трест «Чукотцветметстрой» в Певеке, СМУ в Омсукчане...

К этому времени геологи успешно доказали перспективность золотоносности Шмидтовского района, и руководителям Северовостокзолота надо было строить здесь новые поселки, промышленные объекты, электростанции. В связи с этим в поселке Полярный организовано СМУ, реорганизованное в ноябре 1970 года в трест-площадку, руководили которым управляющий В. П. Мочалов, главный инженер В. С. Литвинов, начальник ПТО Н. Г. Гармаш. Строительство в поселках Полярный и Рыркайпий, где создавалась автобаза, а также в поселке Мыс Шмидта велось с большими трудностями. Отсутствие базы, жилья, необеспеченность материалами, сложные метеоусловия Заполярья требовали огромных усилий, четкой организации труда, энтузиазма.

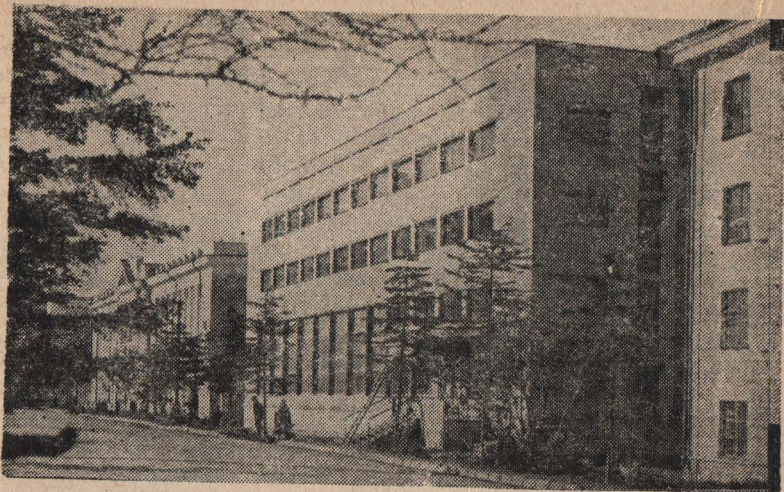
Всесторонняя помощь шмидтовцам со стороны руководителей Северовостокзолота, особое внимание этим стройкам, оказываемое руководителями управления «Магаданцветметстрой» М. С. Вительсом и И. Д. Малахаевым, укрепляли веру людей в осуществлении задуманного. М. С. Вительс и И. Д. Малахаев, строившие в 50-х годах комплекс Иультинского ГОКа, приобрели там немалый опыт, который теперь пригодился. Опыт этот вкупе с самоотверженным трудом заполярных строителей позволил в довольно краткие сроки завершить возведение поселков Полярный и Ленинградский, а также автобазы в поселке Рыркайпий.

Объем строительно-монтажных работ в Полярном ежегодно увеличивался, росли ряды строителей Заполярья, появилась своя стройбаза. Однако пора расцвета строительства в Полярном миновала после отъезда из Магадана В. П. Березина, а затем и заместителя генерального директора Северовостокзолота М. С. Вительса. В. П. Березин своим энтузиазмом, верой в людей, заботой о них и высокой требовательностью везде создавал атмосферу желания сделать больше, сделать лучше. Новый генеральный директор Северовостокзолота Д. Е. Устинов и его замести-

тель по строительству Г. А. Бажанов, назначенный на эту должность в декабре 1971 года, относились к приисковому строительству с несколько противоположных позиций. Объем работ сокращался, развитие базы строителей Шмидтовского района было прекращено, застройка поселков Полярный, Ленинградский и Рыркайпий велась за счет сборно-щитовых бараков и небольшого числа домов из бруса, поставляемого Ванинским комбинатом. С января 1972 года приказом заместителя начальника управления «Магаданцветметстрой» прекращено сооружение цеха железобетонных изделий в поселке Полярном, закрыт цех стеновых материалов в Иультине.

Нефтепродукты для приисков Шмидтовского района (с момента их организации) завозились в металлических бочках в ежегодно возрастающих количествах. В 1969 году очень остро встал вопрос: куда принималось горючее уже в следующем году, которое планировалось доставить в танкерах? По предложению институтов ВНИИпромгаз и «Дальстройпроект» объединение «Северовостокзолота» согласилось на строительство льдогрунтового нефтехранилища в районе портопункта Мыса Шмидта. Авторы проекта В. В. Анисимов и Г. И. Ясаков в короткие сроки разработали документацию, и строительство нефтехранилищ началось уже в 1969 году. Первая очередь первого нефтехранилища емкостью 7900 м³ принята комиссией в августе 1970 года. В марте 1971 года было построено и второе хранилище емкостью 14 000 м³. Начинали горнопроходческие работы горняки Полярнинского ГОКа, остальное завершали строители Чукотцветметстроя (руководители М. П. Мочанов, В. С. Литвинов, Н. Г. Гармаш). Льдогрунтовые нефтехранилища решили проблему хранения горючих материалов в трудных условиях Заполярья и хоть частично ликвидировали непроизводительные затраты металла на бочки.

...Трест «Магадангорстрой» (стройуправление № 2) в 1968 году сдал в эксплуатацию первую очередь Магадан-



Магадан. Здание Госбанка на улице Пушкина. 1970 г.

ской птицефабрики. Жилстрой ввел в строй 60-квартирный дом со встроенной детской библиотекой, а в первом квартале 1969 года госкомиссия приняла 40-квартирный дом с кафе «Театральное», в августе — пристройку к школе № 2 и школу № 17 на 1040 учащихся. В период с октября по декабрь 1969 года управление «Жилстрой» (Э. И. Гроссман и А. А. Евдокимов) сдало в эксплуатацию медицинское училище на 300 мест, Дом связи, здание горкома КПСС и горисполкома, комплекс СВКНИИ, фотокомбинат на ул. Горького, автовокзал на 100 пассажиров. Управление «Промстрой» сдало водовод горячего снабжения «ТЭЦ — город» длиной 1,1 км. СУ № 4 построило в поселке Стекольный детский сад на 140 детей, аэродромные сооружения в аэропорту, реконструировало автомобильную дорогу Магадан — Сокол.

В 1970 году в Магадане введены в эксплуатацию зда-

ния областной конторы Госбанка на ул. Пушкина, центральной лаборатории СВТГУ, пединститута, магазина «Детский мир» на Комсомольской площади, сейсмостанции на 72-м км; вступили в строй детский сад на 280 мест (за зданием бывшего телеграфа), школа в Нагаево на 880 учащихся, школа торговых работников, построено более 42 тыс. м² жилья.

Неплохо поработали строители Магаданэнергостроя. В 1970 году они ввели в эксплуатацию 80 объектов, из них: 47 — производственного назначения, 25 — жилых. В Магадане строили склады стройматериалов, лесосушилку, деревообрабатывающий цех, здание бытового комбината со столовой, строительную лабораторию, бетонно-растворный узел. Во всех районных центрах росли жилые дома, детские учреждения, школы, коммунальные объекты... Всего за девятую пятилетку в Магаданской области введено в строй 1 млн. 126 тыс. м² жилья, намного увеличена сеть учреждений культурно-бытового назначения.

В начале 70-х годов по инициативе главного инженера треста «Северосантехмонтаж» Л. Б. Ахназарова и работников объединения «Северовостокстрой» в условиях Магадана был использован опыт киевских и московских строителей по бесканальной прокладке тепловых сетей. Способ этот не нов и предусмотрен в строительных нормах, однако широкое применение его сдерживалось отсутствием надежных теплоизоляционных материалов и механизированных методов нанесения их на трубы.

В Магадане бесканальная прокладка теплосетей протяженностью 0,8 км впервые выполнена в Юго-Восточном районе в 1975 году. В качестве теплоизоляции применен вспученный вулканический пепел из местного месторождения. Контролировали всю эту работу киевские строители Л. М. Русаков и В. И. Кравчук, специально прилетевшие в Магадан. Проверка состояния теплосетей, проведенная в 1980 году, подтвердила полную сохранность теплоизоляции и отсутствие коррозии труб. Позже Сантехмон-

таж (управляющий Е. Ф. Нестеров) получил специальную машину для нанесения изоляции на трубы, разработаны мероприятия, выполнение которых позволит в широких масштабах продолжать бесканальный способ прокладки теплосетей.

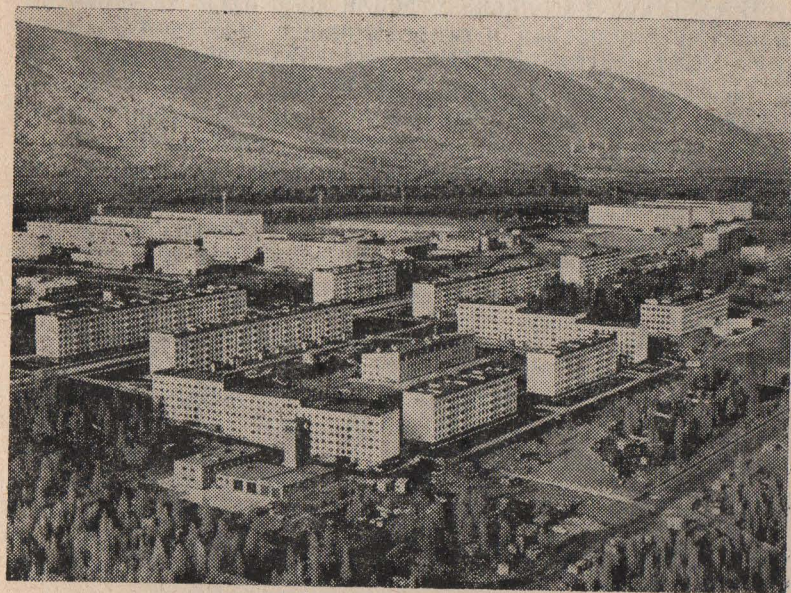
22 апреля 1969 года в день рождения В. И. Ленина в Анадыре началось строительство окружного Дворца пионеров, сооружаемого на средства, заработанные пионерами страны в ходе Всесоюзной трудовой операции «Чукотка». Проект Дворца разработан по заказу ЦК ВЛКСМ Московским институтом учебных заведений, а автором его стал испанец Антонио Михэ, с раннего возраста воспитывавшийся в Советском Союзе. Строило Дворец Анадырское управление треста «Магаданэнергострой» (начальник управления В. П. Будков). 16 апреля 1974 года Дворец пионеров был торжественно открыт.

Управление «Колымагэсстрой» при возведении (1971) пионерного поселка Синегорье впервые применило привозные алюминиевые панели. Восемь домов, каждый площадью в 321 м², бригада гидростроителей из 12 человек построила за 1 месяц, включая работы по нулевому циклу и отделке зданий. В домах разместили 400 первых строителей будущей ГЭС. В том же году, но уже в Анадыре управление «Анадырстрой» треста «Арктикстрой» построило 4-этажный дом из тех же конструкций. Стоимость «алюминиевых домов» в начале освоения и завоза их извне была близкой к цене жилой площади в обычных капитальных домах, но преимущество первых, особенно для осваиваемых районов, неоспоримо, так как объем перевозок в сравнении с традиционными конструкциями уменьшается здесь в 14 раз, сроки строительства — в 5 раз, трудозатраты — в 2 раза. «Алюминиевые дома» в Синегорье и Анадыре подтвердили хорошие эксплуатационные качества: при толщине стены 12 см и перекрытий 18 см температура внутри них стабильно сохранялась в интервале плюс 20—22°. И это при наружной температуре минус 50—55° (в Си-

негорье) и температуре минус 40 и ветре 10 и более метров в секунду (в Анадыре).

В 1976—1980 годы проведено большое экспериментальное строительство из алюминиевых панелей в качестве ограждающих конструкций. Разработаны типовые проекты двухэтажных жилых домов в Сусумане и общежития в Магадане с применением негорячего утеплителя, основным компонентом которого станет вспученный вулканический пепел. За период 1975—1980 годов в Магаданской области построено более ста промышленных объектов из алюминиевых конструкций. Внедрение на Северо-Востоке алюминиевых сплавов, стального профилированного настила —

Поселок строителей Колымской ГЭС — Синегорье. 1983 г.



результат большого труда, инициативы и упорной настойчивости главного инженера проекта Б. И. Меркулова, главного инженера управления пусконаладочных работ управления «Магаданцветметстрой» В. В. Иванова и начальника управления Н. А. Лукьяненко, разработавших и проекты и новые конструкции в содружестве с доктором М. П. Малачевским, проводившим комплексные наблюдения за санитарно-гигиеническими условиями зданий.

* * *

Первые колхозы Дальстроя появились в 1933—1934 годах в Дукче, Балаганном и в Верхнем Сеймчане. В 1937 году организованы совхозы «Эльген», «Сусуманский», «Ольский» и «Тенькинский».

В сельских поселках строили примитивные животноводческие помещения и ограниченное число 2—4-квартирных деревянных домов. Планировочная документация сел не разрабатывалась, производственные объекты и жилье размещались в случайных местах без обеспечения санитарных норм и требований. Строили в основном собственными силами, хотя, бывало, сельчанам оказывали небольшую помощь горняки Дальстроя. В годы Великой Отечественной войны и после нее, когда началось усиленное развитие горнодобывающей промышленности в Чукотском автономном округе, строительству на селе уделялось и того меньше внимания...

Перевод кочевого населения на оседлость начался в начале 40-х годов. Накануне Великой Отечественной войны были построены усадьбы колхозов «Красный богатырь» (в Ягоднинском районе) и «Оротук» (в Тенькинском). За счет государственного кредита строились центральные усадьбы колхозов, жилье, школы, магазины, больницы.

В связи с отказом Дальстроя от строительства в селах, сокращением подрядных работ для облисполкома и трудностями ведения строительства хозяйственным способом

в совхозах и колхозах Магаданский обком партии и облисполком обратились в 1954 году в Совет Министров РСФСР с просьбой разрешить организовать в Магадане специальное строительное подразделение с подчинением его облисполкому. В том же году такое разрешение было получено и был создан областной строительно-монтажный трест «Магадангражданстрой», возглавил который М. П. Шереметьев, а главным инженером стал Н. М. Полтинников. В состав треста были включены строительные управления — Магаданское и Анадырское, стройучастки в селах Лаврентия и Анюйск. В марте 1956 года трест был передан в Министерство городского и сельского строительства РСФСР и переименован в трест «Магаданстрой».

В 1955 году трест заложил в Магадане пять общежитий для рабочих и здание цеха лесопиления. Одновременно создавались базы строителей в Анадыре, Анюйске и Лаврентия.

В 1956 году СУ № 2 Магаданстроя начало строительство пивоваренного завода, школы № 12 (ул. Якутская), пристроек к школам № 2 и № 3, школы № 13 (ул. Полярная). В этом же году в Магадане были введены в эксплуатацию цех железобетонных изделий, гараж на 50 автомашин, один 24-х и пять 12-квартирных домов.

С организацией Магаданского совнархоза из состава треста «Магаданстрой» было передано управлению строительства и промышленности стройматериалов совнархоза Магаданское СУ № 2 со всеми подсобными предприятиями, а также СУ № 4 в Северо-Эвенске. Сам трест был переименован в «Анадырьстрой» и передислоцирован в Анадырь. В 1958 году новая организация создала в селе Марково стройучасток... С открытием навигации в 1958 году трест начал обзаводиться своей техникой, получив одновременно 10 бульдозеров, 8 тракторов С-100, 4 экскаватора, 12 автомашин и многие другие механизмы. Вскоре в Анадыре был построен цех железобетонных изделий. Стеновых материалов ни в Анадыре ни в округе не было, поэтому на

сооружении производственных объектов и складов стал применяться крупнопористый бетон.

В 1961 году в связи с ликвидацией Восточно-Тундровского района Анюйский СУ треста «Анадырстрой» перебазировали в Нижний Сеймчан, где в свою очередь организован строительный участок № 6. К этому времени довольно заметно возросли капитальные вложения, выделяемые для развития сельского хозяйства центральных районов области. Однако совнархоз, заботясь в первую очередь о развитии горной промышленности, опять сократил объем подрядных работ для совхозов... Облсполком, не видя другого выхода из создавшегося положения, решает реорганизовать Анадырстрой в областной строительномонтажный трест «Облстрой». В новую организацию были включены: Анадырское СМУ № 1, Магаданское СУ № 2, строительный участок № 3 села Лаврентия, Эгвекинотское СМУ № 4, созданное на базе ликвидированной в 1960 году стройконторы «Чукотстрой» Магаданского совнархоза, Северо-Эвенский стройучасток № 5, Сеймчанский — № 6, Ольский — № 7, Анадырская контора промышленных предприятий. Управляющим Облстроя утвержден Ф. Д. Евсеенков, главным инженером Д. П. Семенов.

С 1964 года по инициативе председателя Чукотского окрисполкома А. Д. Нутэтэргыне и Ф. Д. Евсеенкова начали завозить в Анадырь из Владивостока крупные керамзитобетонные блоки для четырех- и пятиэтажных жилых домов. Завозили также и крупные железобетонные конструкции. Монтаж домов из крупных блоков вели бригады из СМУ № 1, возглавляемые В. Ветлянским и М. Бойко (прорабы А. И. Аверин и Ю. А. Коновалов). Это же СМУ (начальник К. И. Зубицкий) в 1956 году впервые в Заполярье применило свайные фундаменты, что позволило избежать тяжелых земляных работ и до 30% сократить срок строительства.

За достигнутые успехи в выполнении заданий семилетнего плана Президиум Верховного Совета СССР в августе

1966 года наградил орденами и медалями большую группу строителей РСФСР, в том числе работников Облстроя: орденом Ленина награжден С. Н. Колодыко — арматурщик СУ № 1, орденом Трудового Красного Знамени — Ф. Д. Евсеенков — управляющий трестом и С. А. Сысоев — плотник Тенькинского ремонтно-строительного управления облремтреста; 7 человек награждены орденом «Знак Почета», в том числе Т. Г. Орехова — маляр СУ-4, Д. И. Симонов — начальник Магаданского ремстройуправления облремтреста, Н. Ф. Соболюков — машинист крана СУ-1; 5 человек награждены медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

Постановлением Совета Министров РСФСР в ноябре 1966 года Облстрой был передан в подчинение только что организованному Министерству сельского строительства РСФСР и стал называться трестом «Магадансельстрой». Управляющим утвержден К. И. Зубицкий, главным инженером М. М. Катаев. В его состав включены строительномонтажные управления: Анадырское — № 1, в Лаврентия — № 3, Эгвекинотское — № 4, Северо-Эвенское — № 5, Сеймчанское — № 6, Ольское — № 2 и Омсукчанское — № 8. Уже в 1967 году трест выполнил подрядных работ на 18,4 млн. руб. С этого времени в селах быстро развивается строительство из крупных керамзитобетонных блоков, успешно ведется подготовка к внедрению крупнопанельного домостроения. В 1968 году объем работ Магадансельстроя возрос до 21,6 млн. руб., в том числе объем сельского строительства составил 3,3 млн. руб. Росли и капитальные вложения в развитие собственной базы. Трест расширял границы своей деятельности. В 1969 году организованы управление механизации № 1 в поселке Ола, передвижная мехколонна (ПМК-655) в поселке Угольные Копи, ПМК-753 в Беринговском.

В том же 1969 году в структуре сельского строительства вновь произошли организационные мероприятия. В Анадыре был создан трест «Чукотсельстрой», а Магадан-

сельстрой, расширив свои полномочия, реорганизован в производственное объединение сельского строительства (с тем же названием), в состав которого и включен трест «Чукотсельстрой».

С 1970 года коллектив анадырских строителей Магадансельстроя, возглавляемый П. И. Доброжанским, в содружестве с Московским проектно-технологическим институтом «Индустройпроект» Министерства промышленности строительных материалов СССР начал осваивать крупнопанельное строительство. За короткий срок здесь был возведен цех крупнопанельного домостроения, изготовлены кассетная установка, оснастка и различные приспособления. Первый дом типа «Арктика» из трехслойных панелей был построен в Анадыре в 1972 году. Пионерами освоения технологий изготовления крупных панелей и монтажа их были П. И. Доброжанский, Р. В. Силаев, Ф. Д. Евсеенков, А. И. Кочергин, С. В. Стебаев, Е. А. Свеженцев, Ю. А. Киселев, И. П. Харченко, Г. Ф. Смагин и другие.

Применение крупных трехслойных панелей в жилищном и производственном строительстве позволило вдвое сократить толщину наружных стен, снизить на 30% их вес и намного уменьшить стоимость строительства.

Позже работы по разработке и внедрению в производство домов типа «Арктика» были высоко оценены нашим правительством — ряд проектировщиков и строителей были удостоены Государственной премии. Среди них: начальник ССК-3 Н. Е. Ситников, главный технолог треста «Чукотсельстрой» П. И. Доброжанский, бригадиры бетонщиков ССК-3 и ССК-1 В. Н. Даниленко и В. П. Меркулов, бригадиры монтажников ССК-3 и ССК-4 В. Я. Меняйленко и Г. А. Смагин, прораб ССК-3 А. Е. Веретенников, начальник техотдела Магадансельстроя В. М. Волков, главный инженер ССК-4 Р. В. Силаев, электросварщик Ю. И. Шейуленко, бетонщик В. Г. Тодоров и автор этих строк, в то время заведовавший областным отделом по делам строительства и архитектуры.

В 1970 году план строительного-монтажных работ Магадансельстрой выполнил на сумму 30 млн. руб.; на строительстве сельскохозяйственных объектов освоено 3,4 млн. руб. В 1971-м генподряд выполнен на 34,3 млн. руб., в том числе для села 9,5 млн. руб. В этом же году организованы заводы стройматериалов: в Эгвекиноте, Оле, Анадыре, Сеймчане, Северо-Эвенске; построены установки по производству керамзита. На сельских стройках одновременно с керамзитобетоном применялись и легкие теплоизоляционные материалы: пенопласт, ФРП, пенополистирол.

В Ольском СУ строители под руководством главного инженера В. Г. Михайлова с 1973 года внедрили полигональные своды, выполненные из круглого проката, которыми перекрыты 18-метровые пролеты производственных зданий нескольких телятников и птичников. Применение полигональных сводов на 10% сократило расход металла и, главное, позволило исключить применение дорогостоящих легированных сталей, используемых ранее на изготовление ферм. Госстрой РСФСР, рассмотрев опыт Ольского СУ, рекомендовал его для применения на стройках Магаданской области.

Большую настойчивость и инициативу в применении прогрессивных материалов и конструкций в сельском строительстве проявил В. Г. Михайлов. Это было по достоинству оценено в высших инстанциях, и вскоре этого инициативного специалиста утверждают главным инженером Магадансельстроя (с 1976 года начальником этого управления работал В. Г. Тен).

Специалисты управления разработали перспективный план развития баз строительных организаций и после согласования с обкомом КПСС, облисполкомом приступили к его реализации. Это обеспечило уже в 1978 году увеличение сборности сельскохозяйственного строительства (по отношению к 1970 году) до 50%. Применение сборных железобетонных конструкций на 1 млн. руб. строительного-монтажных работ составило в 1970 году 150 м³, в 1978 го-

ду — 640 м³. К концу 70-х годов резко сократилась доля ручного труда на штукатурных и земляных работах (в 1978 году механизация на этих работах составила соответственно 69 и 98%).

Для улучшения управления строительством и укрепления стройорганизаций в 1976 году созданы сельские строительные комбинаты (ССК): в Сеймчане, Оле, Эгвекиноте и в Анадыре. Комбинаты объединили строительные организации, передвижные механизированные колонны (ПМК) и заводы стройматериалов.

Большое внимание руководители Магадансельстроя уделяют закреплению кадров, обеспечивая их жильем, улучшая организацию производства, учебу людей. Большая заслуга в этом начальников управления Ф. Д. Евсеенкова, К. И. Зубицкого, В. Г. Тена и бывшего главного инженера В. Г. Михайлова (сейчас он возглавляет управление Магадансельстроя и работает в этой системе свыше 20 лет) и начальника технического отдела В. М. Волкова.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об упорядочении строительства на селе», решения XXV и XXVI съездов КПСС предусматривали последовательную ликвидацию социально-экономических и культурных различий между городом и деревней. В претворении в жизнь решений партии и правительства много сделали и делают проектные организации, разрабатывающие генеральные планы, проекты планировки и застройки сел, — Магаданский филиал института «Красноярскгипросовхозстрой», институт «Магадангражданпроект».

За десятую пятилетку в селах Магаданской области введено в эксплуатацию 82 000 м² общей площади жилья, оборудованного основными видами инженерного обеспечения, клубов на 725 мест, детских учреждений на 890 мест, школ на 1178 учащихся, магазинов на 24 рабочих места, предприятий общественного питания на 250 мест, высоковольтных ЛЭП-119 км, что позволило электрифицировать все хозяйства совхозов. Сданы в эксплуатацию коровники

и телятники на 12 000 скотомест, гаражи... Но объем сельского хозяйства, выполняемый хозспособом, все еще велик.

Облик сел Магаданской области меняется на глазах. Теперь в этом вопросе речь идет не просто о строительстве, сегодня заказчики и проектировщики, строители и органы архитектуры ставят перед собой социологические и эстетические задачи, в решении которых несоизмеримо возрастает роль и ответственность основного заказчика — управления сельского хозяйства Магаданского облисполкома. Техническая политика в застройке сел за последние 25 лет менялась трижды... Вслед за мечтой об агрогородах наступила пора застройки сел зданиями повышенной этажности... В последние годы внедряется новый тип жилья — 1—2-этажные дома с надворными постройками и приусадебными участками. Изменение характера застройки сел обязало проектировщиков переработать ранее утвержденные проекты планировки, заставило решать их с применением индивидуальных домов, строить из облегченных конструкций не только производственные объекты, но и жилье, предусматривать компактную планировку, повышенный уровень инженерного оборудования и благоустройства.

Большое значение в дальнейшем развитии сельского строительства имело постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 18 сентября 1968 года «Об упорядочении строительства на селе».

В свете этого постановления Магаданский филиал института «Красноярскгипросовхозстрой» выполнил большую работу по переработке проектов застройки северных сел. Директор филиала А. П. Бабаян и главный инженер Г. Б. Сушков, партийная и профсоюзная организации делали все возможное для мобилизации коллектива на быстрое и качественное выполнение задуманного. За удачные решения проекты застройки сельских поселков Эльген, Дукча, Сеймчан, Клепка были удостоены наград на Всесоюзном конкурсе Госстроя СССР. В поселках этих построены добротные животноводческие помещения с под-

собно-вспомогательными объектами, мастерские, склады, гаражи, благоустроена территория. Жилая застройка выполнена с нормативным комплексом культурно-бытовых и коммунальных объектов.

Мне вспоминается командировка (1978 г.) в село Гижига Северо-Эвенского района. Двенадцать лет я не был в этом национальном селе. Радостно было видеть разительные перемены в его облике. Первая очередь строительства поселка обеспечила многие семьи оленеводов новыми просторными квартирами с центральным отоплением, бытовой электроэнергией и водопроводом. В поселке построена средняя школа-интернат, где к этому времени уже состоялся первый выпуск десятиклассников.

Директор совхоза «Рассвет Севера» Е. М. Харченко говорил мне: «Значение средней школы для жизни села, для дальнейшего укрепления экономики нашего совхоза трудно переоценить. Дети тружеников тундры ближе, осознанно узнали и полюбили дело своих отцов и дедов...»

Коренным образом изменился облик сел Чукотского автономного округа. В далеких селах Ваеги, Канчалан, Ко-нергино, Амгуэма, Лорино, Уэлен, Реткучи и во многих других построены 1—2-этажные брусчатые и блочные дома, школы, детские учреждения, магазины, столовые, бани, производственные объекты. Все это пришло сюда на смену ярангам. В селе Амгуэма (совхоз «Полярник») уже в 1979 году появился первый 4-этажный дом типа «Арктика», обеспеченный полным инженерным оборудованием.

21 июня 1979 года коллектив производственного управления «Магадансельстрой» отмечал свое 25-летие. В докладе начальник управления В. Г. Михайлов, намечая перспективы развития на предстоящее десятилетие, отметил, что «...все это стало возможным благодаря слаженной работе коллектива сельстроя, удачно сложившегося уже в первые годы организации сельских строителей».

В течение 30 лет успешно работают в подразделениях управления машинист крана в ССК-4 Н. Ф. Черторижская,

заместитель начальника управления Ю. М. Мещеряков, плотник ССК-4 С. Е. Метелев, плотник ПМК-1188 В. М. Рябчиков, начальник участка ССК-2 И. Г. Федосов, инженер управления А. Н. Чернышев, штукатур-маляр В. В. Протасова. Свыше 20 лет трудятся рабочие и механизаторы: В. М. Ковалев, Ю. А. Коновалов, С. Д. Дуткевич, М. В. Ермаков, В. Г. Зинченко, В. М. Черторижский, В. П. Санникова, Е. Ф. Никулина, И. С. Голышкин, А. С. Гриценко, А. И. Алейник; начальник управления отделочных работ ССК-2 С. М. Шаповал, начальник ПМК-1188 В. М. Спичак. За трудовые успехи в девятой и десятой пятилетках коллектив Магадансельстроя дважды награждался переходящими Красными знаменами ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ; переходящим Красным знаменем Совета Министров РСФСР и ВЦСПС — тоже два раза. Строительным подразделениям присуждались переходящие Красные знамена Минсельстроя СССР и ЦК профсоюза строителей и работников строительных материалов — четыре раза, переходящее Красное знамя Минсельстроя РСФСР и ЦК профсоюза строителей — трижды.

На современном этапе развития экономики Магаданской области капитальное строительство имеет особое значение. С ростом капитальных вложений и расширением строительного-монтажных работ усложнились и задачи строителей. В седьмой пятилетке они освоили 917 млн. руб., в восьмой — 1,68 млрд. руб., в девятой — 2,4 млрд. руб. В десятой и одиннадцатой пятилетках объем освоенных средств в капитальном строительстве значительно увеличился. Капитальное строительство стало крупной отраслью народного хозяйства Магаданской области. Во всех звеньях его заняты тысячи и тысячи человек, более 50% из которых — молодежь.

Открытие и освоение месторождений на Чукотке дало второе дыхание горнодобывающей промышленности и вызвало к жизни строительство ряда новых предприя-

тий. На карте Магаданской области появились названия Полярный, Ленинградский, Восточный, Отрожный, им. Мандрикова, Карамкен, Дукат... Многие из этих предприятий уже строили по комплексным проектам. Так что по техническому уровню и по обеспечению жилищно-бытовыми условиями они намного превосходят все построенное ранее. В 70-х годах реконструирован рудник «Валькумей», на котором вырос по существу новый поверхностный комплекс. На всех горных предприятиях проводилось обновление промышленных объектов. Особенно сложными были реконструкция рудника им. Матросова и строительство его золотодобывающей фабрики. На месте деревянного полусгнившего, разрушавшегося здания стоит сейчас современная фабрика с новым технологическим оборудованием.

За восьмую, девятую, десятую и одиннадцатую пятилетки большое строительство велось на ремонтных заводах, автобазах; расширялись здания институтов, техникумов; построены предприятия бытового обслуживания, коммунальные объекты; строились новые причалы, реконструировались морские и речные порты — Магадан, Певек, Эгвекинот, Анадырь, Зеленый Мыс и Сеймчан. Сейчас на территории Магаданской области в капитальном строительстве участвуют 75 подрядных организаций, выполняющих 90% строительно-монтажных работ. В девятой, десятой и одиннадцатой пятилетках и последующие годы строительные организации пополнились мощной высокопроизводительной техникой, механизмами и транспортом. Это позволило Колымагэсстрою, объединению «Северовостокстрой», тресту «Магаданэнергострой», управлению «Магаданцветметстрой» успешно выполнить переработку больших объемов скальных и земляных работ на строительстве Колымской ГЭС, Карамкенского ГОКа, рудника «Дукат», Магаданского, Анадырского и Певекского морских портов, при реконструкции аэродромов, на строительстве плотин Билибинской «атомки», Магаданской ТЭЦ и водохранилищ на реках Каменушке и Магаданке.

Наряду с ростом объемов строительства произошли значительные качественные изменения в построенных и строящихся предприятиях. Применена новая технология в горной промышленности, в обогащении руд и других отраслях народного хозяйства Магаданской области. Интенсивно растут мощности строительного оборудования и машин, и одновременно применяются радикальные меры по охране природы. Большие изменения произошли и в самой сфере строительства. Резко возросла его механизация, повысились энерговооруженность труда, индустриальность, сборность строительства, степень использования легких эффективных конструкций.

Проектировщики и строители накопили огромный опыт работы в условиях Крайнего Северо-Востока: прошло более 50 лет с того дня, когда появились на Колымской земле первые строители. Теперь мы можем с гордостью говорить, что этот в прошлом дикий край уже освоен.

Да, сделано многое, но впереди нас ждут не менее сложные задачи. В ближайший перспективный период в связи с освоением новых месторождений и развитием горнодобывающей промышленности и сопутствующих отраслей народного хозяйства Северо-Востока, наряду с продолжением строительства на действующих предприятиях предстоит возвести такие горно-обогащительные комплексы, каких по мощности, стоимости и техническому оснащению еще не знала наша область. Предстоит дальнейшее развитие энергетических комплексов. Проектировщикам, работникам строительной индустрии предстоит решать крупные и сложные вопросы. На базе созданного экономического потенциала Магаданской области и накопленного опыта они несомненно решат их. Первую, наиболее тяжелую и трудную часть строительства на Крайнем Северо-Востоке выполнило старшее поколение. Слово за новым поколением...

222: *директор, проект*
224 *в 5 мест условиях*
226 228
234

СОДЕРЖАНИЕ

От автора 3
Немного истории 5
Где быть «столице»? 28
Из чего строить? 62
Дороги 112
Проектирование 165
Энергетика 238
«Ворота» Севера 256
Строительство 275

212 *зачем сдв*
211 *Свободы план и черт*

1975 - *рис-арт, преграды, програм, Запад*

В книге использованы фотографии А. Кирюшина, И. Лукина, В. Маргаритто, М. Чепелова, В. Шумкова, Я. Юрцуняка, снимки из личного архива автора.

218 - *от чужой спеш к широкой: Эбали*
Иван Иванович Лукин

ПЕРВОСТРОИТЕЛИ

Из истории строительства на Крайнем Северо-Востоке СССР

Редактор А. А. Кирюшин. Художественный редактор Б. Д. Зевин. Технический редактор Н. С. Стаменова. Корректор Л. Р. Панкова.

ИБ № 662

Сдано в набор 28.10.85. Подписано к печати 12.03.86. АХ-02475. Формат 70×108/32. Бумага тип. № 2. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 16,1. Усл. кр.-отг. 16,45. Уч.-изд. л. 17,4. Тираж 10 000 экз. Заказ 725. Цена 65 к. Магаданское книжное издательство, 685000, Магадан, пр. Ленина, 2. Типография издательства Магаданского обкома КПСС, 685000, Магадан, пл. Горького, 9

93 *заводы или свос* (60-10637-701)
90-91-94 *70е; классические на местное пр-во*
62 *77-79 - по ремонту мехо "вс" вместе*
73 **203**
92 *компания vs ведомство*

53 - *здание из Норильска ← 80 с 1962 г.!* *одно управление?*

22-23: *идеология в 30-х??*
39

103 *Всё задуман на Селере*
205 *порт*

7 *Дедки: навалочник*

121 *сбыт в пр-ве - дорога с сезонностью*

Этапы сур-ва 1) *вопрос* 114
2) *форм* 124

208 *Хрущовки - из Скандинавии!*

210 *чтх 60-х!*