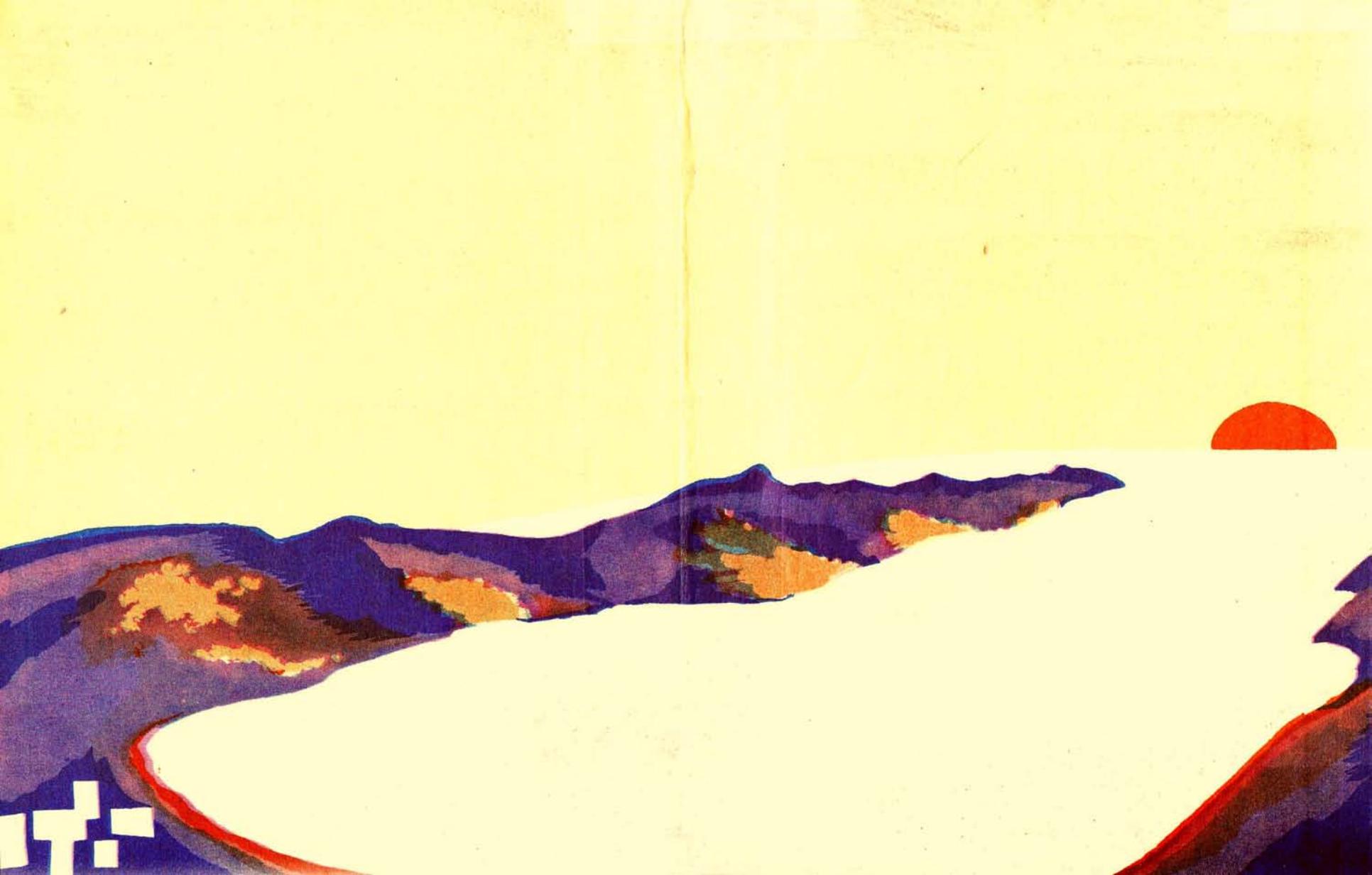


63.3(2.1)  
КР 1.84

СЕРИЯ  
СТАЛИН  
УЧЕБНИК

И.И. ЛУКИН

# ПЕРВО- СТРОИТЕЛИ



63.3(2P-AM)

КР

А 84

И.И. ЛУКИН

# ПЕРВОСТРОИТЕЛИ

*Из истории строительства  
на Крайнем Северо-Востоке  
СССР*

Издание второе

19274-А-



АБ

Магаданское

книжное издательство

1987

Местном МОАО  
Библиотека

63.3(2р-4м)-2  
Л84

Художник В. В. Мягков



Пятьдесят самых лучших, самых плодотворных лет жизни отдал И. И. Лукин освоению, становлению, развитию Магадана, других городов и поселков Северо-Востока. Если бы проектировщики, строители оставляли автографы на сооружениях, то на очень многих из них, которые и поныне служат людям, стояла бы фамилия заслуженного строителя РСФСР, почетного гражданина города Магадана, орденосца Ивана Ивановича Лукина.

3201000000—028  
М—149(03)—87 40—87

© Магаданское книжное издательство, 1987

Ему посчастливилось быть среди первопроходцев, начинать осваивать наш край, как говорится, с первого колышка.

Темы строительства по тем временам были невиданными: горные участки, прииски организовывались один за другим. И проектировщики старались поспевать за временем. По чертежам И. И. Лукина монтировались первые обогатительные установки на приисках «Аннушка», «Борискин Ключ», «Запятая» и других. Трудно приходилось, но то время он вспоминает с особой теплотой, хотя жили в палатках, терпели неудачи, но все делали надежно, старательно — словом, основательно обживали Колыму.

Начиная с 1934 года Ивану Ивановичу доводилось руководить экспедицией, которая искала створ для первой гидростанции на реке Колыме. Первопроходцы уже тогда нашли тот самый порог, где сегодня бьется пульс первенца нашей северной гидроэнергетики — Колымской ГЭС.

В 1935 году И. И. Лукина включили в состав группы, которой Дальстрой поручил составить генеральный план застройки поселка Магадан. И это была по-настоящему увлекательная, творческая работа. Конечно, нередко случались командировки в глубинку, но все же Магадан остался для И. И. Лукина второй родиной.

Непосредственно в Магадане первым самостоятельным объектом И. И. Лукина был многоэтажный дом, что и поныне украшает проспект Ленина (в нем сейчас располагается магазин «Полярный»). Потом под его руководством сооружались еще жилые дома и детские сады, комплекс областной больницы и здание бывшего совнархоза, где сейчас находится объединение «Северовостокзолото», первые причалы в морском торговом порту.

В далеком 1939 году Ивана Ивановича Лукина приняли кандидатом в члены ВКП(б). За самоотверженный труд, преданность своей профессии он неоднократно удостоивался высоких государственных наград.

...Немало в Магадане встретишь зданий, в проектирование и строительство которых вложил свой труд и талант проектировщик Иван Иванович Лукин. И сколько их еще впереди, ведь и поныне ветеран остается в строю, надежным, преданным Северу бойцом.

**Э. Загидулин,**  
член Союза журналистов СССР

## ОТ АВТОРА

На первом региональном научном совещании, проходившем в сентябре 1959 г. в Магадане и посвященном развитию производительных сил нашего края, 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 впечат-

ление 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, созидателях 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 на Северо-Востоке, 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 созидателей 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 испытать чувства благодарности к людям, перенесшим тяготы и невзгоды при освоении этого 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 — 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 первопреходцев, беззаветных скромных тружеников.

Удивительно, но в те давние времена неистинно 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. Бе-

ловой, 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 в. 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 изысканиями, отдав их на откуп частным лицам и иностранному капиталу. В конце XIX столетия в этих местах начали появляться смешанные русско-американские акционерные общества. Русские деловые люди, предчувствуя огромные барыши в случае успеха, пытались работать и самостоятельно. В 1900 г. 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. Лишь в середине 1923 г. прозвучали последние ее залпы... А уже на следующий, 1924 г. при ВЦИК был создан Комитет содействия народностям Севера, оказавший большую помощь коренным жителям в укреплении местных органов Советской власти и обеспечивший через торгово-заготовительную промысловую кооперацию плановое снабжение охотников, оленеводов, рабочих приисков, портовиков продовольствием и промышленными товарами. Через развет-

вленную 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 г. 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 верховье бассейна Колымы и части ее притоков в 1926 г. Она-то и установила благоприятные геологические условия и даже наличие полезных ископаемых в районе реки Колымы. Через два года Центральную Колыму обследовала новая экспедиция Геолкома под руководством Ю. А. Билибина, положившая начало более детальному изучению и горнопромышленному освоению Дальнего Севера. Первые итоги работы этой экспедиции были настолько обнадеживающими, что появилась необходимость в организации еще нескольких экспедиций и поисковых партий для исследования других районов Колымы.

Работа экспедиций Геолкома совпала по времени с исследованиями других ученых. В 1928—1930 гг. 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, определила фарватер реки, закрепив его створными знаками. Был также составлен атлас реки, длительное время служивший лоцней для речников Колымо-Индигирского пароходства Дальстроя и для других подразделений треста. Пользуясь атласом, пароход «Ленин» в 1931 г. впервые в истории северного плавания совершил рейс от устья Колымы до Среднеколымска протяженностью в 700 км.

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

До 1912 г. 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 г. 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 Нагае-

ва (1704—1781 гг.), который, хотя и не бывал в наших местах, «...многое сделал для познания этого края».

И вот в навигацию 1929 г. в бухту Нагаева пришли первые суда, доставившие на неудобный берег работников будущей Восточно-Эвенской (позже ее называли Нагаевской) культбазы. На этих же судах прибыли и деревянные 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 по-серьезнее — сооружали землянки, они были теплее палаток. На самой же культбазе строились капитально — возвели ба-



Так начинался город Магадан. Берег Нагаевской бухты. 1930 г.

ню, пекарню, механические мастерские, столовую, оборудовали ветеринарный пункт. АКО построило жилой дом, магазин и склад для своей фактории.

С этих времен и событий, вероятно, и стоит вести отсчет истории строительства на Северо-Востоке...

В 1931 г. дорожный отряд Крайдортранса построил на правом берегу Магаданки два одноэтажных сборно-щитовых общежития барачного типа. Позже, с 1939 г., в них размещалась типография, а в декабре 1969 г. на ее месте было сдано в эксплуатацию здание почтамта.

Постановлением ЦК ВКП(б), Совета Труда и Оборона СССР от 11 ноября 1931 г. 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 форсируя разведку по колымским приискам, используя все возможности, способы и средства для немедленной и максимальной добычи золота, одновременно подготавливать 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 г. впервые в зимних условиях прибыло из Владивостока в Нагаево судно «Сахалин», доставившее 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 г., хранящемся в областном Государственном архиве, директор Дальстроя объяв-



Э. П. Берзин — первый директор Дальстроя

ляет 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 «Цветметзолото», созданное для организации приисков, продовольственного снабжения горняков и проведения дорожных изысканий, в полном составе перешло в его ведение.

16 марта 1932 г. 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 утвержден М. А. Эйдлин, а по геологоразведке — Ю. А. Билибин. Начальником сектора строительных работ назначили П. И. Будзко, его помощниками С. Ф. Богданова (по дорожному строительству) и А. Г. Перна (по жилищному). В состав сектора строительных работ вошли бюро проектирования и отдел изысканий, руководителями которых стали 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 г. были созданы три групповых горных управления: Утинское, Среднеканское и Оротуканское. Начальниками их стали соответственно Д. Е. Домбак, М. С. Краснов, И. Д. Борисенко. В приказе, в частности, есть такие строки: «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-Среднекан, где находилось управление по добыче полезных ископаемых — УДНИ.

В июне 1932 г. 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. И. Будзко, возглавлявший до этого стройсектор, был назначен начальником строительства поселка Дебин и паромной переправы около поселка через реку Колыму. Позднее он возглавил работу и по сооружению причалов порта Нагаево.

...Стоял июнь 1933 г. В Нагаево прибыл пароход «Смоленск», доставивший большую группу инженеров-строителей, проектировщиков, горняков. Приехавших поразила необычайная тишина и гладкая, величаво-спокойная поверхность воды в бухте, но, признаться, 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 представляет 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-Рокоотовского «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 формировали строительство как «разведку боем».

В конце июня 1933 г. в небольшом помещении клуба военизированной охраны нас собрали для беседы с начальником Дальстроя. Э. П. Берзин в кратком выступлении из-

19274 - А

ложил 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 Обороны, — 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 мы узнали и о том, чем нам 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 г. 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. Проведут они только рекогносцировку, основные же работы по выявлению возможности строительства гидростанций на реке Колыме и ее притоках будет выполнять группа инженеров, прибывшая из Ленинграда.

Эдуард Петрович сказал далее, что прибывшие дорожники направляются в распоряжение Капдорстроя, остальные же специалисты будут откомандированы в управление добычи полезных ископаемых в устье Среднекана.

— Дорог пока нет, — заключил Берзин, — 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 начальником 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 г. наша группа (22 человека специалистов плюс 40 рабочих) вышла в Усть-Среднекан с двадцатью якутскими лошадьми, навьюченными геодезическими инструментами, продовольствием, частью нашего имущества и овсом. Шли без проводников, ориентируясь по копиям планшетов глазомерной съемки 1929—1931 гг., снятых у геологов. Основным путеводителем была старая тропа золотоискателей. Она пролегла по лесам и болотам, долинам рек, пересекала их

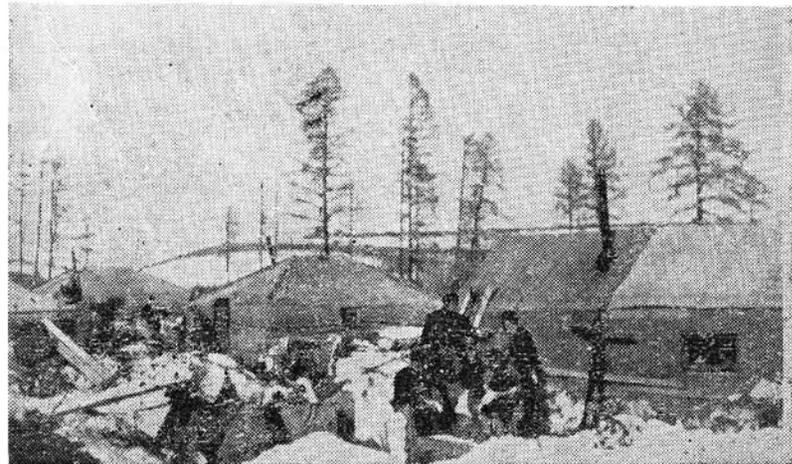
множество раз, проходила через перевалы. Путь был трудный, и 500 км мы преодолели только за 25 дней.

Усть-Среднекан представлял тогда 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, помещение для камеральных работ и грунтоведческой лаборатории заложили сами. Лес был близко, а досками и столярными изделиями обеспечивало нас управление. Строительство домов таежного типа мы закончили в ноябре 1933 г. 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 окрестностях Магадана и приисков интенсивно истреблялись в топках локомотивных электростанций и котельных. 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 г. и находившегося в шестистах километрах от Усть-Среднекана, у нас не было. Основные месторождения — Аркагалинское, Эльгенское, Хасынское, Омсукчанское — начали эксплуатироваться лишь после 1939 г.

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

15 ноября 1933 г. из состава Кандорстроя приказом Э. П. Берзина выделены первый и второй дорожные районы с преобразованием их в отдельное управление дорожного строительства (УДС). Начальником его был утвержден



Палаточный городок строителей на Усть-Утинной. 1937 г.

А. А. Жуков, заместителем — А. В. Пышменцев, помощником начальника управления по производству — М. Л. Левчук. Через полтора месяца Кандорстрой расформируют, и работы по капитальному строительству и проектированию отныне должны были вестись в управлении по добыче полезных ископаемых. Туда в срочном порядке переводился и основной состав работников Кандорстроя, а в их числе: инженеры-механики Е. В. Лепковский, А. М. Тихомиров, инженеры-строители М. Ф. Бульчев, 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, откомандировали прорабов В. В. Лашкова, Е. В. Клементьеву, Н. М. Мурзина, механика С. Н. Горелика, теплотехника Л. В. Мешковскую и старшего геолога П. В. Домбровского.

Колыма строилась... И уже ничто не могло помешать этому процессу. Но по-прежнему врагом номер один вставала перед строителями вечная мерзлота. Изучение инженерных свойств ее на территории Колымы началось еще в 1933 г., а первыми ее исследователями были инженеры-геологи Ф. М. Физик, К. Н. Жуков, К. Н. Соловьев — работники экспедиции Гинпровода, возглавляемой инженером П. А. Петровским. В сентябре того же года на правом берегу Среднекана, в двух километрах от 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 гг. в долине Среднекана, 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 г.) гидроэлектростанции на реке Среднекан.

В 1935 г., при организации проектно-исследовательского 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 отыске дорог.

В 1932 г. сотрудники бюро гидрометеослужбы Дальстроя В. А. Новский, А. Е. Зуев, М. П. Горбачев организуют обсерваторию в Среднеколымске 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 г. В основном этим занимались работники экспедиции Гинпровода, 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 гг. они появляются на реках Буюнда, Омолон, Сеймчан, также на реке Колыме, в километре выше впадения Боханчи, на самой реке Боханче в 0,7 км выше устья. Гидрометеостанции организовал гидролог Н. Л. Папаруша. На реке Среднекан в 1933 г. появляется гидропост. Аналогичные работы проведены на реке Оротукан и ее притоках, в бассейнах которых намечалась разработка россыпей ключей Пятилетка, Разведчик, Горный и других. Хозяйственники хотели иметь твердые гарантии в обеспечении водой приисковых поселков Южного горнопромышленного управления, Центральных ремонтно-механических мастерских.

В 1934—1935 гг. по поручению Э. П. Берзина инженеры В. А. Беляшов, В. А. Коротун, Б. Т. Суворов и автор этой книги разработали проекты промысловых приборов, построенных и работавших в 1935—1938 гг. на привсках «Борискин», «Золотистый», «Разведчик», «Пятилетка», «Утинный» и других.

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

В марте 1934 г. 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 г. 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 обра-

зовано 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 реке Среднекан в урочище «Котел». Администрация УГПС разместилась в Усть-Утинской.

Для эксплуатации россыпных месторождений образованы два горнопромышленных управления: Южное — в Оротукане и Северное — в Хатыннахе. 23 октября 1935 г. 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 комплексов горнорудных предприятий, энергетических объектов.

В последующие три года коллектив управления горно-



Усть-Утинская. В этом здании размещалась первая проектная организация Дальстроя УГПС. 1936 г.

промышленного строительства пополнился большим числом квалифицированных проектировщиков, изыскателей и строителей, ставших затем основными кадрами проектной и строительной организаций Дальстроя. В декабре 1935 г. начальником УГПС назначен А. В. Мусатов, проработавший до конца сентября 1936 г. Его преемник Я. Б. Малинак пробыл на этой должности тоже недолго — до 17 декабря 1937 г. Новым начальником 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 г. начать строительство судокотельного завода № 2 в поселке Марчекан. С увеличением капиталовложений и успешного их освоения с сентября 1934 г. это строительство изъято из подчинения Нагаево-Магаданского стройсектора и передано специально организованному управлению строительства завода (начальником его стал Н. И. Мовсесов). Строительство успешно продвигалось, и в декабре 1935 г. уже были введены в эксплуатацию судокотельный, механический и кузнечные цехи 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 т, сухогрузные и нефтеналивные морские стальные баржи грузоподъемностью 300 и 350 т.

Появление местного флота помогало в освоении районов побережья Охотского моря, позволило организовать нормальную хозяйственную деятельность отдаленных предприятий, управлений рыбного промысла и сельского хозяйства

Дальстрой, а также созданного в начале сороковых годов Омсукчанского горнопромышленного комбината (дорога в Омсукчан была построена только в 1956 г.).

...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 многоотраслевое комплексное хозяйство.

В связи с удаленностью 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-просветительскими учреждениями, народным образованием и здравоохранением. Много трудностей пришлось преодолеть этому своеобразному коллективу, однако постоянная помощь партии и правительства, воля и настойчивость первосовотелей-коммунистов сделали свое большое дело.

...В 1936 г. Дальстрой отмечал свое пятилетие. Успехи его были столь очевидны, что, по распоряжению Э. П. Берзина, в клубе воензированной охраны была проведена выставка «Пять лет Дальстрою». В единственном клубе Магадана, находившемся по проспекту Карла Маркса (против теперешнего магазина «Дары природы»), были представлены диаграммы и фотографии приисковых поселков, строящихся и уже готовых автодорог, 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 г. 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 проявлялись огромная забота Коммунистической партии об ускоренном развитии Северо-Востока страны.

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

Еще до своего отъезда, в ноябре 1937 г., 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 народного хо-

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

Работа над генпланом велась 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-техническое бюро Дальстроя получило задание организовать детальную и всестороннюю разработку направлений развития хозяйства треста, привлекая в помощь 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 наркома внутренних дел от 25 февраля 1939 г. «О разработке пятилетнего плана развития Дальстроя» назначена комиссия в составе председателя — профессор С. П. Александров (инженер-обогащатель), членов комиссии — работники Дальстроя — геолог Г. А. Кечек, горный инженер М. В. Груша, инженер-механик Е. В. Ленковский. Комиссии предлагалось представить «Пятилетний план развития Дальстроя» в НКВД к 25 мая 1939 г. В процессе работы комиссия привлекала на помощь некоторых работников Дальстроя и аппарата НКВД. При «доводке» плана были использованы материалы перспективного развития Дальстроя на 1941—1950 гг., разработанные еще под руководством Э. П. Берзина (в конце 1937 г.).

В годы Отечественной войны Дальстрой всемерно развивал добычу олова. Страна сражалась с сильным противником, и ей очень был нужен этот стратегический металл. Предприятия, добывающие его, были построены в кратчайший срок —

1941—1942 гг. И вскоре, за счет освоения новых месторождений, а также увеличения производственных мощностей действовавших предприятий, добыча олова значительно возросла. Позже опыт, полученный при разработке месторождений олова, был освоен 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 относится к 1937 г., но промышленная добыча угля началась только с 1939 г. (Аркагалинское, Эльгенское, Зырянское) и с 1942-го (Мелководненское и Хасынское).

Успешно развивались механические и металлообрабатывающие предприятия. Когда-то это были небольшие мастерские, выполняющие текущий ремонт горного оборудования. А уже с 1939 г. 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 гг. В эти же годы были созданы литейное, электроплавильное и мартеповское производства. К 1946 г. 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 запасные части для машин и механизмов довольно широкой номенклатуры, производить их реставрацию.

Было успешно освоено выпуск ряда сложных машин (до 120 наименований) оригинальных конструкций, изготовление которых считалось возможным лишь на специализированных

материковских заводах. Организация сталелитейного производства на Оротуканском заводе (декабрь 1942 г.) и электросталеплавильного цеха на Магаданском авторемонтном заводе (1946 г.) 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 разведке новых месторождений.

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

К 1938 г. 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 г. 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 горно-промышленные районы, в том числе и на Чукотке. В 1939—1942 гг. в бассейне реки Яны (Якутская АССР) построены новые горно-обогатительные комбинаты — Депутатский, Эге-Хайский и Алыс-Хайский. Развивается угледобыча на Джебарики-Хайском месторождении. Янское горнопромышленное управление, объединившее несколько горно-обогатительных комбинатов, имело большой удельный вес в системе Дальстроя по добыче олова.

Образование Магаданской области (в декабре 1953 г.) обеспечило ускоренное вовлечение в эксплуатацию новых месторождений металла и создало условия для превращения за короткий срок отдаленной окраины нашей Родины в экономически и культурно развитый край.

## ГДЕ БЫТЬ «СТОЛИЦЕ»?



Первооткрыватели, первостроители Севера, романтики жили в палатках, раскинувшихся на северном берегу бухты Нагаева. Здесь же были сооружены сотни землянок, где тоже утились 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 суровый край, они строили.

В 1931 г. на территории культбазы были возведены небольшие здания больницы, школы, пекарни, бани, механических мастерских, столовой, ветеринарного пункта. В июне 1931 г. в Нагаево прибыли первые инженерно-технические работники и рабочие Цветметзолота, а 11 ноября с парохода «Сяэстрой» высадились 1500 демобилизованных воинов Особой Краснознаменной Дальневосточной армии — посланцы Ленинского комсомола. Они тоже включились в строительство...

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

Первые постройки на берегу бухты Нагаева и речки 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 «Цветметзолота», были переданы в ведение строительного отдела Дальстроя. Аппарат треста размещался в трех одноэтажных щитовых бараках, расположенных на правом берегу Магаданки, по улице Пролетарской. Теперь здесь высятся здания административного корпуса Магаданского зонального научно-исследовательского института сельского хозяйства, лабораторный корпус объединения «Севостгеология».

В 1934 г. в поселке Магадан было построено первое двух-

этажное деревянное здание, в котором разместился аппарат Дальстроя и Политуправления. В мае 1941 г. Дальстрой переведен в новое здание, занимаемое теперь объединением «Северовостокзолото».

В 1932 г. уже была построена первая в истории Колымы дорога от бухты Нагаева до речки Магаданки, затем — до 33—90-го километров, а к ноябрю 1933 г. автомобили уже доставляли грузы 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 Крайнего Севера и материк: 10 октября 1932 г. судно «Шатурстрой» доставило из Ленинграда 20 сборно-щитовых двухэтажных домов, и первые из них (12 домов) были сданы в эксплуатацию уже в ноябре 1932 г.

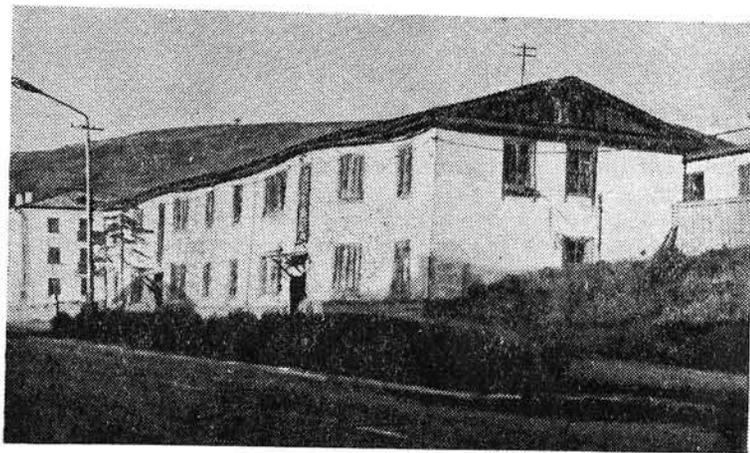
Пятнадцатую годовщину Великого Октября многие новоселы, покинув палатки и землянки, восторженно встречали в благоустроенных домах с центральным отоплением и водопроводом. В 1933 г. с Сахалина завезено еще 25 сборно-щитовых домов. Собирали их на улицах Советской, Транспортной, Пушкина, Дзержинского, Парковой.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



Магадан. Первое двухэтажное деревянное здание, в котором в 1934 г. разместился аппарат Дальстроя и Политуправления

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 «Огонек» (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 улице Парковой, в Нагаево, на втором километре автотрассы, за зданием Магаданского горно-геологического техникума. Изготавливали торфоплиты предприятия местной промышленности Дальстроя.

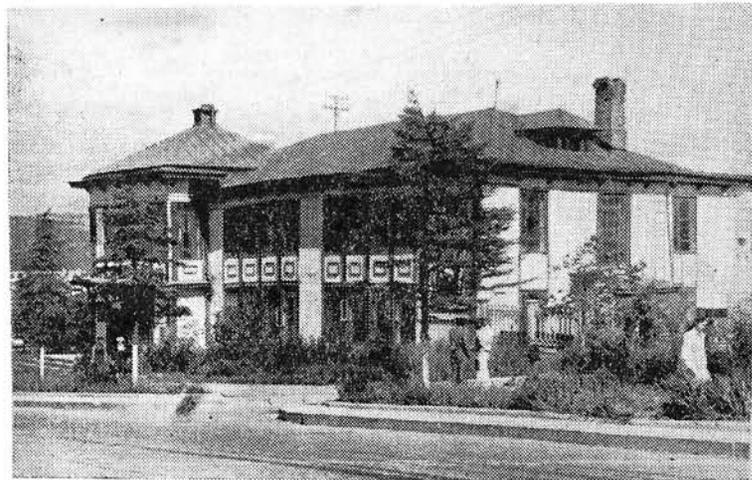
Одновременно со сборкой щитовых домов на левом берегу Магаданки был построен кирпичный завод производительностью 3 млн. штук кирпича в год, а в 1936 г. на берегу бухты Нагаева, где теперь завод крупнопанельного домостроения, был введен в эксплуатацию второй такой завод с годовой



Магадан. Сборно-щитовые бараки постройки 1933 г. по улице Пушкина

производительностью 8 млн. штук кирпича. Карьеры сырья (суглинков) находились в непосредственной близости от этих предприятий. Завод на левобережье Магаданки пришлось закрыть в 1940 г., так как он полностью «съел» все суглинки в своем районе. Марчеканский же завод работал довольно долго, вплоть до 1976 г. То, что производили эти предприятия, конечно же, мизер, но они обеспечили строительство первых многоэтажных зданий в будущем областном центре.

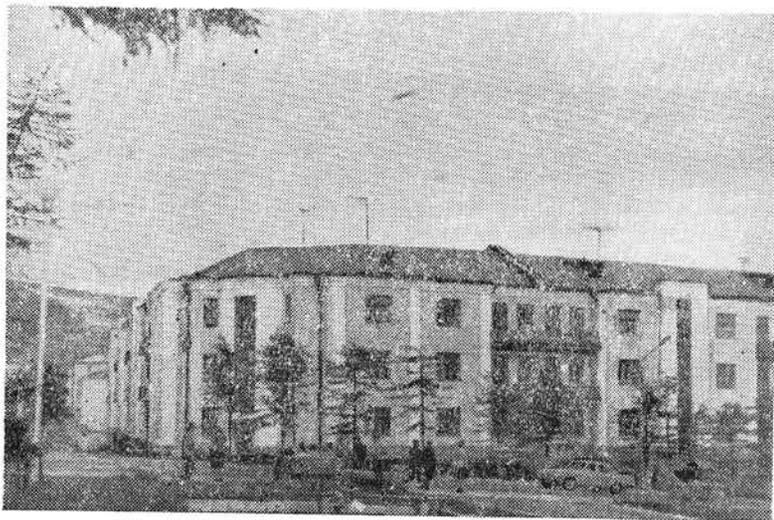
Первые кирпичные здания в Магадане начали возводить с 1933 г. — два трехэтажных жилых дома на углу проспектов Карла Маркса и Ленина (дом № 18) и на углу проспекта Карла Маркса и улицы Дзержинского. На углу улицы Пролетарской и проспекта Ленина в 1935 г. было построено первое общественное каменное здание — телеграф. Проектировал



Магадан. Бытовой комбинат «Огонек», построенный в 1935 г. из мохоплит

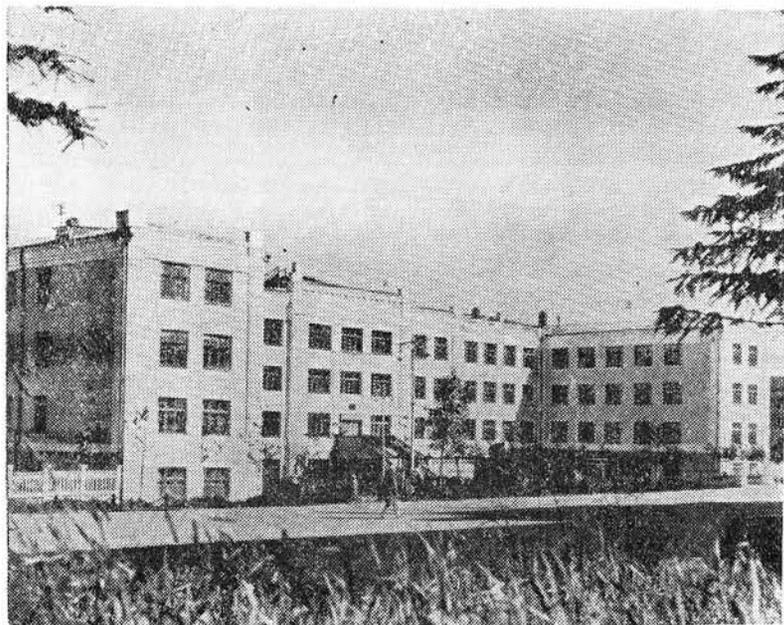
его М. Ф. Булычев, а строил инженер А. В. Орлякин. В 1936 г. сданы в эксплуатацию построенные из кирпича первые два цеха Магаданского механического завода (до 1970 г. он назывался АРЗ — авторемонтный завод). С 1933 по 1937 г. завод находился в ведении управления автотранспорта (УАТа), а с июня 1937 г. выделен в самостоятельное предприятие, но с подчинением дирекции Дальстроя.

В мае 1935 г. начали строительство четырехэтажной школы № 1 по проспекту Карла Маркса, а через два года ее сдали в эксплуатацию. Строили инженеры А. Е. Ашанин и Е. В. Квашнин по проекту, присланному по просьбе Э. П. Берзина Н. К. Крупской, а привязку проекта к местным условиям выполнило проектное бюро под руководством С. П. Парадизова.



Магадан. Первый кирпичный дом на углу проспектов Ленина и Карла Маркса, сданный в эксплуатацию в 1935 г.

Время было интересное, люди дерзали, пробовали, экспериментировали... Весной 1939 г. решили скоростным методом собрать восьмиквартирный дом (переулок Школьный) из завезенного ранее бруса. Надо было видеть, с каким энтузиазмом взялись за это дело люди! Дом выстроили за 76 часов! 1939 г. вообще оказался удачным для строителей — тогда в Магадане было построено 22 восьмиквартирных дома на улицах Коммуны, Советской и в Школьном переулке (руководили стройкой инженеры М. И. Тимченко и В. Н. Кремнев). При трехсменной работе такой дом возводился за трое суток. Авторам проектов организации работ скоростного



Магадан. Школа № 1, введенная в 1937 г.

строительства — архитектору И. К. Бачинскому, начальнику технического отдела строительного управления А. А. Кизильштейну, прорабу В. И. Вусатову и ряду других работников этого управления была объявлена благодарность начальником Дальстроя.

С 1932 г. 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. Бульчеву, П. П. Будзко, В. В. Лашкову, В. А. Бурдукову, Е. В. Клементьевой, Л. О. Горобову, А. Е. Ашанину, возглавлявшим первые строительные подразделения в 1932—1940 гг. Возводили Магадан, кстати, по разработанной в 1932 г. схеме застройки проектной группой Капдорстроя. Это был единственный планировочный документ, которым руководствовались до 1935 г. А в конце его проектно-изыскательский отдел управления горнопромышленного строительства разработал новую схему, уже рассчитанную на увеличенную вдвое численность населения — 25 тыс.

Неблагоприятные климатические условия Нагаево-Магаданского района (частые туманы и холодные, сырые бризы в летний период), стремление приблизить административный центр к основным приисковым районам побудили руководство Дальстроя начать поиски площадки для строительства города. По 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. Бульчев, 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 г. и уже в октябре рассматри-

вались в Дальстрое. Однако отсутствие материалов по инженерной геологии и гидрологии исключало в это время возможность выбора площадки будущего административного центра. Это было сделано лишь в 1935 г.

Э. П. Берзин обязал начальника горного управления М. М. Капдера срочно провести выбор такой площадки в районе устья реки Таскан силами специалистов своего управления. Изыскания предложено было закончить к 1 октября 1935 г., то есть менее чем через полтора месяца. Все к тому времени уже привыкли к жесткому регламенту и точным срокам, определяемым приказами, поэтому такой отрезок времени никого не удивил... Но тогда в составе горного управления не было ни проектировщиков, ни градостроителей, что 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, благоустраивался. 6 июля 1935 г. 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. м<sup>2</sup>. Примерно таких размеров мы видим его и сейчас — в 1987 г. Но был он тогда все же другим: чуть-чуть тронутый руками человека кусок тайги — проложены аллеи, построены кое-какие сооружения... В то время и у людей, и у руководителей поселка было к этому зеленому уголку несколько иное отношение — более бережное и, если можно так выразиться, заинтересованно-потребительское. Потребительское в хорошем смысле: из парка старались «выжать» максимум пользы для отдыха трудящихся, привить им культуру поведения, любовь к спорту. В парке размещались 13 волейбольных, одна теннисная и две городишные площадки. Работала хорошо оборудованная детская площадка, была выделена территория для танцев, площадка для массовых игр. В уголке «живой природы», где теперь построен танцевальный павильон, размещались медведи, лисы и другие животные, населяющие Колыму. Зоологический сад при-

влекал 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 руб.

В июле 1935 г. на базе ликвидированного управления добычи полезных ископаемых Э. П. Берзин организует управление горнопромышленного строительства, а позже утверждает положение и штаты: в него вошел 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 площади для первого города Колымы. Кстати, наши догадки подтвердились и — очень скоро...

В марте 1936 г. УГПС получило задание на изыскание нескольких вариантов площадок под будущий административный центр, и в нем были указаны места, которые директор Дальстроя считал наиболее пригодными. Таких мест было три: левобережная терраса Колымы при впадении в нее Таскана; большой речной остров, расположенный вблизи впадения Таскана в Колыму; устьевая часть левобережья Дебина.

Автору этой книги пришлось заниматься обследованием района Таскана, участвовать в подготовке технико-экономического обоснования (ТЭО) по всем перспективным площадкам, на которых имелась хоть какая-то возможность построить город. Кроме поиска площадок в бассейне 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 территория позволяла разместить город с населением более 200 тыс. человек, то есть в семь раз больше численности, указанной в задании. Да и природа, и микроклимат в этом районе были значительно лучше, чем в Нагаево-Магаданском.

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 разделились... 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, кроме того, здесь большие запасы местных строительных материалов, использование которых поможет построить город более быстрыми темпами.

Вторая группа участников совещания убежденно доказывала недопустимость 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 известняка... Хорошо, но остров мал, его площадь (2,5 км<sup>2</sup>) изрезана двумя старицами 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...

Тогда нас, молодых инженеров, никто ни о чем не спрашивал, хотя Эдуард Петрович, открывая совещание, напомнил об участии в нем работников проектного отдела, проводивших изыскания.

Доклад В. Г. Вишнякова был кратким, но в нем всесторонне освещались положительные и отрицательные стороны рассматриваемых вариантов. Мы внимательно следили за ходом дискуссии, и, честно признаться, нам было странно видеть непонятный запал и какую-то уж очень «кровоную» заинтересованность совершенно разных, а порой не очень компетентных в том или ином варианте людей. Хотелось верить, что в конечном итоге победит трезвый расчет, экономически подтверждающий целесообразность размещения города в районе 47-го километра. Но почему-то большинство участников совещания руководствовалось не результатами изысканий и технико-экономическими расчетами, а эмоциями и желанием разместить город в возможно лучшем климатическом поясе. Конечно, 47-й километр в этом отношении



Группа работников проектного и изыскательского отделов. В центре (опирается на палку) В. Д. Мордухай-Болтовской, слева — Р. Ф. Зейц, 1934 г.

более приемлем, чем Нагаево или Магадап, но район Таскана по сравнению с тем же 47-м километром был прямо-таки райским уголком. Холодная зима, крепкий здоровый мороз, а лето жаркое, щедрое на грибы и ягоды. Честно говоря, и нам хотелось жить в таком городе...

Мнение работников Дальстроя Э. П. Берзин, видимо, знал, так как в начале своего выступления сказал присутствующим:

— Насколько мне известно, все жители Магадана недовольны туманами, кочующими над нами, и я полностью разделяю это мнение...

Выступали многие и среди них В. Д. Мордухай-Болтовской, Л. М. Эшштейн, П. В. Грушвальд, М. А. Заборонок, С. П. Парадизов, Р. Ф. Зейц, М. Ф. Бульчев, Р. К. Бадьнь, Н. Ф. Улыбин, Э. О. Лапин, Н. И. Мовсесов, В. В. Гассельблат... Эдуард Петрович внимательно слушал, что-то записывал в блокнот.

Лично я был убежден в непригодности острова для размещения на нем города. Проводя на месте топографические и инженерно-геологические работы, нам 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 таежных рек во время паводков, когда вода в них поднималась от полутора до двух, а то и трех метров.

Хотелось взять слово и поддержать отрицающих строительство города на острове. К сожалению, повторяю, нас не приглашали к разговору, а «выскакивать» в то время не было принято. Начальника Дальстроя интересовало мнение 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 гг. в Порт-Артуре, Зейц очень аргументированно высказал свое суждение. Он поддержал на-

ни 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 обоснованно отверг предложения гидрологов, считавших, что августовский паводок 1936 г. 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 г. повторится через 100 лет, и приводил 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 неконкурентоспособным. Но наши надежды не оправдались... Э. П. Берзин отдал предпочтение тасканскому варианту.

На левобережной террасе рек Таскан и Колыма, 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, а также железнодорожный узел и автодорожную магистраль со стороны поселка Дебин. На острове же предполагалось разместить только административные здания и жилые кварталы города. Был продуман даже проект озеленения будущего административного центра, который предлагалось (в специальном приказе) согласовать с начальником Колымской опытной станции А. Тамариным.

Дискуссии продолжались и после совещания — в спор вступили наши экономисты. Стоимость гидротехнических работ по острову оказалась довольно высокой — в ценах 1929 г. свыше восьми миллионов рублей. Но и это не изменило решения Э. П. Берзина. Мы хорошо знали Эдуарда Петровича и

очень любили его за преданность идеалам рабочего класса. Это был настоящий большевик-ленинец, выполняющий уже не первое 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 технико-экономического доклада (ТЭД)... Сейчас трудно разобратся в действиях, руководивших поступками людей, уже ушедших. Но, думается, таежный Город-на-Острове был мечтой Э. П. Берзина — в душе поэта и романтика. Помните мечтателей-утопистов... Большинство из них рисовало идеальное будущее на некоем (даже летающем) острове, где царят идеальный порядок и благоденствие. Кто знает, о чем мечтал легендарный большевик, подписывая приказ о строительстве города на безымянном острове...

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

Что же касается паводка, то катастрофических последствий его никто не знал и даже не мог предположить. Гидрологический режим рек бассейна Верхней Колымы начал изучаться лишь с 1928 г. Поэтому Э. П. Берзин и принял решение о строительстве будущего города на острове с обязательной подсыпкой территории выше отметок затопления, установленных в процессе изысканий.

В октябре 1936 г. управление дорожного строительства начало отсыпку автодороги от Дебина до устья Таскана. В 1938 г. 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. Ланковым. Строительство жилья вела энергичная, никогда не унывающая прораб Е. В. Клементьева.

3 декабря 1937 г. Э. П. Берзин был отозван в Москву, а через две недели новым начальником Дальстроя назначили К. А. Павлова, его заместителем — А. А. Ходырева. Павлов своими действиями, отношением к подчиненным, да и внешностью был полной противоположностью Э. П. Берзина. Высокого роста, с волевым лицом и суровым взглядом, он держался с людьми сухо и деловито, был умелым администратором, не терпящим разгильдяйства.

В конце января 1938 г. К. А. Павлов создал комиссию для выбора площадки «под строительство социалистического города и площадки для Аркагалинской электростанции». Председателем ее был назначен уполномоченный Дальневосточного краевого исполнительного комитета Н. И. Кошелев, членами — геолог М. И. Кобычев, инженер-механик Е. В. Ленковский, архитектор Н. Н. Юргенсон, инженер-гидротехник Б. Т. Суворов, начальник сектора изысканий И. Г. Наседкин и инженер Московского института «Теплоэлектропроект» Е. Г. Ходанович. Комиссия предложила строить станцию в долине реки Мянуджа, около озера Кедровое, которое впоследствии стало источником водоснабжения локомобильной и первых на Колыме паротурбинных электростанций, а также служило прудом-охладителем. Для размещения административного центра комиссия, возглавляемая Н. И. Кошелевым, рекомендовала те же места, 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 ознакомиться с ма-

териалами изысканий под будущий административный центр. В сентябре 1938 г. на техническом совещании 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 г., а также доложили о предложениях проектного отдела Дальстроя и выводах технико-экономических обоснований и рекомендаций по размещению административного центра по результатам работ 1936 г. Однако, несмотря на имеющиеся достаточно подробные материалы, Павлов окончательного решения о размещении будущего административного центра так и не принял, зато дал указание срочно выполнить инженерно-геологические работы по площадке, рекомендованной под строительство локомобильной электростанции. Получив подтверждение в надежности геологических условий в месте выбора участка под станцию, Павлов подписал акт, по категорически отказался рассматривать вопрос о возможном размещении административного центра в районе поселков Дебин и Уптар.

Причина отказа нам стала ясна позже. Оказывается, еще в октябре 1938 г. Павлов поручил проектной группе горкомхоза разработать схему генерального плана застройки поселка Магадан. Дело уже было почти завершено — над схемой работал архитектор горкомхоза Г. С. Межебовский, без привлечения специалистов проектного отдела. Видимо, поэтому на техническом совете, где схема генплана детально обсуж-

далась, в ней было обнаружено много недоработок. О результатах экспертизы сообщили сотрудники проектного отдела Н. Н. Юргенсон, Б. Н. Бутягин, А. С. Смирнов, Ю. М. Мионов. Выяснилось, что в схеме нет обоснованной расчетной численности населения, недостаточно проработано зонирование, наблюдалась большая раздробленность кварталов, размещение застройки было принято без учета инженерно-геологических условий Магадана, поверхностно проработаны вопросы инженерного обеспечения города, не обоснован отказ от строительства деревянных домов и вынос трассы Колымского шоссе, не оправдана ширина главных площадей — у театра и теперешнего универмага «Восход». Недостаточно также было проработано предложение о промышленной зоне для мелких предприятий, не определено место первоочередного строительства и необоснованно ограничена этажность застройки — только трехэтажными домами.

Схему генплана не утвердили. Ее доработку поручили проектному отделу Дальстроя.

Закапчивая 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 г. 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 мик-

роклимате 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 г. 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, размывла 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 возобновились, но на левом берегу Таскана все же строили комплекс зданий электростанции. Да еще продолжались работы на автодороге Дебин — Таскан.

\* \* \*

...Как уже говорилось выше, статус города Магадан получил 14 июля 1939 г., а 1 октября 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 коллектив возглавлял архитектор Ю. М. Мионов. Расчетная численность населения, указанная в задании начальника Дальстроя, была определена в 45 тыс. человек. На основании дополнительных изысканий в схеме расширена площадь застройки, выделена территория для первой очереди строительства. Увеличена площадь кварталов, ширина улиц принята с перспективой воз-

растания движения автотранспорта, создания зеленых защитных полос. Между дорогой и тротуарами планировались скверы. Для застройки приняты пятиэтажные дома. Содержание схемы генерального плана на техсовете докладывали: экономическую часть — Б. Н. Буягин, 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 свою вторую жизнь. В 1939 г. приступили к строительству 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 четырех- и пятиэтажные дома на углу улицы Пушкина и проспекта Ленина (80 квартир), угловой 57-квартирный дом по проспектам Ленина и Карла Маркса (со встроенным магазином «Полярный»). 5 ноября 1940 г. сдан в эксплуатацию Дом пионеров (за 15 месяцев возведен). Его строительство (из местной лиственницы) вела стройконтора, возглавляемая А. Е. Ашаниным (проект архитектора Н. П. Давыдова). В октябре 1940 г. по проекту А. А. Лысенко и конструктора З. С. Бордюковой началось возведение 80-квартирного дома со встроенной столовой на углу проспектов Ленина и Карла Маркса (дом был готов в октябре 1942 г.).

В апреле 1941 г. 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. Своей архитектурной значимостью это старое здание невольно оказывает воздействие

на дальнейшую организацию административного и делового центра города. С окончанием строительства высотного Дома Советов (на берегу Магаданки) будет завершено формирование главной площади города.

В октябре 1941 г. закончено строительство Дома культуры (с 1946 г. — музыкально-драматический театр им. М. Горького). Я не зря вторично 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 по принципу 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 г. строители сдали



Здание Главного управления Дальстроя, возведенное в 1941 г. Теперь здесь размещается объединение «Северовостокзолото»

в эксплуатацию еще одно здание, до сих пор являющееся украшением города (архитектор Е. В. Симов, конструктор М. М. Колесниченко). С образованием области (1954 г.) в нем разместились обком КПСС и облисполком. Город рос и благоустраивался. Каркасно-засыпные здания уступали место капитальным сооружениям.

К 15 октября 1943 г. Колымпроект сдал технический проект Магаданской паротурбинной электростанции (мощность 2083 кВт), которую решено было строить на берегу бухты Нагаева (строительство ее вел инженер В. В. Лашков). Первый блок станции был сдан в эксплуатацию в начале, а второй — в конце июня 1944 г. Электростанция работала на местном (мелководненском) угле до 1953 г. С января 1954 г. приступили к строительству новой ТЭЦ в устье речки Каме-нушки. Это было самое удачное решение. Мощность станции с каждым годом росла. С 1981 г. началось ее расширение, и к концу двенадцатой пятилетки мощность электростанции



Магадан. Здание театра имени М. Горького. 1946 г.

удвоится, что позволит горожанам пользоваться бытовой энергией в полной мере.

В январе 1945 г. проектный отдел Дальстроя разработал схему застройки Колымского шоссе (с 14 сентября 1951 г. — проспект Ленина) — от проспекта Карла Маркса до улицы 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 г. как городской кинотеатр (кинотеатр «Горняк» построен в декабре 1948 г.).

На месте двухэтажной деревянной фабрики-кухни в 1959 г. 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 их стремлении к геометрическому центру.

С 1945 г. на проспекте Ленина одновременно строились шесть четырехэтажных жилых домов (между улицами Пролетарской и Пушкина). Фундаменты их 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.

При строительстве 87-квартирного дома по проспекту Ленина (дом № 22), зданий по улице Портовой и других, по предложению проектировщиков (в целях экономии цемента в основании фундаментов), применены песчано-галечные подушки высотой от 0,8 до 1,2 м и каменная наброска с расцебенкой.

По распоряжению начальника Дальстроя (1946 г.) мне, как главному инженеру отдела, было поручено разработать

генплан Магадана с определением очередности застройки на 1946—1950 гг. Для этой цели мы создали бригаду в составе архитекторов А. В. Козлова, Е. В. Симова, Л. Н. Улитиной, 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; ликвидируя бараки и склады в центральной части города, они проектировали на их территории новые капитальные здания.

В начале марта 1947 г. я получил задание на разработку проекта кинотеатра «Горняк». В соответствии с заданием мы его планировали на 600 зрителей. И вот в начале сентября меня и старшего инженера-референта Б. М. Андипона вызвал к себе новый начальник Дальстроя И. Ф. Никишов и в присутствии своих заместителей М. В. Груши и М. Л. Поспелова (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 — шестьсот мест?

Мы были, честно говоря, несколько шокированы подобным вопросом. Во-первых, число мест определялось заданием на проектирование, во-вторых, вместимость кинотеатра диктовалась ростом численности населения города. Старый,

размещенный в бараке кинотеатр на 140 мест далеко не удовлетворял горожан. Мы это и попытались обосновать. Но Никишов, не задавая больше вопросов, взял красный карандаш и зачеркнул половину чертежа зала, сказав:

— Шестьсот мест совершенно не пужно, 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 мы ее решили...

17 декабря 1948 г. 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, а Дальстрой не давал средств на реконструкцию кинотеатра. Лишь в конце 1959 г. было завершено его расширение (авторы Н. И. Комаров и Н. И. Каутов), и кинозал стал вмещать 650 человек.

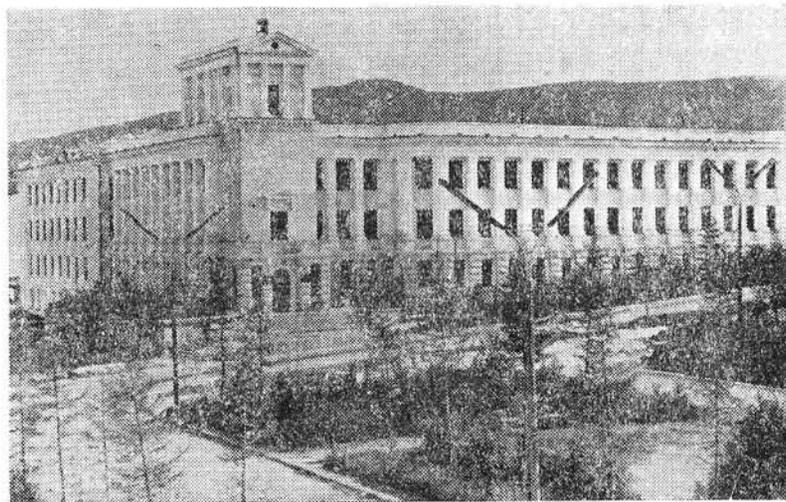
Развитие жилищного и культурно-бытового строительства после Великой Отечественной войны в Магадане потребовало срочного решения инженерного обеспечения объектов тепло-, водо-, энергоснабжением и канализацией. 10 августа 1946 г. последовал новый приказ о разработке (в семидневный срок!) технорабочего проекта центральной котельной. Одновременно начальнику управления строительством М. Д. Ахуидову было приказано сдать котельную в эксплуатацию 1 октября того же года. Проектно-изыскательский отдел выдал проект 17 августа, котельная же начала работать 10 декабря, то есть через четыре месяца после издания приказа (котельная на углу проспекта Карла Маркса и улицы Советской теперь используется как станция смешения).

В 1951 г. в городском парке приступили к строительству спортивного комплекса: стадион с трибунами на пять тысяч мест и Дворец спорта. Авторы проекта Дворца спорта сотрудники Дальстройпроекта А. В. Манинский 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 развития советской архитектуры Севера. Открытие Дворца спорта состоялось 15 июля 1954 г.

Здание горно-геологического техникума (ныне политехникум) 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 г. Здание обкома профсоюзов (А. А. Лепковский, Г. П. Малечкин, Н. А. Ламаури) введено в эксплуатацию 6 октября 1953 г.

На 1 января 1954 г. общественный жилой фонд Магадана составлял 145 тыс. м<sup>2</sup>, из них 90 тыс. м<sup>2</sup> — в одно- и двухэтажных домах. Население города не превышало 30 тыс. человек. Интенсивное развитие города началось только после образования области. Можно проследить по годам, как

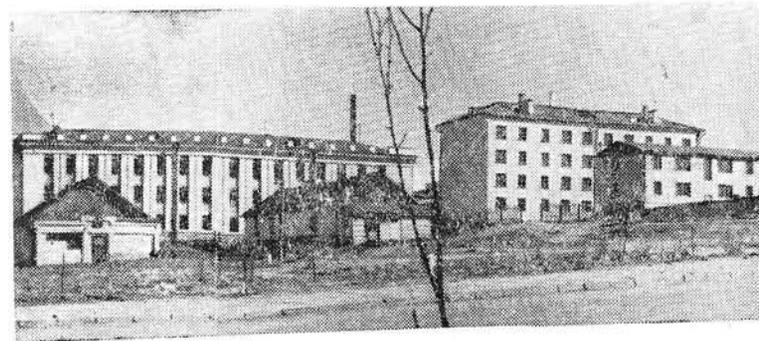


Здание горно-геологического техникума (ныне — политехникум)

характеризуется ввод жилой площади в городе (без домов, находящихся в личной собственности): 1951 г. — 8 тыс. м<sup>2</sup>, 1953 — 7,8, 1955 — 9, 1960 — 25, 1963 — 27, 1975 — 47, 1980 г. — 52 тыс. м<sup>2</sup>. С окончанием реконструкции Магаданского завода крупнопанельного домостроения, то есть с 1982 г., ежегодно вводится жилой площади не менее 70—80 тыс. м<sup>2</sup>.

Но вновь вернемся в 1957 г., когда в день 40-летия Великого Октября в Магадане вступила в строй любительская студия телевидения. В ее строительстве 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 — за одну июньскую ночь 1957 г. ...Магаданцы были приятно удивлены, увидев утром выходного дня на Комсомольской площади ажурное сооружение, венчающее проспект Ленина.

Инженеры управления связи В. А. Хволес, М. И. Папченко, В. Ф. Химченко и другие быстро смонтировали слож-



Магадан. Так выглядела площадь имени М. Горького в 1956 г.

ную аппаратуру, и горожане стали смотреть телепередачи любительской студии. С марта 1960 г. она официально введена в эксплуатацию как государственная.

В ноябре 1965 г. в Магадане вступило в строй телевизионное здание телецентра на Комсомольской площади, а 7 ноября 1967 г. горожане увидели на голубых экранах телевизоров передачи из Москвы. Это стало возможным благодаря телевизионной станции системы «Орбита», в чем 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. Действующая в городе система водоснабжения с водозаборным сооружением на речке Магаданке



Рассматривается проект застройки города Магадана. Слева направо: В. А. Соловей — председатель горисполкома, Е. В. Симон — городской архитектор, К. М. Васильев — заведующий областным отделом архитектуры, Н. Н. Юргенсон — главный архитектор Дальстройпроекта, Б. Н. Соколов — старший архитектор Дальстройпроекта. 1954 г.

в зоне застройки уже не удовлетворяла областной центр. В январе 1955 г. на речке Каменушке началось строительство нового водохранилища, руководил которым П. И. Дмитриев. Позже трест «Магаданэнергострой» (И. Е. Барабашев и М. Г. Тах) соорудил на Каменушке плотину, позволившую создать второе водохранилище — большей емкости, введя его в эксплуатацию в 1981 г.

Взросший 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 порильска, взять на вооружение свайные фундаменты. Усилиями инициативной группы, созданной при тресте «Магадангорстрой», возглавляемой главным инженером треста И. Д. Малахасевым и объединившей строителей М. П. Головина, Ю. С. Лонухова, П. Ф. Сергеюка, В. А. Дятла, Е. Г. Плужникова, проектировщиков С. М. Курдубова, Н. А. Николаева, Р. А. Агасанова, Л. А. 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 г. 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 их основании. Грунт уплотняется при помощи взрыва в заранее пробуренной скважине. Образовавшееся после этого пространство в нижней части скважины заполняется бетоном. Нагрузка от здания передается через железобетонные сваи на уширенную бетонную опору, что позволяет строить здания и сооружения на площадках со слабонесущими грунтами, на которых ранее строительство не велось.

В шестидесятые годы свайные основания получили широкое распространение по всей Магаданской области. В Певеке сваи внедряло управление «Певекстрой» треста «Арктикстрой» (П. И. Доброжанский), а в Анадыре — начальник строительного-монтажного 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.

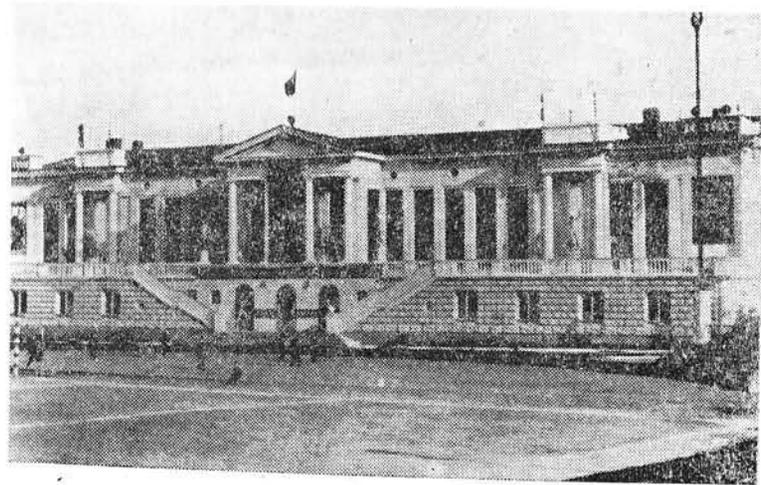
Подсчеты, проведенные экономической лабораторией СВКНИИ, подтвердили, что за десятилетний период (1965—1975 гг.) внедрение свай на стройках с надежными грунтами уменьшило стоимость строительства на 9 млн. руб. и освободило не менее четырех тысяч рабочих на земляных работах.

...Комплекс зданий СВКНИИ строился в период 1963—1971 гг. по проекту Сибирского филиала ГипроНИИ Академии наук СССР (автор проекта Б. В. Шутов). Дом радио введен в эксплуатацию 14 ноября 1965 г. по проекту Л. А. Макаревича и Р. А. Агасандова. Жилой дом со встроенным универмагом «Восход» заселен в марте 1965 г., а сам универмаг открыт позже — 22 января 1966 г. Дом политического просвещения на Комсомольской площади сдан государственной комиссии в ноябре 1966 г. (проект сотрудников Дальстрой-проекта В. Ю. Батуева, Н. С. Носикова, В. С. Лопарева). А перед этим, в августе 1966 г., вступил в строй плаватель-

ный бассейн на Парковой улице (проект Д. Б. Цвика, Л. А. Макаревича, Р. А. Агасандова, В. С. Лопарева). Строительство здания горкома КПСС и горисполкома закончено 30 декабря 1968 г. (Н. С. Носиков, М. Г. Станкевич и П. И. Сорокина).

Первый семизэтажный дом в Магадане построен в сентябре 1974 г. для работников СВКНИИ по проекту Магадан-гражданпроекта (авторы Н. И. Комаров, Э. Г. Цандер, Г. Р. Недекер). Второй восьмизэтажный дом-вставка на проспекте Карла Маркса (у бывшего агентства Аэрофлота) введен в мае 1978 г. (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



Магадан. Дворец спорта. 1954 г.

училище, Дом быта, здания музея, агентства 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 Советов народных депутатов проявляют постоянную заботу о развитии областного центра, помнят о его завтрашнем дне...

В феврале 1959 г. облисполком утверждает 25-летний ге-



Магадан, проспект Ленина. Воскресник по озеленению города. 1954 г.

неральный план города, разработанный Ленгипрогором. Однако уже через несколько лет его корректируют с учетом новых градостроительных норм, отказа от двухэтажной застройки и изменения планировочной организации города. Новый генеральный план утвержден 11 марта 1963 г. 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 м<sup>2</sup> на человека. Компактность застройки города предусматривалась с целью улучшения микроклимата во внутриквартальных пространствах.

Архитектурно-планировочные решения Магадана определялись его географическим положением и природными условиями. Въезд со стороны аэропорта осуществляется по проспекту Ленина, который завершается телевизионной мачтой на Комсомольской площади. Проспект озеленен лиственницей, высаженной в 1954 г., и вместе с соседними улицами, перспектива которых замыкается сопками, имеет своеобразный запоминающийся вид.

С северо-восточной стороны, слева от проспекта Ленина, формируется городской центр. Площадь Ленина в настоящее время образуется строящимся 13-этажным Домом Советов, а также зданиями почтамта, Северовостокзолота и административным корпусом МЗНИИСХ СВ.

На площади Ленина перед зданием объединения «Северовостокзолото» 14 февраля 1949 г. был открыт памятник В. И. Ленину. Скульптурная фигура изготовлена в Москве, а сборка отдельных ее частей произведена в Магадане. За инициативу в решении конструкции внутреннего монтажа металлического каркаса скульптурной фигуры старший инженер Дальстройпроекта Б. В. Федосеев и главный инженер Магаданстройконторы А. И. Варсанович были поощрены начальником Дальстроя. Премированы также 12 работников стройконторы, участвовавших в монтаже. 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.

За зданием объединения «Северовостокзолото» открывается перспектива скверов, которая замыкается прекрасным зданием горкома КПСС и горисполкома, а со стороны проспекта Карла Маркса — Дворцом культуры профсоюзов. На площади перед Дворцом намечено соорудить монумент Славы в память о погибших на фронтах Великой Отечественной войны и тех, кто трудился здесь, на Колыме, приближая разгром врага. Проект его разрабатывается по заказу Министерства культуры РСФСР ленинградскими скульпторами.

За Дворцом культуры профсоюзов от проспекта Ленин до улицы Парковой расположен бульвар. С юго-запада, за бульваром, раскинулся парк культуры и отдыха со стадионом, Дворцом спорта и плавательным бассейном.

Принятая очередность застройки предусматривала максимальное использование всех свободных территорий в центральной части города, завершение реконструкции 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 общественных зданий — в третьем.

Всего в Нагаево будет четыре микрорайона, где разместятся жилые дома на 40 тыс. жителей. Здесь предусмотрено строительство широкоформатного кинотеатра на 600 мест, кафе, столовых, детских учреждений, школ, театра, гостиницы. Застройка Нагаевского района решит планировочное разкрытие города к морю. Композиционная связь с морем изменит фасад города со стороны бухты Нагаева, подкову которой онаяшет красивый Приморский бульвар. На берегу бухты Нагаева будет установлен памятник первостроителям Колымы и Чукотки (авторы проекта москвичи — скульптор О. С. Кирюхин, архитектор А. Б. Самсонов).

В сентябре 1974 г. Совет Министров РСФСР утвердил новый генеральный план города Магадана, разработанный институтом «Ленгипрогор» (автор Ю. П. Шилег). Он рассчитан на расселение 150 тыс. жителей при норме обеспеченности общей площадью каждого человека 13 м<sup>2</sup>, а к концу расчетного периода — 18 м<sup>2</sup>. Застройка его будет осуществляться пяти- и девятиэтажными домами. А для обогащения архитектурного облика города в отдельных местах новой застройки предусмотрены двенадцати- и шестнадцатитрехэтажные здания.

У моста через речку Магаданку в 1983 г. построено новое здание управления гражданской авиации с горгаентством (автор проекта Б. П. Канцане). Его угловое положение подчеркивает закругленный объем зала. Внешнюю стену здания украсит художественное панно. По проспекту Карла Маркса, на участке, примыкающем к стадиону, вырастет здание торгового комплекса. На левом берегу Магаданки запроектировано расселение 56 тыс. человек в десяти микрорайонах.

Новым генеральным планом предусмотрено создание развитой системы зеленых насаждений общественного пользования. Второй городской парк культуры и отдыха раскинется на территории благоустроенной левобережной поймы речки Магаданки. Площадь зеленых насаждений увеличится до 130 га, следовательно, к расчетному сроку (1990 г.) норма зеленых насаждений на одного жителя возрастет в четыре раза и составит 9,4 м<sup>2</sup>. Между всеми промышленными предприятиями и жилыми кварталами намечены зеленые зоны «санитарного разрыва».

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

Наш город юн. В июле 1984 г. ему исполнилось 45 лет.

Он возник как воплощение мечты и идей большого коллектива архитекторов и проектировщиков институтов «Дальстройпроект», «Магадангражданпроект», «Ленгинпрогор», работников областной и городской архитектуры. Коротка биография города, но она богата яркими событиями...

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. Имена 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. Э. Скакунов 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. Сипотов из управления «Магаданспецэнергомонтаж» и многие другие.

Почетных званий «Заслуженный строитель РСФСР» удостоены В. В. Гувько, 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 тому — 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 «Заслу-

женный 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 г. молодым специалистом, в последующие 12 лет работал главным инженером института «Дальстройпроект», заместителем главного инженера Дальстроя, главным инженером и начальником УКСа Дальстроя. С 1958 г. 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, находившийся в пределах современных границ Магадана, не мог удовлетворить нужд строительства даже одного Нагаевского района. Пригодный для использования в строительстве лес имелся лишь в поймах Магаданки и Каменушки (правого притока Магаданки) и в долине самой Каменушки. Поэтому в 1933 г. была проложена в этот район узкоколейная железная дорога. В последующие годы протяженность дороги доходила почти до истоков этих рек. Лес шел не только на строительство жилья и возведение культурно-бытовых объектов, он был нужен и для топок локомотивной электростанции, и для многих котельных Магадана.

В 1933 г. на втором километре основной автодороги старший производитель работ В. В. Лапков вел одновременно 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 — административные здания 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 г. вменил в обязанность всем геологическим, изыскательским партиям, а также командированным работникам треста в районы деятельности Дальстроя собирать сведения о лесных массивах, пригодных для капитального строительства, о глине, извести, камне, песке и других строительных материалах. Полученные сведения приказано было передавать в соответствующие управления, а копии их — дирекции Дальстроя. Так по крупицам соби-

рались сведения о местных материалах, что позволило в течение многих лет использовать их в производстве стеновых и вяжущих материалов как заменители цемента.

В 1932 г. на левом берегу Магаданки построен кирпичный завод, где теперь размещены емкости управления «Нефтеснаб». В 1933 г. на заводе было изготовлено 3 млн. штук кирпича. В начале 1934 г. выдал первую партию продукции и второй кирпичный завод — Марчепанский. 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 от заводов. В декабре 1940 г. введен в эксплуатацию и так называемый «временный кирпичный завод» в долине ключа Балахотчан (шестой километр основной трассы). Завод в основном обеспечивал строительство административного здания УНКВД (где теперь размещаются обком КПСС и облисполком), а также жилых домов.

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

В 1938 г. 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 г. 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 г. управление «Колымпроект» отправляет на Таскан полевую партию геолога А. П. Ладыженского для изыскания 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 капитального строительства даже на ближайшие 10—15 лет. Однако качество известняков Лыглыхтахского месторождения неожиданно оказалось более низким по сравнению с месторождением, обнаруженным в 1941 г. геологом Х. Мамедалиевым в районе ключа Встречного.

После решения начальника Дальстроя К. А. Павлова оставить административный центр на берегу бухты Нагаева возрастающий объем капитального строительства требовал быстрого увеличения производства стеновых материалов и заменителей цемента. Приказом от 31 мая 1939 г. Павлов обязал начальника строительного треста Н. В. Митасова немедленно приступить к расширению Марчепанского 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 г. 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 уже и новый начальник Дальстроя И. Ф. Никишов, чувствуя «строительный голод», в апреле 1940 г. подписывает приказ о развитии производства

местных строительных материалов, где обязует начальника управления «Колымгражданстрой» обеспечить в 1940 г. производство 13 млн. штук кирпича и 450 тыс. шлакоблоков (что эквивалентно 3,15 млн. штук кирпича). В этом же приказе были даны поручения и многим другим руководителям. Например, начальнику управления местной промышленности Я. Н. Ясногородскому вменялось в обязанность изготовить в 1940 г. 1 млн. штук кирпича и организовать на 23-м километре производство мохоплит (в 1940 г. — 20 тыс. м<sup>2</sup> плит, в 1941 — до 30 тыс. м<sup>2</sup>).

12 августа 1940 г. И. Ф. Никишов подписал приказ о проектировании и строительстве новых кирпичных заводов — на базе Уптарского месторождения суглинков, в районе месторождения аркагалинских глин и Тасканского кирпичного завода.

С сентября 1940 г. 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 встречненским качеством известняков строительство цементного завода на Лыглыхтахе не было осуществлено.

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

В июне 1943 г. в Магадане начато и через год закончено строительство цеха по производству шлакоизвесткового цемента. В конце 1943 г. цех был расширен, и мощность его увеличилась до 2000 т. В 1944 г. 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 г. на площадках Магаданской конторы подсобных предприятий организовали производство пустотных шлакоблоков с использованием отходов городских 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 г. начальнику управления капитального строительства Дальстроя М. Д. Ахундову было поручено организовать производство так называемых грунтоблоков и саманных кирпичей на основе рекомендаций лаборатории стройматериалов Центральной научно-исследовательской лаборатории (ЦНИЛ). Нам же, проектно-изыскательскому отделу, было предложено к середине июля 1943 г. 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 г.

В октябре 1944 г. И. Ф. Никишов обязал Колымснаб построить цементный завод на базе Лыглыхтахского месторождения известняков, использовав для этой цели освободившееся здание бывшей электростанции в поселке Таскан. Проектному отделу предложено было применить упрощенный метод изготовления цемента: обжиг извести и глинистых сланцев производить в несовершенных по технологии напольных печах. Мы предлагали использовать сушильные барабаны Тасканской электростанции для обжига цементного сырья. Это сократило бы сроки проектирования и строительства завода. Наши предложения по удешевлению работ Никишов не принял. «Вам поручается привязка типового проекта, а не разработка нового», — был его ответ.

Тасканский цементный завод был введен в действие в се-

редине февраля 1946 г. Однако несовершенство технологии производства цемента, принятой в типовом проекте, и некондиционное сырье (известь), поставляемое на завод с Лыглыхтахского месторождения известняка, 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 г.

Почти одновременно со строительством Тасканского завода начальнику управления шоссейных дорог В. П. Лазареву было поручено организовать добычу извести на Макульчанском месторождении известняка (100-й километр Тенькинской трассы) и начать обжиг извести в напольных печах уже в 1945 г. (в октябре — 100 т, в ноябре — 200, в декабре — 300). Сроки были потрясающе сжатыми, да и проектировщиков не очень-то жаловали в Дальстрое. А проект отработки карьера этого же месторождения мы должны были представить к 15 октября 1945 г., то есть через 12 дней!

В июне 1946 г. Аркагалинский завод огнеупоров был выделен из подчинения управления «Дальстройуголь» в самостоятельное предприятие. В октябре на нем введена в строй третья печь и утвержден план по выпуску шамотного и dinasового кирпича мартеновского припаса, шамотных тиглей, фасонного шамота. Даже в 1948 г. темпы строительства сдерживались все по той же причине — из-за нехватки строительных материалов. Заместитель начальника Дальстроя И. Г. Петренко, которому хорошо было знакомо создавшееся положение в капитальном строительстве, пытался что-то изменить. Он, к примеру, в том же 1948 г. сумел добиться дополнительных ассигнований на расширение Марчеканского кирпичного завода и замену изношенного оборудования цехов. Когда же он был назначен начальником Дальстроя (в декабре 1948 г.), то занялся этим вопросом вплотную. Вскоре И. Г. Петренко издает обстоятельнейший 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, Аркагалинская 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 обесцениваются, при дровозаготовках вырубается деловая древесина. Планово-экономический отдел Дальстроя, не желая разбираться в экономике строительства, систематически препятствовал проведению мероприятий, обеспечивающих развитие производства местных строительных материалов...»

В приказе присутствовала не только нелюбезная 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), в котором отразилось понимание, что без создания надежной базы строительных организаций невозможно дальнейшее развитие капитального строительства на Крайнем Северо-Востоке...

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

С 1949 г. начинается производство шлакоблоков в Палатке, Ягодном, в районе Аркагалы. А с 1950 г. 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, строительный

участок стекольного завода, Тасканский и Аркагалинский участки местных строительных материалов. Исполнял обязанности начальника нового управления А. С. Бегларьян, а его главным инженером стал М. П. Головин. Действенные и инициативные по натуре, Аркадий Степанович и Михаил Павлович многое сделали для успешного развития местной базы строительных материалов.

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

Как уже упоминалось выше, в 1948 г. были выделены средства на расширение Марчеканского кирпичного завода. Проект реконструкции выполнял старший инженер ВНИИ-1 И. С. Кошкарёв. 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. Кошкарёвым, была построена. И начиная с 1950 г. Марчеканский завод обеспечил выпуск 10 млн. штук марочного кирпича в год.

С 1950 г. началось сооружение Аркагалинской 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 г. кольцевую печь на Аркагалинском кирпичном заводе, а к 1 июля этого же года ввести в строй шлакоблочный завод.

В 1950 г. Западное горнопромышленное управление начало возводить свой кирпичный завод в Сусумане производительностью до 5 млн. штук кирпича в год. В июле 1951 г. получил задание и Чукотстрой — организовать в Эгвекиноте

и Иульгине производство пустотных блоков тяжелого бетона и добыть в этом же году 20 тыс. м<sup>3</sup> постелистого камня для кладки стен.

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

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

В начале июля 1951 г. И. Г. Петренко в связи с болезнью был освобожден от должности начальника Дальстроя. Некоторое время его обязанности исполнял 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, которому вскоре и пришлось проявить ценную инициативу. По предложению ВНИИ-1 и настоянию И. М. Перфилова, 16 сентября 1952 г. И. Л. Митраков подписал приказ «Об организации производства стеновых материалов из пеносиликата на базе вулканического пещла 72-го километра».

В том приказе Дальстройпроект обязывался разработать к 1 ноября 1952 г. проект строительства цеха пеносиликатных материалов по изготовлению блоков и плит производительностью 5 тыс. м<sup>3</sup> 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. м<sup>3</sup> в год. Проект (главный инженер проекта М. И. Соловьев) установки по производству стеновых блоков и плит из пеносиликата Дальстройпроект выполнил в срок.

...В марте 1953 г. 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, оснащение строителей механизмами, транспортом почему-то выделялись крайне мизерные средства. А ведь без существенной помощи руководства Дальстроя строители не могли выполнять возложенных на них объемов строительно-монтажных работ и обеспечивать стройки необходимыми материалами и конструкциями. Управление строительных материалов, не имея нужного транспорта, оборудования, механизмов и средств, систематически не выполняло план. К тому же был переведен на другую работу В. В. Волков. А 12 марта 1954 г., 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 г. ликвидировать. Предприятия передать строительно-монтажному управлению Дальстроя, Магаданскому промкомбинату, Северному горнопромышленному управлению и энергоуправ-

лению...» Этим приказом была подорвана вера строителей в возможность обеспечить своими материалами строящиеся объекты. 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 г. в Магадан прибыла комиссия Министерства цветной металлургии СССР во главе с начальником Главного управления капитального строительства (ГУКС) В. А. Анненковым. Перед комиссией стояла цель — ознакомиться с условиями капитального строительства и ускорить ввод в эксплуатацию Иульгинский горнорудный комбинат, а также установить причины 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 г. «О развитии производства местных строительных материалов в Дальстрое», с объемом мизерных средств, выделяемых на развитие строительной базы, с приказом Ю. В. Чугуева, с обеспеченностью проектной документацией... Все это произвело на него удручающее впечатление, и он тут же решил хоть как-то поправить создавшееся положение. Вместе с работниками управления капитального строительства Дальстроя С. Ф. Максимумым, О. В. Гассельблатом, И. И. Ромейко, А. С. Бегларьяном, Н. А. Забалуевым и автором этих строк он подготовил предложения и мероприятия по улучшению капитального строительства на 1954—1959 гг., 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 СССР.

Воспрянув духом, мы (при участии В. А. Анненкова) подготовили проект приказа «О подготовке к увеличению объ-

емов жилищного строительства на 1955 г. и последующие годы», в котором было отражено неважное состояние жилищного строительства на Колыме, не способного в данный момент обеспечить «крышей» все возрастающее количество 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 качество строившегося жилья 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 г. и последующее время ввести в строй не менее 100 тыс. м<sup>2</sup> (включая общежития для рабочих) жилья. На меня была возложена проверка хода строительства. Работать мы должны были совместно с профсоюзными и общественными организациями и с ними же отвечали за обеспечение плана ввода жилой площади.

Ну что ж, приказ этот, несмотря на большие трудности, строители выполняли, но... только по производственным объектам. Не выполнялся директивный план по вводу жилой площади и в последующие годы. И главная причина опять-таки в необеспеченности строек материалами, а особенно стеновыми и столярными изделиями — нужных средств для улучшения создавшегося положения Дальстрой не выделял...

По инициативе ЦК КПСС в декабре 1954 г. 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. 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 московских домостроительных комбинатов, заводов железобетонных изделий, с производством строительных материалов, что помогло критически оценить положение с капитальным строительством, к примеру, в той же Магаданской области, определить, хотя бы приблизительно, пути развития строительных организаций Дальстроя, объемы капитальных вложений для создания баз строителей и убедить начальника ГУКСа Минцветмета СССР в необходимости выделения северянам требуемых на эти цели средств.

На этом совещании я был единственным представителем от Магаданской области. И вот после возвращения из Москвы, по просьбе секретаря обкома КПСС В. С. Тимофеева, я доложил активу строителей Магадана об итогах столичного совещания. Особенно их порадовало сообщение о том, что в ближайшее время в Минцветмете СССР будет рассматриваться вопрос о развитии баз строительных организаций в нашей области и что нам на эти цели выделено 15 млн. руб.

Что и говорить, новости были более чем хорошие. И мы чувствовали себя в преддверии большой работы. Но в феврале 1955 г. первым заместителем начальника Дальстроя назначают... Ю. В. Чугуева, а в марте 1956 г. — начальником.

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 г. состояние капитального строительства в Дальстрое было рассмотрено на коллегии Министерства цветной металлургии СССР. Я, как исполняющий обязанности заместителя начальника Дальстроя по строительству, был вызван в Москву для отчета. К этому времени Дальстрой-проект закончил технорабочий проект Магаданского завода железобетонных изделий, цехов железобетонных изделий в Ягодном и Сусумане, цеха газобетонных изделий в областном центре.

На коллегии нашу работу подвергли резкой критике. Министр Минцветмета П. Ф. Ломако лично меня обвинил в ненастойчивости, неоперативности, в потворстве ненормальному отношению начальника Дальстроя к капитальному строительству. Приняв в общем-то справедливые упреки министра, я попросил коллегию выделить Дальстрою на 1955 г. 20 млн. руб. целевым назначением — на строительство баз. Просил увеличивать нам ассигнования и на последующие годы. Меня горячо поддержал начальник ГУКСа В. А. Анненков, хорошо знавший наши беды в капитальном строительстве.

Названную сумму нам, естественно, не выделили, однако 15 млн. руб. на развитие предприятий стройматериалов и стройиндустрии Дальстрою на 1955 г. 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. Гассельблатом и и. о. главного инженера УКСа С. Ф. Максовым мы включили в этот список завод железобетонных изделий и цех газобетона в Магадане, цехи железобетонных изделий в Ягодном, Сусумане, реконструкцию Магаданского кирпичного завода, строительство жилья и других более мелких объектов. Просмотрев очень внимательно наши предложения, 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 ответ-

ственности за использование выделенных средств, то услышал в ответ:

— 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. руб. 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 находились начальник планового отдела Дальстроя К. П. Селезнев, начальник производственного отдела Н. С. 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...

Видя Ю. В. Чугуева в состоянии, явно не расположенном к разговору, 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 меро-

приятый, обеспечивающих развитие производства местных строительных материалов»), неожиданно поддержал меня, заявив, что «...Лукин прав».

Эти или иные мотивы руководили моим начальником (вообще-то он 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 увеличения производства стеновых материалов и железобетона. И приводил цифры, убедительно доказывающие потребность в материалах и конструкциях на 1955-й и последующие годы. По тем временам это были цифры солидные, внушающие уважение: кирпича и его заменителей требовалось нам тогда до 25 млн. штук, железобетонных изделий — 13 тыс. м<sup>3</sup>, извести — около 15 тыс. т, пиломатериалов — более 45 тыс. м<sup>3</sup>. Строители же обеспечивались нужными материалами и конструкциями всего на 55—60%. Как же строить? Из чего строить?

Выслушав меня, Юрий Веняминович 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 повторил свое. Чугуев, постепенно увеличивая число миллионов, не сдавался. Дойдя до 12 миллионов, сказал:

— Все, точка. Три миллиона надо обязательно отдать Бурхале и Широкому. Давайте на утверждение титульный список — на двенадцать миллионов.

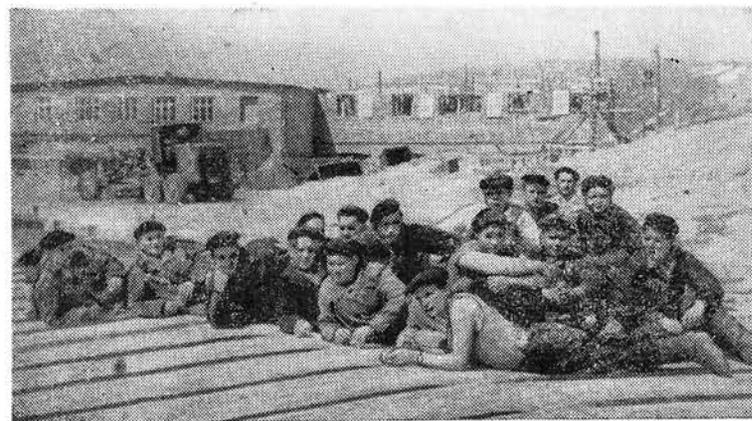
Мне пришлось согласиться... На прощание Чугуев спросил:

— 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 строи-

телям, больше не было, но мои отношения с начальником Дальстроя явно обострились. Чугуев не мог забыть моего своеволия. Его недоброе отношение я чувствовал ежедневно. И все же мы все были удовлетворены тем, что с 1955 г. на Колыме началось интенсивное развитие баз строителей. В Магадане строили цех и полигон железобетонных изделий, цехи 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 г. ЦК КПСС и Совет Министров 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 г. издал приказ, в котором указывалось, что главной задачей



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

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 гг. создание промышленности строительных материалов особенно в таких районах, как Норильск, Североуральск, Магаданская область.

В приказе министра была утверждена программа ввода мощностей по производству в 1956—1957 гг. железобетонных изделий и стеновых материалов, в том числе в Магадане был предусмотрен ввод (в 1956 г.) цеха и полигона железобетонных изделий производительностью по 5 тыс. м<sup>3</sup> в год. Систематическая недопоставка цемента Дальстрою обязывала строителей и работников отдела строительных материалов ВНИИ-1 искать пути его замены местными строительными материалами.

В 1951—1953 гг. работник отдела строительных материалов И. К. Шкадов, используя рекомендации инженеров И. В. Смирнова и Б. В. Осина, получил известково-сульфатное вяжущее вещество путем совместного помола негашеной извести и гипса (сульфатной породы) Встреченского месторождения. Известково-сульфатные растворы при штукатуривании различных объектов в Магадане (гаражи, жилые дома, мастерские) и Мяундже давали одинаково хороший эффект как при положительных, так и при отрицательных температурах воздуха, подтвердив 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 веществе имели большую пористость и низкую плотность, что обеспечивало их хорошую воздухопроницаемость и меньшую тепло-

проводность по сравнению с цементными. Да и стоимость таких растворов была в два раза ниже. Но, несмотря на явные преимущества местных растворов, производство их с 1959 г. почему-то было прекращено и неоправданно забыто.

Научно-исследовательский институт новых материалов СССР в 1961—1962 гг. провел испытания золы Аркагалинской ГРЭС и пришел к выводу, что ее можно использовать для производства ТЭЦ-цемента. Очень быстро это было освоено Кадыкчанским стройуправлением (начальник С. М. Фурашов). Цемент применяли при изготовлении теплоизоляционного газозолобетона, шлакоблоков. Однако и это производство в 1964 г. закрыли как «нерентабельное».



Главные инженеры проектов Дальстройпроекта. Первый ряд (слева направо): М. И. Соловьев, Е. С. Вацман, М. М. Жагулло, Т. М. Богданова, Г. З. Карачебанов, С. Н. Семенов. Второй ряд: Н. М. Курдубов, М. М. Колесниченко, О. В. Громыко, Н. Б. Соколов, З. И. Райкин, А. А. Астахов, В. П. Коврига. Третий ряд: С. М. Курдубов, (?), М. П. Кудинов, А. Ф. Фельдман, Р. В. Гассельблат, В. К. Шишкин. 1957 г.

С 1 июня 1957 г. постановлением Совета Министров СССР 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 Главшахгостроя Министерства цветной металлургии. А. М. Анурову не надо было доказывать важность развития местной стройиндустрии. Понимал он и то, что без действенной помощи совнархоза ничего не выйдет, потому всеми правдами и неправдами добивался от этой организации активного содействия и средств.

10 октября 1957 г. Совет Министров РСФСР принял постановление «О мерах по обеспечению дальнейшего развития цементной промышленности и улучшения ее работы», а 30 января 1958 г. совнархоз, рассмотрев состояние базы строительных организаций, определил программу ее 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 ТЭО строительства завода была возложена на Новосибирский институт «Гипроцемент». ТЭО помольной установки в Магадане утверждено Советом Министров РСФСР 18 февраля 1960 г.

Несмотря на действующие в Магадане полигон и цех железобетонных изделий общей мощностью 10 тыс. м<sup>3</sup>, очень сильно ощущалось отсутствие необходимого объема железобетонных конструкций, стеновых материалов, утеплителей и вяжущих материалов, что в значительной степени сдерживало развитие капитального строительства совнархоза. Поэтому новая цементно-помольная установка была крайне необходима.

В октябре 1958 г. 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 г. в Магадан прибыла специальная комиссия Госстроя СССР во главе с заместителем 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 гг. Планы были большие, работы — много. Требовалось и соответствующее финансирование. И оно было заметно увеличено. На развитие местной стройиндустрии только на 1960 г. совнархозу выделили 26 млн. руб., на жилищное строительство к уже имеющимся средствам дополнительно прибавили еще 41 млн., на проектно-изыскательские работы для объектов будущих лет (снять-таки дополнительно) выдано 4,5 млн. руб. В сентябре 1959 г. 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 г. должен был произвести 200 тыс. м<sup>2</sup> оконного стекла. План был выполнен, и с тех пор область в основном снабжалась стеклом местного производства.

В 1960 г. в Магадане приступили к расширению завода железобетонных изделий, а также к строительству 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 керамзитовые и газобетонные блоки, пустотные плиты перекрытий.

В этом же году комиссия совнархоза (при участии главного инженера проекта СибНИИпроектцемент Л. И. Рихтера) выбрала площадку под строительство Тасканского цементного завода, завода гипса и сухой штукатурки. А в мае того же года другая комиссия изыскала площадки под строительство заводов крупнопанельного домостроения в поселках Ягодном, Кедровом и Билибино.

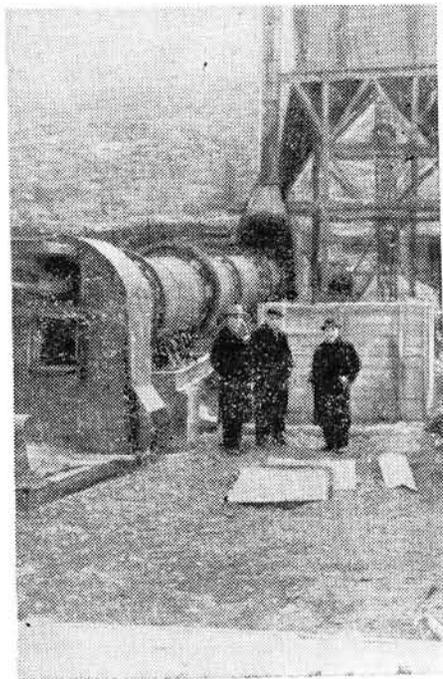
К этому времени в Магадане полным ходом шло производство теплоизоляционного и конструктивного газобетона. И уже было построено из этого материала (в поселках Стекольный и Снежный) четыре двухквартирных дома. Позже из газобетонных блоков строились многие промышленные и складские здания. Многолетняя эксплуатация домов со стенами из газобетонных блоков, использование газобетона для утепления перекрытий подтвердили жизнеспособность этого материала, его надежность и долговечие. 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 теплоизоляционного газобетона постепенно освоили в Анадыре, Билибино, Providения, на Галой (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 г. и слившиеся в неликвид. В результате работы инициативной группы, созданной 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. Голубова, заведующего лабораторией строительных материалов ВНИИ-1 Б. М. Абрамова, прораба П. А. Шматова, бригады строителей и монтажни-

ков 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 г., а в апреле следующего года совнархоз принял постановление об организации централизованного капитального ремонта строительных механизмов на Магаданском, Ягоднинском, Оротуканском и Спортивном заводах.

В 1960 г. на Магаданском заводе железобетонных изделий введена вторая поточная линия пустотных панелей, освоено производство сборных лестничных маршей и панелей перекрытий... 1960-й 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, механик А. А. Константинов и другие работники при активной помощи заведующего отделом строительства обкома КПСС А. И. Жарких, применив опыт строительства керамзитовой установки в Магадане, за три месяца построили подобную опытную установку, используя сущильный 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 г. и в Магадане организовано производство стеновых керамзи-



Поселок Сенокосный. Керамзитная печь. 1962 г.

тобетонных блоков, из которых на Марчепанском шоссе тогда же был смонтирован первый 24-квартирный крупноблочный дом. Все в том же году Магаданский комбинат производственных предприятий сдал в эксплуатацию столярный цех, дробильно-сортировочную установку, цех крупных керамзитобетонных блоков, известковую печь и установку по мола 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 пещблоков, и за-

вод 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 м<sup>2</sup>. Одновременно из этой же продукции возводили и здание временного аэровокзала.

В сентябре 1961 г. асфальтосмесительный завод в Магадане выдал первую продукцию. С этого времени началось асфальтирование улиц областного центра.

В 1962 г. Ягоднинский промкомбинат сдал в эксплуатацию вторую керамзитную установку, производительность которой достигла 15 тыс. м<sup>3</sup> 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 г. и в Магадане введена в эксплуатацию вторая керамзитная печь, позже, с июля 1967 г., вступила в строй третья керамзитка.

В январе 1962 г. в составе треста «Магадангорстрой» организовано управление крупноблочного домостроения. А с мая 1963 г. по окончании строительства завода крупнопанельного домостроения это учреждение было реорганизовано в управление крупнопанельного и крупноблочного домостроения. Начальник новой организации Л. Г. Папков, главный инженер Г. И. Ануфриев и начальник производственного отдела А. Я. Гюбнер много 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 наша область оказалась в числе первых, внедривших в жилищном строительстве СССР керамзитобетон и газобетон. Члены комиссии Госстроя СССР, прибывшие в Магадан в конце 1959 г., были просто поражены, увидев производство керамзита в Магадане. Ведь этот материал в Союзе только осваивался, и производили его лишь в двух городах — Москве и Вольске!

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

В 1963 г. на стекольном заводе сдан в эксплуатацию цех пеностекла, а в декабре 1964 г. введен в строй цех жидкого стекла. Первые опытные пеностеклоблоки были получены осенью 1963 г. Пусконаладочные работы проводились при участии специалистов проектно-конструкторского бюро Московского института стекла и инженеров одного из уральских машиностроительных заводов, 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 г. здесь же было организовано и производство стеклопакетов, велась подготовка к строительству цеха стекловолокна, было завезено соответствующее оборудование, но использовано оно не было.



А. И. Жарких. Фото 1988 г.

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 г. А. И. Жарких переводит 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. Ново приветствовалось, 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 г. 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 того чтобы продолжить работы по развитию производства местного теплоизоляционного материала на базе вулканического пепла — выполнять работы по цеху пеностекла в соответствии с проектом конструкторского бюро Института стекла и Дальстройпроекта, Г. Э. Гольцман стал на более легкий путь, решил просто... завозить к нам минеральную вату и ее производные (минераловатные плиты) из центральных районов страны. А чтобы больше «не возиться» с модернизацией цеха пеностекла, вынес этот вопрос на заседание секции капитального строительства технического совета совнархоза. И оно состо-

лось. В работе совещания участвовало лишь шесть членов тридцати. Однако, несмотря на явное неполномочие совравшихся, Г. Э. Гольцман от имени секции капитального строительства внес предложение о прекращении производства пеностекла и жидкого стекла. Руководство совнархоза поддержало его. 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 экспериментальные 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 Бэкона, сказанного 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 к подобной ситуации с попыткой внедрить в производство известково-сульфатновяжущий материал, о чем говорилось выше. 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 г. 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 ра-

ботники 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, прекратить производство...

В июле 1966 г. 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 перевело его только на выпуск... бутылок.

В июле 1967 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли 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, краевые и областные комитеты партии, исполкомы Советов народных депутатов обеспечить в 1967—1975 гг. ускоренное развитие цветной металлургии и других отраслей народного хозяйства. В соответствии с этим постановлением бюро Магаданского обкома КПСС и облисполком 12 августа 1967 г. приняли меры, предусматривающие, кроме основных вопросов развития области, «опережающее развитие строительной индустрии и промышленности строительных материалов».

В конце восьмой пятилетки и в 70-е годы в городах Магадане, Сусумане, Певеке, Анадыре, а также в поселках Ягодном, Сеймчане, Оле, Билибино и других 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.

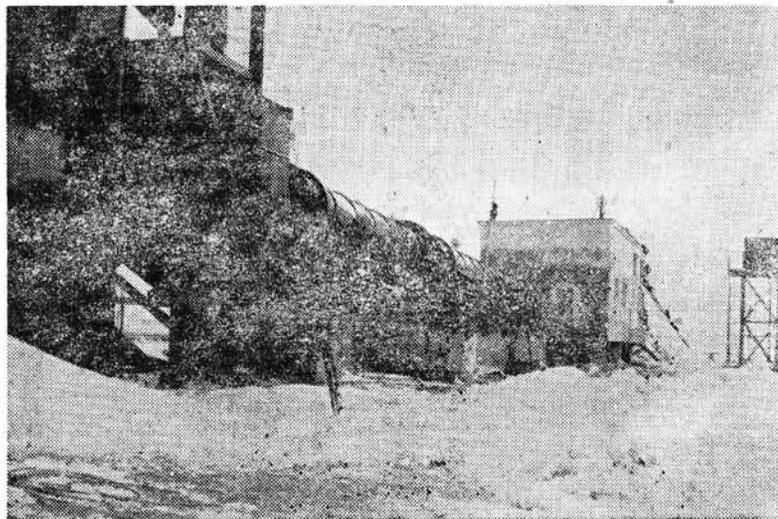
Однако постановление обкома партии выполнялось с большим отставанием. И в этом были повинны не только местные власти — Минтяжстрой, Минцветмет, Минэнерго, Минсельстрой выделяли крайне мало средств на проектно-исследовательские работы и развитие местной строительной индустрии. Начальник объединения «Северовостокстрой» Г. Э. Гольцман, информируя обком партии о ходе выполнения названного постановления, в основном ссылаясь на это и предлагал создать единую производственную базу строителей области на кооперативных началах подрядчиков и заказчиков. Предложение Гольцмана ни те ни другие не поддерживали. 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.

Рассчитывая «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. С их точки зрения это было правильным, так как и в министерстве и в ряде НИИ строительного профиля, да и в Госплане СССР культивировалось мнение, что более экономичный вариант обеспечения строителей Магаданской области стройматериалами — их завоз из других районов страны.

Это глубоко ошибочное мнение не разделяли партийные и советские органы Магаданской области, потому что при расчетах сравнительной экономической эффективности ратовавшие за «завоз» не учитывали потери при транспортировке конструкций, хотя примеров тому было предостаточно. Например, до 1974 г. 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 на Зеленый Мыс и Мыс Шмидта для строек поселков Билибино, Полярный. Не учитывали сторонники завоза и растягивавшиеся, как резина, сроки строительства, его стоимость... А ведь стоимость сборки панельного дома в том же Анадыре с применением местных трехслойных панелей с эффективными утеплителями, по сравнению с завозимыми крупноблочными домами, снижена на 17,8%, сроки строительства сокращены от 35 до 40%.

Бюро Магаданского обкома партии совместно с облисполкомом не раз рассматривали вопрос о дальнейшем развитии материально-технической базы строительства, неоднократно проверяли ход развития капитального строительства в области. Выполнение решений обкома КПСС и облисполкома



Эвенск. Керамзитовая установка. 1977 г.

проверялось и в последующие годы десятой пятилетки, по ходу дела 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 г., темпы их прироста 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 г., позже ликвидировано производство местного шлакоцемента. В 1974 г. объединение «Северовостокстрой» закрыло известковый завод на Встречненском месторождении известняка, затем в 1976 г. 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 обещать удовлетворить строителей не мог в связи с тем, что для Магаданской области Госплан СССР выделяет ежегодно не более трех миллионов штук кирпича, да и то специально для нужд Чукотского автономного округа. Так, из-за перадивности руководителей Северовостокстроя наша область лишилась своего кирпича.

Аналогичная ситуация складывается и с известью. С 1974 г. 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 г. на базе Встречненского месторождения известняковая мука производилась даже для нужд сельского хозяйства. Объем ее выпуска с 1 тыс. т в 1962 г. возрос к

1970 г. до 6 тыс. т. Получали муку на мельницах, установленных в 1962 г. на территории Ягоднинского завода строительных материалов. Однако руководители Северовостокстрой вели политику на ликвидацию этого производства, и в 1973 г. цех был закрыт.

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

Несмотря на значительный рост производства строительных материалов и конструкций, не менее быстро растущая 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 1987 г. увеличить производство домостроения, легких заполнителей для бетона и термоизоляционных материалов, керамзита, 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 по-

лучено несколько видов эффективных трудносгораемых и несгораемых материалов на основе вспученного вулканического пепла (битумоперлит, пеплоперлитобетон), которые можно применять как в качестве конструктивного, так и теплоизоляционного материала.

Сотрудники Магаданского комплексного отдела Дальневосточного НИИ разработали технологию получения гранулированного пеностекла на базе вулканопепла. Полупромышленные испытания нового материала показали хорошие результаты: гранулированное пеностекло можно применять и в промышленном, и в гражданском строительстве (теплоизоляция перекрытий зданий, компонент трехслойных и однослойных панелей). В 1981 г. Главсеверовостокстрой 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 в уже упоминавшейся выше минеральной вате. В 1971 г. по этому поводу было даже принято специальное постановление Совета Министров СССР, в котором Минтяжстрой и Минэнерго СССР обязывались к 1973 г. построить и ввести в строй в Магаданской области ряд предприятий по производству ваты. Там же было предложено начиная с 1974 г. прекратить поставки минеральной ваты нашим строителям. Постановление это Главсеверовостокстрой не выполнил, 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 минеральной ваты.

В данном случае показателен пример строителей Колымской ГЭС. Еще в 1976 г. в Синегорье они ввели в строй цех по производству минеральной ваты и специальных плит из

нее. Готовится минеральная вата из глинистых сланцев (что в двух километрах от Синегорья), известняков Встречненского месторождения и приморского кокса. А теперь сравните... Себестоимость 1 м<sup>3</sup> (141 кг) местной ваты обходится гидростроителям в 36 руб. (оптовая прейскурантная цена ее — 7 руб. 50 коп.), а 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 для обновления городов и поселков, реконструкции промышленных предприятий в нашем регионе. Особенно остро ощущается дефицит цемента. Географическое положение нашей 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, но чаще всего — 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 ежегодно потери составляют свыше 10 млн. руб. А если учесть чисто механические потери цемента в пути при 12-кратных его перегрузках? Здесь уже цифра убытков действительно внушительная — более 25 млн. руб.

Масштабы развития горнодобывающей промышленности и сопутствующих ей отраслей могли быть более значительными, если бы произошли качественные изменения в промышленности строительных материалов. А главное, если бы мы

построили цементный завод на базе 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 так и не решен он вплоть до настоящего времени. Вспомним историю.

Совет Министров РСФСР 18 февраля 1960 г. 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 условия 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 помольной установке из привозного клинкера и еще не существующий тасканский цемент. Сравнение, разумеется, было не в пользу последнего. Такое заключение и послужило основанием к отказу от строительства завода, которое и было отложено на неопределенное время.

По заданию облисполкома (1961—1963 гг.) 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 вопрос о строительстве злополучного завода...

Магаданский обком партии, облисполком в течение де-

сяти лет «забрасывали» Госплан и Министерство промышленности строительных материалов СССР различными бумагами с одной и той же просьбой, но получали неизменное «нет». Лишь в марте 1974 г. было дано «добро» на строительство завода в десятой пятилетке. В 1976 г. СибНИИпроектцемент в темпе выполнил ТЭО будущего строительства, которое длительное время рассматривали в Госстрое СССР, 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 в сентябре 1977 г. 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 Госстрой 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 решили...

Правда, ТЭО все же было утверждено 4 апреля 1980 г. 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 и на 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. Кроме того, наличие местно-

го 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, облизполком, приложив максимум усилий, все же добились положительных сдвигов в «цементном вопросе»... С февраля 1981 г. 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, начнется строительство второй Колымской ГЭС. Наличие местного цемента позволит возвести бетонную плотину, а не каменнонасыпную, как было на ГЭС-1. Это значительно уменьшит объемы работ 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) капитальное строительство приисковых объектов. Все, казалось бы, справедливо... Но здесь вновь начались злополучные межведомственные утряски и неурядицы. Минтяжстрой СССР, в подчинении которого находилось объединение «Северовостокстрой», неожиданно отказался выполнять строительномонтажные 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» и др.), а также строить что-либо в уже существующих поселках. Это привело к тому, что Минцветмет СССР вынужден был организовать в составе Северовостокзолота трест «Монтажремстрой», который с 1967 г. приступил к возведению баз в мес-

тах 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 вложений для производства своих материалов, Магаданэнергострой, Магаданцметстрой и Магаданоблсельстрой в 1969 г. завезли из Приморского и Хабаровского краев 25 тыс. м<sup>3</sup> сборных железобетонных конструкций и 7 млн. штук условного кирпича. В 1970 г. соответственно — 39 тыс. м<sup>3</sup> и 8 млн. штук. И так шло до 1975 г., 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 г. Магаданоблсельстрой 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 завоза, но и снизить стоимость ограждающих конструкций (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 г. «Об улучшении качества жилищного и гражданского строительства», начав возведение новых крупнопанельных домов, разработанных Московским институтом «Индустстройпроект» по предложению главного инженера СМУ-1 Магаданоблсельстроя П. И. Доброжанского.

В последующие шесть лет, по примеру сельских строителей, производство таких крупнопанельных домов освоило управление «Арктикстрой» в Анадыре, а управление «Магаданоблсельстрой» организовало в 1975 г. такое же домостроение в Эвекиноте. 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. В 1976 г. цех алюминиевых панелей построен и в Магадане. За создание и организацию производства алюминиевых панелей большой группе работников Дальстройпроекта и строителям цеха присуждена премия Совета Министров СССР. Среди них: Б. И. Меркулов, Ю. А. Данилин, И. Л. Коган, Р. И. Фаерштейн, В. В. Иванов. С тех пор по разработкам Дальстройпроекта на многих приисках промышленные здания и вспомогательные 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 нашей области построено более 70 зданий, в

том числе корпуса Карамкенского ГОКа, вступившего в строй весной 1979 г., 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 г. На приисках «Полярный», «Ленинградский», «Семилетка» и на других объектах построены из алюминиевых панелей и ремонтные мастерские, дизельные станции, многие подсобные здания.

Применение сборно-разборных сооружений не решает всей проблемы индустриализации строительства и сокращения сроков возведения объектов, так как удельный вес зданий с небольшим сроком службы в Магаданской области незначителен в сравнении со строительством, рассчитанным на длительную эксплуатацию. 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. А в 1978 г. при облисполкоме организовано 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 объединения «Севостгеология» развели у нас 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 области, ре-

шая в основном вопросы совершенствования технологии производства, абсолютно 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... Хотя на ремонт и «мажикюр» фасадов домов ежегодно расходуются громадные средства, дефицитные материалы и дорогостоящий труд.

Главсеввостокстрой 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, туфоосадочных пород зеленого, голубого цвета с различными оттенками. И это несмотря на то, что месторождения декоративных материалов разведаны 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 позволит получить долговечную отделку фасадов зданий, а цветовую гамму использовать как средство повышения их архитектурной выразительности.

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

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 отвода земельного участка для организации карьеров песчано-гравийной смеси в пойме речки Дукча. Произойди это, трудно даже предположить последствия. Была бы ликвидирована популярная зона массового отдыха горожан, был бы уничтожен лес в пойме речки, нарушился бы гидрологический режим Дукчи, 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 — речка 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 м<sup>3</sup> песка возросла (за счет увеличения расстояния завоза) до 11 руб. 95 коп. По отношению к себестоимости песка, получаемого в пойме речки Магаданки, удорожание составило 7 руб. 59 коп. Лишь в 1979 г., 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 прирост мощности предприятий стройиндустрии. На развитие производственных баз направлено свыше 140 млн. руб., валовой выпуск продукции увеличился на 40%. С 1976 г. в областном центре завершен

переход на крупнопанельное домостроение с улучшенной плакировкой квартир. Завершается реконструкция Магаданского завода крупнопанельного домостроения. Ввод его в эксплуатацию обеспечит строительство жилых домов в пяти-, девятиэтажном варианте до 90 тыс. м<sup>2</sup> общей площади в год. Это, конечно, большой шаг в строительной индустрии Севера, но если учесть, что завод должен был вступить в строй еще в 1976 г., а сдан в эксплуатацию лишь в 1983 г., то, естественно, возникает вопрос: 90 тыс. м<sup>2</sup> — много это или мало, и не устарел ли сам, еще 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 (еще в 1973 г.), выступили против этой затеи. Причины для этого были довольно 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. А при реконструкции площадь застройки цехов должна увеличиться в четыре раза! Это исключает возможность организации необходимой площади для склада готовой продукции и дальнейшего расширение завода. Во-вторых, цех этот стоит на обрывистом берегу (17 м высотой) бухты Нагаева, над знаменитым песчаным городским пляжем (единственным в городе), где летом отдыхают тысячи магаданцев. 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, увеличить ее мощность в четыре раза... 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, а город недополучит более 900 квартир (это при острейшей 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 г. 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. Кондрашов и начальник управления стройиндустрии А. Г. Смолен. Заместитель председателя Госстроя СССР М. Г. Чентемиров 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 — не менее 20 млн. руб.), поддерживали их, несмотря на наши более чем аргументированные доводы.

Итак, реконструкция... ведется 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 г., но... Время идет, миллионы рублей тают, реконструкция продолжается, и совершенно не исключено, что после ее окончания, возникнет

необходимость все-таки строить в Магадане новый завод крупнопанельного домостроения.

В июне 1977 г. при рассмотрении состояния развития материально-технической базы строительства на 1977—1980 гг. 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 о консервации строительства завода стройматериалов в Певеке... Нерешенные вопросы строительства кирпичного завода и цехов: минеральной ваты, древесностружечных и облицовочных плит из декоративных камней местных месторождений... Организации — представители Министерства монтажных и специальных 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 принимают действенных мер по сокращению потерь материалов при многократных перевалках...

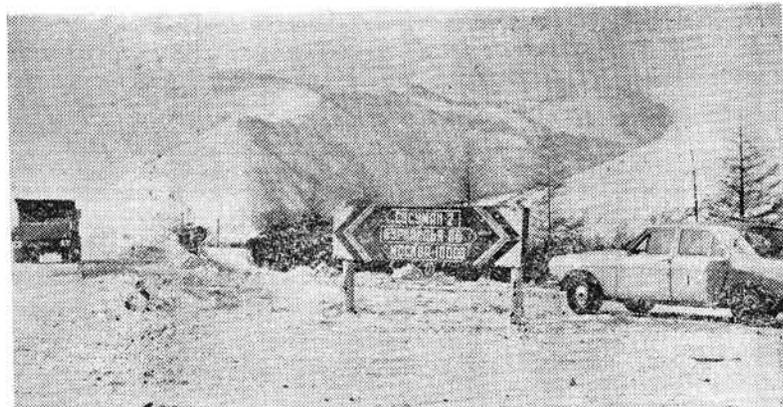
В двенадцатой пятилетке, а также в последующие годы строителям Магаданской области предстоит выполнить большие объемы работ по завершению строительства рудника «Дукат», по возведению горнорудных комбинатов «Каральвеем» и «Майский», по реконструкции горно-обогательного комбината имени Матросова, ряда теплоэнергетических объектов, цементного и известково-гипсового заводов... Предстоит также все возрастающими темпами вести

строительство сельскохозяйственных сооружений, жилья, культурно-бытовых зданий, коммунальных объектов...

По просьбе Магаданского облисполкома Ленинградский институт «Ленгипрогор» в 1978 г. 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 области на ближайшие годы и перспективный период.

Для обеспечения динамичного развития нашей горной промышленности, определенного решениями партии и правительства, многим министерствам и ведомствам, но прежде всего Минцветмету СССР и Минвостокстрою 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 мощности по производству строительных материалов, 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\* особо настоятельно 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 г. (приказом Э. П. Берзина) технический сектор Дальстроя реорганизован в управление добычи полезных ископаемых, начальником которого был назначен помощник директора Дальстроя А. Н. Пемов, а строительный сектор переименован в управление капитального и дорожного строительства (Капдорстрой), которое возглавил на правах начальника (временно) и главного инженера В. Д. Мордухай-Болтовской. Чуть позже, в 1933 г., 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 Магадана до Элекчана. Первым начальником этого дорожного района стал инженер М. Л. Левчук. Отдел дорожных изысканий был превращен в контору изысканий на правах самостоятельного предприятия Капдорстроя, возглавил которую инженер К. И. Станкевич. В конце января 1933 г. был организован и второй дорожно-строительный район, исполнять обязанности начальника которого назначили В. А. Делягейта.

Строительство трассы под неослабным контролем Э. П. Бер-

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

зина шло очень интенсивно. Специальным приказом он обязал начальника Капдорстроя В. Д. Мордухай-Болтовского все время быть «на линии», то есть на строительстве автодороги, возложив на него подготовку к форсированию ее строительства в летний сезон 1933 г., чтобы обеспечить максимальное использование зимника для перевозки грузов на прииски.

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

Колымское приисковое управление «Цветметзолото» и Дальстрой в первые годы доставляли грузы для приисков в летнее время выюками на лошадях и оленях, а в зимний период — санным путем на выносливых якутских лошадаках, оленях и собачьих упряжках. Летом широко использовался сплав по рекам Малтан, Боханча и Колыма, вплоть до устья Утиной и до Среднекана. На внутривальстроевских перевозках даже в 1936 г. было занято 4300 лошадей, 15 тыс. оленей и 2200 собак...

Естественно, такой транспорт не мог обеспечить грузоперевозки 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 г. Причем местные специфические условия (плюс отсутствие железных дорог) ставили двойную задачу, то есть надо было строить автодороги двух типов: магистрального значения — от Магадана через все основные горнопромышленные центры Колымы, и облегченного типа, имевшие местное значение и небольшой грузооборот. Ширина земляного полотна последних была минимальной. Для пропуска встречных автомашин через каждые 200—300 м, в пределах видимости, на них создавались специальные развязки. Покрытие этих дорог было то же, 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, гарантирующие устойчивость полотна дороги. При изысканиях трассы начальники полевых партий стремились обеспечить кратчайшую ее протяженность, максимально приблизить к карьерам грунтов для отсыпки полотна. Последнее и привело к тому, что все нынешние автодороги, как правило, следуют рельефу местности. Дорожники такой способ называют «обертывающим профилем». Вот почему знаменитая Колымская трасса вплоть до Сусумана имеет много криволинейных участков.

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

Особенно активно, широким фронтом дорожное строительство началось в 1933 г. на участке Магадан — Спорное: необходимо было как можно быстрее обеспечить доставку грузов приискам, расположенным в долинах рек Среднекан и Утиная.

Организация работ как на магистральных, так и на дорогах облегченного типа, 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. м<sup>3</sup>.

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, разработка крутых косогоров в скальных грунтах, разработка и перемещение щебенистых грунтов-сушенцов...

Заботясь о форсировании строительства дороги, Э. П. Берзин специальным приказом определял основные задачи управления «Кандорстрой» в наступающем сезоне 1933 г. В приказе устанавливались конкретные сроки сдачи в эксплуатацию отдельных участков дороги: до 47-го километра проезд надлежало открыть к 1 июля, до Палатки — 1 августа, до Элекчана (200-й километр) — к 18 сентября 1933 г. «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 г. начальником первого дорожно-строительного района был назначен

А. В. Пышминцев, который к тому же продолжал исполнять обязанности и начальника отдела Дальстроя и помощника начальника Капдорстроя. Первым помощником начальника дорожно-строительного района назначили М. Л. Левчука, вторым — С. Д. Тимофеева.

К ноябрю 1933 г. строительство дороги облегченного типа на протяжении двухсот километров в основном было закончено. Осмотрев ее состояние, Э. П. Берзин издал новый приказ, в котором отмечалось: «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 были 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 1934 г. одновременно с отсыпкой трассы Магадан — Дебин строилась 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 срок: июль — ноябрь 1935 г. В 1936 г. аналогичные объекты вступили в строй в поселках Ягодное и Берелех. Еще раньше, с 1933 г. началось строительство автобаз-гаражей в Магадане, Палатке, на 150-м километре, в Атке, Мяките, Стрелке, Спорном. Первые гаражи строились из местной древесины (в ход шла лиственница), позже — из местного кирпича (в Магадане, Палатке, Атке, Спорном, Берелехе). У названных автобаз росли поселки для автотранспортников и работников ремонтных мастерских.

В 1935 г. работа на строительстве дорог стабилизировалась, задания перевыполнялись, выработка по сравнению с 1934 г. 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, начальников 8-й дистанции В. П. Лазарева, 4-й дистанции — А. Д. Томкевича, 9-й дистанции — С. Ф. Новикова. Охотничьими ружьями премированы 10 человек, именными часами — 12, объявлена благодарность — 8, награждены знаком «Отличник Колымы» — 31 рабочий. Кроме этого в распоряжение начальника УДС для премирования рабочих было выделено 25 тыс. руб.

11 августа 1935 г. была назначена специальная комиссия по приемке уже готовой двухсоткилометровой автодороги — от Магадана до Элекчана (в 5 км от Атки). 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 результаты выполненной работы, подписали акт о приемке, который затем был утвержден Э. П. Берзиным.

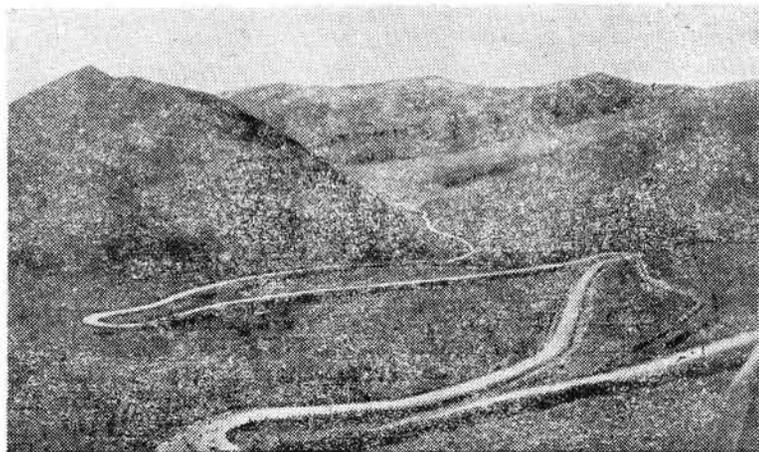
Работа была сделана хорошо и быстро. К этому времени (в июне 1935 г.) вступила в строй и паромная переправа через Колыму. Дорожные работы уже велись за рекой, а в сентябре 1935 г. был открыт проезд до прииска «Хатыннах». И вновь труд строителей был отмечен наградами. В распоряжение начальника управления дорожного строительства было выделено 40 тыс. руб., 5 часов, 3 фотоаппарата, 5 отрезков на костюмы 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 С. Я. Гассельгрэн, подрывник А. П. Александров были награждены золотыми часами, заместитель начальника УДС И. В. Запорожец, начальник изыскательской партии Н. А. Кутузов, начальник 20-й дистанции К. А. Афонин — импортными ружьями.

В начале 1936 г., на две недели раньше установленного срока, открыта автодорога облегченного типа на участке

Стрелка — Котел (где началось строительство гидростанции) и до устья Среднекана (там была оборудована пристань для приема грузов, поступающих из Амбарчика). 1 августа 1936 г. госкомиссия приняла участок автомагистрали Атка — Мякит, а 1 октября — автодорогу до поселка Ларюковая. Это уже был 400-й километр от Магадана.

В 1937 г. очень активно велось строительство магистрали на левобережье Колымы — от Дебина до Ягодного. Тогда же была сдана в эксплуатацию и автодорога на участке Ларюковая — Спорное — Дебин. На строительстве трасс работали 905 автомашин и 39 тракторов (в 1946-м строители уже имели 1580 автомашин — из них 80% большей грузоподъемности, 104 трактора, 26 бульдозеров, 12 экскаваторов, 70 скреперов).

5 мая 1937 г. произошло важное событие — завершилось строительство моста через реку Колыму. Наконец-то было открыто движение автотранспорта на левый берег. В связи



Утинский перевал. 1937 г.

с этим поселочек дорожников у места монтажа моста, называвшийся просто «Переправа» (там действительно была паромная переправа), приказом по Дальстрою от 28 июня 1937 г. был переименован в Дебин. Так он называется и по сей день. Но есть у этого поселка 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 (магистралью до которого была сдана госкомиссии в 1938 г.).

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

Весь участок дороги от Магадана до Кадыкчана (739 км) был построен (до проектных объемов) 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), Яблоневый (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 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 г. ежегодно строилось и вводилось в эксплуатацию до 260 км магистральных дорог и облегченного типа.

С 1936 по 1940 г. дорожная сеть возросла по отношению к 1935-му в 2,5 раза, а к концу 1946 г. — в 10 раз. Протяженность автодорог Дальстроя в 1946 г. уже равнялась 4000 км, из них магистральная, полностью законченная, протянулась на 1350 км.

Несмотря на успешное строительство, движение автомобильного транспорта в первые годы освоения Колымы сдерживалось из-за отсутствия мостов через средние и большие реки, на которых летом работали временные паромные переправы. Особенно сильно оно сдерживалось с наступлением первых заморозков и с появлением шуги, когда все замирало на 45—50 дней. Именно за такое время на реках замерзал ледяной покров толщиной до 1,5 м, по которому уже было переправляться без риска.

Часто предпринимались попытки ускорить льдообразование, 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 при этом заметно ускорялось. Нередко даже удавалось обеспечить безостановочное движение транспорта через реки. Для этого 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 тоже искусственно ускорялось следующим образом. Сначала на остановленную шугу укладывали продольный настил («арматуру») из жердей и накатника (диаметром от 5 до 10 см) через 0,4—0,5 м при ширине проезжей части ледовой переправы 6 м. Далее, по мере продвижения (с обеих берегов реки), укладывали поперечный настил из хвороста, один конец которого ложился над боном. Пустоты, образовавшиеся между продольным и поперечным настилами, заполняли мелким льдом или мокрым снегом, и все это тщательно поливали водой. При хорошем морозе уже через три часа после окончания работ можно было открывать

неисходное движение по переправе. Легкому транспорту (до 3 т) проход разрешался только после прокладки продольных жердей по хворосту и вмораживания их интенсивно поливаемой водой. Эта операция продолжалась от трех до четырех дней. Для обеспечения движения тяжелых автомашин укладывался еще один продольно-поперечный настил из накатника — жердей, тоже обильно политых водой. На создание такой переправы требовалось десять дней.

После остановки шуги иногда приходилось наблюдать небольшую подъем воды (выше бона) и увеличение скорости ее движения, что служило причиной появления (в отдельных местах) промоин. Их легко устраняли дополнительной укладкой хворостяного настила, который интенсивно (через каждые 30 мин.) поливался 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 этот же период) не превышает 20—22 см.

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

В 1936—1937 гг. 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 до соединения с автомагистралью Магадан — Кадыкчан в Чайурьинской долине, где появились прииски «Большевик», «Комсомольский» и другие. Дорога от Кулу до Чай-Урьи позволила на 131 км сократить расстояние доставки грузов из Магадана в район Нексикана, Аркагалы и Индигирского горного управления. Расстояние доставки угля из Кадыкчана в Тенькинский район сократилось более чем на 300 км...

Проектирование и строительство дорог облегченного типа, проложенных за годы Великой Отечественной войны, обеспечили ускоренный ввод в действие новых горно-обогачительных комбинатов и многих промышленных предприятий,

уменьшили капитальные вложения в дорожное строительство на 350 млн. руб. и сократили затраты труда на 2,1 млн. чел.-дн. К 1946 г. на дорогах Колымы построено 15000 пог. м мостов, в том числе через Колыму, Армань и Берелех. Продолжено 3700 м водопропускных труб.

Все мостовые 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 гг. и ригельно-раскосные фермы, выполнявшиеся из круглого сырого леса — местной лиственницы.

19 ноября 1937 г. в системе управления «Дорстрой» организован Тенькинский дорожно-строительный район, начальником которого был назначен К. И. Станкевич, работавший до этого главным инженером УДС. А чуть раньше сменился и начальник этого управления: вместо ушедшего В. Н. Фомина был назначен инженер И. В. Семенов, прибывший в Дальстрой еще в 1933 г. Вначале Семенов работал начальником одного из отрядов Капдорстроя, проектировал дорогу от Палатки до Стрелки (345-й километр), затем руководил строительством автомагистрали на 25-километровом участке Спорное — 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 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 гг. занимается тем же, но уже за пределами территории бывшего Дальстроя. Дорога от Ленска до поселка Мирный и аэродром в последнем — дело его рук.

В конце 30-х годов геологи Дальстроя успешно закончили разведку оловяносных районов, в связи с чем (уже в 40-х годах) решено было строить 9 рудников и оловообогатитель-

ных фабрик. И опять управление «Колымпроект» получает новое задание — проектирование автодорог к будущим промышленным предприятиям: Герба — Омсукчан, Певек — Красноармейский — Южный, Усть-Нера — Алякитовый, Кулу — Хениканджа, Эвекинот — Иультин, Омсукчан — Пестрая Дресва и другие. Все повторялось, как и на Колымской трассе. Первый этап — строительство проездов, затем — эксплуатация автотрасс... Особенно много зимников эксплуатировалось в Янском горнопромышленном управлении Якутской АССР: весь бассейн реки Яны с 1941 г. был включен в территорию деятельности Дальстроя.

Изыскания автодороги Певек — Красноармейский — Южный вели в апреле 1941 г. 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 шла по сложным в инженерно-геологическом отношении участкам тундры, но тем не менее отрезок ее до Красноармейского был сдан уже к сентябрю 1942 г. Однако до проектного объема автодорога была доведена лишь в 1944 г.

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



Таежный домик изыскателей в долине реки Эмтегей. 1942 г.

В конце 1943 г. геологическая партия ГРУ, возглавляемая Л. М. Шульц, установила промышленные запасы олова и вольфрама в районе Иультина. Проектному отделу Дальстроя было поручено дать общую оценку условий строительства рудника, обогатительной фабрики, автодороги к наиболее целесообразному району, где возможно строительство порта, обеспечивающего прием судов с большой осадкой. Экспедиция, на которую возлагалось выполнение задания, была сформирована в составе: руководителя — инженера-геолога Г. М. Тайхмана, инженера-геодезиста И. Г. Наседкина, инженера-гидротехника В. А. Беляшова, инженера-обогапителя В. А. Шмелева, инженера-дорожника Я. Б. Эпштейна и техника К. Н. Дядых. В результате пятимесячной работы экспедиция, обследовавшая детально три варианта строительства порта, рекомендовала бухту Эгвекинот. Ее природные условия обеспечивали прием судов с заданной осадкой, а широкая долина между бухтой и сопками позволяла разместить здесь жилой поселок, автобазу, склады и вспомогательные здания морского порта.

Дорожники выбрали оптимальный вариант автотрассы Иультин — Эгвекинот.

Рекомендации экспедиции геолога Г. М. Тайхмана были утверждены руководством Дальстроя. Проектному отделу в начале 1945 г. поручили провести изыскания под комплекс будущего горнорудного комбината. Первые работы изыскатели проводили в Эгвекиноте и Иультине, а в следующем году начались изыскания дороги.

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

19 апреля 1946 г. проектно-изыскательский отдел Дальстроя, которому поручено проектирование всего комплекса горнорудного комбината, организовал экспедицию под руководством инженера В. С. Беляева для проведения изысканий

автодороги Залив Креста — Иультин. Все полевые работы были закончены через год. Проект дороги выполнен в мае 1947 г. Проекты на отдельные участки выдавались на месте.

В июне 1946 г., 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 г. здесь действовал автозимник, а с 1947-го начались работы по отсыпке трассы. Сдана дорога в эксплуатацию в августе 1950 г., однако в проектном объеме была закончена лишь в конце 1953 г.

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 (в 50—100 м от трассы), рекомендованных проектом. 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 за пределами откоса насыпи. Подвела строителей и коварная Амгуэма: материалов наблюдений за ледоходом и ее водным режимом у них не было, поэтому мост через реку и 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 работников Дальстройпроекта, не проверивших заранее

условий ледохода и не знавших горизонта паводковых вод.

В период 1954—1960 гг. автодорога Эгвекинот — Иульгин реконструировалась несколько раз, особенно на снеготаносимых участках и перевалах. Ну а мост через Амгуэму был сдан в эксплуатацию в конце августа 1965 г. За его досрочный ввод были премированы 18 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 г. экспедицией Колымпроекта под руководством инженера П. П. Светушкова и начальников партий Г. З. Карачбанова, Р. Г. Гольдберга, В. К. Дворникова. Дорога хотя бы облегченного типа нужна была срочно, 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 помогла 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 требовала немедленного 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, по которым с малыми затратами и в короткие сроки осуществлялись перевозки. В хозяйстве Дальстроя автозимники по своему назначению были двух типов — длительно действующие (используемые зимой в течение многих лет) и сезонные. Первые помогали довольно успешно осваивать новые районы до самого окончания строительства капитальных дорог. Таким методом, к примеру, осваивался Омсукчанский район и горно-промышленные районы бассейна Индигирки, что обеспечило

ввод в короткие сроки Аляскистовского горнорудного комбината, приисков «Ольчан», «Панфиловский», «Трех Маршалов», «Куранах-Салинский»... Длительно действующие зимники помогли освоить бассейн реки Яны, где строились горнорудные комбинаты, Депутатский, Батагайский и Эге-Хайский районы, где разрабатывались угольные месторождения Джебарики-Хая, Буор и другие объекты.

Комплекс Иульгинского горнорудного 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 поддерживаются специальными службами, которые с наступлением заморозков выравнивают трассы будущего зимника и устанавливают оградительные вехи. Проводят дорожники и работы по предупреждению затапливания зимников наледными водами, разумеется, если это не требует много времени и значительных средств. В противном случае такие участки дорога просто обходит.

Сезонные зимники строили для тех же целей, что и длительно действующие, но на очень короткий срок, на сезон, 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 Севере-Востоке, правда — узкоколейные... В период 1939—1944 гг. 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 (далее груз горнякам доставляли 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 г.

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

В 1941 г. 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 (требовалась прокладка двухкилометрового тоннеля, что в те времена для Дальстроя, конечно же, было невозможным).

А началось все с января 1940 г., 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 Сеймчап — Юрты — Лазо.

В начале апреля 1941 г. 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. Был выделен также дополнительный транспорт и землеройные машины. Все вместе взятое существенно изменило положение на стройке, и уже в конце августа 1941 г. поезда ходили до поселка Уптар. Закончили работы на дороге в мае 1949 г. Построено было семь

железнодорожных станций: Магадан, Уптар, Мыс Пограничный (Сплавная), Лесная, Красавица, Хасын, Палатка и четыре разъезда: 12-й километр, Дукча, Бодяной, Хабля.

Управление дороги и паровозное депо размещались в поселке Уптар. К 1950 г. 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 г. С 1948 до 1957 г. паровозной службой руководил А. И. Панкин, успешно работающий и теперь заместителем начальника областного управления коммунального хозяйства.

Современному читателю, привыкшему к нашим скоростным и мощным магистралям, трудно представить узенькую нитку дороги, игрушечные вагоны и дымящие 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 двустороннем грузопотоке стоимость перевозок по ней на 20% была ниже автотранспортных. А руководство Дальстроя неоднократно пыталось увеличить нагрузку на узкоколейку. Вспоминается 1949 г., когда была создана специальная комиссия (заместитель начальника Дальстроя по строительству И. М. Перфилов, главный инженер Дальстрой-проекта 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. С июня 1950 г. пропускная способность дороги достигла 1000 т в сутки и обеспечивала движение двадцати пар поездов.

Управление дороги подчинялось начальнику Колымснаба, но с апреля 1953 г. 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

дорожников, взяв негласный курс на ликвидацию узкоколейки. Этому способствовала и частая сменяемость руководства дороги. После М. А. Поцала с 1953 по 1956 г. начальниками ее назначались А. Г. Крикун, С. А. Горин и Г. В. Пушко. В итоге с 1952 г. дорога обеспечивала только односторонний грузопоток: Магадан — Палатка... Теперь уже можно было говорить и о нерентабельности магистрали, чем не преминули воспользоваться руководители управления автотранспорта С. С. Толкачев, а затем и А. М. Рыхлицкий. Они неоднократно ставили вопрос перед начальником Дальстроя о ликвидации дороги. Для них дорога была чужой, требовала внимания, оперативного решения многих вопросов, связанных с ее работой. Только нежелание заниматься железной дорогой привело к ликвидации конкурентного транспорта.

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

Однако, проследившая судьбу малого «колымского БАМа», мы невольно забежали вперед. Вернемся же в март 1940 г., 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 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 г. все авто- и железнодорожные изыскания и проектирование проводились под эгидой Колымпроекта, разместившегося в Магадане (Школьный переулок) в трех двухэтажных деревянных домах. Первое зда-

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

В качестве иллюстрации к тому, что Дальстрой продолжал заниматься железными дорогами, можно привести следующий факт. В октябре 1954 г. была сдана в эксплуатацию 45-километровая узкоколейка на участке Зырянка — Буор (месторождение Зырянского угля, открытого Черским в 1891 г.). Строительство ее вела Зырянская контора Дальстроя, возглавлял которую Н. А. Демидов.

С ноября 1941 г. заместителем начальника Дальстроя по строительству был назначен А. К. Колесников, руководивший ранее строительством многих дорог в центральных районах страны. По его настоянию в 1943 г. в Магадан были завезены первые 12 бульдозеров для дорожного строительства. Колесников предложил И. Ф. Никишову посмотреть работу новых землеройных машин, которые решили испытать в долине речки 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 формировать 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 г. 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, провальные 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 первоизыскателям, 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... Мощностъ наледных образований велика. Отдельные из них аккумулируют в себе (особенно в поймах рек) от одного до трех миллионов кубометров льда.

В январе 1934 г. мы проводили изыскания в долине реки Среднекан, куда выехали с грузом на 10 оленьих нартах. После нескольких часов таежного путешествия мы обратили внимание на необычайное поведение оленей, которые вдруг стали явно волноваться, замедлили ход... Вскоре услышали нарастающий гул. Остановились, оглядываясь по сторонам. Никто не мог определить, в чем причина столь необычного гула, откуда он. 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 падаем 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...

Наледа — 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, тре-

щина), вода прорывается на поверхность, иногда даже фонтанируя. Со временем этот процесс повторяется снова и снова, поэтому наросты льда в таких местах достигают за зиму 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 наледы опасны. Ступив на них, легко можно провалиться под лед. Перед появлением наледы лед на реке под напором воды вспучивается огромным холмом, который вскоре с сильным звуком, напоминающим пушечный выстрел, взрывается, как в описанном выше эпизоде. По мере повторения таких процессов толщина льда в месте прорыва воды нарастает, вода растекается все дальше и дальше, наконец выходит из берегов, и постепенно наледа заполняет всю долину реки. Такие участки становятся совершенно непроходимыми даже в самые сильные морозы. Окутанные паром наледы, как немая стража, запирают долину на долгое время. Особенно активны они в конце зимы, когда слои мерзлоты близки к соединению.

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

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

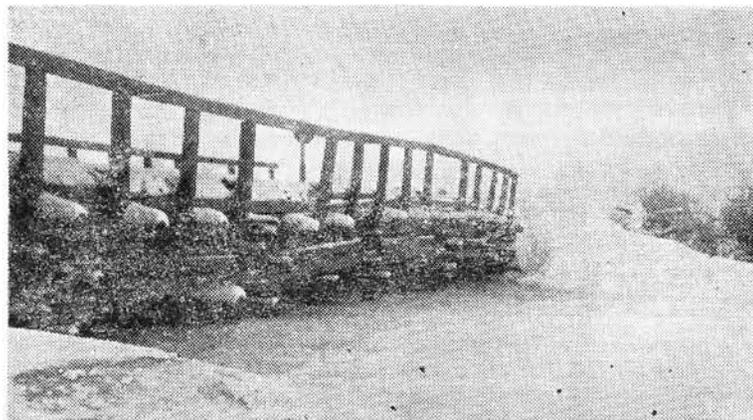
В январе 1936 г. мы работали на строительстве обогатительной фабрики в районе прииска «Утиный». Домик таежного типа, в котором нас поселили, обеспечивал некоторый комфорт — в нем была большая кирпичная плита, хорошо державшая тепло. Однажды среди глубокой ночи нас разбудил какой-то странный звук, похожий на глухой выстрел, а затем послышался неясный шум воды. Наши валенки сушились на плите. На полу, у постелей, лежали оленьи шкуры... Соскочив с постелей, мы — о ужас! — вдруг оказались в воде. Она достигла уже порога и журча вытекала наружу. Затопление нашего жилища увеличивалось каждую секунду... Ни-

чего не понимая, мы быстро оделись, кое-как натянули мокрые валенки и, с большим трудом открыв примерзшую дверь, выбежали наружу. За порогом нашей обители уже образовалась наледь из воды, поступающей из домика.

Мороз около  $40^{\circ}$  мгновенно сковал обувь — она стала невероятно тяжелой. И мы, бросив все, помчались к соседям — их домик был метрах в восьмидесяти 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. Возбужденные, мы очень долго не могли заснуть, делились мнениями о причинах случившегося.

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

В течение двух дней мы кайлили лед в избушке и, вскрыв



Наледь в районе 56-го километра автодороги

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

Особые трудности приносили наледи при строительстве и эксплуатации автодорог. Дело в том, что при затоплении грунтовыми водами земляного полотна постоянно растущая корка льда продавливалась колесами, образуя глубокие колеи, сначала затрудняющие движение автомашин, а потом и



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

вовсе исключают их проезд. Строители и эксплуатационники встретились с несколькими разновидностями наледей: грунтовые, небольших размеров, питающиеся надмерзлотными водами с малым притоком (появляются обычно в начале зимы и действуют недолго — около месяца); наледи, питающиеся водами ключей с небольшим и средним стоком (появляются во второй половине зимы); наледи, питающиеся стоком ключей или рек, образуются на перекатах, в широких гравийно-галечниковых долинах (появляются 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, в руслах небольших водотоков рубили ледяные каналы (иногда 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, высота которого достигала 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 г. 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 г., 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 Правой Хеты. После строительства этой галереи и водовода наледи на Правой Хете исчезли.

Зима 1944/45 г. 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 холодные, малоснежные времена... В конце декабря 1944 г. от поселка Солнечный до самого города образовалась огромная наледь: поверхностный поток реки прекратился, а грунтовых вод не было — галерея оказалась без воды. Надо было принимать срочные меры. 28 декабря 1944 г. 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 сильными, что вода не могла преодолеть столь большое расстояние, и ее режимо было подогревать. Грели воду горячим паром четырех временных котельных, расположенных — первая у источника наледи, а следующие — через 500 м друг от друга (вода прогревалась до  $+1,5^\circ$ ). 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 водопровода из водохранилища речки Каменушки.

Да, Север весьма богат 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, образовавшиеся углубления 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 лишаем естественной изоляции вечную мерзлоту, и летом она начинала бурно таять, проваливая дорогу на глубину до 2—3 м. Степень оттаивания грунта зависела от его льдонасыщенности. Деформации земляного полотна 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 г. 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 торфяно-растительного покрова толщиной 0,2 м, на который уже насыпалось само полотно дороги. Контрольные скважины, пробуренные через год, показали: мерзлота в основании полотна дороги восстановилась на всех деформировавшихся участках. Даже нижняя часть полотна (примерно на  $\frac{1}{3}$  высоты) находилась в мерзлом состоянии почти все лето. Особенно большое удорожание строительства и эксплуатации автодорог возникало при сооружении трасс по льдонасыщенным грунтам и с погрешенными льдами. В связи с этим дорожный и геологический отделы Колымпроекта в 40-х годах вынуждены были провести специальное обследование ряда эксплуатируемых дорог. Для этого выбрали самые характерные деформации дорожной насыпи на трассе 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% 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. Инструкция Капдорстроя предписывала строжайшее сохранение естественного режима мерзлоты под полотном и в придорожной полосе. Категорически запрещалось даже частичное нарушение растительного 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 залегающих льдистых 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 (угельная шахта), Кадькчан — Аркагалинская ГРЭС и в других местах.

Изучение просадок земляного полотна автодорог, причин их возникновения, рациональных методов промораживания котлованов для опор мостов, работы фильтрующих насыпей выполняла в 1936—1940 гг. 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 вложений средств в наш край. 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. Гассельблата, 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 г., 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 нашего края деле, Семечов привлек через Московское представительство Дальстроя необходимое число специалистов и обеспечил своевременное завершение и согласование проекта моста. 15 ноября 1935 г. проект был рассмотрен и утвержден техническим советом Дальстроя. А до этого, в феврале 1935 г., Э. П. Берзин обязал управление дорожного строительства провести таксацию леса в бассейне реки Оротукап, чтобы выяснить его пригодность для строительства моста. Таксацию закончили в июне 1935 г., а с июля началась и сама заготовка древесины...

И вот в январе 1936 г. 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 г., а полное завершение работ (в объеме проекта) — к 1 августа 1937 г.

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 УДС.

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 организовать первоочередную отгрузку и доставку оборудования, поступающего в адрес ударной стройки, выделить для контроля за движением грузов ответственных работников своих управлений.

Четкая организация материально-технического снабжения, слаженная работа инженерно-технических работников, умелое руководство стройкой обеспечили открытие движения по мосту намного раньше установленного срока — 5 мая 1937 г.

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 рабочее сооружение и, кстати, рассчитанное на ограниченную нагрузку...

С 23 по 25 августа 1939 г. в бассейне 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 создавалась 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 впритык 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 лю-

бое 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 г. 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 уровня воды, но окончательный ремонт был выполнен УДС зимой 1939/40 г., когда поток автомашин направили прямо по льду. Нормальное движение по мосту было возобновлено в апреле 1940 г.

Казалось бы, на этом можно и закончить историю строительства и спасения большого колымского моста. Но пришлось ему выдержать еще более тяжелые испытания...

В декабре 1942 г. начальник Дальстроя (теперь уже 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 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 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 «Даймонд», как было установлено из схемы его нагрузок, переданной участникам совещания для рассмотрения, имел давление на ось 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% проезд затруднит. Сила тяги по сцеплению в этом случае оказывается недостаточной, и автомашина будет буксовать... Ширина полотна Колымской трассы (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 наши доказательства, 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 г. 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 с уклоном более 2%, закрепив на них необходимое число рабочих и механизмов и обеспечив постоянное присутствие опытных линейных руководителей.

Ко второй очереди были отнесены работы по усилению несущих конструкций моста через Колыму, проведению систематических наблюдений за состоянием моста. Для прохода тяжеловесных машин некоторые подъемы и спуски выравнились, а отдельные, наиболее зауженные места дороги, расширились.

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

Воодушевленные столь многообещающим началом, люди приступили к эксплуатации 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 г. 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, состоящих 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 снижался. При попытках движения «Даймондов» по таким участкам в распутицу впереди осей прицепа 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 справлялись.

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 УШОСДОРа В. П. Лазарев официально сообщил руководителям Дальстроя. В докладной записке указывалось, что мост постепенно 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 г. 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, раскрывались врубки. 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 г. большие неприятности.

Был составлен акт. А. К. Колесников, возглавивший комиссию, сообщил руководителю перевозок мнение специалистов и предложил организовать охрану груза, поступающе-

го на «Даймондах» на правый берег Колымы, чтобы потом перевезти 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. Начальнику снаббазы поселка Спорное 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. Затем спросил, 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 согласии Никишова с нашим решением. Я разделил 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 груженые 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 предоставить проверяющему интересующие его документы и материалы.

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: через четыре дня после окончания работы комиссии движение тяжеловесных поездов по мосту прекратилось. А в мае 1945 г. издал об этом приказ и начальник Дальстроя... Это была настоящая победа. Победа разума над волевыми решениями.

Однако торжествовали мы несколько преждевременно, явно недооценив характер этого человека... Первого июня 1945 г. И. Ф. Никишов подписал приказ «Об усилении и реконструкции моста через реку Колыму». Ну что ж, 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 ее (и главным инженером реконструкции) назначен опытный С. Н. Семенов, работавший до этого в УШОСДОРе. После завершения работ его перевели 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 г.

Одновременно с ремонтом колымского моста строители занялись и усилением мостов на участке Аркагала — Усть-Нера через реки Делянкир, 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 г. на дорогах Колымы работало уже около 150 «Даймондов» (трехосный тягач с двумя ведущими осями, с двигателем мощностью 200 л. с., и трейлер с 24 колесами; грузоподъемность тягача — 10 т, трейлера — 40 т, вес машины с трейлером — 19 т).

В конце января 1946 г. И. Ф. Никишов вылетел в командировку в Москву. На второй день, закончив совещание, посвященное завершению работ 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 состоянии моста через Колыму 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 наркома об освобождении А. К. Колесникова от работы в связи с уходом на пенсию.

С отъездом Алексея Константиновича мы, проектировщики и работники УШОСДОРа, лишились серьезной поддержки в нашем убеждении о необходимости запретить движение «Даймондов» не только по колымскому мосту, но и по северным дорогам. Наши доводы с неспособности автомагистрала Магадан — Аркагала (особенно искусственных сооружений) обеспечить движение автомашин с нагрузкой, в 2,5 раза превышающей 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 и 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 г. объявил благодарность и премировал месячными окладами начальни-

ка технического отдела УШОСДОРа В. А. Дементьева, 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 г. 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 приказ об отмене награждения Лисовского, 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 г. пришел в полную негодность. Одни 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, про света не было видно... Практически все искусственные сооружения ежегодно подвергались капитально-восстановительному ремонту или же требовали полной их замены.

Но вот в мае 1948 г. 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 г. с участием работников Главного управления, Дальстройпроекта, УДС и УШОСДОРа, было принято решение о срочном строительстве металлического моста через Колыму. Движение «Даймондов» по автотрассе прекратили. 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 Московскому институту «Проектстальконструкция».

В конце декабря 1948 г. И. Г. Петренко назначают начальником Дальстроя. Время волевых решений в Дальстрое кануло в прошлое...

Проект металлического моста через Колыму (автор А. Я. Журавлев) рассматривался техническим советом Дальстроя в октябре 1950 г. 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 г. ...

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 г. заместителем начальника Дальстроя по строительству был назначен инженер В. В. Волков. Свои обшир-



У паромной переправы через реку Амгуэму (слева направо): заместитель начальника Дальстроя В. В. Волков, начальник Чукотстроя Б. Н. Карпов и главный инженер М. С. Вительс. 1953 г.

ные знания в области строительства, незаурядные организаторские способности Всеволод Викторович использовал комплексно. Именно это давало плодотворные результаты в процессе их применения на деле. В первую очередь всю свою энергию В. В. Волков направил на успешное выполнение работ по возведению моста через Колыму, на форсирование строительства Аркагалинской ГРЭС и развитие производства местных стройматериалов. На сборке моста (кстати, металлоконструкции для него изготовлены из специальной мостовой стали Комсомольским-на-Амуре металлическим заводом, входившим в то время в состав Дальстроя) была введена четкая диспетчеризация, за стройкой были закреплены и несли ответственность за своевременную помощь руководители Комсомольского-на-Амуре 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 Северо-Востоке зарекомендовал себя и начальник производственно-технического отдела управления шоссейных дорог Владимир Александрович Дементьев. И примеров тому масса... В проекте реконструкции моста через Колыму (Московский институт «Проектстальконструкция») сборка металлического пролетного строения предусматривалась на силовых 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 опереть... на деревянные коротыши, вмороженные в лед. Многие высказывали сомнение в устойчивости такой конструкции при осадке льда. Изучив в управлении гидрометеослужбы материалы о характере ледовых покровов и методы сооружения ледовых переправ в начальный период строи-

тельства 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 наводок 1939 г.), 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% уменьшить стоимость работ, значительно сократить трудозатраты. Движение по реконструированному мосту с металлическими фермами открылось 20 мая 1953 г.

За успешное выполнение задания была премирована месячными окладами и именными часами большая группа строителей, в том числе: начальник УШОСДОРа Н. В. Дементьев, главный инженер Я. И. Бондаренко и начальник производственно-технического отдела В. А. Дементьев, контрольный мастер Комсомольского-на-Амуре металлического 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. Э. Федоренко, клепалящики И. Я. Церер и И. М. Шаратов.

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

А инженер В. А. Дементьев продолжал усовершенствовать работы на мостах. В 1954 г. он разработал еще одну новинку: проекты сборных дерево-металлических мостовых пролетов. Впервые они применены в 1955 г. при строительстве моста через реку Хасын, затем — через Нерючи, Теньку, Берелех и другие реки. В сравнении с ранее применявшимися конструкциями ферм (проект Гау-Журавского) рас-

ход леса сокращен в 6,5 раза, трудовые затраты — в 3 раза, стоимость снизилась до 50%. Правда, увеличился расход металла, но лишь на 40%. Сборные конструкции позволили 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 г. 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 г. В. А. Дементьев разработал чертежи и изготовил в поселке Карамкен бурообсадные железобетонные сваи из центрифугированных труб, впервые примененные при строи-



Группа изыскателей партии И. Г. Туника (второй справа) на изыскании автодороги Магадан — Тауйск. 1956 г.

тельстве моста через реку Берелех. В сравнении с прежними рижскими опорами, сооружаемыми в открытых котлованах методом замораживания, опоры В. А. Дементьева втрое дешевле, а трудозатраты при их сооружении в 10 раз ниже.

В первые десять лет применения свай из центрифугированных труб построено 47 мостов и... несколько жилых домов. До 1958 г. под непосредственным руководством В. А. Дементьева было изготовлено и применено в строительстве 1558 свай. Жив этот метод до сих пор. Опоры, изготавливаемые на основе магаданских бурообсадных труб, используются сейчас при возведении многих мостов, при строительстве Байкало-Амурской магистрали.

С отъездом В. А. Дементьева в Воронеж, где он теперь заведует кафедрой мостов в инженерно-строительном институте, руководители УШОСДОРа объединения «Северовостокзолото» необоснованно прекратили производство центрифугированных труб, перейдя на металлические трубы диаметром 0,4—0,6 м.

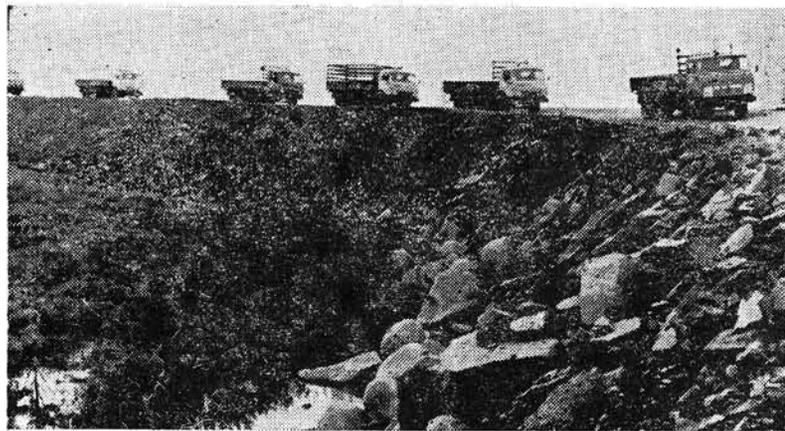
...Проектировщики и строители колымских дорог в суровых природно-климатических условиях шли по целине нерешенных технических вопросов. Они не только покорили просторы Северо-Востока, но и подготовили научно-техническую базу строительства в условиях вечной мерзлоты. Областное управление строительства 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 «Северовостокзолото», 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. Многие из них теперь спрямлены, удалены от косоговоров, полотно отсыпано хорошим грунтом

и стало более высоким, что 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 помогает содержать ее в хорошем состоянии.

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

В центральных районах Колымы намечено реконструировать существующие дороги и значительную часть дорожных



Современные дороги отсыпают, не нарушая торфяно-растительного покрова тундры

сооружений, обеспечивающих эксплуатацию большегрузных машин. Решается вопрос и о строительстве 150-километровой дороги от Нультина до Мыса 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 Магаданскую 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 г. начальник Дальстроя И. Ф. Никишов поручил Колымпроекту разработать ТЭД о строительстве железной дороги от Усть-Кута через Якутск на Магадан. Выполнение ТЭДа возложили на группу 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 г. членами Русского технического общества. В 1905 г. на особом межведомственном совещании при иркутском генерал-губернаторе о развитии железнодорожной сети Сибири было рассмотрено предложение предста-

вителей Американского консорциума Лойк-де-Лобеля о предоставлении концессии на сооружение железной дороги Канск — Аляска с тоннелем под проливом Беринга и с ветвями на Николаевск-на-Амуре, 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 стороны 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, во-первых, можно будет извлечь немало богатств из участков, не занимаемых концессионерами, и, во-вторых, это позволит 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 чужеземные государства смогут легко захватить значительную часть Сибири. Согласиться с концессионерами можно лишь при условии, если строительство будет вестись только с Юга. Третья — согласиться с концессией, если железная дорога будет строиться по 2 км с Юга и по 1 км с Севера.

Окончательное же решение было — 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 г. председателю Совета Министров.

Предложения о строительстве железной дороги на Северо-Восток поступили также и от различных русских акцио-

нерных обществ. Акционерное общество Казанской железной дороги в осуществлении нашедшей 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 г.

Резко возросшее значение Крайнего Севера в третьей пятилетке развития народного хозяйства СССР шло вразрез с существующей транспортной ориентацией. Дальстрой считал, что необходима новая, регулярная, бесперебойная транспортная связь Колымо-Индибирского региона с другими районами страны. Существующий морской путь с восьмимесячной навигацией сложен, долог и пролегает через территориально-альные 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. Необходима магистраль крупного государственного, политического и хозяйственного значения. Опорными пунктами, через которые целесообразно было бы проложить железную дорогу, представители заинтересованных ведомств называли: Усть-Кут — Бодайбо — Томмот — Незаметный — Якутск — Крест Хольджай — Оймякон — Аркагала — Сеймчан — Пенжино — Залив Алюторский, или Корфа.

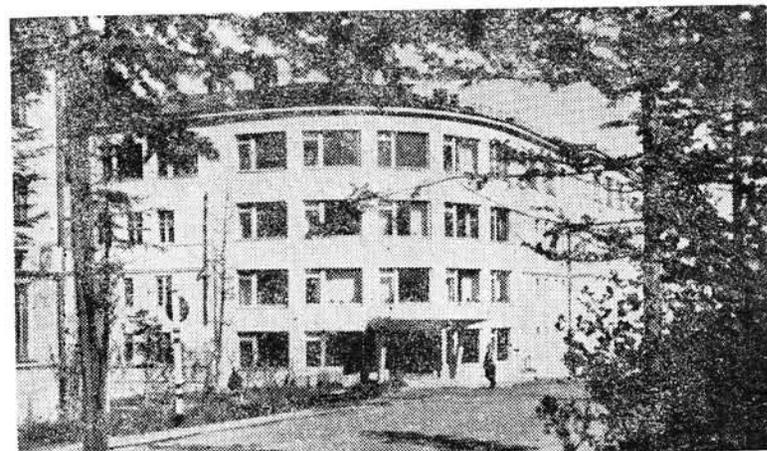
При составлении ТЭДа учитывались пожелания заинтересованных ведомств. Разработке его предшествовала воздушная рекогносцировка, проведенная в течение пяти дней инженерами Колымпроекта по предполагаемым вариантам трас-

сы железной дороги, были тщательно изучены материалы Народного комиссариата путей сообщения...

ТЭД был закончен в мае 1941 г. 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 г. ТЭД был рассмотрен техническим советом Дальстроя, материалы отправлены в НКВД...

Великая Отечественная война, развязанная фашистами в этом же году, сорвала наши планы, строительство железной дороги на Колыме не состоялось.

## ПРОЕКТИРОВАНИЕ



25 сентября 1935 г. Э. П. Берзин утвердил положение о структурных подразделениях треста «Дальстрой». В составе нового управления горно-промышленного строительства утвержден проектно-изыскательский отдел, которому поручалась разработка проектов: горнорудных комбинатов на Утинке и ключе Таежник; электростанций в Усть-Таскане, в поселках Спорное, Ягодное, Ларюковская, Атка, 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. Г. Вишняков — инициативный, энергичный и широко образованный специалист. Кадровый вопрос решали за счет объединения проектировщиков и изыскателей бывшего управления добычи полезных ископаемых и проектных групп горных управлений. Сюда же была зачислена прибывшая в августе—сентябре 1935 г. большая группа молодых специалистов.

Строительство поселков приисковых управлений, переименованных позже в горные управления, поселков автобаз, дорожных дистанций, ремонтных баз осуществлялось по проектам деморощенных 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 УГНКС, находившимся в то время в Усть-Утиной. Хозяин проекта был далеко, авторский контроль за строительством отсутствовал... Дело наладилось лишь в феврале 1938 г., когда проектная организация была переведена в Магадан. На нее тут же возложили задачу по обеспечению проектной документацией всего капитального строительства Дальстроя. Положение с проектированием сразу

улучшилось, повысилось 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 г. УГНКС получило задание от начальника Дальстроя на изыскание места для ГЭС в районе Верхних Порогов Колымы и составление проектного задания гидроэлектростанции. А 14 марта поступило новое указание — на проведение изысканий под строительство Аркагалинской и Тасканской районных электростанций. Чтобы форсировать работу, из ОКСа Северного горнопромышленного управления в проектно-изыскательский отдел были переведены геологи Н. С. Ланге и Г. Г. Ладьяженский. Это тем более было правильным, поскольку проектному отделу одновременно поручались и другие изыскания: аэродрома в радиусе 25 км от Магадана и бензопровода Магадан — Спорное. Времени на все отпускалось очень мало. Изыскания по аэродрому, к примеру, надо было закончить к 25 мая, по бензопроводу — к 1 октября 1938 г. Но 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 была закончена обработка материалов и по строительству Аркагалинской и Тасканской районных электростанций, проектирование которых НКВД передало Московскому институту «Теплоэлектропроект».

В начале ноября 1938 г. проектно-изыскательский отдел был выделен из ОКСа и стал самостоятельным хозрасчетным отделом Главного управления Дальстроя. Сменилось и руководство: 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, 22-а 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 г. обязал все строительные организации до 31 декабря того же года заключить с ним договоры 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 поручалась разработка проекта строительства (первой очереди) Бутугычгского оловорудного комбината. Этим же приказом была утверждена комплексная бригада проектировщиков из 28 человек. Главным инженером проекта назначается инженер-обогачитель А. Н. Комаров, консультантом — старший инженер производственно-технического отдела Дальстроя В. Г. Вишняков.

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

Технический проект Бутугычгского комбината закончили к 15 февраля 1939 г. 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 г.

На 1939 г. 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 проектно-изыскательском отделе к этому времени уже трудилось 190 человек.

Комиссия НКВД, работавшая над третьим пятилетним планом развития Дальстроя (1938—1942 гг.), привлекала на

помощь по разделу «Проектирование и строительство» московских инженеров В. В. Гаврилова, В. М. Абрамова и архитектора И. П. Давыдова. Москвичи, мало знакомые с условиями местного строительства и совершенно не знающие условий проектирования, предложили в течение десяти ближайших лет разработать более двухсот типовых проектов: горно-обогачительных комбинатов, рудников различной мощности; пяти типов гидростанций; десяти дизельных электростанций; восемнадцати локомотивных 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 Дальстроя обвиняли местных специалистов в том, что проектную документацию в большинстве случаев разрабатывали они в год строительства объекта, а в некоторых случаях оно велось 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 г. в проектно-изыскательском отделе они рекомендовали оставить 140 человек, на 1942 г. — 150...

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

К. А. Павлов был лично заинтересован в развитии собственной колымской проектной организации. К 1940 г. проектно-изыскательский отдел располагал обширными исследова-

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

В 1939 г., как уже упоминалось выше, комиссия Дальстроя подобрала участки под строительство Аркагалнской локомотивной и Тасканской паротурбинной электростанций. В этом же месяце наш отдел получил задание на комплексные изыскания и разработку проекта локомотивной 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 — обеспечить ввод станций в эксплуатацию 1 июня 1940 г. К этому времени (1937, 1938 гг.) уже были построены по проектам нашего отдела: локомотивные станции в устье речки Запятая, в поселках Атка и Палатка; свыше 100 км линий электропередачи; дизельные электростанции в Магадане, в поселках Спорное, Атка и Палатка. И все это тоже в трудных условиях

и при очень сжатых сроках. Был опыт, было великое желание хорошо работать, а не только подчиняться строгой дисциплине Дальстроя... Так что и проект и строительство обеих станций мы закончили в точно установленные приказом сроки. В середине 1940 г. Аркагалнская станция дала прискам свой первый ток.

Вернувшись немного назад, вспомним март 1935 г. Именно в это время постановлением Совета Народных Комиссаров Дальстроя 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 Колымпром-



Группа сотрудников Колымпроекта. Первый ряд (слева направо): С. Э. Розенфельд, И. И. Лукин, Б. Н. Бутягин, М. М. Колесниченко. Второй ряд: А. К. Климов, Н. И. Юргенсон, Л. И. Кольцов. 1940 г.

проект (5 марта 1940 г. изыскательский отдел Дальстроя был переименован в управление «Колымпромпроект») в 1940 г. получил ряд заданий на проектирование пяти обогащительных фабрик с рудниками, а также на расширение Утинской золотоизвлекательной фабрики. Особое внимание уделялось развитию оловодобычи в Омсукчанском районе, где в 1939 г. было разведано сразу несколько месторождений олова, а рядом, в районе Галимого, — уголь. Колымпромпроект в 1940 г. закончил (и передал Дальстрою-заказчику) проекты Галимыйского горно-обогащительного комбината, поселка Омсукчан, нефте- и складской базы и портопункта Пестрая Дресва. Проект дороги (145 км) от Омсукчана до Пестрой Дресвы был выполнен управлением «Колымтранспроект». Строительство дороги и нефтебазы началось в сентябре 1940 г., практически одновременно с их проектированием.

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

7 декабря 1940 г. новый начальник Дальстроя — И. Ф. Никишов — издал приказ «О структуре проектных организаций...» На базе управлений «Колымпромпроект», «Колымтранспроект» и проектной конторы горкомхоза было создано управление «Колымпроект». С этого времени все, связанное со строительством на территории Колымы, выполнялось именно этим управлением. Начальником его стал уже упоминавшийся ранее Н. П. Крыжановский, главным инженером — Н. И. Щигорцев, 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 г. 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 г. территория деятельности Дальстроя вновь расширена. Ему переданы побережье Охотского моря от Пенжинской губы до Охотска, а по Якутской АССР — бассейн реки Яны полностью. Теперь территория Дальстроя составляла около 2,3 млн. км<sup>2</sup>. Расширилась и сфера работ проектного управления, увеличился объем изыскательских работ. В 1940 г. он составил 9,8, а в 1941-м возрос до 12,9 млн. руб. Численный состав управления увеличился с 615 до 812 человек.

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

Очень сложно решались вопросы водоснабжения проектируемых и строящихся электростанций, горно-обогащительных комбинатов, многих поселков. Поверхностный водоток большинства рек прекращался уже в ноябре—декабре. Часто в долинах рек появились наледи, аккумулирующие в себе миллионы кубических метров воды, что подсказало нам мысль об изучении природы наледных образований. Мы провели ряд экспериментов. Спрямяли 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 обогащительных фабрик сооружали специальные водохранилища с земляными плотины. Такие водохранилища были сооружены на реке Ути-

ная (1945 г.) и в Дегдыкане (1946 г.). Подобная плотина (1944 г.) была построена и на реке Средний Эльгек. Это водохранилище использовалось и как источник питания котлов электростанции и как пруд-охладитель. Аркагалинские локомобильная и паротурбинная электростанции обеспечивались водой озера Кедрового, обвалованного земляной дамбой.

...Великая Отечественная война помешала дальнейшему развитию капитального строительства Дальстроя. 1 сентября 1941 г. по распоряжению И. Ф. Никишова управление «Колымпроект» переведено в Усть-Утиную. Объем проектно-исследовательских работ на четвертый квартал этого года сразу же заметно сократился.

Время было сложное, тревожное и горячее. Страна срочно перестраивала экономику на военный лад. Родине как никогда нужен был валютный металл, много металла. Его могла дать золотая Омчакская долина. Там уже добывали металлы, но, чтобы получать его больше и больше, необходимо было срочно (немедленно!) построить туда надежную автомобильную дорогу. И вот в середине июля 1941 г. И. Ф. Никишов вызывает к себе начальника Колымпроекта Н. П. Крыжановского. А 26 июля уже 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 исследовательских работ,— говорилось в приказе,— через каждые пять дней докладывать заместителю по строительству».

Приказ И. Ф. Никишова выполнялся безупречно.

20 сентября 1941 г. 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. Закончить возведение цеха требовалось к 30 декабря 1941 г. Печь должна была начать плавку металла 1 июня 1942 г. ...

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 задание было выполнено в срок и по-военному четко.

С началом войны резко возрастает спрос на олово. Теперь это был не просто металл, а металл стратегический... И Дальстрой озабочен увеличением его добычи. В октябре 1941 г. 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 г. Но задание было выполнено с опозданием на 25 дней. В декабре 1941 г. Колымпроект выпустил альбом типовых проектов объектов приискового строительства.

В январе 1942 г. главного инженера Колымпроекта П. П. Акимова неожиданно переводят 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, сказал, 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, и 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 трудно. Приходилось работать по 12—14 часов ежедневно, включая выходные. Я не считал зазорным учиться у своих коллег — проектировщиков, обогатителей, 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 мартеповской стали, электросталеплавильное 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 незнание. 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... Поэто-

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

В январе—марте 1942 г. проектировались и обогатительные оловоизвлекающие фабрики небольшой мощности: Кулинская, Днепроовская, 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, потому что все дела вершились там же. Теперь это расстояние стало тормозом в работе. Мы не могли оперативно оформлять соответствующие документы, невольно задерживали согласование проектов с производственными отделами главка и строителями. Для по-

лучения заданий, оформления финансирования проектно-изыскательских работ, на согласование и защиту проектов управление вынуждено было почти ежедневно направлять в Магадан 3—4 работников, 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?

— Сто пятьдесят, — ответил я.

— Разместитесь в бараке, стоящем рядом со зданием отдела кадров? Прошу вас вместе с Колесниковым и Никешичевым (заместитель начальника Дальстроя по кадрам. — И. Л.) рассмотреть варианты размещения управления «Колымпроект» в Магадане. Составьте списки сотрудников управления и передайте их Муратову (начальник горкомхоза. — И. Л.). 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 г. 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 г. мы получили новое задание: надо было срочно выполнить проект подвесной канатной дороги от рудника имени Лазо до обогатительной фабрики № 3 (Сеймчанский район) протяженностью 23 км. Времени, как всегда, выделили крайне мало. Технический проект канатной дороги мы должны были сдать в середине августа 1943 г. 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 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.

Особенно продуктивным был для нас 1944 г. 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 докомбинильной 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 имени Магросова, проекты расширения Аркагалинской и Кулинской электростанций, проекты Тасканского цементного завода, ЛЭП, горняцких поселков...

Не менее продуктивным был и 1945 г. В нем мы многое сделали и для самого Магадана: закончили проекты стале-

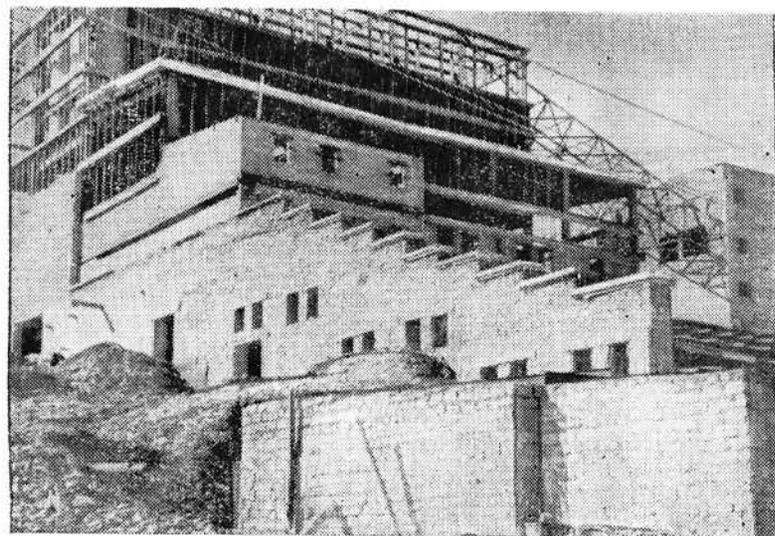
литейного цеха авторемонтного завода, служебного здания Нагаевского морского порта, детского комбината № 2 и водоснабжения города, его жилых домов и многих других объектов.

В последующие два года программа продолжала увеличиваться. На 1946 г. проектно-изыскательскому отделу утвердили план в сумме 9,3 млн. руб. Численный состав его увеличился до 380 человек. 25 июня 1946 г. мы получили задание на разработку проекта второй канатной дороги от рудника до фабрики Дегдыкан (протяженность 3 км), а затем 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 г. объем работ возрос до 10,6 млн. руб., а число специалистов — до 410 человек. В то время мы уже занимали казарму, которая располагалась против нынешнего Дворца культуры профсоюзов.

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 г., 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 г. стали электростанции, высоковольтные ЛЭП, обогатительные фабрики и рудники, аэродромы, автодороги, бензопровод Магадан — Палатка, зернохранилище, мукомольная мельница в Магадане, причал № 3 Нагаевского морского порта, жилые и культурно-бытовые здания. По приказу И. Ф. Никишова в проектно-изыскательский 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 г. наш отдел получил новое ответственное задание: предстояло разработать проект 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 горнорудный 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



Строительство Иультинской обогатительной фабрики. 1951 г.

интересно... Работы шли с декабря 1945 по апрель 1947 г. И вот 18 апреля 1947 г. 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 г. — весь проект горнорудного комбината.

В районе Иультина строительных материалов не было обнаружено, поэтому при утверждении задания предложили 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 г., в связи с его отъездом, под руководством П. З. Бродского, назначенного главным инженером проекта Иультинского горнорудного комбината. 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. Ввели 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 «доставить» эту воду на обогатительную фабрику, надо было построить 7-километровый водопровод, что заметно удорожало строительство комбината. И все же на это стоило идти, так как ключ Теплый был единственным надежным источником водоснабжения. Однако некоторые эксперты (в частности гидротехник 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 отвергли, 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 отрицательными результатами полугодовых гидрогеологических изысканий.

Иультинский горнорудный комбинат был сдан в эксплуатацию в октябре 1959 г., и уже в первый год (особенно с января по апрель) это новое предприятие испытывало большой недостаток в воде. Даже для снабжения поселка ее не хватало, и доставляли в Иультин водовозками все из того же ключа Теплый. Пришлось возвращаться к истокам проблемы и строить водовод по чертежам Дальстройпроекта, разработанным еще в 1947 г. Система водоснабжения ключ Теплый — Иультин была успешно завершена и сдана в эксплуатацию в августе 1971 г. С этого времени ни комбинат, ни жители поселка Иультин не испытывают нужды в воде. Но

очень долго здесь помнили ошибку «эксперта» Калабина и волевое давление на проектантов начальника Дальстроя.

Таких 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 суметь доказать малосведущим, 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 г. И. Ф. Никишов подписал приказ о создании комиссии по приемке третьего энергоблока на АРЭС-2 и в том же приказе обязал проектно-изыскательский отдел разработать проект строительства паротурбинной электростанции (три блока) на Берелехе, предназначенной обеспечить энергией прииск «Ударник» и небольшую обогатительную фабрику на Мальдяке. Здесь же был установлен срок завершения проекта вместе с рабочими чертежами земляных работ по главному корпусу. На все это нам было отпущено... 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 выполнение того или иного задания нас уже не пугали. Однако здесь особый случай. При определенных усилиях за две недели можно было выдать нужную документацию... Но ведь перед тем как приступить к ее разработке, нам необходимо было найти площадку для будущей электростанции, решить вопрос с ее водоснабжением, изыскать линии электропередачи от поселка Сусуман до прииска «Мальдяк». В установленный срок мы, естественно, уложиться не могли. Но и это, пожалуй, было не основным: возникло сомнение вообще в целесообразности строительства станции на Берелехе — в 87 км 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 копейку, так ведь придется дополнительно создать еще одно предприятие, которое будет заниматься лишь подвозкой угля из Аркагалы, — парк из 90 автомашин (грузоподъемность автомашины военных лет не превышала 3 т)...

В рапорте предлагался простой выход — расширить Аркагалинскую электростанцию (АРЭС-2). К рапорту была приложена сопоставительная ведомость капитальных вложений, эксплуатационных расходов, подсчитана стоимость 1 кВт/ч электроэнергии при строительстве Берелехской и расширении Аркагалинской электростанций. Но аркагалинский кВт/ч оказывался явно привлекательней, так как обещал быть в два раза дешевле. Именно поэтому проектно-изыскательский отдел и просил начальника Дальстроя отменить приказ о строительстве электростанции на Берелехе. 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 для будущей электростанции, а к началу октября 1944 г. — 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 Г. К. Карташова.

ва, 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 нарочным проекта электростанции на место строительства. Я еще раз изложил Егорову мнение нашего отдела. Он долго молчал, потом, наконец, заговорил:

— Ты знаешь, что делает 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 сказал:

— Ну смотри, пеняй на себя.

Едва дождавшись утра, я рассказал о ночном звонке Егорова начальникам электротехнического и теплотехнического отделений Г. К. Карташову и Р. М. Гурвичу. Мы, еще раз проверив свои расчеты, окончательно убедились в правильности наших позиций.

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, как было принято тогда по уставу военного времени, доложил о своем прибытии. 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 то, что «...это обеспечит сокращение срока ввода обогатительной фабрики на Мальдяке и позволит получить большое количество очень нужного стране металла». Говорил он долго. Я несколько раз пытался возразить по существу затронутого, но Иван Федорович, словно не замечая этих моих попыток, продолжал говорить. Монолог затянулся минут на 15—17. Закончив его, Никишов, словно только заметив меня, неожиданно спросил:

— Почему вы до сих пор не выдали проект Берелехской станции?

Я как можно короче доложил о причинах задержки, высказал предложение нашего отдела и попросил уделить время для рассмотрения технико-экономического обоснования 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 в конце подытожил:

— Вы, товарищ Лукин, видимо, ничего не поняли из нашего разговора... Вы свободны.

Я вышел из кабинета с чувством обиды. Обвинения Никишова меня не тревожили: я твердо был убежден в нашей правоте. Однако, зная о неограниченных правах начальника Дальстроя и его крутом нраве, 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 у меня были единомышленники. В приемной Н. П. Крыжановский с тревогой спросил:

— Ну что, досталось? Я же советовал вам выполнить приказ и выдать проект. Он может отстранить вас от работы.

Что я мог ответить на это? Помолчав 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 с вами будут обвинять в неспособности отстаивать проектные решения. Строить станцию на Берелехе — это антигосударственное решение. Проект я не подпишу.

Моя твердая позиция вконец озадачила Крыжановского, и мы молча вернулись на работу. На следующий день Никишов снова вызвал нас к себе. Оказалось, приглашены были не только мы с Крыжановским. В приемной уже ожидали 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, уже predetermined, о чем будет совещание, и я не ошибся. Лишь только мы вошли и сели, как хозяин кабинета без лишних предисловий приступил к делу.

— Итак, вопрос у нас сегодня один, — начал Никишов. — Где строить электростанцию, способную обеспечить энергией прииски «Мальдяк», «Ударник» и будущую Мальдякскую обогатительную фабрику? В Берелехе, что в нескольких километрах от основных энергопотребителей, или на Аркагале?»

Было ясно, что вопрос задавался всем, кроме меня и заместителей Никишова, которые, видимо, уже высказали свою точку зрения. Ответ (и это меня очень обрадовало) был однозначен — на Аркагале, используя здание бывшей локомотивной электростанции — АРЭС-1. Лишь начальник планового отдела М. З. Самойлов заметил невпопад, 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 нужно учесть, что оборудование электростанции уже завезено в Берелех.

Его позиция меня несколько удивила: ведь я ему очень подробно доказывал экономическую целесообразность расширения станции на Аркагале и, как мне казалось, 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 мнения его заместителей... Однако Никишов, подводя итог разговору, сказал:

— Хорошо, будем расширять Аркагалинскую станцию. Обязываю Крыжановского выдать проект к 15 ноября этого 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 это. Но в приказе он указал свой срок, как бы приняв половинчатое решение, — 1 декабря 1944 г. «Рабочие чертежи, говорилось в приказе, выдавать по мере готовности, в сроки, обеспечивающие нормальный ход строительства...»

Времени было явно недостаточно для такого объема работ, но проектировщики выполнили его в срок. И надо отметить, что большим стимулом во всем этом был 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. Егорова, 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 г. строительство электростанции было закончено, завершены были и работы на ЛЭП-110 на участке Аркагалинская РЭС — подстанция «Фрольч» — Нексикан. Провода мы заменили на большее сечение, и это обеспечило нормальное энергоснабжение предприятий Сусумана, прииска «Мальдяк» и других потребителей района. 20 октября 1945 г. комиссия Дальстроя приняла в эксплуатацию и линию электропередачи. А 22 октября 1945 г. Аркагалинская паротурбинная № 2 дала энергию приискам Сусуманского района.

...В конце 1944 г. инженер-электрик И. С. Семичев, работавший в сметной группе проектно-изыскательского отдела Дальстроя, подал рационализаторское предложение об использовании земли в качестве третьего провода высоковольтных линий электропередачи. В составе электротехнического

отдела работали тогда крупные специалисты, инженеры различных профилей, в том числе энергетики Ю. Н. Флаксерман, Г. К. Каргашов, Р. И. Зильберман, Р. М. Гурвич и другие. Они не поддержали рацпредложение Семичева, обосновав расчетами крайне низкую проводимость земли 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... «экономить 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 нам мысль о несомненной пользе предложения Семичева. Однако, выслушав наши возражения, вынужден был согласиться:

— Ладно, проводите испытания, если уж вы так упорно отказываетесь от внедрения этого предложения. Я издам приказ об организации испытаний.

Такой приказ был издан и назывался он «О проведении экспериментальных работ по испытанию ДПЗ». Целью эксперимента было установить возможности строительства высоковольтных линий электропередачи в районе деятельности Дальстроя по системе ДПЗ «два провода — земля», дающий, по утверждению автора, значительный экономический эффект. Участок для испытаний выбрали между трансформаторной подстанцией поселка Спорное 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 отде-

ла 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 оказались безуспешными, хотя пробова-ли разные варианты. В конце концов заземляющие контуры выполнили вновь, пробуравив по 40 скважин с соединением их металлической полосой на каждой подстанции. Скважины, да и всю испытываемую площадь засыпали солью и углем. Ме-ра эта несколько снизила напряжение поля, но все же оно было выше безопасного 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 разго-релся сыр-бор. Не получалось... И все же эксперимент был продлен до 1 января 1946 г. Много труда вложили в это бес-перспективное дело начальник Тасканского энергокомбината Н. Я. Скворцов, начальники подстанций С. М. Бельский и Ю. Ю. Косокович, однако добиться проектного напряжения в контурах им не удалось. Пора было сворачивать дело, но тут неожиданно для всех появился еще один приказ Ни-кишова о продлении эксперимента. Назначили новый срок — август 1946 г., а Семичева премировали месячным окладом.

Однако и в 1946 г. многократные испытания заземляю-щих контуров (с расширением их площадей вдвое, с двойным увеличением расхода труб и металла) не обеспечили безопас-ного напряжения. Но несмотря ни на что в декабре 1946 г. проектно-изыскательский отдел получает приказ Никишова на разработку линии электропередачи 35 кВ на участке Не-ра — Ольчан по системе ДПЗ. Приказ был явно не обосно-ван, и выполнить его мы не могли.

Вновь возникла конфликтная ситуация с начальником Дальстроя. Чтобы убедить его, мы подготовили технико-эко-номическое 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, гаранти-

рующего нормальную работу ЛЭП. Цифры 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 мешала телефонной связи.

Только лишь после этого письма начальник проектно-испытательского 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 Никишова командовал:

— Выполнять приказ! Проект выдать к первому марта! (1947 г. — *И. Л.*).

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 строк и Г. К. Карташова.

Никишова в это время в Магадане не было — его вызвали в Москву. Но, возвратившись из столицы, он тут же вызвал меня, как говорят теперь, на ковер, и в резкой форме высказал недовольство задержкой проекта. 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 опасности, грозящей всему живому, что случайно попадет в зону контуров заземления... Я говорил о нарушениях и выходе из строя телефонной

связи, ссылаясь и на Министерство энергетики, приславшее нам заключение, в котором 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 заключении Минэнерго... Я попросил разрешение возразить Я. Д. Певзнеру и повторил причины, исключаящие выдачу проекта строителям. Певзнер молчал. Вместо него вновь раздраженно заговорил Никишов:

— 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 процентов... Не поймете — обойдемся без вас.

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

Чувство досады овладело мной после разговора с начальником Дальстроя. Я понимал, что в реализации предложения И. С. Семичева он видит экономию дефицитнейшего в стране провода, и это желание отметало все возражения, в том

числе экономическую сторону спора. Но как можно было не учитывать угрозу всему живому, что нес в себе этот проект?! Не давала мне покоя и мысль о том, что я, видимо, плохо отстаивал наши расчеты, если не смог убедить начальника Дальстроя в 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, что кончилась невротика и надо ждать перемены.

Вернулся я на рабочее место после девяти часов вечера. Настроение, конечно, было далеко не деловое, просто хотелось побыть одному, еще и еще раз проанализировать причины столь непреклонной позиции И. Ф. Никишова, человека своенравного, не терпящего возражений, но и, несомненно, умного руководителя, способного отменять свои неправильные решения при условии 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 расжалованию, к снятию с работы... Осторожный Н. П. Крыжановский в течение нескольких дней пытался узнать в отделе кадров Дальстроя какие-либо указания Никишова в отношении меня. Но пока все 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 на возможность негативных последствий, если это все же произойдет. Но и новое наше предупреждение не изменило положения. Я. Д. Певзнер, поставив под злопо-

лучным 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 установленный порядок, иду на конфликт, но поступиться инженерной совестью уже не мог: 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, недоставало оборудования), но риск этот был оправдан и гарантировал безопасность. 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, автобаз, 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 г. За ходом работ, по распоряжению И. Ф. Никишова, следил сам Я. Д. Певзнер. Защитники идей «рационализатора» Семичева торжествовали, однако...

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

В сентябре 1948 г. 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 г. она была принята госкомиссией. Возвратясь из командировки, И. Г. Петренко спросил меня, почему мы так упорствовали с подписа-

нием 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 г. отдел этот реорганизован в управление «Дальстройпроект» как самостоятельное хозрасчетное 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 г. в Дальстройпроекте была введена двухсменная работа, что, конечно, не могло считаться нормальным явлением. Мы с начальником управления при каждом удобном случае напоминали руководству Дальстроя о тяжелых условиях труда проектировщиков, но каждый раз получали односложный ответ: «Будем искать что-либо».

В апреле 1948 г. 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 г. уже выдать комплексный технический проект на строительство и монтаж драг, на отработку 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 г. 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, задержавших 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 на Колыме и Индигирке... Как быть? Да и драги пугали своей сложностью. К тому же поступившие к нам в 1944 г. пять электрических драг фирмы «Юба» оказались некомплектными. И некому их было монтировать, 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 г. 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 вечномерзлых 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. Серeda, 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 г. 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 на строительстве города Комсомольска-на-Амуре. Проектировщики заметно воодушевились, увидев в этом назначении хорошее предзнаменование: запомнилось энергичное вмешательство И. Г. Петренко в затянувшийся спор по проекту 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 г. 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 — по этой или какой-либо другой причине, но в марте 1949 г. 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 г., после чего начальником управления стал инженер (дорожник) Н. Ф. Звонков. Я же по-прежнему оставался главным инженером Дальстройпроекта.

Капитальное строительство в начале 50-х годов не получало должного развития — его сдерживало отсутствие про-

ектов. 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 гг. требовала немедленного увеличения численности проектировщиков и изыскателей.

Постановлением Совета Министров СССР от 9 мая 1950 г. управление «Дальстройпроект» с июля переведено на государственный бюджет. Тут же был утвержден и новый план проектно-изыскательских работ на второе полугодие 1950 г., 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 г. лишь 706 работников... Само собой разумеется, план этого года выполнен не был. Тем не менее план на 1951 г. 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. Нам же приходилось надеяться на свои собственные силы и возможности. И мы работали — упорно и самоотверженно. И сделали очень многое.

За 1950—1953 гг. Дальстройпроектом было разработано

проекты паротурбинных электростанций в Певеке и Омсукчане; комплексов промышленных предприятий управления строительных материалов в Магадане, Сусумане, Ягодном; автодороги Герба — Омсукчан; ЛЭП 110 и 35 кВ; морских портов и нефтебаз в Певеке и Ванино; административного корпуса МВД и жилых домов в Магадане по улице Дзержинского; расширения золотоизвлекательной фабрики имени Матросова; Иультинской обогатительной фабрики; автодороги Магадан — Ола и моста через Олу и другие реки.

В 1954 г. продолжалось проектирование паротурбинных электростанций — Эгвекинской, Зырянской, Магаданской; ЛЭП-110 Аркагала — Таскан, Аркагала — Нера, Аркагала — Омчак (вторая цепь), Омчак — Бутугычаг, 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 Аркагаалинской ГРЭС, Дворца культуры профсоюзов в Магадане, гостиниц в Анадыре, Магадане, клубов в Эгвекиноте, Певеке и других объектов.

С октября 1950 г. начальником Дальстроя 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), «Со-

юзморпроект» (реконструкция Нагаевского порта), «Промэнергопроект» (разработка проектов электростанций в Хандыге, Эгвекиноте), Ленинградское отделение института «Теплоэлектропроект» (Аркагаалинская ГРЭС, с линиями электропередачи 110 кВ, от АрГРЭС до Усть-Неры, 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). «Дальстройпроекту» поручена разработка проектов (Омсукчанской и Певекской районных электростанций, автодороги Стрелка — Омсукчан). На него же возлагались изыскания для проектов, выполняемых Союзморпроектом, Промэнергопроектом, Гипрозолотом, Гипроцементом, Ленинградским Теплоэлектропроектом...

К этому времени коллектив Дальстройпроекта переселился в новое здание на углу улицы Парковой и проспекта Карла Маркса, где находится и сейчас. Вначале институт имел только два этажа, третий был надстроен в марте 1959-го, четвертый — в 1967 г. Освободившееся здание (по Карла Маркса, 4) было оставлено за Дальстройпроектом, и мы переоборудовали его под жилье для своих работников... Уже в 1975 г. рабочая площадь вновь расширилась — была закончена семиэтажная пристройка к зданию Дальстройпроекта, что значительно улучшило условия труда проектантов.

Но давайте вернемся к нашему повествованию. 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 среднетехническое образование, а из 39 руководителей изыскательских партий (основное зве-

но!) было 27 техников, слабо знающих свое дело (некоторые из них вообще недобросовестно относились к работе).

В 1952 г. осложнилось положение и среди проектировщиков. Центральные институты не желали заниматься «мелочами» и принимали задания только на разработку крупных основных объектов, таких, как Аркагалинская ГРЭС, Магаданская ТЭЦ, Хандыгская и Эвекинотская паротурбинные электростанции, горно-обогатительные комбинаты, аэропорты и так далее. А вот проектирование вспомогательных сооружений, поселков, дорог, водоснабжения, временного энергоснабжения строек опять-таки передавалось Дальстрой-проекту, правда, не самовольно, а с ведома и согласия МВД. Мы не справлялись, не успевали, срывали выполнение отдельных заданий. Может это и послужило сигналом к тому, что соответствующие организации наконец занялись проблемой кадров. Институт срочно пополнился новыми специалистами, и его численность в 1952 г. достигла тысячи человек.

Это было большим подспорьем, и все же организационные формы Дальстройпроекта не обеспечивали выполнения задания. Надо было создавать филиалы института в Эге-Хая (Якутская АССР), в Певеке, Сусумане, то есть в местах непосредственного сосредоточения текущего и перспективного строительства. Это сократило бы непроизводительно большие расходы на транспорт и командировки наших специалистов, не говоря уже об общей пользе дела. Однако руководители Дальстроя по каким-то причинам не торопились решать этот вопрос, и многочисленные неувязки между Дальстрой-проектом 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 г. автора этих воспоминаний.

С большим нежеланием согласился я с этим назначением: мне не хотелось покидать родной коллектив, в росте и ста-

новлении которого 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 делу, которым занимаешься...

На новом месте я тоже много времени отдавал любимому делу, и не только в роли эксперта — продолжалась совместная работа с творческим коллективом родного мне института по совершенствованию проектных решений, по оказанию всесторонней помощи в выполнении изыскательских и проектных работ. 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 г. 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 г. институт получил указание выдать проектную документацию к 1 марта 1954 г. на здания, по которым могут быть применены типовые проекты. На остальные сооружения, планировавшиеся строиться по индивидуальным проектам, решено было выдавать документацию в двухмесячный срок с момента получения задания.

В марте 1953 г. 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), чему до этого времени уделялось мало внимания... В мае 1954 г. директор института Н. Ф. Звонков был переведен на работу в облисполком, а его место занял В. А. Коротун, работавший главным инженером института, на должность которого был назначен А. Н. Курячий.

В конце июля 1954 г. появился новый приказ «О подготовке к увеличению жилищного и культурно-бытового строительства на 1955—1960 гг.». Управлению капитального строительства Дальстроя (И. И. Лукин и С. Ф. Максов) и Дальстройпроекту (В. А. Коротун и А. Н. Курячий — он проработал главным инженером до августа 1958 г. и был переведен затем в совнархоз) было рекомендовано уже 15 августа текущего года представить на утверждение предложения по обеспечению проектами жилых домов, культурно-бытовых и коммунальных объектов для всех горных управлений. И не просто предложения, а документы 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, приемлемых для местных условий. Разработку проектов такого жилья рекомендовалось выполнять в облегченном варианте — из щитов, заполненных опилками или мхом. В 1955 г. 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 г., 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 г.) заменили архитекторы Н. Б. Соко-

лов, затем Н. С. Носиков. В группу вошли и новички — архитекторы Ф. П. Соловьев, В. В. Струев и другие.

В том же 1954 г. было принято решение Магаданского облисполкома «Об упорядочении застройки населенных мест Магаданской области». И согласно этому решению отводы земельных участков под любое строительство райисполкомы могли производить только при наличии утвержденной документации (схемы генпланов, сами генпланы, проекты детальной планировки и застройки). Создававшаяся ситуация заставила Дальстрой образовать в нашем институте отдел генпланов — начальником 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. Ключихин, Л. И. Рапопорт 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, что и положило начало разработке планировочной документации для поселков золотодобытчиков.

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

Вспомним 1936 г., когда постановлением Совнаркома СССР Дальстрою были переданы для освоения бассейн Колымы и часть бассейна Индигирки, в 1939 г. — Чаунский и Чукотский геологоразведочные районы Главсевморпути, в 1940 г. — бассейн реки Анадырь, в 1941 г. — бассейн реки Яны. Территория деятельности Дальстроя к этому времени составила 2,3 млн. км<sup>2</sup>. В январе 1951 г. 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. км<sup>2</sup>, что составило более 12% всей территории СССР.

И вот 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 с появлением новой вычислительной техники, усовершенствованием расчетов, а при инженерно-геологических изысканиях — с внедрением нового бурового оборудования и высокопроходимого транспорта.

В декабре 1954 г. 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. Ссылаясь на 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 те проектные организации, которые пренебрежительно относились к технико-экономическим показателям проектируемых зда-

ний, увлекались архитектурными излишествами в отделке домов, применяли нерациональные планировки квартир.

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

На совещании обсуждалась и позиция Академии архитектуры, работники которой почти не занимались типизацией проектов, но стремились придать каждому зданию неповторимость, а это, дескать, приводит 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 г. Академия была реорганизована в Государственный комитет гражданского строительства при Госстрое СССР.

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

Дальнейшая работа шла в соответствии с названными выше документами. Уже в 1955 г. 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 г. директором института «Дальстройпроект» назначается М. М. Жагулло. Однако, в связи с занятой болезнью Михаила Митрофановича, с декабря

1959 г. исполнение обязанностей директора было возложено на А. Н. Быстрова. Главным инженером продолжал работать Р. И. Фаерштейн, назначенный на эту должность в августе 1958 г. и проработавший в Дальстройпроекте до марта 1963 г. Его заменил И. Л. Коган — он был главным инженером института 14 лет. В апреле 1962 г. А. И. Быстров утвержден директором Дальстройпроекта, который он возглавлял до конца апреля 1971 г. Главным инженером был тогда назначен А. Н. Курячий.

В мае 1972 г. директором института «Дальстройпроект» становится горный инженер И. С. Кривошеев, проработавший в институте до мая 1980 г. Главным инженером института после отъезда И. Л. Когана назначен Э. И. Жулин, а с мая 1980 г. он уже занимает пост директора института. С 1981 г. 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. 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, самоотверженный труд рядовых проектировщиков и изыскателей не раз по достоинству поощрялись вышестоящим руководством. Так, к примеру, в августе 1957 г. 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. Семенова, С. Н. Солодкина, П. М. Федорченко и многих других сотрудников института.

В 1958 г. 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 поистине невиданный до сих пор подъем творческих сил и дерзаний. Работалось хорошо и вдохновенно, сделано много интересного и нужного, хотя порой и спорного, ошибочного...

Научное региональное совещание, организованное комиссией по проблемам Севера, советом по изучению производительных сил 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 г. 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 усовершенствованием транспортной сети. В соответствии с рекомендациями регионального научного совещания по развитию производительных сил Магаданской области обком КПСС и обл. исполком 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 г. 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, учитывающим 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 апреле 1960 г. институт «Дальстройпроект» закончил 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 г. 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. Агасандов, 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 г. 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 г. Госстрой СССР этот принцип организации жилой среды запретил вообще.

Полевая партия В. Я. Блажнова 15 августа 1960 г. 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 выполнил проект школы на 520 учащихся и интерната на 300 мест в Анадыре. Архитектор Д. Б. Цвик, конструкторы Р. А. Агасандов и Л. А. Макаревич подготовили проект Дворца культуры профсоюзов в Магадане (с разрешения Госстроя РСФСР в проект были внесены некоторые изменения, предусмотренные 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 Спорное.

В 1960 г. 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 г. проведены изыскания автодорог Певек — аэропорт «Апапельхино», 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 улиц Портовой и 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, пединститута, тепличного комбината совхоза «Пригородный», автовокзала (архитектор А. С. Веденкин).

В 1962 г. совнархоз утвердил проекты дома на 107 квартир (на Комсомольской площади) со встроенным магазином, больниц в Иультине и Беринговском, здания торгового 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 и других объектов и строений...

В 1963 г. 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. Клочихин), 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 (свайные фундаменты зданий с 1963 г. стали применяться на стройках города по примеру управления шоссейных дорог, построившего жилые дома, детсад, мосты и многие производственные объекты на железобетонных сваях из бурообсадных труб).

С 1964 г. 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 имени 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 г. Дальстройпроект совместно с Московским ВНИИпромгаз разработал проект подземного льдогрунтового нефтехранилища на одном из приисков (авторы Г. И. Ясаков и В. В. Анисимов). Аналогичное сооружение годом позже появилось и в Шмидтовском районе...

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 разработкой генеральных планов новых поселков. И тут между двумя организациями возник некий диссонанс. Дело в том, что Дальстройпроект имел задание облисполкома на разработку генпланов горняцких поселков, 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 старались работать на Северовостокзолото. И это было вполне логично и правильно, так как все мы осваивали этот холодный край прежде всего 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 решение было поручено, и, в частности, Новосибирский «СибЗНИИЭП» с 1969 г. работал над проектами генеральных планов городов Анадырь и Певек, поселков Провидения, Эгвекино, Палатка, Ола, Омсукчан (авторы В. В. Оболенко 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 гг., генплан Магадана, составленный опять-таки Ленгипрогором, утвержден Советом Министров РСФСР 9 октября 1974 г. Автором его был Юрий Павлович Шплет.

В 1970 г. 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 инженер-

ного обеспечения. Это был первый опыт создания в Магаданской области подобия схемы генерального плана узлов, организация которых рекомендована постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР в мае 1969 г.

В 1963—1970 гг. Дальстройпроект выполнил изыскания и проекты: здания телецентра в Магадане (авторы Л. А. Макаревич и А. П. Бабаян), реконструкции автодорог Кадыкчан — Томпорок (Г. З. Карачебанов, И. Г. Туник), бетонного покрытия автодороги 13 — 56-й километр (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-го квартала, здания Госбанка в областном центре, школ (на 964 места) в Магадане, Анадыре, Нагорном, котельной и дробильно-сортировочного отделения фабрики имени Матросова, инженерных сетей в Сусумане и Беринговском, ЛЭП Полярный — Ленинградский. Выданы проекты зданий сельскохозяйственного техникума в Оле, профтехучилища и Дома радио в Магадане, больницы на 120 коек в Анадыре, объектов коммунального хозяйства, бытового назначения и т. д.

В процессе работы нередко возникали споры. 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, подтвердили правоту нашего градостроительного совета. В частности, эксперт Госстроя 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 района Нагаево Ленгипрогору, который был выполнен в 1977 г. и тогда же утвержден Магаданским горисполкомом. По этому проекту сейчас и осуществляется застройка Нагаево.

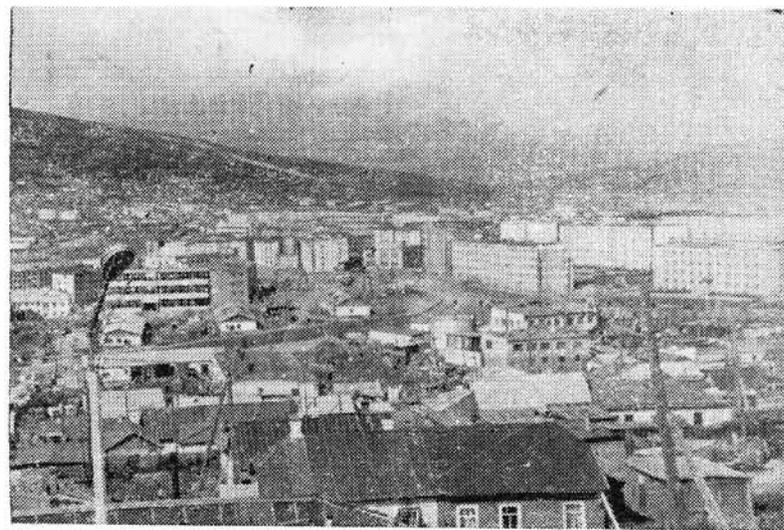
...В 1966 г. возникла спорная ситуация и по поводу индивидуального проекта здания горкома КПСС и горисполкома, разработанного архитектором Ю. П. Холмогоровым. В проекте недостаточно было проработано архитектурно-планировочное решение здания, необоснованно усложнена объемно-градостроительная композиция, нарушена функциональная взаимосвязь отдельных помещений... По моей прось-



Магадан, Нагаевский район. Временные постройки

бе и 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 разработал его за довольно короткий срок (3 месяца), а в начале 1967 г. он был согласован с Госстроем РСФСР и затем, после некоторых доработок по замечаниям специалистов этой организации, утвержден 11 мая 1967 г. облисполкомом.

Много было споров и вокруг «полосатого» здания Магаданского госбанка, запроектированного Э. Г. Цандером...



уступают место капитальным зданиям. 1980 г.

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.

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 г., 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 г.

В период с 1970 по 1978 г. Дальстройпроект был занят проектированием горно-обогатительных комбинатов Карамкенского и первой очереди Дукатского. Теперь коллектив института разрабатывает техническую документацию строительства второй очереди Дукатского ГОКа.

...25 сентября 1985 г. 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—



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.

1957 г.), совнархоза (1957—1965 г.), объединения «Северовостокзолото» (с ноября 1965 г.), выполнено по разработкам Дальстройпроекта.

В сентябре 1964 г. Дальстройпроект утвержден территориальным институтом и стал крупной проектной организацией на Дальнем Востоке. Свыше 30 лет проработали в нем инженеры Б. Т. Суворов, В. Г. Дроздов, 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, П. И. Басов, Т. Ф. Грибкова, М. И. Химин; архитекторы П. Н. Юргенсон, Д. Б. Цвик, А. А. Тихомиров, Н. 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, Н. Е. Жаков, Н. Д. Садковский, Л. С. Игуменов, В. П. Коврига, Л. В. Хонин, А. П. Ходоско, Н. Т. Цыбин, М. А. Мусин, Г. Х. Вольвович, В. Я. Блажнов, А. И. Артемьев и другие, 35 специалистов работают в институте по 25 и более лет. Многие из них, начав работу рядовыми исполнителями, стали опытными руководителями, среди которых заместитель директора института И. Г. Тунник, 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. Ключихин, главные специалисты В. Н. Чернышков, К. П. Клеменова, В. В. Камешнов, 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 объ-

единения «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.

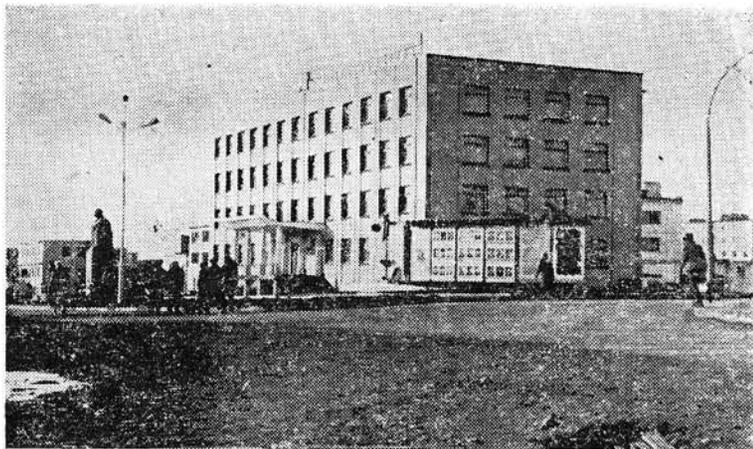
Коллектив Дальстройпроекта ежегодно и довольно успешно выполняет производственные планы и социалистические обязательства. За первое полугодие 1980 г., к примеру, институту присуждено переходящее Красное знамя Минцветмета СССР и ЦК профсоюзов металлургической промышленности с вручением первой денежной премии...

Проблема совершенствования жилья для тружеников Крайнего Севера особо остро встала с момента опубликования постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по улучшению качества жилищно-гражданского строительства» (с 28 мая 1969 г.). 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 частности, 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 благоустривались поселки. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР три больших поселка области преобразованы в города районного подчинения: Сусуман (12 декабря 1964 г.), Анадырь (12 января 1965 г.), Певек (6 апреля 1967 г.). В мае 1974 г. облисполком утвердил проект районной планировки Чукотского 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 г.) в корне преобразить этот обширный район Магаданской области. Обособленность населенных мест, большая удаленность от центральных районов, мелкие поселки и села с неудовлетворительно налаженным бытом — все это привело к росту миграции населения, что отрицательно повлияло на развитие производительных сил северного края.

В 60-х годах геологи области открыли ряд новых месторождений полезных ископаемых. По заданию облисполкома и Госстроя РСФСР Ленинград в 1976—1978 гг. выполняет корректировку «Районной планировки Магаданской области», в которой тщательно проанализировано состояние горнодобывающей промышленности и сопутствующих отраслей, обоснованы пути развития производительных сил нашей области до 2000 г. Наряду с развитием промышленных



Анадырь. Здание окружкома КПСС и окрисполкома

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 вечномерзлых грунтов и сурового климата. В области промышленного строительства и инженерных сетей задействован, к примеру, Красноярский ПромстройНИИ — проект Госстроя СССР, по жилищно-гражданскому строительству — ЛенЗНИИЭП, по градостроительству — ЛенНИИ градостроительства.

Все перечисленное можно было бы считать удачным решением северных проблем в проектировании и градостроительстве, если бы не многие «но». Дело в том, что иногородние институты не всегда и не везде учитывают наши возможности и в первую очередь наши природно-климатические условия. Примеров тому множество... Возьмем для иллюстрации такой факт. ЛенЗНИИЭП, получив в 1970 г. задание на разработку типовых проектов жилых крупнопанельных домов (для Магадана) новой серии и обязавшись завершить работу к 1975 г., не справился с ней даже к концу 1980 г. 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... В итоге возможность ис-

пользования названных проектов для районов области была исключена. А ведь Госстрой СССР вместе с Красноярским ПромстройНИИпроектом только с 1960 по 1974 г. 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 городовских 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 кадры и улучшив их материальную базу.

25 сентября 1974 г. 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. Фомина, выступая перед собравшимися, перечислил массу проектов, выпущенных ЛенЗНИИЭПом и утвержденных Госгражданстроем для северных районов страны. На этом заседании были заместитель председателя облисполкома Е. М. Виноградов, 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, с недоумением спросил:

— Так почему же Магаданский облисполком жалуется на отсутствие типовых проектов?

— Можно было бы и не жаловаться на этот счет, — ответил Е. М. Виноградов. — Проектов для нас действительно много, но нужных именно для Севера — нет. Впрочем, более компетентно суть проблемы может изложить наш областной архитектор товарищ Лукин.

И мне пришлось подробно изложить Совету Министров уже известные читателю причины, по которым мы не могли строить по упомянутым Г. Н. Фоминым проектам.

Факт остается 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...

В моем сообщении, естественно, были упреки в адрес Госгражданстроя и его председателя 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 Магадана, то для этого города, дескать, есть типовые проекты 30—60-квартирных домов со стенами из крупных керамзитобетонных блоков.

— Так кто же кого вводит в заблуждение? — риторически прозвучал 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 г. работники Магадангражданпроекта прибыли в ЛенЗНИИЭП, чтобы на месте согласовать переделанные проекты: с улучшенной планировкой, с сокращенным числом типоразмеров, с применением уже крупных блоков, только-только освоенных домостроительными комбинатами нашей области. Увы, не смогли тогда получить «добро» магаданцы, ЛенЗНИИЭП отказался что-либо согласовывать, а в Гражданстрой руководители этого института написали письмо о том, что магаданцы-де применяют не общесоюзные блоки для стен, а изменяют планировку санитарных узлов и... так далее и тому подобное. Пришлось и магаданцам в свою очередь обратиться в Госгражданстрой с просьбой разрешить принять проект в варианте института «Магадангражданпроект».

В общем, началась бюрократическая волянка, из-за которой и дело стояло, и северяне страдали... И вот теперь опять всплывает этот порядком надоевший вопрос.

Внимательно выслушал наши объяснения Г. П. Фомин и, убедившись в нашей правоте, обязал начальников управлений жилищного строительства 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 разобраться в причинах невыполнений 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 г., начали мы дорабатывать и проект ЛенЗНИИЭПа по типовому крупнопанельному дому се-

рии 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 КрасноярскпромстройНИИпроект, и именно тогда, когда директором его был патриот нашего края К. К. Крупица. В 1964 г. в Магадане он даже организовал семинар-совещание по обмену опытом строительства на вечномёрзлых 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 г.) 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 их жилищ и быта. Однако местному градостроительству по каким-то никому неизвестным причинам не уделялось должного внимания. Дело дошло до того, что обиженные затянувшимся невниманием северяне подняли этот вопрос на VI съезде архитекторов, состоявшемся в 1975 г. От их имени, 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 управления 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, предъявил претензии Госстрою СССР, мало уделявшему внимания работе научно-исследовательских институтов, не выделявшему средства на экспериментальное строительство... Однако и после столь резкого выступления представителя Севера дело не сдвинулось с места. Не поднимались вопросы северного градостроительства и на следующем, VII съезде архитекторов, через пять лет. 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... Так, Московский НИИ оснований и подземных сооружений отказался 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, может быть, и оправдала бы себя, но автор ее, кандидат архитектуры Т. В. Римская-Корсакова рекомендовала 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 же людей на работу — 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 своей некую теплицу для человека. Это предложение магаданцы конечно же отвергли как нежизненное, лишающее 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 причина неприемлемости 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 согласились.

В конце 50-х годов возросла потребность в расширении объема капитальных вложений, в связи с этим увеличился поток заказов Дальстройпроекту на разработку мелких объектов. 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 г. Магаданский совнархоз разрешил горным управлениям создать собственные проектно-сметные группы для выполнения таких работ. По просьбе Магаданского обкома КПСС и облисполкома Министерство внутренних дел СССР обязало директора Московского института организовать в Магадане проектно-изыскательскую группу для обеспечения документацией объектов местного УВД. Она была создана в марте

1960 г. и возглавлял ее инженер А. М. Луккин. На базе этой группы с июля 1966 г. был организован комплексный проектно-изыскательский отдел «Гипрокоммунстрой», на который было возложено проектирование объектов жилищно-бытового и коммунального назначения. До ноября 1968 г. возглавлял его А. М. Луккин (главный инженер Н. И. Вайшпенкер), затем — К. Н. Созиашвили. Позже, с мая 1969 г., отдел реорганизуется в Магаданский филиал института «Гипрокоммунстрой». Директором его стал К. Н. Созиашвили, главным инженером — Н. П. Потанов. И наконец с марта 1970 г. на базе этого филиала образован вышестоящий проектный институт



Магадан. Участники Всесоюзного совещания строительства в зоне вечномёрзлых грунтов. Слева направо: В. М. Дынни — начальник управления строительства и архитектуры ЯАССР, С. М. Верижников — заместитель директора ЛенЗНИИЭП, Г. Б. Примак — заместитель начальника УКВ Северовостокзолота, П. И. Луккин — заведующий отделом строительства Магаданского облисполкома, Г. А. Бажанов — заведующий отделом строительства обкома КПСС, И. И. Червячка — районный архитектор Среднекапского райисполкома, К. Н. Созиашвили — директор Магадангражданпроект. 1964 г.

«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 г., 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 архитектор В. Ю. Батуев многое сделали для улучшения качества проектных материалов, для повышения роли своего института в северном градостроительстве. В институте успешно трудятся свыше 45 лет инженеры А. Г. Бандулет, В. В. Сисецкий, В. В. Самсонов, 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. 28 мая 1969 г. 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 г. в Магадане организована партия Камчатского отделения Хабаровского треста «Дальгисиз», возглавлял которую А. С. Петров. А с декабря 1971 г. здесь создан уже изыскательский отдел во главе с Н. В. Рядным. Позже, в 1974 г., отдел этот реорганизован в отделение, а еще через два года на базе его организован Северо-Восточный трест инженерно-строительных изысканий (СеввостГИСИЗ). Управляющим трестом Госстроя РСФСР утвердил Н. В. Рядный, 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, а также накопление и обобщение материалов (по этому вопросу) прошлых лет. Объем работ, выполняемых трестом уже с 1981 г., составляет 2,3 млн. руб., но при необходимости СеввостГИСИЗ может увеличить объем работы до 3 млн. руб.

Под умелым руководством Н. В. Рядного 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 СеввостГИСИЗа, проводит и Дальстройпроект, для

облисполкома и других ведомств — только СеввостГИСИЗ (за исключением гидростанций, изыскания которых проводят сотрудники Ленинградского института «Гидропроект»). Сельское строительство в области с 1962 г. 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 г. «Об упорядочении строительства на селе» послужило дальнейшим стимулом в развитии сельского строительства в нашей области. Трест «Магадансельстрой» в 1969 г. реорганизован в производственное управление. Магаданское отделение Росгипрозема уже не могло обеспечить возрастающие объемы работ, и по просьбе 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 проектно-изыскательские работы для села. Первым директором филиала стал архитектор А. П. Бабаян, главным инженером — Г. В. Суников.

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 поселка Клепка, совхоза «Ольский», разработанные Магаданским филиалом, которые получили дипломы ВДНХ СССР II степени (авторы Г. П. Вагулин, С. М. Бес-

кровная, Л. П. Макарова). При планировке сельских поселков проектировщики филиала творчески используют ландшафт, окружающую среду и, принимая 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 уже сделано сотрудниками Красноярского филиала для северного села. Они разработали проекты капитальных объектов: экспериментально-показательного поселка Кленка, центральной усадьбы совхоза «Ольский», бройлерной фабрики на 3,7 млн. бройлеров в год, комплекса свиноводческого совхоза «Снежный» на 12 тыс. голов, молочнотоварных ферм...

Вышедшее постановление Совета Министров РСФСР, предусматривающее улучшение застройки и благоустройство 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. Ошейко, Е. П. Телега, начальники отделов Л. К. Горелкин, Л. М. Красинская, В. В. Грицын, С. М. Бескровная, начальник строительного отдела Н. П. 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 г. главным инженером филиала утвержден В. Я. Никифоров.

Коллективу филиала Красноярскпросовхозстрой (с января 1987 г. — институт «Магаданагропромпроект») предсто-

ит решать задачи нового социалистического расселения, создавать современные поселки в единстве с крупными высококомплексированными объектами сельскохозяйственного производства.

В Анадыре в 1960 г. организовано проектно-сметное бюро областного управления коммунального хозяйства для выполнения проектов несложных коммунальных и жилых объектов в районе Чукотского округа, названное «Чукотремжилпроект». С 1970 г. его возглавляют инженер О. А. Араkelов и главный инженер Н. С. Казанцев. За последние годы здесь сформировался работоспособный коллектив специалистов, что позволяет ему выполнять проекты сметной стоимостью более 2 млн. руб.

К 50-летию образования Чукотского автономного округа (7 марта 1981 г.) работники Чукотремжилпроекта 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 на становление и повседневную работу проектной конторы оказывала окружной архитектор И. И. Черничка. Инженерные изыскания на площадках, отведенных под местное строительство, выполняет чукотский отдел треста «СеввостТИСИЗ», бессменно возглавляемый В. С. Пузыревым. Подлинным организатором капитального строительства на Чукотке является инженер-строитель Ю. М. Мещеряков, работающий теперь заместителем председателя окрисполкома.

Большую помощь проектировщикам и строителям области оказывает Магаданский комплексный научно-исследовательский отдел КрасноярскпромстройНИИпроекта Минтяжстроя СССР, который в связи с образованием в 1980 г. Минвостокстроя СССР вошел в состав Дальневосточного ПромстройНИИпроекта. Отдел с момента его организации (1970 г.) возглавлял кандидат технических наук В. Е. Кошаш, а с 1982 г. — В. Ф. Горский.

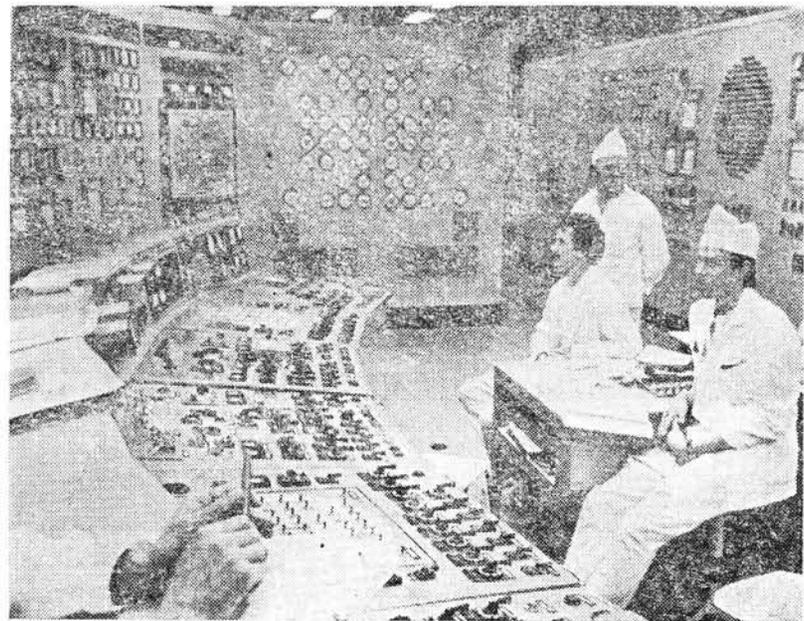
Свыше 15 лет ведут в Магаданской области научные ис-

следования 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 г. магаданским комплексным отделом издана «Инструкция по проектированию и устройству свайных фундаментов в Магадане». В 1973 г. 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 ПромстройНИИпроекта (С. А. Самарин, П. Д. Шкляров, Г. П. Кузема, Е. А. Девятко) в 1978 г. разработала «Рекомендации по защите от атмосферных воздействий наружных легкостеновых 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 XXVI и XXVII 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 деятельности Дальстроя. Самая «крупная» электростанция тех времен (три локомобиля общей мощностью 990 л. с.) была введена в Магадане лишь 28 июля 1934 г. Это явилось большим событием в жизни Дальстроя: заметно улучшилась работа магаданских механических мастерских, стало бесперебойным освещение поселка.

Развитие энергетического хозяйства Дальстроя проходило крайне медленно, поэтому общая мощность действовавших, ну хотя бы в 1937 г., электростанций составляла всего лишь 11,4 тыс. кВт, включая и стационарные установки мощностью свыше 100 кВт.

В 1936 г. началось строительство локомобильной электростанции при впадении реки Таскан в Колыму. Одновременно вели строительство ЛЭП 35 кВ на прииски «Хатынах» и «Ат-Урях». Перед строителями и монтажниками Э. П. Берзин поставил задачу — дать электроэнергию приискам Северного горного управления к промысловому сезону 1937 г. Строительством руководил В. В. Лашков, монтажные работы вел С. Н. Горелик, а электромонтажные — И. Р. Вариченко. В июне 1937 г. электроэнергия Тасканской электростанции потекла к приискам. К июню 1938 г. закончено строительство второй очереди Тасканской локомобильной станции, через два месяца уже началось строительство паротурбинной электростанции мощностью 3 тыс. кВт. Эта первая паротурбинная электростанция введена в действие 22 июля 1941 г. Строительная контора, возглавляемая И. И. Беловым и В. В. Лашковым, получила высокую оценку за своевременное завершение строительства.

К 1941 г. мощность стационарных электростанций несколько возросла по отношению к 1937 г. и достигла 18 тыс. кВт. Но такие темпы роста не обеспечивали нужд развивающейся горной промышленности, и на приисках широко применялись нерентабельные передвижные дизельные

и локомобильные электростанции. Их удельный вес составлял около 50% 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, Магадане и на Тасканской электростанции. В 1944 г. началось строительство паротурбинной электростанции в Эльгене, в непосредственной близости от небольшого месторождения углей. Станция была введена в эксплуатацию в ноябре 1945 г.

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.

В конце мая 1948 г. распоряжением Совета Министров СССР образована правительственная комиссия для изучения состояния энергетической базы Дальстроя и разработки предложений о ее развитии. В состав комиссии были включены работники институтов «Теплопроект», «Гидропроект», от Дальстроя — начальник энергоотдела Я. Д. Певзнер, главный энергетик А. М. Тылечкин, главный инженер института «Дальстройпроект» — автор этих строк. Комиссию возглавлял главный инженер Московского института «Теплопроект» И. С. Каширин. Основная работа комиссии проводилась на территории Дальстроя. Были осмотрены все варианты строительства тепловых станций и ГЭС. Для определения мест будущих энергоисточников, их мощности, а также перспектив развития горнодобывающей промышленности мы пользовались материалами геологов и горнотехнической службы Дальстроя.

В результате работы комиссия подготовила доклад правительству с предложениями о строительстве шести тепловых и трех гидроэлектростанций с соответствующим строительством высоковольтных линий электропередачи.

Доклад правительству мы подготовили одновременно с проектом постановления Совета Министров СССР о развитии энергетики Дальстроя, в котором оговаривалось строительство (первоочередных объектов) тепловых электростанций на Аркагале, в Магадане, Певеке, Омсукчане, Эгвекиноте и Хандыге. Возведение гидростанции на Колыме предлагалось осуществить одновременно со строительством тепловых станций, а ГЭС — на реке Амгуэме — чуть позже, во вторую очередь.

В дальнейшем Председатель Совета Министров СССР И. В. Сталин подписал постановление о развитии энергетической базы Дальстроя. Ленинградское отделение Теплоэлектропроекта занималось Аркагаалинской станцией, Московский институт «Промэнергопроект» — Магаданской, Эгвекинской и Хандыгской ТЭЦ. Институту «Дальстройпроект» была поручена разработка проектов Певекской и Омсукчанской ТЭЦ. Колымской гидроэлектростанцией должен был заняться Гидропроект, но задание на изыскания и проектирование институту (Ленинградскому отделению) было выдано Минэнерго лишь в 1967 г.

В июле 1949 г. впервые на территории Дальстроя введена в действие высоковольтная линия электропередачи 110 кВ Аркагаалинская РЭС — подстанция «Фролыч», расположенная в долине Нексикана. В 1952 г. трансформаторная подстанция «Фролыч» соединилась с приисками золотой Теньки. Строительство этой ЛЭП выполнялось под руководством С. Н. Торопова и прораба Ф. Ф. Орликова. В 1951 г. началось строительство ЛЭП-110 кВ на Чукотке от Эгвекинской электростанции до Иультина. За 4 года проложено 200 км ЛЭП в очень сложных природных условиях. Энтузиазм, дерзания прорабов Б. Ольховского, Н. Филенкова и руководителя строительства ЛЭП — главного энергетика Чукотстроя А. С. Грицюка позволили успешно завершить работы и этим досрочно обеспечить электроэнергией строителей и горняков Иультинского комбината.

К 1952 г. мощность стационарных станций Дальстроя

возросла до 136 тыс. кВт. В Дальстрое к этому времени оформились четыре энергосистемы: Аркагаалинская, Эльгено-Тасканская, Тенькинская и Индигирская. Действовали (в других районах Дальстроя) шесть отдельных 35-киловольтных линий.

Строительством Эгвекинской паротурбинной электростанции руководил Ф. Д. Евсеенков. Введена станция в эксплуатацию летом 1959 г. ЛЭП-110 кВ построена в августе 1955 г. Электроэнергия в Иультин передавалась от Эгвекинской дизельной электростанции.

В августе 1952 г. завершили строительство ЛЭП-110 кВ от Омчака до Фролыча. Поползла по долинам рек и перевалам линия электропередачи, цепляясь за мерзлую землю стойками опор. Хлынула долгожданная электроэнергия Аркагаалинской ГРЭС на полигоны золотой Теньки.

Централизованное энергоснабжение приисков Тенькинского района позволило немедленно ликвидировать Кулинскую и другие локобельные станции, пожирающие скудные запасы леса.

В сентябре 1959 г. по ЛЭП-110 кВ потекла электроэнергия Аркагаалинской станции на золотые полигоны Нерского горнопромышленного района.

В последующие годы энергетический потенциал Магаданской области возрос за счет строительства тепловых электростанций, использующих уголь Аркагаалинского, Зырянского, Мелководненского месторождений, а также топливо, завозимое с Сахалина. Первая очередь Аркагаалинской государственной районной электростанции — АрГРЭС введена в эксплуатацию 31 марта 1955 г. Затем наступила очередь Эгвекинской станции, Певекской, Магаданской. Последняя начала строиться с июня 1958 г. и достигла полной проектной мощности в августе 1963 г.

Позднее Магаданская электростанция была расширена, и ее мощность несколько увеличилась. Однако возросшие нагрузки городских предприятий и близлежащего Ольского района потребовали дальнейшего увеличения мощности ТЭЦ.

Начальник изыскательской партии Дальстройпроекта Г. Л. Купреев на плотине ТЭЦ поселка Мьяунджа. 1960 г.



Так, с 1981 г. началось строительство третьей очереди этой электростанции.

В 1965 г. Магаданская энергосистема соединилась высоковольтной ЛЭП с Аркагалинской энергосистемой.

5 ноября 1970 г. 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 Билибинского и Чаунского районов.

Развитие металлодобычи в Билибинском районе сдерживалось из-за недостатка электроэнергии. Поэтому до решения вопроса о строительстве Билибинской АЭС совнархоз принял постановление о строительстве ЛЭП-110 кВ от Билибино до Певека. С марта 1961 г. начались подготовительные работы, руководил которыми Л. Г. Пашков. С октября 1961 г. строительство ЛЭП выполняло строительное управ-

ление № 2 треста «Чукотстрой» (начальник управления А. Г. Найда, главный инженер Н. Г. Макаревич). Трасса ЛЭП проходила в очень сложных инженерно-геологических условиях, в зоне болот и марей. Строили ЛЭП одновременно пять бригад, которые возглавляли квалифицированные работники А. М. Шашурин, И. В. Кузнецов, М. К. Бабурин, Р. А. Хадиев и С. В. Феошкин. Ударная комсомольская стройка ЛЭП-110 кВ завершена трестом «Чукотстрой» и сдана в эксплуатацию 20 июня 1965 г.

Первая в области атомная станция (в пос. Билибино) введена в действие в 1976 г., а первая ее очередь (24 тыс. кВт) начала выработку промышленной электроэнергии еще в октябре 1974 г. В декабре 1979 г. закончено строительство второй плавучей электростанции. Одновременно была сдана в эксплуатацию и ЛЭП-110 кВ, соединившая станцию с прииском «Полярный». С 1981 г. к этой энергосети подключен прииск «Ленинградский».

В 1975 г. началось строительство первой на колымской земле ЛЭП-220 кВ. Строила ее механизированная колонна участка механизации № 1 управления «Колымагэсстрой» с помощью вертолетов Магаданского управления гражданской авиации. Руководили строительством ЛЭП заместитель начальника Колымагэсстроя А. М. Трапилов, начальник механизированной колонны Н. О. Сульженко, а также начальник участка А. М. Акчурип. Теперь Омсукчанский район пользуется электроэнергией Аркагалинской ГРЭС и Колымской ГЭС.

...Еще в начале 1934 г. Э. П. Берзин дал задание управлению добычи полезных ископаемых провести изыскания под строительство гидростанций в верховьях Колымы, а в марте того же года начальник УДПИ А. Н. Пемов подписал приказ об организации изыскательской партии по установлению потенциальной возможности использования водной энергии реки Колымы и озера Джека Лондона. Название озеру дал геолог П. И. Скорняков, проводивший в 1932 г. поисковые работы в его районе и бассейне реки Кюэль-Сие-

на. 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 для обследования озера.

Начальником партии назначили Л. Н. Морозова, заместителем — меня. В состав партии были включены геологи, топографы, гидрологи — всего 36 человек. 28 марта 1934 г. 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 «Галая» с 1 апреля по 5 мая. Однако транспорт заоздал 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 к конечному пункту.

11 апреля в сопровождении каюров мы вышли по маршруту, рекомендованному Винокуровым. Егор Ананьевич сопровождал нас до перевала, а затем передал старшему каюру Илье Амосову. Наш путь лежал от Стрелки через Гербинский перевал (372-й км основной автодороги), реку Нерега (правый приток Боханчи), через устье Боханчи, 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 Боханчи) в 1933 г. была организована 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 устье реки Кюнь-Куй (примерно в 18 км от гидрометеостанции), вторая — в устье Сибик-Тыэллаха. База представляла собой жердевой настил, возвышающийся над землей на три-четыре метра. Основанием для него служили большие деревья (не менее трех), расположенные 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), которая мешала нашему продвижению к конечной цели. Озера Джека Лондона мы достигли лишь 3 мая.

6 мая 1934 г. начались работы на озере. Первым делом мы установили гидропосты для определения стока рек, впадающих в озеро и вытекающих из него. Партия разделилась на два отряда. Определением оптимальных вариантов утилизации водной энергии озера Джека Лондона занялся Л. Н. 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 плотах. Вояжи эти были нелегкими и даже опасными. Дважды оставались мы без плотов. А 28 июля 1934 г. 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 сюда слышали много легенд об этих порогах от геологов, первыми осваивавших эти дикие места. По их рассказам, самым страшным был последний порог, названный нами в 1934 г. 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/сек, и плывущий плот с полутора-двухметровой высоты неожиданно бросает в бурлящую ледяную 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, высывающиеся из беснующегося потока, довершат свое дело... Благополучный исход путешествия по Колымским порогам всецело зависел от искусства управляющих «рулями» (веслами) плота, которые должны хорошо знать фарватер потока. Причем в последнее мгновение перед «купелью» передний рулевой должен успеть поднять «руль» 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 м (над уровнем Колымы — 402 м), обеспечивает мощность гидростанции в 12,5 тыс. кВт при длине водоотводящего трубопровода 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 г.) 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 г. проводились изыскания и на реке Среднекан. В 28 км от устья река делает петлю, и долина ее резко сужается, перерезая гряду туфов, представляющих собой исключительно надежное основание для плотины. Инженеры П. А. Петровский и Г. Д. Олешкевич составили в 1934 г.

проектное задание Среднеканской ГЭС. Потребителями электроэнергии 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 Спорное и будущий административный центр в Усть-Таскане. Суммарная потребность энергии в задании на проектирование ГЭС определена в 7 тыс. кВт (по современному уровню это ничтожно малая мощность). Среднеканская же ГЭС по своим водным ресурсам могла обеспечить круглогодичную выработку 12 тыс. кВт.

Рассматривая в декабре 1934 г. на техническом совете доклад инженера П. А. Петровского, начальник Дальстроя Э. П. Берзин утвердил очередность строительства гидростанций, исходя из денежных и трудовых ресурсов. Первой решено было заняться Среднеканской ГЭС, находящейся в центре энергопотребителей и имеющей подъездную автодорогу на участке Стрелка — Усть-Среднекан. Для разработки технического проекта ГЭС при Московском представительстве Дальстроя организовали проектное бюро, руководством которым осуществляли начальник и главный инженер строительства ГЭС К. Н. Филатов и заместитель главного инженера строительства Я. М. Самойлов. Они вскоре были командированы в Москву с обязательством окончить проект ГЭС к 1 июля 1936 г.

В это время на площадке будущей гидроэлектростанции (с октября 1935 г.) начались подготовительные работы: поднялся поселок для строителей, шла расчистка русла в створе будущей плотины.

Для ускорения работ по проектированию К. Н. Филатов привлек инженера Ленинградского Гидропроекта Б. П. Ферингера на должность главного инженера. После завершения проекта гидростанции 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 г. начались работы на основных сооружениях ГЭС.

Однако в 1935 г. геологическая партия Б. И. Вронского неожиданно открыла Аркагалинское месторождение каменного угля, а еще раньше геолог Л. А. Снятков обнаружил Эльгенское месторождение бурых углей. Специалисты-энергетики, экономисты, хозяйственники заговорили о целесообразности строительства ГЭС. Начались споры. А вдруг Снятков и Вронский ошиблись? Решено было проверить их выводы. И вот в 1936—1938 гг. под руководством геолога Н. Ф. Каршова по следам первооткрывателей угольных месторождений идет контрольная партия и выявляет довольно значительные запасы каменного и бурого углей. Малая мощность будущей ГЭС (12 тыс. кВт), наличие двух разведанных угольных бассейнов в центре горнопромышленного района и послужили основанием к ликвидации (с июля 1938 г.) строительства Среднеканской ГЭС.

Приказ о прекращении этого строительства для многих был неожиданным, так как еще 10 января 1938 г. 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 г. мы начали работы на створе плотины, определенном еще в 1934 г. как наиболее экономичном. Но более детальные работы проводились и на новом створе — между порогами Неожиданный и Длинный — где естественные и геологические условия позволяли построить гидростанцию с меньшими объемами работ по отсыпке плотины, так как Колыма в этом месте резко сужается, а ложе реки и берега сложены гранитами с меньшей трещиноватостью 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 Боханчи и на реке Таскан, у будущего цементного завода.

Заключив 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 гг. была подтверждена возможность строительства гидростанций и на других реках: Боханче, Утиной, Оротукане, Ат-Уряхе, Палатке, на речке Ларюковой, а также на озере Джека Лондона

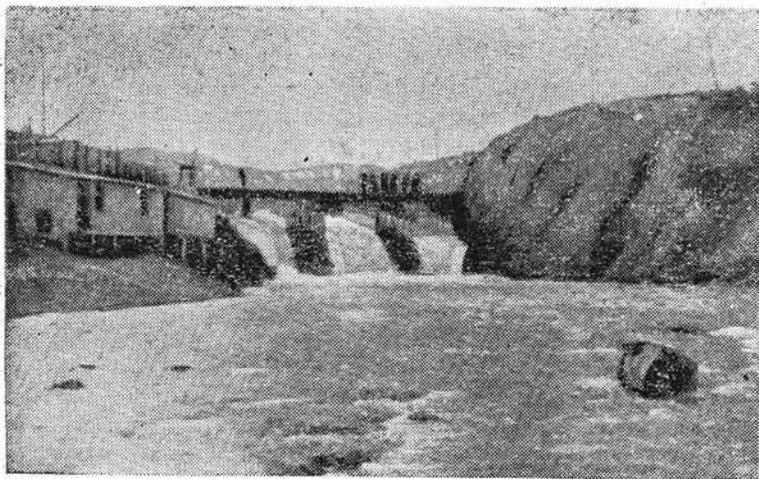
С началом Великой Отечественной войны резко сократилась поставка топлива для дизельных электростанций. Руководство Дальстроя приняло решение максимально использовать водную энергию. 2 марта 1942 г. издан приказ «О строительстве ГЭС малой мощности». Управлению «Колымпромпроект» поручено разработать проект гидроэлектростанций мощностью 30, 60 и 100 кВт. Срок изготовления проекта... 23 дня! Все начальники горных управлений обязывались провести изыскания мест для строительства ГЭС и до 15 июня 1942 г. по типовым проектам Колымпромпроекта построить до десяти гидростанций в каждом горном управлении. Изготовление турбин типа «Банки» было поручено на Оротуканском, Магаданском заводах, а также в ремонтных мастерских горных управлений.

В июле 1942 г. работали гидростанции на реках Утике — (три) мощностью по 100 кВт., Палатке — (одна) 200 кВт, на Ларюковой — 150 кВт и др. Проекты ГЭС и турбины разрабатывали инженеры Колымпромпроекта Б. Т. Суворов, С. Д. Чистопольский, В. С. Тимофейчук, П. М. Федорченко, В. А. Беляшов, С. Н. Солодкин, А. А. Агафонов, М. И. Соловьев и др.

С 15 октября 1938 г. в составе производственно-технического отдела Дальстроя стало работать гидротехническое отделение, специально созданное для разработки перспективных планов по развитию гидроэнергетики Дальстроя.

Начальником назначен инженер-гидротехник Е. А. Елисеев.

Во второй половине июня 1939 г. аэрогеодезической экспедиции Дальстроя поручена съемка озер Малык и Мамонтай, расположенных на водоразделе рек Берелех и Омудевка. В августе этого же года Колымпромпроект получил задание провести и рекогносцировочные работы на озерах с целью выявления возможности использования их водной энергии. В декабре 1939 г. Колымпромпроекту поручается новое задание — изыскать площадки для строительства гидростанций на реках Чай-Урья (Сусуманское горнопромышленное управление) и Вакханке (Тенькинское горнопромышленное управление). Одновременно проводили мы изыскания и под технический проект ГЭС на озере Джека Лондона и под ЛЭП Тасканская электростанция — прииски Северного горнопромышленного управления. Все они были выполнены хорошо и в установленные сроки.



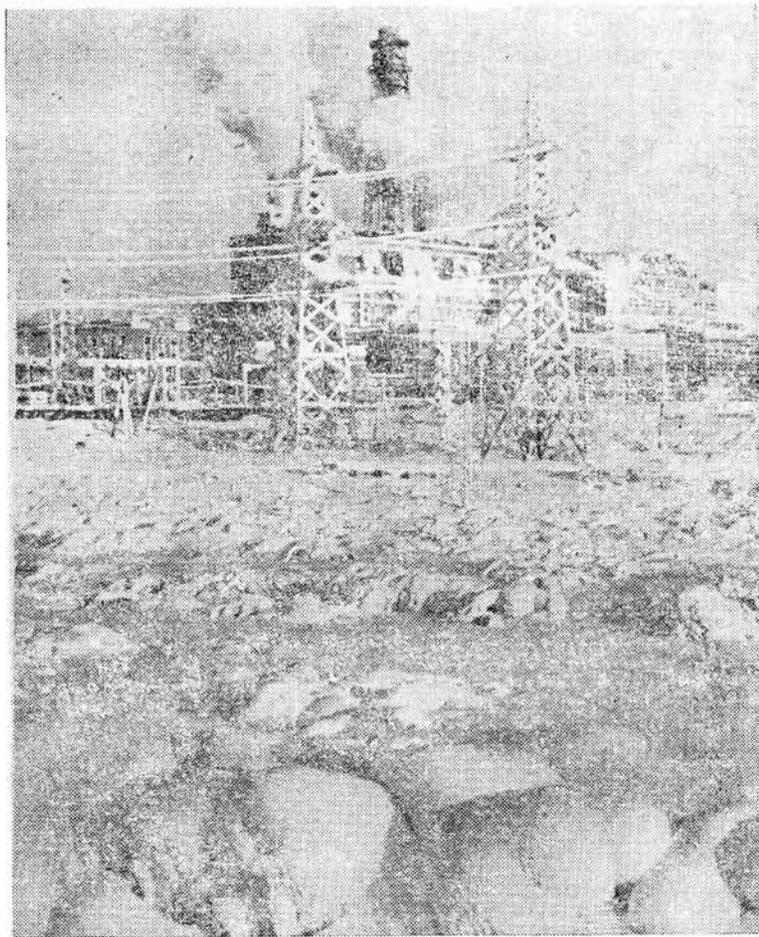
Арочная деревянная плотина на реке Паутовой. 1939 г.

В мае 1942 г. 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. Солонкиным успешно и в очень короткий срок выполнили задание, но ГЭС была построена лишь в 1950 г. и проработала только два летних сезона.

В постановлении Совета Министров СССР и директивных органов о развитии энергетической базы Дальстроя предусматривалось не только строительство гидростанций, использующих водную энергию озера Джека Лондона, но и речек Ланковая, Сиглан, Ола и озера Чистое.

По заданию Магаданского совнархоза Томское отделение Сибирского института «Энергосетьпроект» разработало ТЭД «Энергоснабжение и развитие высоковольтных линий электропередачи Магаданской области на 1965—1980 гг.». В конце ноября 1963 г. совнархоз, рассмотрев ТЭД, утвердил его. В докладе предусматривалось строительство (1964—1970 гг.) Колымской и Ланковской ГЭС мощностью 75 тыс. кВт для покрытия нагрузок Магадана и поселка Ола. Предполагалось 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 строительство тепловых электростанций и высоковольтных линий электропередачи.

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 г. изыскатели Гидропроекта (начальник партии Н. Е. Карпов) продолжали детализацию



Аркагалинская государственная электростанция. 1985 г.

инженерно-геологических, гидрологических и топографических условий на нескольких створах будущих плотин. Материалы изысканий подтвердили, что наиболее пригодным является створ, рекомендованный нами в 1938 г.

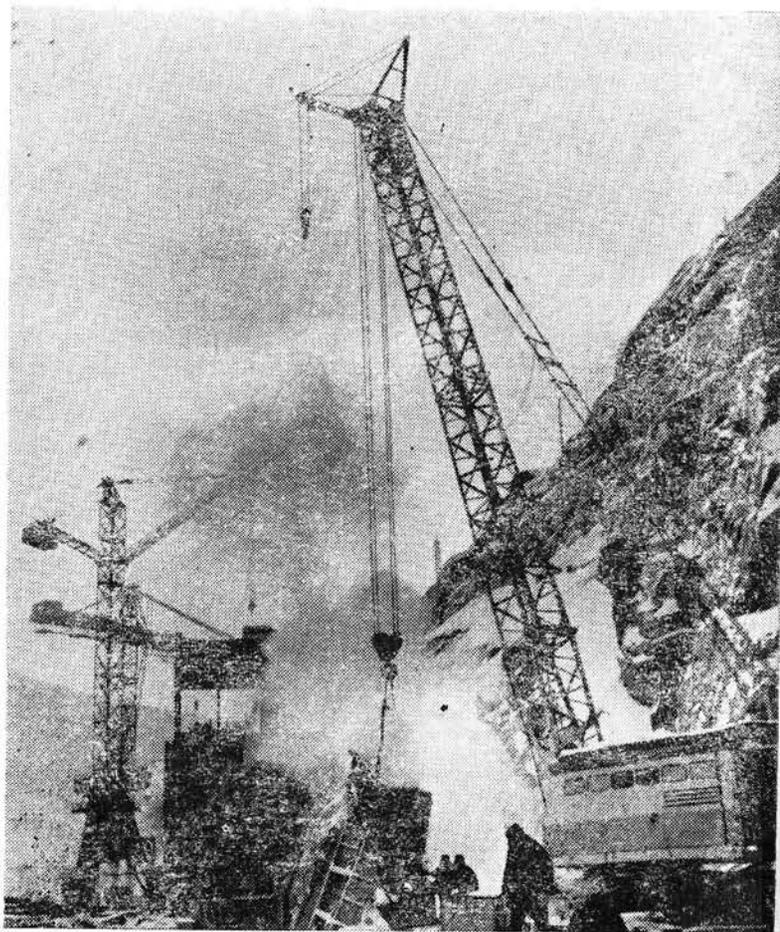
По окончании основных изысканий Гидропроект приступил к разработке проекта ГЭС. В 1969 г. было организовано управление «Колымагэсстрой» и началось строительство перевалбазы в поселке Унтар. Территория, отведенная Магаданским горсоветом под поселок, представляла собой участок молодой тайги, поэтому было 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 Унтар построен образцовый микрорайон — озелененный, чистый, уютный. Практически гидростроителями создан поселок, который должен служить примером для организации работ городских строителей.

Технический проект Верхнеколымской гидроэлектростанции утвержден Советом Министров СССР 2 августа 1973 г. 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. м<sup>3</sup> каменной наброски, 1200 тыс. м<sup>3</sup> суглинка для противофильтрационного ядра плотины, 800 тыс. м<sup>3</sup> 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 близким к одной десятой величины будущей плотины через Колыму (высота экспериментальной плотины — 16 м, длина по гребню — 90 м).

Экспериментальная плотина позволила выбрать опти-



Так возводилась Колымская ГЭС, не имеющая аналогов в северных широтах

мальный вариант укладки суглинка в ядро плотины в зимних условиях; определить пригодность суглинка для противофильтрационного 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 противофильтрационное ядро плотины при отрицательных температурах воздуха; определить величину фильтрации через тело плотины и так далее.

Экспериментальные работы позволили гидростроителям уверенно выполнять основные работы по сооружению гидроузла.

Большую практическую помощь автору проекта (Ленгидропроекту) оказал Всесоюзный научно-исследовательский институт гидротехники имени Б. Е. Веденеева. С 1968 г. в пяти лабораториях института (цементации, бетона, грунтов и оснований, натуральных исследований и гидравлики) 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 г. уложили первый бетон в створе плотины. В следующем — построили металлический мост ниже створа плотины, что обеспечивало связь левого и правого берегов Колымы и позволило более успешно вести работы.

20 сентября 1980 г., 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. Колыма, несущая в периоды летних паводков до 10 тыс. м<sup>3</sup>/сек воды, покорилась воле человека и

потекла по каналу, подготовленному ей в соответствии с проектом гидроузла.

Сбываются мечты первостроителей 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 сорок восемь лет. В июле 1981 г. 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 г. проводили разведочные изыскания в районе озера Джека Лондона, надеясь, что когда-нибудь здесь начнутся работы по сооружению ГЭС. Наши надежды окрепли и обрели крылья в 1938 г., когда мне поручили заняться изысканиями в районе Колымских порогов. Я был искренне убежден, что 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 гидроэлектростанции? — восклицали они.

— Вы заставляете нас бурить скважины в три смены, к чему все это? Здесь никто никогда и ничего 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 гидроэлектростанций...

Мне легко было 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 г. мне была вручена копия приказа о прекращении изыска-

ний по Колымской ГЭС. Летом, в самый разгар работ... Все это казалось необъяснимым...

В 1970 г. приступили к освоению площадки будущего поселка Синегорье (проект ЛенЗНИИЭП) и отсыпке автодороги к нему от поселка Дебин. К 1971 г. в Синегорье сдали в эксплуатацию 8 сборно-разборных жилых домов из алюминиевых конструкций. Это было нечто новое в практике колымского строительства...

Алюминиевый дом (общая площадь 321 м<sup>2</sup>) собирала бригада из 12 человек в течение одного месяца. Дома обеспечены всеми видами благоустройства, и их эксплуатация в



Поселок гидростроителей Синегорье

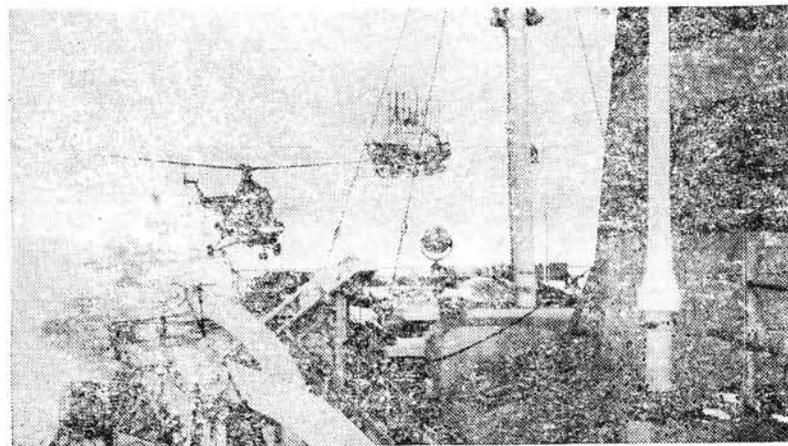
суровых условиях Синегорья подтвердила надежность работы систем отопления и вентиляции. При толщине ограждающих конструкций, равной 12 см, температура внутри помещений стабильно держалась в интервале  $+20 - 22^{\circ}$ , в то время как снаружи царствовали 45-градусные морозы при ветре до 5—10 м/сек.

С 1972 г. здесь началось строительство брусчатых жилых домов, возводились из бруса и первые объекты культурно-бытового назначения. В 1975 г. в Синегорье уже было сдано в эксплуатацию 34 двухэтажных двенадцати- и восьмиквартирных дома. С 1974 г. здесь уже возводили крупноблочные пятиэтажные дома из керамзитобетона — продукция Ягоднинского завода строительных материалов. В 1975 г. в поселке построена и введена в эксплуатацию собственная керамзитовая печь, и гидростроители быстро освоили производство крупных керамзитобетонных блоков.

Только за десятую пятилетку синегорцы получили 88 тыс. м<sup>2</sup> 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 — Кольмской 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 гидростанций на Северо-Востоке СССР.

## «ВОРОТА» СЕВЕРА



Гидрографы С. Е. Жданко (1912 г.) и И. Ф. Молодых (1928 г.) пришли к выводу, что бухта Нагаева является лучшей якорной стоянкой на всем Охотском побережье, но северная часть ее мелководная. И все же суда, прибывающие в бухту, разгружаясь на рейде в баржи, пользовались в мелководной северной части бухты пирсом, построенным в 1932 г. 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 г. 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 г. утверждает проектно-изыскательскую группу в секторе строительных работ. В состав инициативной группы вошли инженеры М. Ф. Булычев, А. И. Внучков, Л. Н. Штейнцгер, Д. А. Сигорский, С. Н. Горелик, Д. П. Сабенин, геолог П. В. Домбровский, техники И. А. Васильев, М. Г. Турицын и Г. П. Никифоров.

Схематический проект порта, оконченный в январе 1933 г., был 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 построены в виде отдельных пирсов размером  $22 \times 22$  м и высотой 18 м со стороны моря (ряжи № 2, 3, 4) и размером  $12 \times 12$  м (ряж № 1). Разрывы между пирсами заполняли ряжками в виде подпорных стенок (№ 5—9) с шириной по основанию 16 и 8 м в верхней части. Рубили ряжи из местной лиственницы.

В январе 1933 г. 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 порт передан управлению морского транспорта — «Мортран» — с сохранением стройконторы и ее баланса.

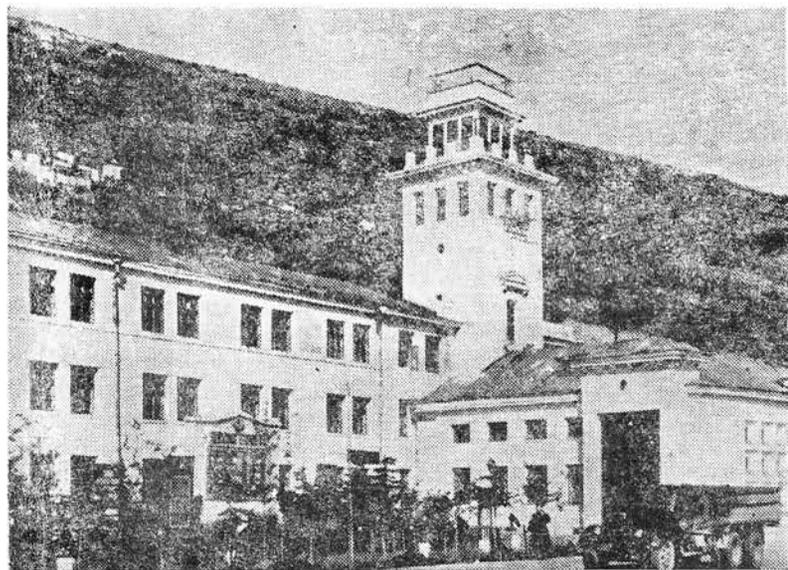
Первый 50-метровый причал сдан в эксплуатацию 15 июня 1934 г. Второй (77 м) закончен в апреле 1935-го (одновременно расширена территория порта до 57 тыс. м<sup>2</sup>). Третий начал эксплуатироваться с 1936-го, а четвертый — с открытием навигации 1937 г.

По предложению строителей и руководства порта, второй причал смещен (по отношению к первому) в сторону берега на 12 м. Это уменьшило объем работ по рубке ряжей на 2460 м<sup>3</sup>, по каменной засыпке — на 11 500 м<sup>3</sup>. Стоимость работ уменьшена на 390 тыс. руб., сокращены сроки строительства, что позволило в навигацию 1935 г. поставить под разгрузку еще одно судно. За досрочный ввод второго причала П. П. Будзко и Л. О. Гарибов, прораб гидротехнических сооружений С. В. Прудников и еще 34 строителя были премированы месячным окладом.

С сентября 1935 г. возведением порта руководил инженер-строитель С. К. Мурзаев, имеющий огромный опыт подобной работы и направленный на Север ЦИК 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 г., шестой ввели в эксплуатацию в апреле 1939-го, седьмой и восьмой — к открытию навигации 1940 и 1941 гг. 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 г. ... 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



Здание управления Нагаевского морского порта. 1947 г.

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 г. старший ведолаз 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 морского порта. Инженер С. Н. Солодкин (автор проекта) предлагал два варианта реконструкции причала. Первый — с надстройкой ряжей из пустотелых железобетонных блоков, которые устанавливаются непосредственно на ряжи и крепятся специальной железобетонной плитой, располагаемой за их пределами. Этот вариант допускался при условии исключения дальнейшей деформации существующей стенки. Второй вариант предполагалось выполнить в виде 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. Передняя линия свай располагалась в 4—5 м от причальной стенки, сваи забивались в грунт на глубину 6 м.

Стоимость первого варианта определялась в 2,8 млн., второго — 5,2 млн. руб. Руководители Дальстроя остановились на первом варианте, но на причале (в 1946 г.) были проведены лишь ремонтные работы. К реконструкции причала не приступали и в последующие годы.

В начале июля 1950 г. 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) за досрочный монтаж крана награждены большими денежными премиями и почетными грамотами.

Ремонтные работы 1946 г. обеспечили нормальную деятельность порта лишь до 1953 г. К этому времени в некоторых местах обнаружались значительные провалы в покрытии причала и зоне работы порталного крана. Под воду опять спустились водолазы. Теперь здесь работала целая бригада, которая установила, что причальная стена поражена древоточцами на всем 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. Передняя стенка ряжей практически отсутствовала, ряжи не могли вынести нагрузки тяжеловесов 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, а проект и смета ремонта — Дальстройпроекту. И опять возникло два варианта реконструкции причала: первый — шпунтовая металлическая стенка, забиваемая в графодиорит на 5—6 м (верх шпунта заанкеривался 40-миллиметровыми металлическими тяжами в железобетонные блоки, вбетонированные в скалу, расположенную за пределами клеток ряжей, а пространство, образуемое между шпунтом и существующими ряжками, 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 ряжками заполнялась камнем и на отметке плюс

2,5 покрывалась железобетонной плитой). Стоимость работ первого варианта была ниже (2,5 млн. руб.), поэтому остановились именно на нем.

В 1955 г. этим проектом занялись инженеры Дальстройпроекта В. С. Тимофейчук, В. А. Беляшов, В. В. Знаменский, П. М. Федорченко. Но ни стройконтора Колымснаба, ни порт не имели соответствующего оборудования для выполнения работ, предусмотренных проектом. А время шло и делало свое... После навигации 1956 г. 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. Открывшаяся перед ними картина 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 специализированную организацию, а Минморфлот СССР возложил эту работу на Камчатскморгидрострой. Возникла небольшая заморочка: подрядчикам не совсем по праву пришлось предложения Дальстройпроекта, и по их настоянию наш проект был доработан Московским институтом «Союзморпроект», а затем вновь нашим институтом.

28 ноября 1956 г. произошло очень важное для порта событие: пароход «Феликс Дзержинский» привел в бухту Нагаева копер из Петропавловска-Камчатского. Одновременно было доставлено некоторое количество металлического шпунта. Это явилось началом возрождения порта, и исполнителями такого 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 г. в Магадан было завезено столько шпунтов, что они полностью обеспечили реконструкцию всей длины причала. Первая очередь была закончена в марте 1960 г., но сделанное

уже обеспечило одновременную швартовку двух судов. Однако этого было явно мало — работу требовалось форсировать. Это понимали не только в Магадане: Совет Министров СССР специальным постановлением все работы по реконструкции передал Магаданскому совнархозу. А уже с апреля того же года в составе треста «Магадангорстрой» было организовано строительное управление морпорта, первым начальником которого стал М. И. Лукьянов, его сменил В. С. Касакович, затем — А. Н. Шнейдер и другие опытные специалисты.

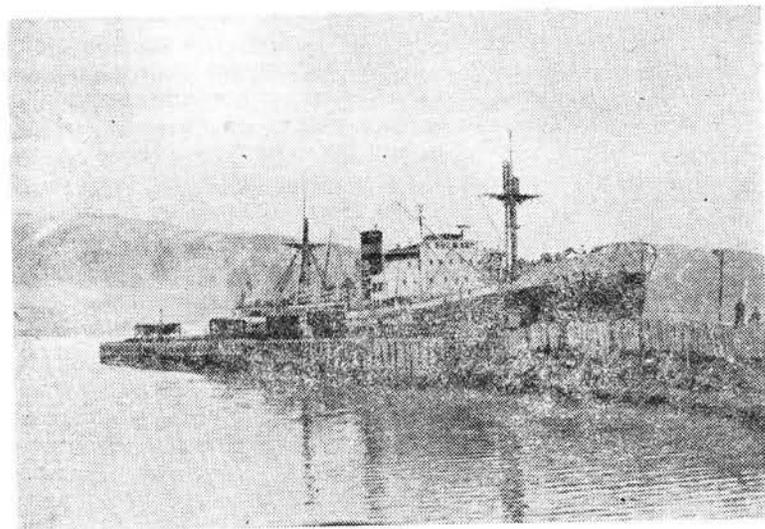
Вторая и третья очереди шпунтовых причалов введены соответственно в 1962 и 1965 гг., и к навигации следующего года территория порта увеличилась вдвое, что вполне обеспечило переработку возросшего потока грузов.

В последующие годы порт еще расширился (растет он и 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 и транспортными механизмами. Построенное в 1947 г. здание управления торгового порта расширено (первое здание построил в 1947 г. В. В. Лашков по проекту Дальстройпроекта). В июне 1949 г. 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 четыре моря и два океана. И развивался наш северный край не только вдоль побережья Охотского моря. В 1943 г. Чаун-Чукотское горнопромышленное управление по чертежам Кольмпроекта построило четыре пирса в порту Певек. Общая их длина равнялась 192 м. По инициативе первого капитана Певекского порта В. А. Берингова в 1948 г. на месте разрушенных ряжей построены еще два свайных причала, обеспечивающих одновременную разгрузку двух судов (причалы просуществовали до 1961 г.).

А с 1961 г. началась реконструкция и Певекского порта (ЛенморНИИпроект) тоже с применением металлического шпунта. Дело продвигалось довольно быстро, и уже в 1963 г. был введен в эксплуатацию первый причал. Затем, в 1965-м, — второй, в 1967-м — третий и в 1968 г. — четвертый. Новые причалы строило управление «Певекстрой» (с 1960 по 1967 г. всеми работами по реконструкции порта руководил начальник этого управления Порфирий Иванович Доброжанский). В семидесятые годы порт оснащается современными разгрузочными и транспортными механизмами.

Вновь организованное управление «Чукотстрой» и ряд других хозяйств Восточной Чукотки обеспечивать грузами было возможно только морским путем. Нужны были новые порты, и в мае 1946 г. проектно-изыскательский отдел начал разработку проекта порта Эгвекинот в районе залива Креста. Площадку будущего порта выбрали в северо-запад-



Пирс в порту Эгвекинот. 1952 г.

ной части. В этом месте бухта имеет хорошую защиту от морских волнений, потому отпала 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 Эгвекинот начал строиться с 1947 г. Рязевый пирс (первая очередь) и организация территории порта выполнялись под руководством заместителя главного инженера управления «Чукотстрой» М. П. Головина, с 1949 г. его дело продолжил В. В. Лашков. В 1950 г. выполнена вторая очередь пирса, введена в строй нефтебаза, закончено возведение складов и портовых сооружений.

Строительство Анадырского порта начало в 1975 г. управление «Анадырстрой» треста «Арктикстрой» по схемам ДальморНИИпроекта. Первые два причала и ограждающая дамба закончены к навигации 1977 г., третий причал и слип сданы в эксплуатацию в 1980 г. Развитие порта Анадырь осуществляется в соответствии с проектом комплекса морского порта. В одиннадцатой пятилетке значительно расширена территория порта и продолжено возведение основных, вспомогательных зданий и сооружений, а также развитие инженерных сетей.

Для строительства порта в Провидения в 1939 г. было организовано управление «Провиденстрой» треста «Арктикстрой». Изыскания выполнены институтом «Гипроарктикпроект». Первая очередь Провиденского порта введена в эксплуатацию в мае 1941 г. Большую работу вели в то время управляющий Арктикстроя В. А. Андреев и начальник управления К. Ф. Дмитриев. По их инициативе 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 вызвали 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, Эгвекинот (порт Провидения находился в системе Минморфлота СССР с 1939 г.).

В первые же годы освоения Колымы Э. П. Берзин поставил перед коллективом задачу использования Северного морского пути по доставке грузов для приисков, расположенных в бассейне реки Колымы. С этой целью в середине июля 1936 г. было организовано Колымское речное управление (в пос. Зырянка). Для координации совместных (с экспедицией Главсевморпути) технических действий по сооружению порта в устье Колымы и морских подходов, для выбора участков под строительство затонов и пристаней в июле 1937 г. организована изыскательская партия под руководством инженера Л. Н. Штейницгера. При содействии работников Севморпути из порта Амбарчик по реке Колыме уже в 1937 г. на прииски Среднеканского и Ягоднинского районов доставлено свыше 13 тыс. т грузов. В последующие годы осуществлено строительство речных портов в Нижнеколымске, Среднеколымске, Зырянке, Сеймчане, Среднекане. В портах возведены пирсы, склады, организована механическая разгрузка. В 1938 г. Колымское речное пароходство имело 20 речных судов, 55 барж суммарной грузовой емкостью свыше 13 тыс. т. В 1938 г. на прииски Дальстроя было завезено речным транспортом более 25 тыс. т грузов. В последующие годы речной флот постепенно увеличивал грузооборот.

В 1960 г. было организовано Билибинское горнопромышленное управление. Отсутствие каких-либо транспортных связей с этим регионом обязывало совнархоз срочно решать вопрос по доставке грузов в Билибино. 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 институтом «Дальстройпроект»). 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 г. Колымпроект разработал проекты портопункта Пестрая Дресва и автодороги до Омсукчана. Строительство — и дороги и порта — было закончено в 1943 г., что открыло выход к Охотскому морю перспективному оловососному району. Строительство портопункта Пестрая Дресва вела Омсукчанская строительная контора (начальник Ю. М. Миронов, главный инженер А. А. Лебедь). В Пестрой Дресве построены небольшой поселок, нефтебаза, шпрс, 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 приливо-отливных фаз. Порт в течение года работал не более пяти месяцев.

Все эти годы параллельно со строительством портопункта

управление дорожного строительства Дальстроя форсированными темпами строило автодорогу от Гербы до Омсукчана и завершило все работы в декабре 1954 г. С января 1955 г. 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. Но дороги есть дороги... А добытый металл необходимо было быстро вывозить, что, естественно, в те времена считалось трудно осуществимым. Поэтому по разрешению правительства Дальстрой в мае 1932 г. приступил к строительству местных аэродромов для самолетов типа У-2. Управлению дорожного строительства было поручено сооружение таких площадок в районе Ат-Юряха и Стрелки, а через два года аналогичные взлетно-посадочные полосы были сооружены в районе устья Орогукана и поселка Ямск (1933). Построена такая же площадка в 1932 г. 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 аэропорта Э. П. Берзин назначил Э. О. Ланина. Разумеется, первые полеты совершались только над территорией Дальстроя: Нагаево — порты побережья Охотского моря, Нагаево — Стрелка, Ат-Юрях, Омолон, Зырянка, Амбарчик...

В апреле 1938 г. создана комиссия для выбора площадки под строительство аэродрома в районе 20—30 км от Магадана (начальник ОКСа Дальстроя П. М. Раевский, начальник сектора изысканий И. Г. Наседкин, начальник стройуправления Н. В. Митасов, старший инженер аэродромной службы С. Д. Чадов, штурман-летчик О. Г. Меньшиков, летчик И. М. Кузнецов). После предварительных изысканий комиссия предложила расположить аэропорт на 13-м кило-

метре основной трассы. Близость аэропорта от административного центра, наличие гравийно-песчаных карьеров, свободные подходы к порту с северной стороны были основными аргументами при утверждении этого предложения. Изыскания и проект были закончены к сентябрю 1938 г., а подготовительные работы на территории будущего аэропорта начались и того раньше — в июне 1938 г.

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 то, что предстоял большой объем работ по замене торфа, начальник Дальстроя К. А. Павлов утвердил проект и лично (почти ежедневно) в самое неожиданное время суток (работы велись круглосуточно) проверял ход строительства. Все здания эксплуатационных служб и полосу возводила Магаданская стройконтора (начальник В. Н. Акимов, главный инженер А. И. Сизов).

С конца 1939 г. командиром авиаотряда Дальстроя назначен Шандор Шимич, соратник по летной службе Чкалова. Шимич увлек своей влюбленностью в дело, которому он посвятил всю свою жизнь, товарищей по работе. К этому времени (в начале 1940 г.) закончилось строительство Магаданского аэропорта на 13-м километре основной трассы. Шимич с работниками авиаотряда принимает самое активное участие в подготовке аэропорта к полетам пассажирских самолетов. С февраля 1940 г. Ил-14 открыли долгожданное воздушное сообщение на трассе Магадан—Хабаровск (с посадками в Охотске, Николаевске-на-Амуре, Комсомольске-на-Амуре).

Шел 1941 г. Освоение Севера не только приносило определенные выгоды государству, но и требовало все больших поставок техники, материалов, оборудования. В связи с этим возникла острая необходимость в расширении возможностей воздушного флота, а значит, и расширении имеющихся

взлетно-посадочных полос для приема хотя бы самолетов Ил-14, чем Дальстрой и начал интенсивно заниматься с 1941 г. 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 Дресве было поручено Омсукчанскому районному геологоразведочному управлению; аэропорт Нижний Сеймчан — Юго-Западному горнопромышленному управлению; Усть-Нерский аэродром — Индигирскому райГРУ. Управлению рыбного промысла и административно-гражданскому отделу Дальстроя поручалось поддерживать в полной готовности аэродромы Ямска, Наяхана, Тауйска.

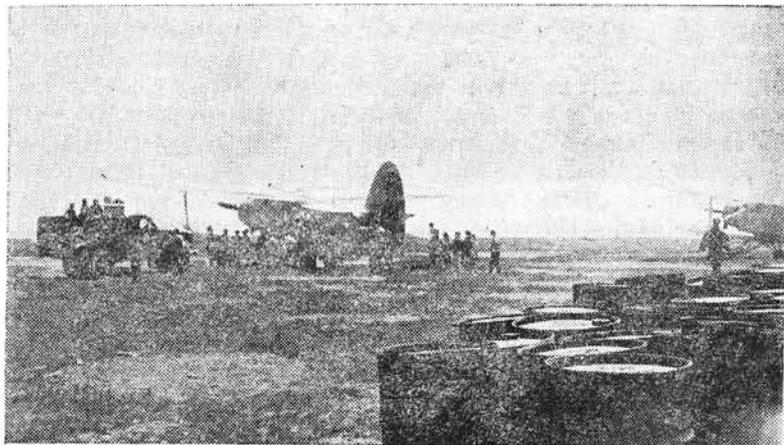
Колымскому проекту было предложено выдать проекты по всем шести аэродромам к 1 мая 1941 г., то есть за 19 дней. Это была непосильная задача для коллектива, но с 12 апреля шесть проектно-изыскательских отрядов, возглавляемых специалистами, имеющими опыт в проектировании взлетно-посадочных полос, дружно приступили к работе. И она была закончена в срок, не считая небольшой задержки проектов по авиаплощадкам Усть-Перы и Пестрой Дресвы.

Большую помощь геологам Омсукчанского и Усть-Нерского ГРУ (да и не только им) оказали дорожники. Это заметно облегчило работы и позволило завершить реконструкцию дальневосточных аэропортов к 1 сентября 1941 г.

В период Великой Отечественной войны (в 1942 г.) нам было поручено срочно организовать и провести изыскания по взлетно-посадочным полосам аэродромов в Марково, Омолоне, Кедоне, Оймяконе, Пенжино, которые бы обеспечивали 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 начале 1944 г. Руководили работами 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 километре основной трассы. Проект его разработан хабаровскими специалистами. Начальником стройуправления № 4 стал инженер-дорожник Г. З. Карачебанов, прошедший многолетнюю и трудную школу на строительстве дорог Кольмы. Начальником производственно-технического отдела (зам. главного инженера) утвержден Р. В. Страковский, главным инженером (с ноября 1959 г.) — П. В. Крюк. Эти люди приняли на себя всю тяжесть организационного периода и первого этапа работ по строительству аэродрома, одновременно с которым вели они и строительство поселка Сокол.



Малая авиация все так же незамешима, как и в первые годы освоения Северо-Востока

Для выполнения большого объема строительных работ на взлетно-посадочной полосе, на рулежных дорожках и местах стоянок самолетов в составе стройуправления № 4 с 1 января 1960 г. был организован участок промышленных предприятий, объединивший производство бетона, мелких стеновых блоков, арматуры, железобетонных изделий. В августе 1961 г. бетонорастворный узел вышел на проектную мощность, что позволило форсировать все работы.

9 августа 1963 г. 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.

С 10 сентября 1963 г. Магаданский аэропорт начал принимать авиалайнеры Ил-18, Ан-10, Ан-12. В 1966 г. строительство аэропорта было завершено, кроме здания аэровокзала, которое было сдано в эксплуатацию в марте 1974 г.

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 г. трест «Промстрой» Главсеверо-востока начал работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы 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) окончание работ. И 13 декабря 1980 г. в Магаданском аэропорту приземлился первый Ил-62.

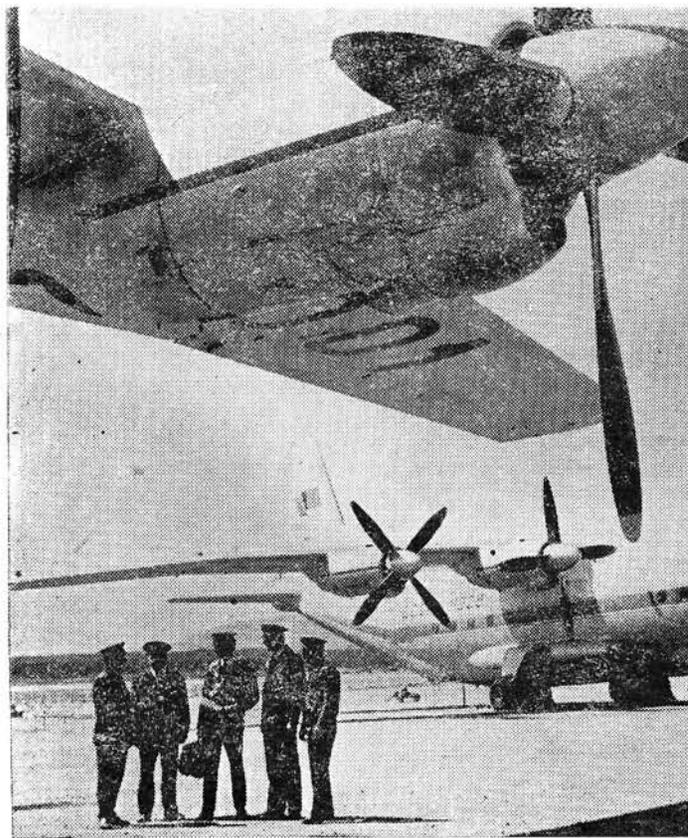
Досрочное выполнение пускового комплекса аэропорта (без прекращения рейсовых полетов Ил-18, Ан-12) было результатом вдохновенного труда и мастерства работников

управления № 4 треста «Промстрой», коллектива авиаотряда, возглавляемого Н. Ф. Проконенко, хорошей организацией по обеспечению проектами и финансированием со стороны заказчика — заместителя начальника Магаданского управления ГВФ И. В. Бородулина и начальника ОКСа Н. Д. Куриленко и плодотворной работой 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 г. авиалайнеры Ил-62 совершают регулярные беспосадочные рейсы между Магаданом и столицей. Теперь это уже никого не удивляет: краткость полета на расстояние 10 тыс. км воспринимается как должное, само собой разумеющееся. Сравнивая современную связь Магадана с центральными районами страны с первыми годами освоения Колымского края, мне невольно вспоминается 1933 г. — наш путь от Москвы до Магадана. Мы тогда 14 суток добирались поездом из Москвы до Владивостока, где месяц ожидали парохода, а затем еще 7 суток плыли пароходом «Смоленск» до Магадана. И все же нам, как оказалось, 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 получили возможность летать на авиалайнерах Ил-62 намного раньше магаданцев, а трудящиеся Чаунского района с марта 1979 г. на Ту-154 преодолевают путь от Певека до столицы нашей Родины за 7,5 часа.

Коллектив СМУ «Певекстрой» треста «Арктикстрой» досрочно сдал в эксплуатацию аэропорт Певек. Бригады А. Д. Хорькова, В. А. Агаркова, В. В. Саложникова трудились не покладая рук. Строители сдержали свое слово — закончили работы в течение пяти лет, опередив график на 27 месяцев.



Сегодня Магаданский аэропорт принимает самые современные лайнеры

Теперь воздушные, морские и речные линии пронизывают Магаданскую область как кровеносные сосуды живое тело. Они соединяют такие далекие и ранее недоступные районы, как Хатырка, Парень, Омолон, Ваеги, Чуванское, Уален. Строители ввели в эксплуатацию аэропорты, взлетно-посадочные полосы, вертолетные площадки. Мне пришлось быть среди первых, кто в начале освоения Колымы и Чукотки создавал 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 знающим 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 г. Затем его сменил инженер В. Д. Мордухай-Болтовской, обладающий большим практическим опытом подобной работы.

1932 г. был насыщен большими событиями, и по праву можно считать, что он положил начало строительной эпохе Северо-Востока. Начало... Именно с этого времени пошло гулять по Колыме словечко «первый»... Первый год, первый дом, первая улица...

Магадан начал расти с появлением в 1932 г. первого рубленого жилого дома для семьи Э. П. Берзина (сейчас на этом месте стоит 26-квартирный жилой дом № 34 по проспекту Карла Маркса). Для осуществления строительства в Нагаево-Магаданском районе в том же 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 Магаданке была построена водозаборная галерея с насосной станцией, располагавшаяся в пойме речки против современного здания треста «Северовостоксантахмонтаж». А в канун 15-летия Великого Октября закончено строительство первого на Колыме водопровода протяженностью 1,8 км — от насосной станции до «водокачки», расположенной на нынешней улице Пушкина, по оси улицы Советской.

В январе 1933 г. закончено строительство телефонной линии Магадан — Атка. За успешное выполнение этого задания руководство Дальстроя объявило благодарность и премировало месячным окладом начальника строительства А. В. Орлянкина, его заместителя П. П. Казачкова, прорабов, рабочих, техников... В марте того же года начала ра-

ботать первая больница в Магадане, разместившаяся в двух одноэтажных щитовых домах на углу проспекта 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 Школьного переулка, где сейчас жилой дом со встроенной детско-юношеской библиотекой, в июле 1933 г. открылся Дом инженерно-технических работников — деревянный одноэтажный, собранный из щитов.

Несмотря на то, что к 1933 г. объем строительства значительно возрос, намечалось дальнейшее увеличение капитальных вложений в развитие горнодобывающей промышленности, энергетики, дорог. Основное строительство было передано УДПИ. В связи с этим Э. П. Берзин в середине декабря 1933 г. ликвидировал управление «Капдорстрой», а его начальника (В. Д. Мордухай-Болтовского) назначил главным инженером по капитальному строительству УДПИ.

Строительство Нагаевского морского порта перешло в ведение управления морского транспорта — «Мортран». Для выполнения капитального строительства в Нагаево и Магадане с января 1934 г. 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 назначили С. К. Мурзаева. С 6 сентября 1935 г. 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 специалист — 16 декабря 1936 г. он внезапно скончался прямо на рабочем месте.

В 1932 г., когда основное внимание руководства Даль-

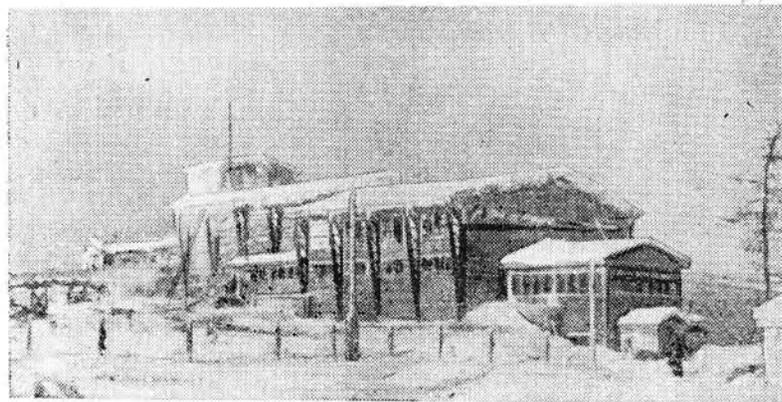
стройка было сосредоточено на становлении приисков и выполнении плана золотодобычи, Э. П. Берзин подписал несколько необычный для того времени приказ «О развитии овоцеводства в зоне Охотского побережья: Армазь — Балаганное — Тауйск». И уже в 1933 г. на Колыме начали строить парники, теплицы, птичники, животноводческие фермы. В этот 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 г. начали давать продукцию совхозы «Эльген», «Сууманский», «Ольский», «Тасканский» и «Галая». В соответствии с постановлением Далькрайкома ВКП(б) от 2 февраля 1933 г. 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 селян.

В октябре 1933 г. в Магадане сдана в эксплуатацию первая гостиница на 108 мест. Двухэтажное рубленое здание размещалось на открытой площадке (теперь это здание в глубине двора домов № 20 и 22 по проспекту Ленина), а его возведением руководил инженер Е. В. Квашин.

В начале марта 1934 г. Э. П. Берзин поручил производственно-техническому отделу Дальстроя разработать укрупненные нормы расхода материалов и трудовых затрат на 100 тыс. руб. строительного-монтажных работ. Руководство группой разработки норм и контроль за составлением смет на строительство объектов промышленного, жилищно-гражданского назначения было возложено на инженера-консультанта В. В. Гассельблата. Этот человек впоследствии стал главой целого семейного клана строителей. Его сыновья

Ростислав и Олег по окончании института работали в управлении дорожного строительства до 1940 г. Последующие годы Ростислав Гассельблат трудился в институте «Дальстройпроект», работал начальником техотдела управления «Чукотстрой» — на строительстве Иультинского горнорудного комбината. В июле 1949 г. он был вновь переведен в Дальстройпроект, где занимался экономикой строительного производства до ухода на заслуженный отдых. Олег Гассельблат с 1940 г. трудился старшим инженером в плановом отделе, а затем в управлении капитального строительства Дальстроя. С 1953 г. по 1962 г. — начальником планового отдела УКСа Дальстроя и совнархоза. С марта 1962 г. он утвержден управляющим Магаданской конторой Стройбанка, где проработал 11 лет, до ухода на пенсию. Инициативные, трудолюбивые работники, братья Гассельблат активно участвовали в развитии производительных сил Северо-Востока нашей страны, за что были награждены орденами и медалями СССР. И третье поколение этой династии — Ва-



Первая опытная обогатительная фабрика в Усть-Утинной. 1937 г.

дим и Олег Ростиславовичи — вот уже свыше двадцати лет работают на стройках Магаданской области, а в последние годы оба трудятся в институте «Магадангражданпроект» главными специалистами.

Берзинские укрупненные нормы расхода материалов были утверждены в 1934 г. заместителем начальника Дальстроя Л. М. Эпштейном. В 1940 г. 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 г. в Дальстрое появилась новая организация — управление горнопромышленного строительства, сосредоточившее в своих руках руководство строительством горнорудных комбинатов, энергетических и жилых поселков. В октябре УГПС получило первое задание 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-обогатители А. Н. Разделишин и А. Н. Комаров.

Это была комсомольско-молодежная стройка, на которой мы трудились как проектировщики и как рабочие. Фабрику сдали в эксплуатацию в августе 1936 г. Она явилась первой экспериментальной лабораторией по обогащению руд. Опыт ее строительства дал возможность инженерам-обогаителям А. Н. Комарову и А. Н. Разделишину трудиться 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.

С июня 1935 г. началось возведение здания Магаданско-

го хлебозавода на углу улиц Портовой и Дзержинского (производитель работ — инженер А. И. Юркевич). В ноябре введен в строй Дом связи на углу проспекта Ленина и улицы Пролетарской. 30 апреля 1936 г. состоялся первый радиотелефонный разговор Магадана с Москвой, а 1 Мая магаданцы услышали радиопередачу из Москвы.

Одновременно в будущем городе строились первая школа по проспекту Карла Маркса (стены ее выложены из кирпича левобережного Магаданского завода) и два 36-квартирных жилых дома, по правую и левую стороны от школы. Вел работы инженер А. Е. Ашанин.

С марта 1936 г. в управлении автотранспорта организован отдел капитального строительства (ОКС). Начальником его стал А. Е. Ашанин, под руководством которого впоследствии были построены автобазы в поселках Палатка, Атка, Мякит, Стрелка, Спорное и Ягодное...

Работа управления горнопромышленного строительства в 1937—1938 гг. 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 1938 г. приказ нового начальника Дальстроя К. А. Пав-

лова, 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 об 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 г. не был выполнен, 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 г. вдруг начало давать осадку новое здание Дома связи (сейчас здесь находятся 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 выз-

вало осадку фундаментов и деформацию несущих конструкций здания.

Котельную из подвала убрали, деформация здания на несколько лет прекратилась, но в 1943 г. 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 Крайнем Севере инженеры, геологи, проектировщики и строители Дальстроя убедились в чрезвычайном коварстве здешних грунтов. Во многих случаях даже в пределах одной строительной площадки 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 просядок, образует провальные озера, овраги. Особо опасна 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 км вдоль береговой линии, состоит из линзовой, островной мерзлоты и погребенных льдов различной мощности. На остальной 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 сопок, 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, попадаются толщи льда от 1 до 15 м...

Погребенные льды очень коварны. Они создают большие затруднения при строительстве капитальных сооружений, дорог, высоковольтных линий электропередачи, инженерных сетей и других объектов. Малейшее нарушение естественных условий залегания погребенных льдов вызывает бурные проявления 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. Купревич, 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 мерзлотоведения 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 мерз-

лоты, которыми мы успешно пользуемся по сегодняшний день.

1938—1939 гг. отмечены в истории Крайнего Севера значительным ростом горной промышленности. Созданы новые горные управления, выросла сеть приисков, рудников. Особое внимание в это время уделяли укреплению партийными кадрами районов интенсивной добычи металла — Чай-Уртинское горное управление, строительство обогатительной фабрики имени Лазо, Аркагалинской электростанции и Кадьякчанской угольной шахты...

С января 1939 г. ОКС расформирован, а на его базе создано СМУ Дальстроя, которому были переданы Магаданская, Бутугычская, Тасканская, Дебинская и Берелехская стройконторы. Начальником управления назначили Н. В. Митасова, заместителем — М. Д. Ахундова. Однако в связи с неудовлетворительным положением на строительстве Бутугычского горнорудного комбината М. Д. Ахундов вскоре был откомандирован туда в качестве начальника строительной конторы. В начале марта было заменено и руководство Дебинской конторы, начальником которой стал П. Ф. Данилов.

Весной 1939 г. К. А. Павлов обязал Н. В. Митасова заключить договор на разработку проектов строительства в Магадане двух детских садов на 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 километре основной трассы и пионерского лагеря на 16-м километре. Строительство этих объектов выполняла Магаданская стройконтора, начальником которой был В. Н. Акимов, главным инженером А. И. Сизов. Но в сентябре 1939 г., когда было организовано Тенькинское горнопромышленное управление, начальником которого стал Н. В. Митасов, В. Н. Акимов был переведен на должность начальника СМУ. Главным инженером стал Н. Е. Недбайло.

15 и 16 сентября 1939 г. в Магадане состоялась первая конференция строителей Дальстроя, обсудившая вопросы состояния строительства и пути его развития. С основным докладом на конференции выступил начальник 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 последующие годы. Перед руководителями строек была поставлена задача — обеспечить выполнение планов имеющимся количеством рабочих. Однако в приказе по итогам конференции не нашли отражения пожелания многих участников конференции о создании баз строительных организаций, об оснащении их соответствующими механизмами, транспортом. Поэтому и 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 гг.

Когда в январе 1939 г. сотрудники ОКСа Дальстроя прощались со своей организацией, никто даже не подозревал, что с ней придется встретиться вновь. И произошло это в конце того же года благодаря стараниям нового начальника Дальстроя И. Ф. Никишова, активно подключившегося к строительным делам... В декабре 1939 г. была организована стройконтора для сооружения обогатительной фабрики и рудника имени Лазо с подчинением их Юго-Западному горнопромышленному управлению (ЮЗГПУ). Начальником

стройконторы был утвержден В. В. Лашков. На ЮЗГПУ возложили также строительство временной локомобильной электростанции мощностью 495 кВт, предназначенной для строящихся фабрики и рудника. В декабре того же 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.

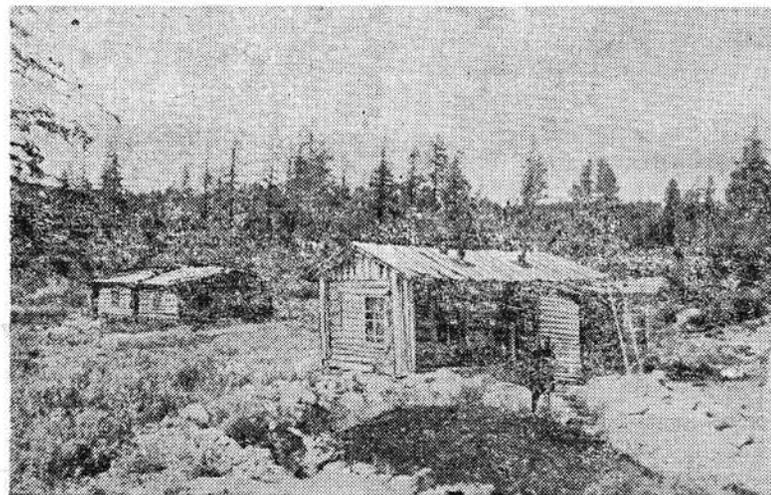
В январе 1940 г. Берелехская строительная контора (начальник С. Клюев, главный инженер А. Мармелюк) закончила строительство Берелехской обогатительной фабрики и локомобильной электростанции. Эта же контора вела строительство автобазы и поселка Берелех. Акт госкомиссии о приемке в эксплуатацию фабрики и электростанции утвержден начальником Дальстроя 10 января. И в тот же день было организовано управление «Колымгражданстрой», в состав которого 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 г. было предложено перебазироваться в поселок Ягодное.

Начальником Магаданской стройконторы утвердили инженера А. Е. Ашанина. Хороший организатор и хозяйственник, обладавший незаурядной инженерной эрудицией, он упорядочил жилищное строительство в Магадане, форсировал работы на возводимых зданиях театра, Дома пионеров, фабрики-кухни (в 1959 г. на этом месте построили гостиницу «Магадан»).

В начале 1940 г. проектная контора горкомунотдела 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 источни-

ка — сруб для каптажа воды. Для охлаждения ее (температура воды у выхода достигает  $+90^{\circ}$ ) запроектированы два бака емкостью до 5 м<sup>3</sup>, расположенных в отдельном помещении. В километре от источника находилось общежитие (35 комнат) для обслуживающего персонала. Все здания будущего курорта строились из местной лиственницы. Это была первая попытка окружкома профсоюза организовать местное лечение трудящихся.

Но чтобы строить курорт, надо было окончательно убедиться в лечебных свойствах воды. И северяне обращаются за помощью к московским ученым. В 1947—1948 гг. 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



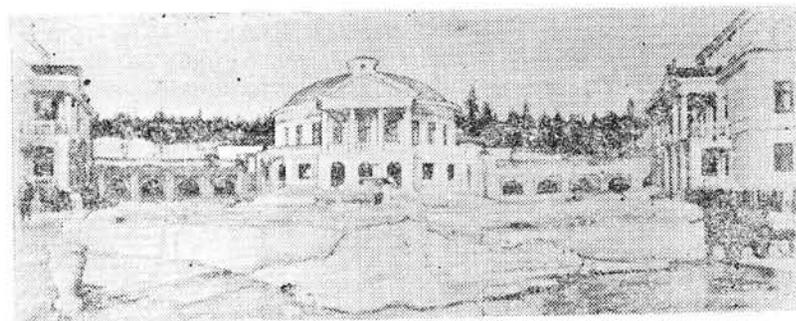
«Ванный корпус» курорта Талая в 1937 г.

источников СССР. Грязи озер, расположенных вблизи курорта, по своим лечебным свойствам близки к грязям Северокавказских озер...»

В марте 1940 г. 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, и за качеством строительно-монтажных работ.

Весной 1940 г. были приняты меры к ускорению строительства рудника и обогатительной фабрики имени Лазо в Среднеканском районе. Первая ее очередь была закончена в июле 1940 г., вторая (вместе с поселком эксплуатационников) — в мае 1941 г. Кстати, возведение приисковых поселков осуществлялось хозяйственным способом, без участия проектантов.

В августе 1940 г. специальная комиссия (П. П. Акимов, В. А. Цареградский, А. И. Лубяный, А. Н. Комаров) выбрала участок под строительство Омсукчанской обогатительной фабрики, площадки для поселка Омсукчан и электростанции. В районе устья реки Вилиги (бухта Пестрая Дрес-



Современные корпуса курорта Талая

ва) с сентября 1940 г. началось строительство бензобазы и зимника Стрелка — Омсукчан (20 сентября 1941 г. по нему прошла первая автоколонна).

В январе 1941 г. строительно-монтажный трест Дальстроя вновь реорганизован в управление, начальником которого стал инженер П. Е. Недбайло. В задачу этой организации входило развертывание строительства хозяйственным способом. В феврале 1941 г. при отделе капитального строительства создана строительно-техническая инспекция Дальстроя. Начальником ее стал А. И. Сизов. Тем же приказом утвержден новый начальник ОКСа С. Ф. Минаев (работавший ранее 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 г. решено было 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 РайГРУ создан прииск «Пыркакай», переименованный позже в «Красноармейский». В апреле 1941 г. на базе разведанных запасов организован рудник «Валькумей». В составе его был создан строительный участок, руководство которым возложили на инженера А. Ф. Афонина. СУ строил поселок горняков Валькумей, первые производственные объекты...

Для повышения оперативности и самостоятельности ОКСа, а также для улучшения контроля за ходом капитального строительства МВД СССР ввело в штат аппарата 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 упорядочилось решение вопросов 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 имела проектная группа, в недельный срок представить в главк проект общежития из мохоплит, чтобы с июля 1941 г. силами горкомхоза начать строительство десяти общежитий. Срок их сдачи в эксплуатацию — ноябрь 1941 г. Общежития эти были построены на улице Транспортной в Нагаево.

С 1 июля 1941 г. Колымгражданстрой и СМУ объединены во вновь созданное управление, начальником которого назначили А. Я. Вороновича, заместителем — А. И. Лубяного, главным инженером — В. П. Макарова.

Первого июля И. Ф. Никишов обязал директора Омсукчанского горнорудного комбината В. Т. Ляшко до 15 июля 1941 г. ввести в эксплуатацию две сезонные обогатительные фабрики, а строительство основной закончить в октябре того 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 темпами, здесь были сосредоточены все людские и материальные ресурсы, руководство Дальстроя систематически контролировало ход работ и оказывало своевременную помощь. Это и позволило все объекты ввести в эксплуатацию в сроки, близкие к установленным приказом.

Развитие геологоразведочных работ в Чаун-Чукотском районе в начале сороковых годов, высокий прирост 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 г. разместились Чаун-Чукотский горнопромышленный комбинат и строительная контора во главе с инженером В. Е. Проценко. С 1942 г. эта

контора 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 г. работники Марчечанского завода начали сборку бензобаков на Певекской нефтебазе. К 1944 г. емкость ее удвоилась, а в пятидесятые годы резервуарный парк был увеличен до необходимых объемов.

В сентябре 1941 г. 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. Активное участие в этом важном деле принимали начальник мартеновского цеха Ф. С. Сидоренко, начальник центральных механических мастерских 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 г. К августу 1943 г. литейный цех перекрыт проектной мощностью вдвое и с тех пор обеспечивал заводы и ремонтные мастерские Дальстроя качественным фасонным литьем.

12 ноября 1941 г. заместителем начальника Дальстроя по строительству назначен А. К. Колесников, ранее руководивший строительством ряда автострад страны. Вооруженный богатым практическим опытом, он оказал существенное влияние на механизацию строительных работ, что обеспечило сокращение сроков сооружения северных автодорог, возведение объектов капитального строительства, а также повысило качество строительно-монтажных работ.

В январе 1942 г. форсированно велось строительство сразу пяти оловообогатительных фабрик — Хетинской, Кулинской, Днепровской, Кураных-Салинской и Эге-Хайской. В июне введена в эксплуатацию первая Валькумейская фабрика,

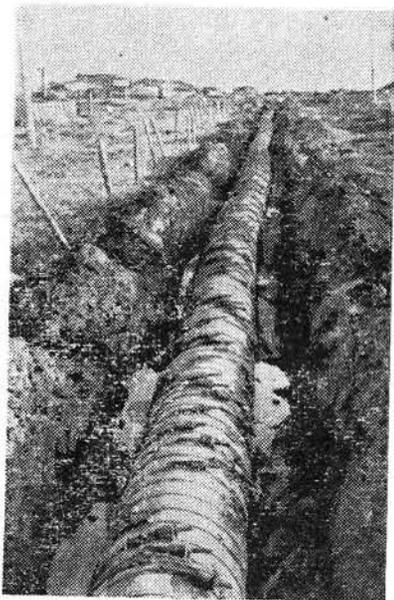
и тут же началось возведение второй, во много раз превосходящей мощность первой. Обе фабрики сооружала Певекская стройконтора.

С июня 1942 г. инженеру В. В. Лашкову было поручено строительство Хениканджинского 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. Все его объекты возведены из местного леса.

В ноябре 1942 г. Магаданская стройконтора, возглавляемая инженером П. Ф. Даниловым, закончила строительство комплекса Хетинской обогатительной фабрики, дизельной электростанции, поселка и системы водоснабжения. 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 обеспечила энергией Хетинская дизельная электростанция.

В мае 1944 г. 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 топливоподачи и бытовые помещения. В начале пятидесятых годов котельная была реконструирована, и котлы «включены» под общую крышу. Осенью 1946 г. дал первую продукцию и электросталеплавильный цех Магаданского авторемонтного завода, освоивший выпуск высококачественной легированной стали.

С 1944 г. магаданцы начали испытывать недостаток воды, особенно в зимний период (февраль—март). Магаданской строительной конторе поручили строительство деревянного самотечного водовода от речки Каменушки до городских распределительных баков. На сооружении водовода



Деревянный самотечный водовод, введенный в 1946 г., подавал воду из речки Наме-нушки в распределительные баки

применялись доски из местной лиственницы, которые готовили деревообделочный цех конторы промышленных предприятий и такой же цех местной промышленности. Металлические бандажки производили из арматурной стали в механических мастерских строительного управления. Возглавил работы главный инженер Магаданской стройконторы В. В. Лашков, 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 г. Большую помощь строительству оказали инженеры А. С. Бегларьян и М. П. Головин, обеспечившие своевременную обработку и поставку клепки (досок).

...С июля 1944 г. Аркагалинская стройконтора (начальник С. А. Аротюнов) начала прокладку узкоколейной железной дороги протяженностью 4,5 км — от Кадыкчанской угольной шахты до Аркагалинской электростанции (АРЭС-3). Сдали ее в мае 1946 г., и с этого времени были освобождены от работы 19 грузовых автомобилей, круглосуточно возивших уголь на станцию.

...В сентябре 1944 г. организовано Индигирское ГПУ, начальником которого стал А. В. Ломоносов. В устье реки Нера (на левобережье) и на правом берегу Индигирки построены поселок, электростанция, аэродром, форсированно отсыпалась автодорога Аркагала — Нера. В поселке Усть-Нера была организована стройконтора, руководил которой А. Д. Мельдер.

На приисках «Ольчан», имени Захарченко, «Трех Маршалов», «Победа», «Панфиловский», «Индигирский» ускоренными темпами строили поселки, временные электростанции, ремонтные мастерские, автопроезды и другие объекты жизнеобеспечения населения. В январе 1945 г. в Индигирском ГПУ организована вторая контора (начальник К. К. Кротов), которой предстояло строительство электростанции и линий электропередачи Усть-Нера — Ольчан — «Маршаловский» — «Аляскистовый»...

...В целях ускорения строительства Аркагалинской и Тасканской электростанций, а также ЛЭП к приискам, местные стройконторы решено было подчинить непосредственно ОКСу Главного управления Дальстроя. В марте 1945 г. началось строительство второй Утинской золотоизвлекательной фабрики, возглавил которое С. И. Соломатов.

В апреле 1945 г. на базе месторождения Паталка организован золоторудный комбинат имени Матросова, начальником которого был утвержден И. М. Жиленко. Для обеспечения этого предприятия энергией на Омчаке была сооружена дизельная электростанция. Строили ее Тенькинское ГПУ, а руководили работами А. М. Чураков и главный инженер И. И. Липивец. Два дизеля станции были введены в

строй в начале августа, а полностью станция сдана в эксплуатацию в октябре 1945 г.

Для решения многих вопросов, связанных со строительством в условиях вечномерзлых грунтов, в июле 1945 г. на Аркагале была основана и начала исследования центральная мерзлотная станция, подчинявшаяся отделу мерзлотоведения ВНИИ-1.

Новые прииски Омчакской долины нуждались в электроэнергии, и в начале августа 1945 г. проектно-изыскательский отдел Дальстроя взялся в месячный срок разработать технорабочий проект дизельной электростанции, которую решено было построить на 280-м километре Тенькинской автодороги. В сооружении ее принимало участие и Тенькинское горное управление.

В январе 1945 г. в районе поселка Солнечный началось строительство четырех ледников с аммиачным охлаждением. Сооружали их по чертежам проектно-изыскательского отдела (автор А. А. Гаголин), а вел строительство инженер И. К. Мельников, возглавлявший строительную контору треста «Колымснаб». Аналогичные ледники (1945—1947 гг.) появились во многих поселках горных управлений и на крупных приисках. Впоследствии А. А. Гаголин разработал ледники большей емкости для рыбтреста (рыбный порт) в поселках Марчечан и Новая Веселая. Строительство многих ледников и на трассе и в рыбном тресте выполняли хозяйственным способом.

В декабре 1945 г. организована Тенькинская строительная контора для обеспечения сооружения дизельной электростанции, ЛЭП (с подстанциями) к приискам Омчакской долины, обогатительных фабрик Игуменовская и Дегдеканская, а также строительства жилья, школы и больницы в Усть-Омчуге. Начальником строительной конторы стал А. М. Чураков, главным инженером — И. И. Линицев, а его заместителем — З. Б. Козловская. Зоя Борисовна впоследствии работала в институте «Дальстройпроект» главным инженером многочисленных сельскохозяйственных проектов.

Она автор проектов птицефабрик «Магаданская» и «Ольская», многих птичников, построенных в нашей области.

Начиная с декабря 1945 г. в Магадане и промышленных 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. Пшский), Аркагагинская районная (А. П. Дрынов, С. В. Потемкин), Сеймчанская (Л. О. Гарибов).

В 1946 г. 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 — рудник, обогатительная фабрика, поселок, аэропорт — 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, 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. Руководили дорожным строительством инженеры-дорожники И. Д. Скорых, К. К. Перенлетчиков и А. И. Лоповок. В Эгвекиноте форсировали строительство порта, автобазы, складов, жилья.

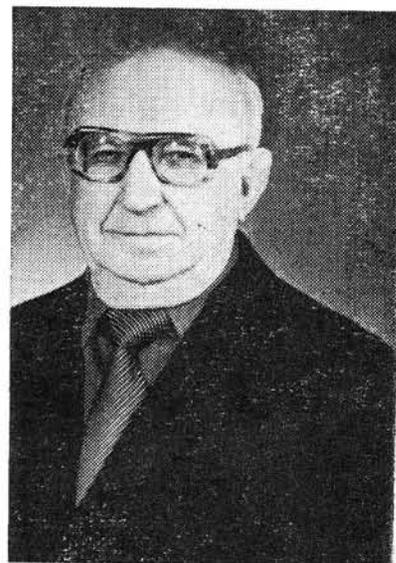
Примерно через год после начала работ на Иультин была направлена комиссия (заместитель начальника Дальстроя М. В. Груша, начальник геологоразведочного управ-

ления В. А. Цареградский, главный инженер проектно-испытательского 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. Крачковича. Инженер-дорожник, он, конечно, не мог знать все тонкости в работе горнорудного предприятия. 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. Крачковича с работы, утвердив в этой должности горного инженера П. П. Комарова. Начальником рудника стал инженер Н. И. Матвеев, главным геологом — Г. Б. Жилинский. Были утверждены мероприятия по оказанию помощи Чукотстрою, установлены жесткие сроки ввода первоочередных объектов. В июле 1949 г. заместителем главного инженера Чукотстроя назначен опытный строитель В. В. Лашков, который руководил строительством морского порта в Заливе Креста, гаражей автобазы и первых жилых домов (со стенами из местного камня) в Эгвекиноте.

В декабре 1950 г. 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 мест, и 1 сентября 1951 г. 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 энергостро-



И. Д. Малахаев. Фото 1987 г.

ителей жильем и объектами культурно-бытового назначения, оснащенными всеми видами инженерного оборудования.

С ноября 1951 г. главным инженером Иультинской строительной конторы № 1 назначен 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 возведении фундаментов для дробильно-измельчительного и обогатительного оборудования фабрики И. Д. Малахаев впервые на Северо-Востоке применил «холодный бетон». Это позволило вести строительство практически в те-

чение всего года и — без расхода на обогрев тепляков дорогостоящего топлива.

Насколько важным было строительство Иультинского горнорудного 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, жестко соблюдать 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 г. 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 г. был освобожден от занимаемой должности за невыполнение плана. Понижен был в должности М. С. Вительс. Начальником Чукотстроя назначили М. В. Маркова, главным инженером — М. В. Страхова. Заменено руководство строительства автодороги и Эгвекинской электростанции. С февраля 1956 г. начальником Чукотстроя утвержден Л. И. Анисимов, только что успешно закончивший (1955 г.) строительство Аркагалинской районной электростанции. Главного инженера Чукотстроя М. В. Страхова заменил А. К. Моргулис, его — В. М. Гагарин. А с июля 1959 г. постановлением Магаданского совнархоза главным инженером Чукотстроя вновь был назначен М. С. Вительс.

За время строительства Иультинский горнорудный комбинат стал своеобразной кузницей кадров. Здесь начинали работать и выросли до уровня больших руководителей — хозяйственников, строительных организаций области, советских и партийных органов — не один десяток людей. Здесь начинали свою трудовую деятельность прорабами пынеш-

ний председатель Магаданского облисполкома В. А. Дятел и бывший заместитель председателя Магаданского горисполкома А. А. Евдокимов. Здесь работали начальники объединений «Магаданоблремстрой» и «Магаданоблсельстрой» Ф. Д. Евсеенков и В. Г. Михайлов, главный инженер управления «Магаданцветметстрой» И. Д. Малахаев, начальник УКСа облисполкома Л. Г. Пашков, научный работник ВНИИ-4 Р. П. Иванов и многие другие.

15 июля 1958 г. III пленум Магаданского обкома партии рассмотрел вопрос о задачах областной партийной организации по завершению строительства Иультинского горнорудного комбината. Областная партийная организация оказала большую помощь строителям комбината в пополнении кадрами, материально-техническими ресурсами и транспортом. А слаженная 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 г. (в этот день введена в строй и вторая турбина на ТЭЦ в поселке Озерный — первая была сдана в начале июня).

...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 г. И здесь вновь остро встала проблема жилья: прибывающих по договорам ИТР и рабочих некуда было селить, 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 улице Парковой (за зда-

нием гидрометеослужбы) и сданы в эксплуатацию 14 декабря 1946 г., через два месяца после принятия решения об их сооружении. Аналогичные общежития-баракы в последующие годы магаданцы строили на 2-м километре основной трассы, на улице Транспортной и в зоне Магаданской автобазы, на левобережье речки Магаданки. В поселках горных управлений — Ягодном, Сусумане, Усть-Омчуге, Певеке, Нижнем Сеймчане, а также в поселках ремонтных заводов — Оротукане и Сиорном — строили двух- и одноэтажные дома из дерева (бруса) и сборно-щитовых конструкций, мало пригодных для суровых климатических условий...

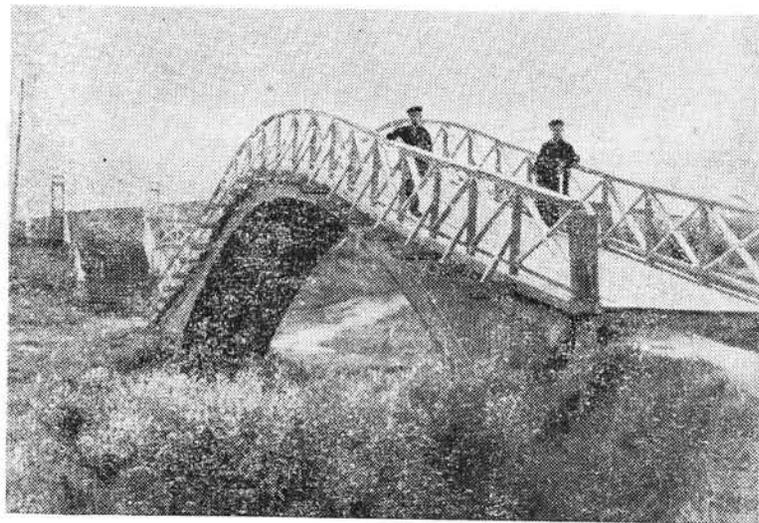
В начале 1947 г. проектный отдел Дальстроя получил задание на разработку чертежей подвесных канатных дорог от рудника до фабрики имени Матросова и от рудника «Игуменский» до его обогатительной фабрики. Срок, установленный на выполнение этой работы, был ничтожно малым — 21 день. За это же время надо было провести изыскания трасс канатных дорог, выполнить топографические и инженерно-геологические работы... Проекты с разбивками опор мы подготовили строителям 30 апреля, а рабочие чертежи остальной части проекта выдавали параллельно со строительством, одновременно разрабатывая чертежи оборудования подвесных дорог, которое изготовлялось на Оротуканском заводе горного оборудования и на Магаданском ремонтно-механическом заводе. Мы очень суетились, торопились и строители... Однако из-за отсутствия стальных тросов нужного профиля, из-за задержки изготовления оборудования первая канатная дорога (рудник имени Матросова) была сдана в эксплуатацию лишь в начале июня 1949 г.

...В конце июня 1947 г. прораб Э. И. Гроссман и архитектор А. А. Полгар сдали госкомиссии пионерский лагерь 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 был даже 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 продуктопровода на участке Магадан — Палатка — Атка — Дебин — Берелех принадлежала Э. П. Берзину. По его заданию проектный отдел Дальстроя проводил изыскания трассы: в 1937 г. — на Палатку, в 1938-м — до Атки и Берелеха. Проектное задание рассматривал научно-технический совет Дальстроя 8 февраля 1939 г. Автор проекта Д. С. Дудко предложил строить продуктопровод в три очереди: Магадан — Атка, Атка — Дебин,



Горбатый мостик в районе Снежной Долины

Дебин — Берелех. Его поддержали... Но Великая Отечественная война задержала начало работ на трассе, и лишь в апреле 1947 г. вернулись мы к этому вопросу.

Прокладку труб начал стройучасток центральных ремонтно-механических мастерских СУ Дальстроя, продолжило — специально организованное самостоятельное строительно-монтажное управление. Руководил работами Н. А. Пинский. Активное участие в прокладке продуктопровода принимали комсомольцы Магадана. С городских заводов сюда были направлены опытные газосварщики.

В ноябре 1947 г. продуктопровод сдан во временную эксплуатацию до Палатки, где уже 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 были найдены, установлены причины их появления и разработан план ликвидации этих нарушений, что обеспечило бесперебойную работу продуктопровода в навигацию 1948 г. И все же, несмотря на тщательность надзора за трубопроводом, в процессе перекачки горючего появились утечки на стыке труб. Дело в том, что в местах стыков трубы соединялись специальными импортными (из США) муфтами, являющимися непригодными для нашего климата. И здесь уже получает задание главный инженер Дальстройпроекта (автор этой книги) в 20-дневный срок разработать вариант сварного соединения труб, а также предложить проект дооборудования промежуточных перекачивающих станций, «предусмотрев при них емкости для приема горючего в случае необходимости срочного освобождения труб...» К июню 1951 г. все фирменные соединительные муфты трубопровода были заменены на сварные соединения, утечек горючего больше не наблюдалось.

...В конце ноября 1949 г. начальник Дальстроя И. Г. Пет-

ренко, сменивший И. Ф. Никишова, поручил нам разработать проект нового комплекса курорта Талая на 200 мест. Работу эту поручили сотрудникам Дальстройпроекта, архитекторам Н. Н. Юргенсопу, 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 шоссежных дорог было предложено до 1951 г. закончить реконструкцию автодороги от 256-го километра Колымской трассы до будущего поселка Талая.

Строить курорт вначале предполагалось хозяйственным способом, но этот метод не оправдал себя. И в 1951 г., по просьбе председателя окружкома профсоюза В. Ф. Троицкого, уже другой начальник Дальстроя И. П. Митраков подписал новый приказ о развитии курорта Талая. С августа 1951 г. строительство курорта возложено на управление «Промжилстрой», организовавшее чуть позже в поселке Талая свой строительный участок (начальник Ф. Ф. Орликов).

В конце октября 1952 г. руководители Дальстроя рассмотрели ход строительства объектов, финансируемых окружкомом профсоюза. Были пересмотрены обязательства, назначены новые сроки ввода объектов. Начальнику Промжилстроя М. Д. Ахундову предложено было сдать в 1953 г. один спальный корпус, столовую с пищеблоком, каптаж источника и водолечебницу, а также здание окружкома профсоюза со столовой диетического питания в Магадане.

...Послевоенные годы потребовали от Дальстроя резкого увеличения золотодобычи — валютный металл необходим был для восстановления народного хозяйства. Работа по старинке уже не давала желаемых результатов, требовались 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 г., когда в Нагаево завезли оборудование паровой драги с деревянным пентоном. Но монтаж ее не был выполнен — помешала война. Однако о драгах помнили и вплотную занялись их внедрением в систему золотодобычи Дальстроя сразу же после Победы. В 1946 г. в Магадан завозят пять электрических драг американской фирмы «Юба» с черпаками емкостью 210 л. Оборудование драг доставили к месту их монтажа в распоряжение руководителя сборки плавучих обогатительных фабрик А. А. Недведского. Однако монтаж тут же пришлось прекратить, — в процессе ревизии поступившего оборудования драг установлено отсутствие пусковой электроаппаратуры, части электромоторов, деталей палубных надстроек. И здесь аукнулась поднадоевшая лендлизская история. Точно так же поставляли нам союзники и военную технику. Все вроде бы нормально, да только, глядишь, какого-нибудь самолетного или танкового узла, какой-нибудь «пустяковой» детали нет: то не в тот ящик положили, то 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 заложившего основы замечательных трудовых традиций.

С 1948 по 1953 г. дражники смонтировали 6 драг. Продолжительность монтажа первых плавучих фабрик золота определялась одиннадцатью—двенадцатью месяцами, одна-

ко со временем драги стали сдавать в эксплуатацию уже через восемь месяцев после начала монтажа. Так что к 1953 г. 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. Янапаки, Э. Максимович, Н. Бураков, К. М. Дымов и бессменный руководитель монтажа драг М. Л. Шапунов, награжденный в 1959 г. орденом Ленина, а также другие.

Сборку драг в стране производит специализированное Всесоюзное объединение. 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. Ширюгин. Последний прибыл к нам по комсомольской путевке и с 1963 г. трудится прорабом монтажных работ.

...С мая 1948 г. приступили к расширению Утинского золоторудного комбината: работы выполнялись ОКСом Северного ГПУ хозяйственным способом.

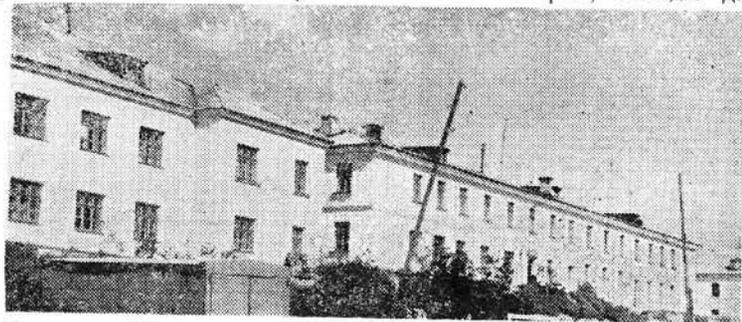
...На основании постановления Совета Министров СССР от 18 октября 1950 г. Дальстрой начал планировать строительство торговых помещений и предприятий общественного питания непосредственно в жилых домах. Магаданское управление «Промжилстрой» в это время возглавляли М. Д. Ахундов и Н. Е. Педбайло. С 1950 г. эта организация вела работы в домах со встроенной поликлиникой и гастрономом «Центральный». Жилой дом с поликлиникой на первом этаже (начальник стройконторы А. И. Лебедев) сдан в эксплуатацию в конце декабря 1951 г. Жилая секция со встроенной аптекой и магазином «Одежда» закончена в первых числах ноября 1952 г. За качественное выполнение работ были премированы многие сотрудники конторы жилищного строительства. Среди них старший прораб А. А. Хо-

лостов, старший десятник А. Д. Фельдман, десятник А. Я. Гюбнер, каменщик Д. А. Волобуев, мастер-штукатур А. К. Пыряков, маляры Бицев, М. И. Алифанова, Быков, Маторосян и многие другие рабочие.

В это же время довольно быстрыми темпами рос поселок строителей Магаданской электростанции, начало сооружения которой намечалось в четвертом квартале 1953 г. Поселок поднимался на левобережье Магаданки в районе улицы Кольмской. Его строительство памятно тем, что здесь впервые применили крупнопористый бетон. Готовили бетон прямо на строительных площадках, что обеспечило форсирование работ.

В июне 1954 г. 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 назначили Е. К. Линкуна.

С 1952 г. в Магадане, Цевеке, Эгвекиноте, Сусумане, Ягодном, Усть-Омчуге, Палатке тоже начали внедрять крупнопористый бетон. Из этого материала строили склады для продовольственных и промышленных товаров, склады для



Магадан. Общежития по улице Кольмской. Стены возведены из крупнопористого бетона

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 г. в Магадан прибыло 43 комплекта брусчатых 42- и 16-квартирных домов. Пятнадцать из них сданы в эксплуатацию в Магадане в первом полугодии 1953 г. Остальные распределены по районам и приискам.

...Все строительные организации, ОКСа отраслевых управлений подчинялись УКС Дальстроя, возглавляемому по очереди — И. П. Перфиловым, В. В. Волковым, В. А. Коротуном. Одно время возглавлял УКС и я (главным инженером тогда был С. Ф. Максов). А с сентября 1956 г. по июнь 1957 г. мне пришлось исполнять обязанности и заместителя начальника Дальстроя по строительству. Эту работу и одновременное руководство УКСом я выполнял до организации Магаданского совнархоза (1957 г.).

Большое влияние на организацию капитального строительства на территории Магаданской области, на проведение политики концентрации капиталовложений оказывали: по объединению «Северовостокзолото» — руководители управления капитальных вложений Р. И. Фаерштейн, Г. Б. Примак, А. К. Тарасенко, В. Г. Травлесева, А. А. Горностаев, а по управлению капитального строительства облисполкома — начальники УКСа С. Ф. Максов, Л. Г. Пашков, бессменный главный инженер управления И. С. Гайжевская и председатель облиплана В. А. Швырев. Особенно ярко проявилась концентрация капитальных вложений в ускоренном освоении новых месторождений металлов на Чукотке и на строительстве Карамкенского и Дукацкого комбинатов.

Строительство Карамкенского комбината завершено за 5 лет. Этому способствовала хорошая организация всего строительного процесса со стороны заказчика — дирекции строительства (В. Г. Вязовых и В. А. Грачева), подрядной организации — объединения «Северовостокстрой», заместителя генерального директора Северовостокзолото по строи-

тельству А. А. Горностаева, а также оперативной работы проектировщиков, возглавляемых главным инженером проекта Карамкенского комбината А. Ф. Фельдманом.

Дукатский комбинат построен почти за 7 лет, объем строительно-монтажных работ здесь был в полтора раза больше, чем по Карамкену. В этом видная роль принадлежала директору дирекции строящегося Дукатского комбината В. Г. Уварову и главному инженеру дирекции Ю. В. Котляровскому. Много сил и знаний вложили в дело ускоренного строительства Дуката работники подрядных организаций В. П. Милованов, И. А. Москаль, В. А. Кушниров и другие. Душой стройки были первый секретарь райкома КПСС А. А. Рябов и председатель райисполкома И. В. Гладков.

Однако давайте вернемся в 1953 г., когда специальным постановлением Дальстрой был передан в подчинение Министерства металлургической промышленности СССР, объединявшего черную и цветную металлургии. Произошло это 18 марта, а уже в октябре того 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 собственной строительной индустрии.

Для улучшения организации строительства Промжилстрой с октября 1953 г. был реорганизован в СМУ Дальстроя. Начальником его назначили М. Д. Ахундова, заместителем — Д. Г. Любавина, 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 г. в Нижнем Сеймчане сдан в эксплуатацию клуб со зрительным залом на 300 мест. Торжественное собрание трудящихся Нижнего 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 г. руководством Дальстроя 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 ГПУ. Дорога еще не была готова в полном объеме, но начальник Дальстроя И. Л. Митраков приказал сдать ее во временную эксплуатацию.

20 января 1954 г. 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 — 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 УВД и два жилых дома по улице Портовой. Строительство объектов облисполкома в Магадане и Усть-Омчуге было поручено СМУ Дальстроя, а 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 гг.) из крупнопористого бетона построены два 8-квартирных дома, трехэтажные здания библиотеки и школы-интерната (1958 г.).

С образованием Магаданской области облисполком получил специально выделенные средства на развитие жилищного, культурно-бытового и сельскохозяйственного строительства. Но строители Дальстроя не смогли освоить дополнительные объемы работ: 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 Дальстроем 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 меньше года. В марте 1955 г. трест был передан Министерству городского и сельского строительства и стал называться «Магаданстрой».

В 1954 г. в Магадан были доставлены 24 металлических сборно-разборных склада площадью по 1400 м<sup>2</sup> каждый. Склады распределили по всем горным управлениям и снабжам Кадыкчана, Спорного, Новой Палатки. Строили их хозяйственным способом ОКСы горных управлений, и почти все они были сданы в эксплуатацию в 1955 г. В поселках Новая Палатка склады монтировало СМУ Дальстроя, в Кадыкчане — управление «Энергострой». В 1955 г. на Колыму поступило еще 50 аналогичных складов, строительство которых в значительной мере улучшило сохранность материальных ценностей.

С апреля 1955 г. стройконтора рудника «Иультин» и кон-

тора № 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 г., после ухода Ахундова, новым начальником СМУ Дальстроя был назначен В. В. Лашков. Строительную контору треста «Колымснаб» возглавил И. К. Мельников.

...Магадан продолжал интенсивно расти. В 1956 г. жилищная контора (начальник М. П. Фокас, главный инженер Г. И. Мордвов) строили гостиницу «Магадан», здание гидрометеослужбы на улице Парковой, жилые дома по проспекту Ленина и улице Портовой, детские сады и ясли на Пролетарской и Якутской. Работы выполнял начальник стройучастка В. П. Супрягин, а старший прораб А. Я. Гюбнер возводил в это время жилые и культурно-бытовые объекты в поселке Строитель, Дом ребенка по улице Комсомольской.

Контора Колымснаба с 1953 г. вела строительство 74-квартирного дома на углу улиц Парковой и Горького, общежития на 132 места, двух металлических складов в поселке Солнечный, 4-квартирных домов в поселке Снежный, коровника на 100 голов в поселке Уптар.

Контора промышленного строительства, завершив в 1956 г. сборку складов в Новой Палатке и на Старой Веселой, строила цех пеностекла в поселке Стекольный, хлебозавод и школу в Палатке, завод железобетонных изделий в Магадане.

26 марта 1956 г. 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 Даль-

стройка 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 г. XII городская партийная конференция 23 декабря того же года приняла постановление по мобилизации трудящихся города на выполнение решений XX съезда КПСС, где особое внимание было уделено развитию жилищного строительства. 25 января 1957 г. рассмотрел вопрос жилищного и культурно-бытового 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, завоза деталей домостроения из других районов страны.

В первом квартале 1957 г. 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 это распоряжение, так как оно лишало нас возможности укомплектовать кадрами контору «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. Лишь его вмешательство позволило оставить поселок строителям Магаданской ТЭЦ.

Совет Министров СССР распоряжением от 16 марта 1956 г. (а вслед за этим и министр цветной металлургии

П. Ф. Ломако) обязали Дальстрой составить технико-экономический доклад «О перспективах развития Дальстроя на период 1956—1970 годы». Доклад был подготовлен Дальстройпроектом и поочередно обсуждался на бюро Магаданского и Якутского обкомов партии, на техсовете Дальстроя, а 25 июля 1956 г.— на техническом совете Минцветмета СССР.

В основе своей доклад выглядел положительно, однако в нем указывалось, что, несмотря на достигнутые успехи и благоприятные перспективы по запасам металлов и развитию вспомогательных служб, в области в последние годы резко сокращены капитальные вложения на строительство и геологоразведку, что привело к диспропорции между возможностями сырьевой базы и добычей металла. Прирост мощностей за период 1946—1955 гг. прекратился. За это время не было 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, ТЭД предусматривал 13,6 млрд. руб. капитальных вложений, 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 было ввести: Лыглыхтахский цементный завод, известковые заводы на Терех-Тяхе (Ягоднинский район) и в Гижиге, закончить в 1958 г. строительство Мыльгинского известково-гипсового завода, четырех кирпичных заводов суммарной производительностью 33 млн. штук кирпича, завода минеральной ваты и других мелких предприятий по производству материалов. Строительство промышленных предприятий осуществлялось за счет специально выделенных средств на эти цели. Крайне необходимо было также ввести в строй Магаданский цех железобетонных

изделий, в районах крупных строек — базы местной стройиндустрии...

Наш доклад рассматривался в Минцветмете СССР, а в Госплане СССР и Госэкономсовете специальная комиссия проверяла разработанные Минцветметом мероприятия по развитию Дальстроя на 1956—1970 гг. 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 гг. утвердить в сумме 5,7 млрд. руб., так как выполнение намеченного Дальстроем и Минцветметом 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 ускоренного развития базы;

— в ТЭДе завышена обеспеченность жилой площадью в 5,3 м<sup>2</sup> на человека, Дальстроем допущена ошибка, так как в жилой фонд включено жилье законсервированных приисковых поселков (329 тыс. м<sup>2</sup>), которое не может быть использовано, а также дома, подлежащие сносу (220 тыс. м<sup>2</sup>). Следовательно, фактическая обеспеченность жилплощадью составляет 3,2 м<sup>2</sup>;

— 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: 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 г.) должны производиться на месте.

Не нашли в ТЭДе должного отражения и вопросы производства новых местных строительных материалов, особенно легких. На их развитие необходимо было увеличить капитальные вложения. Неправильной оказалась и ориентация ТЭДа (в части исполнения заказов) на ряд министерств, совершенно не знакомых со спецификой строительства на Крайнем Севере... И опять делался упор на собственные силы, на развитие местной строительной индустрии.

Об этом же говорилось и в подготовленном 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 г. Однако в том же году произошло событие, задержавшее принятие постановления правительства о развитии горнодобывающей промышленности Крайнего Северо-Востока.

С июня 1957 г. 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» Минцветмета СССР. Для общего руководства было организовано управление строительства и промышленности стройматериалов. Начальником назначили А. А. Мешкова, работавшего до этого в Симферополе. Заместителями В. В. Лашкова и И. И. Лукина, главным инженером — С. Л. Катранова, начальником про-

изводственно-технического отдела — С. Ф. Максова.

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 следовало. Правда, вскоре он понял главную причину неважного хода строительства. Продолжалась инерция волевого руководства, так усердно насаждавшегося в период деятельности Дальстроя. Требования к строителям возрастали с каждым годом, а помощи почти не было. Мешков делал отчаянные попытки «выбить» необходимые средства, землеройные 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 очередную 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, отменял 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 Веннамирович 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 уже занимался руководством развития строительной индустрии и промстройматериалов. Строился завод железобетонных изделий, реконструировались кирпичные заводы, разрабатывались каменные и песчаные карьеры. Необходим был транспорт, но совнархоз выделял

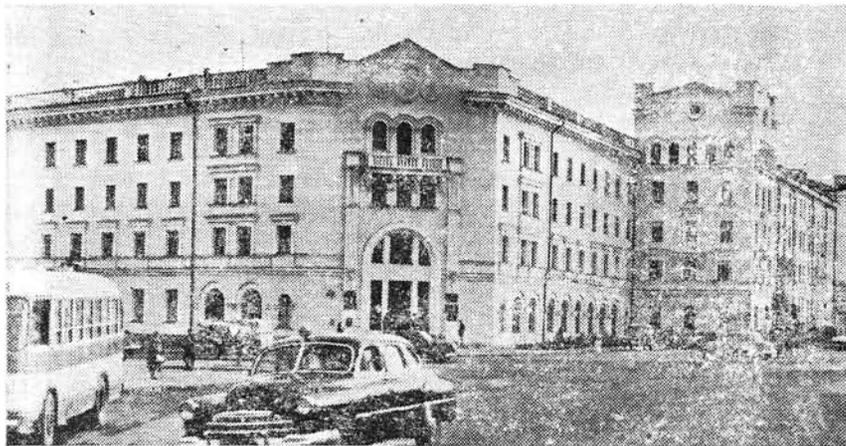
не более 50—60% автомобилей от требуемых, поэтому стройки плохо и не вовремя обеспечивались нужными материалами, рабочие простаивали, из кабинетов руководства совнархоза раздавались «раскаты грома»...

В начале сентября 1957 г. совнархоз утвердил структуру управления строительства и промышленности стройматериалов. В эту организацию вошли: дирекция строящегося Иультинского горно-обогатительного комбината, управление «Чукотстрой» с подразделениями, включая стройконтору № 3 по возведению Эгвекинской электростанции, рудник «Иультин», контора подсобных предприятий (КПП), автобаза с Иультинским филиалом, строительство автодороги Эгвекинт — Иультин, порт Эгвекинт, отделение технического снабжения. В составе управления строительства и промстройматериалов также утверждены: управление «Энергострой» с конторами в Мянундже и Сусумане, КПП и автобазой, Ягоднинская и Тенькинская стройконторы с участками промышленных предприятий, Магаданские конторы жилищного и промышленного строительства (с переданными в августе 1957 г. конторе «Промстроя» от треста «Колымснаб» участком подсобных предприятий с цехами лесопиления, столярным и железобетонных изделий), Марчekanский кирпичный завод с филиалом на 23-м километре автотрассы, Бухтугольстрой, переданный в 1957 г. 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. Позже Магадангорстрою были переданы контора промышленных предприятий и Марчekanский кирпичный завод.

В конце ноября того же года утверждена и структура строительного-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 г. 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 нижелитмитному 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 морского порта, расширяли Магаданскую дизельную станцию, реконструировали аэропорт на 13-м километ-



Гостиница «Магадан»

ре, возводили в Магадане известково-обжиговую печь, металлические и каменные склады, ледники в поселке Солнечный, здание городской санитарно-эпидемиологической станции.

На средства профсоюза в том же году новое управление строило детские сады в поселках Новые Гаражи и Нагаево, на улицах Якутской и Пролетарской в Магадане, Дом ребенка по улице Комсомольской, детсад санаторного типа (во дворе магазина «Спорт — охота»). УКС облисполкома строил 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 400 учащихся на улице Якутской, книжной базы, цеха пеностекла в поселке Стекольный. Строили одновременно более 160 объектов...

В 1957 г. 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 г. только в июне—июле введены в строй: детский сад на 100 мест, встроенный в первом этаже жилого дома № 5 по улице Портовой, здание городской санитарно-эпидемиологической станции — в Магадане, 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 г. Магаданская монтажная контора выделена из Магадангорстроя и передана управлению 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 г. 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 помогали в этом вопросе.

Незадолго до смены руководства совнархоза произошли некоторые события и в моей судьбе: в начале октября сессия Магаданского областного Совета депутатов трудящихся утвердила меня заведующим областным отделом по делам строительства и архитектуры, где я работал в течение 22 лет...

31 марта 1958 г. председателем совнархоза утвержден акт комиссии по выбору площадки под строительство нового прииска имени Билибина — на правобережной террасе реки Кебереем, при впадении в нее правого притока Каральвеема. А в ноябре специальная комиссия выбрала площадку и под строительство прииска «Буркандья». С этого времени началось и возведение высоковольтной ЛЭП Ударник — Буркандья. Через год прииск «Буркандья» уже работал на электроэнергию Аркагалинской ГРЭС. С 1960 г. по чертежам Дальстройпроекта приступили к строительству поселка Буркандья, застройка которого велась в основном двухэтажными домами и была закончена в 1965 г.

...XXI съезд КПСС, состоявшийся в январе 1959 г., утвердил план развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 гг. Магаданская областная партийная организация на основании решений форума коммунистов страны разработала контрольные цифры развития экономики области на семилетие. Большое влияние на перспективный план оказало прошедшее в сентябре 1959 г. первое региональное научное совещание по проблемам развития производительных сил нашей 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 г. происходят некоторые изменения как в самом управлении строительством и промышленности строительных материалов совнархоза (начальник А. Е. Ашанин), так и в других родственных (подчиненных) организациях. Создано и утверждено 11 новых строительных подразделений. 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 строй в апреле 1960 г. в Магадане вторую очередь завода железобетонных изделий, известковую печь, цехов керамзита, газобетона, деревообделочного, а также дробильно-сортировочную фабрику. В мае предлагалось начать строительство (опять-таки в Магадане) цементно-пемзольной установки, каменного карьера, завода крупнопанельного домостроения. До 1 июня 1960 г. предлагалось освоить производство многонутотных панелей перекрытий, сборных лестничных маршей, железобетонных конструкций с предварительно напряженной арматурой и многих других деталей для северного домостроения. Постановление совнархоза было выполнено в срок, кроме завода крупнопанельного домостроения: произошла задержка выпуска проекта, который готовили специалисты Киевского института «Гинростройиндустрия» и Дальстройпроекта.

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР Магаданский совнархоз 12 февраля 1959 г. принял решение о строительстве 28 ледников типа Крылова для хранения скоропортящихся продуктов, которые и были сооружены на приисках и в заводских поселках Оротукан, Спорное, Ягодное, Сусуман. Позже такие ледники-морозильники были построены и в других поселках Колымы.

Освоение недр нового Чаун-Чукотского горнопромышлен-

ного 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 гг. была реконструирована Валькумейская обогатительная фабрика и рудник, увеличена их мощность. Капитальное строительство Валькумейского комплекса вело горное управление хозяйственным способом. Начальником стройучастка с 1959 г. был Л. Гершкович, затем — Л. Д. Летучий. Дробильно-сортировочная установка, ствол шестой вентиляционной шахты, 8-квартирные дома в поселке — объекты, возведенные под их руководством.

Порт Певек построен подрядным строительномонтажным управлением «Певекстрой» (организовано в 1957 г.). Первым его начальником стал А. Г. Зилев, в 1958 г. его заменил П. И. Шпигель, а в 1960 по 1968 г. 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 г. организовано строительное управление № 6 треста «Чукотстрой», начальником которого был назначен Ю. Н. Хрусталева, главным инженером — Л. А. Морозов.

Новая организация, имея небольшую собственную базу, освоила строительство четырехэтажных жилых домов. 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 количественно и качественно застройку районного центра, сравнившего с 6 апреля 1967 г. городом Певек.

В разделе «Из чего строить?» мы уже рассказывали, в каких условиях приходилось работать строителям Дальстроя. При остром недостатке строительных материалов они сталкивались еще и с невнимательным отношением руководителей Дальстроя к их нуждам. Исключение в этом вопросе составляли первый начальник Дальстроя Э. П. Берзин (1932—1937 гг.) и И. Г. Петренко (1948—1950 гг.). Многие из того, что было создано за время работы этих руководителей, существует и по сей день...

В декабре 1958 г. организован новый прииск имени Билибина, на базе которого позже было создано Билибинское горнопромышленное управление. Чтобы ускорить строительство поселка для рабочих управления, жилья для труженников приисков автобазы, электростанции, предприятий обслуживающей группы — управление «Чукотстрой», сдавшее к этому времени комплекс Иультинского комбината, было переведено в Билибино, в подчинение горному управлению.

В состав Чукотстроя вошли стройучастки Билибино, Алискерово, Зеленый Мыс, Бараниха (прииск им. XXII партсъезда). Главным инженером Чукотстроя был утвержден К. М. Шаповалов, начальником производственного отдела — Л. Г. Пашков. Управление успешно начало работу и уже в 1960 г. 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 время сооружались взлетно-посадочная полоса и домики наземной службы аэропорта (в декабре 1960 г. здесь установилось регулярное воздушное сообщение с Магаданом). Прораб В. В. Лобанов и строители из бригад Цветкова, Гордиенко, Рязкина и Холопова форсированно возводили дизельную электростанцию. Работа велась круглосуточно, и первая очередь станции была введена в эксплуатацию 25 мая 1961 г.

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 г. работал В. А. Кошелев, затем по октябрь 1974 г. В. Р. Гассельблат. С момента появления этой организации городской инспекцией руководил Э. А. Кучугура, с 1974 г. заменивший на посту начальника областной инспекции В. Р. Гассельблата и продолжающий успешно трудиться по настоящее время. Много лет инспекторами ГАСКа являлись Л. И. Матросова, А. Г. Протасенко, И. А. Левочкин. Сотрудники этой организации были (и есть!) везде: вникая в работу проектных строительных организаций, помогая и исправляя ошибки, добиваясь устранения 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 г. совпархоз утвердил задания строительства комплекса перевалочной базы «Зеленый Мыс» со сметной стоимостью 220 млн. руб. и проект монтажа драги № 185 (первая очередь строительства прииска имени Алис-

корова) со сметной стоимостью 96 млн. руб. И уже через пятнадцать дней со дня утверждения проекта на прииске имени Алискорова был произведен массовый взрыв для образования котлована драги. Объем выброса грунта составил более 10 тыс. м<sup>3</sup>, что позволило немедленно начать устройство ступеня и ускорить монтаж понтона. Работы выполняло Магаданское монтажное управление (руководил ими заместитель начальника управления М. Л. Шапунов).

В мае 1960 г. 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 был утвержден А. П. Янковский, начальником Промстроя — В. К. Поляков, Жилстроя — Э. И. Гроссман, отделочных работ — М. М. Ченинога, 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 г. заканчивали возведение этих объектов Стекольный и Палаткинский стройучастки. Работы велись хозяйственным способом.

В начале 1960 г. 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 некоторое время руководить и этим подразделением, пока облисполком (с 23 мая 1961 г.) не утвердил его начальником С. Ф. Максова, работавшего в той же должности в Магаданском совнархозе.

С 7 по 10 июня 1960 г. в Москве, в Большом Кремлевском Дворце проходило первое Всесоюзное совещание по градостроительству, организованное Центральным Комите-

том 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 проектов института «Дальстройпроект» В. Ю. Батуев и городской архитектор Н. К. Швейде.

Совещание подводило итоги работы проектных и строи-



Георгиевский зал Кремля. Делегация Магаданской области на совещании по градостроительству (слева направо): В. Ю. Батуев, И. И. Лукин, Н. К. Швейде, И. С. Голубев, А. И. Жарких, А. П. Янковский. 1960 г.

тельных 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 г. в стране сдано в эксплуатацию 32,5 млн. м<sup>2</sup> жилой площади, а в 1959-м — 80 млн. м<sup>2</sup>. В Магаданской области введено, соответственно, 24,2 и 65,5 тыс. м<sup>2</sup>. С 70-х годов в нашей области ежегодно вводится от 200 до 230 тыс. м<sup>2</sup> общей площади. В выступлениях участников совещания впервые ставился вопрос о проектах районной планировки краев и областей, которые обеспечивают перспективное комплексное развитие производительных сил на основе всестороннего изучения природных условий, современного состояния народного хозяйства и экономических возможностей края или области, определяют 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 влияние на развитие градостроительства в нашей стране оказало постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении качества жилищно-гражданского строительства», принятое в 1969 г.

18 июля 1960 г. в Магадане проводилось областное собрание, посвященное итогам Всесоюзного совещания по градостроительству. На нашем форуме были представлены 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 планирования населенных мест Магаданской области» сделал автор этой книги, а до-

клад «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 положение с озеленением городских улиц и полное отсутствие его в поселках Чукотского округа.

Участники совещания приняли обращение ко всем трудящимся Магаданской области и призвали их к выполнению заданий партии и правительства по строительству в нашей области за 1960—1967 гг.: жилой площади — 750 тыс. м<sup>2</sup>, школ — на 11 500 ученических мест, детских учреждений — на 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 г. 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 после названной сессии, обеспечила ввод в эксплуатацию 83,5 тыс. м<sup>2</sup> 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 г. Омсукчанский стройучасток закончил реконструкцию фабрики имени Матросова, строил ЛЭП-110 Ветреный — Ягодное, сдал два 8-квартирных дома на руднике имени Матросова, профилакторий, детский сад и другие объекты.

В октябре 1960 г. управляющим трестом «Магадангорстрой» назначен М. С. Вительс, а с января 1961 г. 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 г. управление «Промстрой» начало строительство завода крупнопанельного домостроения. Вед 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 г. 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», внесших 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 и по сегодняшней день.

В конце февраля 1961 г. в Магадане прошло областное совещание строителей, на котором были подведены итоги работы за 1960 г., намечены пути перехода на индустриальные методы труда, на строительство жилых зданий по новым типовым проектам. Это был начальный этап возведения домов с малогабаритными квартирами. Первый такой дом

нашем городе построен в 1959 г., а уже в 1960-м управление «Жилстрой» сдало жилья общей площадью 17 200 м<sup>2</sup>. С 1960 г. дома по новым типовым проектам строились и в районных центрах, что явилось решающим фактором в семейном заселении квартир и в снижении стоимости строительства.

В феврале 1961 г. бригады Н. А. Мухина из управления «Жилстрой», И. С. Лащенко и А. А. Пусика из «Промстроя» 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... А на этот раз доброму начинанию бригад Мухина, Лащенко, Пусика не суждено было завершиться успехом. Почин, так хорошо поддержанный всеми звеньями аппарата треста «Магадангорстрой» и управлений, постепенно заглох из-за неорганизованности, плохого снабжения материалами и неправильной оплаты труда.

В начале августа 1961 г. центр Восточно-Тундровского района Чукотского 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 для такого

решения послужил ТЭД развития Билибино, составленный институтом «Дальстройпроект».

В 1961 г. 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 управления А. Е. Ашанин вынужден был обратиться в обком партии. И только после личного содействия секретаря обкома партии И. С. Голубева было принято постановление, обязывающее главного механика совнархоза А. И. Рябикина обеспечивать в 1962 г. 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 с большими трудностями, а то и топталось на месте. И прежде всего потому, что в 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 отказаться 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, сменив место работы, уехал

в Москву. Так что за время своего существования (июнь 1957 — ноябрь 1965 гг.) совнархоз не смог решить вопрос с организацией ремонтной базы для строителей.

В конце октября 1961 г. 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 других поселках района могли успешно выполняться только при условии создания самостоятельной организации. И она была создана: в феврале 1962 г. 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. Он был переведен сюда со строительства Магаданского аэропорта, где организовал управление, проявил большую настойчивость в подготовке земельного полотна взлетно-посадочной полосы, построил поселок, цех по выпуску мелких шлако- и пещлобетонных блоков, бетонно-растворный узел.

Поселок Билибино рос с большими трудностями. И главная из них — доставка необходимых материалов, которые сначала поступали в речной порт Зеленый Мыс (по Кольме из бухты Амбарчик), затем по тяжелому 250-километровому зимнику завозились автомобилями в райцентр. Транспорта не хватало, строительных материалов тоже, работа не ладилась, люди простаивали... Чтобы как-то изменить создавшееся положение, совнархоз решил строить капитальную авто-

дорогу Билибино — Зеленый Мыс. Однако дело это не осуществлено до сих пор, несмотря на трудности по доставке грузов в связи с тяжелыми дорожными, метеорологическими условиями (морозы до  $-55^{\circ}$ ) и высокой стоимостью перевозки грузов...

В 1961 г. совнархоз принял постановление о развитии теплично-парникового хозяйства: к 1965 г. было решено заложить 40 тыс. м<sup>2</sup> теплиц и 40 тыс. м<sup>2</sup> 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 (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 г. в составе Магадангорстроя организованно 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. Богусhevский. 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 г. управление строительства и промышленности строительных материалов 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 г. Магадангорстрой занимался пристройками к

зданию облисполкома, возводил 8-квартирные дома на 13-м километре основной трассы, продолжал строить Дворец культуры профсоюзов. Управление крупноблочного домостроения вело работы в 28-м квартале, где росли шесть 40-квартирных домов и два общежития. В том же году строители Магадана сдали в эксплуатацию 42 объекта, в том числе: 21 жилой дом, школу № 2 и ювелирный магазин по улице Горького, надстройку третьего этажа здания института «Дальстройпроект», 24-квартирный дом со встроенным помещением ГВФ по проспекту Карла Маркса, 38-квартирный дом для работников Дальстройпроекта со встроенным детским садом, школу № 18, здание типографии, жилые дома с магазинами «Молоко» и «Дары природы»...

В соответствии с 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 г. Дальстройпроект получил задание разработать проект прииска «Полярный». Однако комиссия по выбору площадки была создана лишь в начале июня 1963 г., так что этот прииск (в составе Иультинского горнорудного комбината) был организован лишь в конце июня 1963 г. Поселок Полярный решено было построить на берегу реки Пинхилькууль. Первоначально в нем предусматривались многоэтажные каменные дома, но отсутствие базы, местных строительных материалов и необходимость срочного ввода жилья для горняков вынудили застроить поселок брусчатыми домами, завезенными из Ванино. Кроме того, значительная часть Полярного была занята сборно-щитовыми бараками. Сначала строили поселок хозяйственным способом —

силами местного стройучастка, затем строительство продолжило управление «Магаданцветметстрой».

В конце января 1963 г. совнархоз рассмотрел вопрос о строительстве 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. Вительса, В. М. Карпова, Ф. Ф. Орликова и Ц. И. Дукача обеспечить ввод всех объектов в сроки, предусмотренные планом.

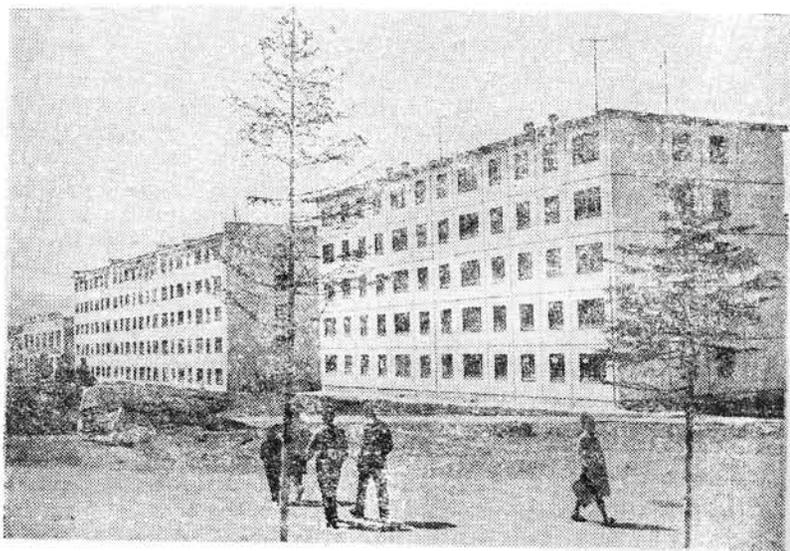
В мае 1963 г. в составе треста «Магадангорстрой» организовано управление крупноблочного и крупнопанельного домостроения. Руководителями домостроительного комбината остались работники, которые возглавляли управление крупноблочного домостроения, — Л. Г. Пашков, Г. И. Ануфриев, А. Я. Гюбнер. Главным строителем комбината был 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 г.

Располагая цехами крупноблочного и 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 — за 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, выявились 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. Михайлова, прорабов В. Ф. Курьяна, Ю. С. Лопухова буквально через несколько месяцев был отработан процесс монтажа

крупнопанельных домов, и срок их строительства сократился до 4—5 месяцев.

Рост капитальных вложений в жилищно-гражданское строительство, начинающая стабилизировать свою работу пока еще небольшая база по индустриализации домостроения требовали быстрой и четкой разработки проектов генеральных планов населенных пунктов 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 застрой-



Магадан. Первые крупнопанельные дома на камуфлетных сваях по улице Коммуны. 1964 г.

ке города и крупных населенных мест, но и требовало срочно комплектовать опытными кадрами службу районных архитекторов, должности которых были введены после Всесоюзного совещания по градостроительству (июнь 1960 г.). По указанию Госплана СССР и Госстроя СССР к нам направлялись в основном выпускники Московского архитектурного института. Привыкшие к жизни в больших городах и мечтавшие о великих «архитектурных» подвигах, они, не проработав даже обязательного после учебы времени, под разными предлогами покидали Север. 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 СССР пересмотреть практику «поставки» нам столичных архитекторов. Просьба была удовлетворена, и к нам стали направлять специалистов-выпускников из Новосибирского инженерно-строительного института. Ими в основном и были укомплектованы должности районных архитекторов, и они довольно успешно влияли на улучшение градостроительной дисциплины в местных условиях.

В 1961 г. 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 выявились перспективные энтузиасты-архитекторы. Активная роль А. В. Шепна, И. И. Чернички, В. А. Кочетова, В. П. Щукиной, Е. М. Верниковской и других обеспечила решение многих проблем градостроительства в районных центрах, в горняцких и сельских поселках.

Начиная с 1962 г. Новосибирский институт «Росгипрозем», на средства, выделяемые из государственного бюджета, разработал ряд сельскохозяйственных проектов районных планировок Магаданской области. Такие проекты имели

большое организующее значение и позволили обеспечить размещение новых объектов строительства в перспективных сельских населенных пунктах, а также определить рациональную архитектурно-планировочную организацию территорий совхозных поселков. Значительную помощь в разработке таких проектов оказал Магаданский филиал института «Дальгипрозем», который возглавлял В. А. Моряков.

12 июня 1963 г. 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 строительной базы.

В 1963 г. построено 19 новых школ и школ-интернатов — в Магадане, Ягодном, Оротукане, Берелехе, Широком, в поселках Большевик, Мой-Уроста, Кулу, Ола, Эмелен, Новое Чаплино, Провидения, Беринговский, Эгвекшиот, Усть-Белая...

В феврале того же года Магадангорстрой начал сооружение школы № 11 по проспекту Карла Маркса, а с первого сентября она уже 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 к стройке со стороны руководителей треста. В декабре 1963 г. на Всесоюзном конкурсе трест «Магадангорстрой» за строительство этой школы получил вторую премию. Награждены были старший прораб Г. Г. Колос, прорабы УОР Ю. М. Коваленко, М. И. Вaleyко, М. В. Нечитайленко, прораб монтажного управления Ф. Л. Жежелло.

В начале февраля 1964 г. в Чукотском округе появились новые прииски — «Апюйский» и «Отрожный». Поселки для горняков застраивали в спешном порядке, в основном сборно-щитовыми бараками, примитивными культурно-бытовыми объектами. Надо было как можно быстрее обеспечить рабо-

чих хоть каким-то жильем. На первых порах, разумеется...

Распоряжение совнархоза (от 7 января 1964 г.) о прекращении строительства образцово-показательного прииска «Буркандья» было для многих неожиданностью. Мотивы запрета — «...неутвержденные в течение трех лет запасы металла в Госкомиссии по запасам...» Правда, через два года строители возобновили работы, 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 единичен, но был в те времена для руководителей Дальстроя, а потом и совнархоза даже правилом. И сыграла здесь главную роль уже упоминавшаяся «теория застухания» золотой Колымы и укоренившееся мнение «временности»... Примерно, на глазок определялись сроки отработки запасов металла на том или ином объекте, а отсюда вытекало все остальное: занижались сроки работы приисков, существовавшие поселки, принималось значение стабилизации кадров... А раз так, то во всех инстанциях, связанных с планированием капитальных вложений, стремились ограничить выделение средств на строительство поселков и полностью отказаться от их инженерного обеспечения. Так создавались «временные» поселки, а руководители Дальстроя, совнархоза, Северовостокзолота, да и самих приисков оправдывали свои действия ограниченностью запасов месторождений и необходимостью их более быстрой отработки. 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 долго, не обеспечивая горняков нормальными условиями жизни.

В феврале 1964 г. строительное управление № 4 вошло 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 г. управление «Промстрой» начало работы по строительству канализационного коллектора лево-бережного района и соединило его с коллектором, проложенным по улице 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 около поселка Стекольный Промстрой начал строительство пионерского лагеря...

В марте 1964 г. управление «Промстрой» приступило к строительству водозабора на ключе Холодный и прокладке водовода до Марчеканского завода, который был сдан в экс-



Палатка. Застройка центральной улицы

плуатацию прорабом П. И. Дмитриевым в октябре этого же года.

В 1965 г. 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 шахто-строительное управление сооружало комплекс угольной шахты № 10. Тенькинские строители возводили первый трехэтажный дом из пеноблоков в Усть-Омчуге. Одновременно здесь же строили школу на 964 места.

Появлению капитальных зданий в Усть-Омчуге сегодняшние жители райцентра во многом обязаны инициативе главного инженера местного СУ П. С. Таненбаума. В 1955—1964 гг. по инициативе начальника Тенькинского управления В. М. Карнова, начальника производственного отдела (а с 1960 г. — главного инженера) П. С. Таненбаума 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 распоряжении строителей Теньки был крап «Пионер»...

...В декабре 1964 г. строители Чукотстроя сдали в эксплуатацию первую очередь речного порта Зеленый Мыс по переработке и хранению грузов, что было очень кстати: в 1965 г. 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 г. расселить в Билибино 20 тыс. человек. Первые дома из крупнопористого бетона здесь начали возводить с 1963 г. 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 к созданию собственной стройбазы. В ноябре 1964 г. в Билибино введены в эксплуатацию бетоно-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, что было дорого, трудоемко, и специалисты искали новые пути удешевления строительства. Предлагалось, в частности, использовать пепел потухшего вулкана Монни (в 80 км от Билибино), откуда материал можно завозить зимником, а также заняться производством керамзита: в непосредственной близости от Билибино имелось месторождение глинистых сланцев — прекрасного сырья керамзита. Конечно, решить эти вопросы на свой страх и риск билибинцы не брались, а Чукотстрой и управление капитального строительства совнархоза никак не могли справиться с духом и дать «добро» на явно выгодные дела. Лишь поэтому строившиеся в 1965 г. 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 с метровой толщиной наружных стен.

Большие сложности возникли у билибинцев с плитами перекрытий, которые они не могли изготовлять на месте. Был найден выход и, 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 транспортировке по беспокойным северным морям и в результате многочисленных повреждений при частых перегрузках плиты перекрытий и лестничные марши теряли до 50% своей годности.

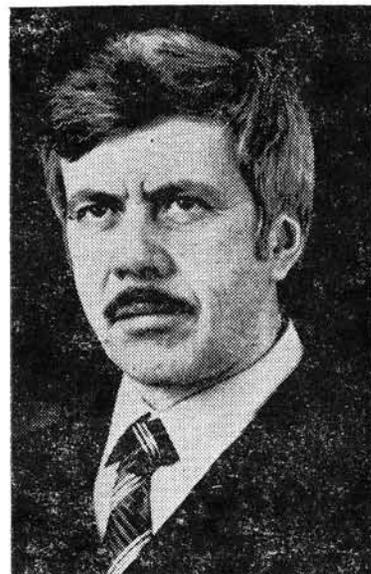
- Завоз строительных конструкций извне был продиктован отсутствием возможности изготовлять их на месте: не было базы, не было средств, а поистине огромные усилия управляющего трестом «Чукотстрой» А. Е. Ашанина, инициатива его подчиненных положение не спасали — совнархоз ограничивал и без того мизерные средства на развитие базы.

Одним из положительных примеров решения сложных строительных проблем на Крайнем Северо-Востоке может служить поселок Оротукап, расположенный на 406-м километре знаменитой Колымской трассы. А истоки этого положительного надо искать, конечно же, в рабочем кабинете директора Оротукапского завода горного оборудования (ОЗГО) В. С. Вяткина, который придавал огромное значение развитию капитального строительства, так как видел в этом основное средство для создания стабильного заводского коллектива. В. С. Вяткин еще в 50-х годах добился согласия руководителей Дальстроя И. Л. Митракова и Ю. В. Чугуева на выделение Оротукапу значительных средств и материалов, а строил поселок местными силами. Для этих целей на заводе был создан свой строительный участок, возглавляли который в середине 60-х годов опытные специалисты В. Ф. Фоломеев и В. П. Компанец...

В 1956 г. в Оротукапе появились первые капитальные трехэтажные дома, в 1959-м спортсмены завода получили прекрасный спортивный комплекс (летний стадион, закрытая хоккейная площадка построены позже)... С июня 1960 г. эстафету развития поселка Оротукап принял от В. С. Вяткина новый директор завода М. К. Москаленко, который успешно продолжил традиции своего предшественника. Оротукапцы первыми в Ягоднинском районе построили два 465-комнатных секционных общежития, а крупноблочные пятиэтажные дома из керамзитобетона здесь вводились ежегодно, начиная с 1964 г. Крупные стеновые блоки завозили сюда из Ягоднинского завода строительных материалов, а железобетонными конструкциями Оротукап снабжали предприятия стройиндустрии Магадана и Сусумана. В 1965 г. в



Оротукап. Улица Гагарина. 1986 г.



Э. А. Кучугура. Фото 1987 г.

Оротукане построены больница, школа на 964 места, водохранилище (прораб С. В. Седлак, мастер И. Л. Петренко).

Повседневная забота руководителей завода о быте и отдыхе рабочих, беззаветный труд строителей, возглавляемых В. П. Компанийцем, работавшим главным инженером (1962—1965 гг.), а затем (до 1973 г.) начальником Оротуканского СМУ, обеспечили создание благоустроенного поселка городского типа. Большую помощь в развитии строительства в поселке Оротукап 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 г. СМУ-2 Магадангорстроя начало сооружение комплекса из четырех птичников для Магаданской птицефабрики (начальник участка Р. М. Бенуш), который был сдан в эксплуатацию в 1970 г. Прорабом на 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 г. сдало в эксплуатацию общежитие музыкального училища на улице Якутской (начальник управления В. М. Волков, главный инженер В. П. Суурияги); управление «Жилстрой» (Э. И. Гроссман, А. А. Евдокимов) завершило строительство 32-квартирного дома для работников обкома КПСС по проспекту Ленина, 56-квартирный дом УКСа облисполкома со встроенным магазином «Маяк» на Комсомольской площади, аналогичный дом с универсамом «Восход»; управление «Промстрой» (В. П. Милованов, Р. В. Страковский) ввело комплекс каменного карьера с дробильно-сортировочным цехом, ферму для крупного рогатого скота на 400 голов, котельную и столовую на 500 мест в совхозе «Пригородный».

В Армаи 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) сдало в эксплуатацию в поселке Сокол два 48-квартирных дома из пеплобетонных блоков. Управление пулевого цикла (Б. С. Прохоренко, П. Ф. Сергеюк) 12 ноября 1965 г. завершило строительство глубоководного пирса Магаданского рыбного порта в Марчекане.

Ягоднинское и Сусуманское СУ с 1965 г. 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 г. 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 И. И. Доброжанский), основательно оснащенное транспортом, средствами механизации, создавало базу по производству строительных материалов, железобетонных конструкций, столярных изделий, позволившую Певекстрою перевыполнять планы и досрочно вводить в строй 24-квартирные дома для работников гидробазы, морпорта и успешно вести собственное строительство.

Панельным домостроением в Магадане руководили прорабы В. Ф. Курьян и Ю. С. Лопухов. На улице Транспортной 30 июля 1965 г. 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 г. сдало в эксплуатацию школу на 560 учащихся в поселке Сокол и одновременно школу-интернат. Промстрой в четвертом квартале того же года закончил строительство книжной базы, машиносчетной станции картофелехранилища в Магадане.

В 1966 г. 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 учащихся, 32-квартирный дом со встроенным универсамом. 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. Тannenбаума, районного архитектора А. В. Шеина и председателя райисполкома М. А. Петрова капитальные здания (в

песгораемых конструкциях) строили в Усть-Омчуге, Транспортном и на руднике имени Матросова.

В том же году на приисках имени Берзина, «Среднекан», «Семилетка», «Комсомольский», имени Фрунзе началось строительство клубов на 200 и 300 мест и детских садов-ясель в поселках Холодный, Большевик, Пятилетка, Комсомольский.

До 1966 г. 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 их эффективности, улучшения качества строительно-монтажных работ, обком партии и облисполком в октябре 1965 г. 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 г. наше управление было передано в ведение Министерства строительства РСФСР, однако на организацию Главного управления строительства в Магадане Совет Министров не соглашался.

С названной выше просьбой магаданцы обращались в Москву, конечно же, не зря. Дело в том, что к этому времени в местном строительно-монтажном подчинении и соподчинении возникла довольно сложная ситуация. Существовала мощная строительная организация в совнархозе (с 1965 г. 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 обком партии и облисполком обратиться в Совет Министров с просьбой, 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 г. 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 — ЛЭИ, СУ-6, СУ-4, предприятий стройматериалов и стройиндустрии, 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 баз... В качестве ответных мер уже Е. М. Сидоренко отказался принимать стройорганизации с какими-либо ограничениями по базам. Возникла сложная 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 строительно-монтажном подразделении (в составе Северовостокзолота), которое могло бы осуществлять хозяйственным способом строительство на приисках.

В январе 1967 г. в составе Северовостокзолота организован трест «Монтажремстрой», начальником которого стал М. С. Вительс, а главным инженером — И. Д. Малахаев. Однако просуществовал этот трест лишь до 13 июня 1968 г.,

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 строительный-монтажный трест «Чукотцветметстрой» в Цевеке, 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 г. в трест-площадку (управляющий В. П. Мочалов, главный инженер В. С. Литвинов, начальник ПТО Н. Г. Гармаш). Строительство в поселках Полярный, Рыркайпий, Мыс Шмидта велось с большими трудностями. Отсутствие базы, жилья, необеспеченность материалами, сложные метеословия Заполярья требовали огромных усилий, четкой организации труда, энтузиазма.

Всесторонняя помощь шмидтовцам от руководителей Северовостокзолота, особое внимание этим стройкам, оказываемое руководителями управления «Магаданцветметстрой» М. С. Вительсом и И. Д. Малахаевым, укрепили веру людей в осуществление задуманного. М. С. Вительс и И. Д. Малахаев, строившие в 50-х годах комплекс Иультинского ГОКа, приобрели там немалый опыт, который теперь пригодился. Их опыт, а также самоотверженный труд заполярных строителей позволил в довольно короткие сроки завершить возведение поселков Полярный и Ленинградский, а также автобазы в Рыркайпий.

Объем строительном-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 Севе-

ровостокзолота М. С. Вительса. В. П. Березин своим энтузиазмом, верой в людей, заботой о них в сочетании с высокой требовательностью создавал настоящую трудовую атмосферу, когда хотелось сделать больше и лучше. Новый генеральный директор Северовостокзолота Д. Е. Устинов и его заместитель по строительству Г. А. Бажанов, назначенные на эту должность в декабре 1971 г., относились к приписковому строительству с несколько иных позиций. Объем работ при них 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 г. приказом заместителя начальника управления «Магаданцветметстрой» было 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 г. очень остро встал вопрос, куда принимать горючее, доставляемое в танкерах. По предложению институтов ВНИИИпромгаз и «Дальстройпроект» объединение «Северовостокзолото» согласилось на строительство льдогрунтового нефтехранилища в Шмидтовском районе. Авторы проекта В. В. Анисимов и Г. И. Ясаков в короткие сроки разработали документацию, и строительство нефтехранилища началось уже в 1969 г. Первое нефтехранилище было принято комиссией в августе 1970 г. В марте 1971 г. было построено и второе хранилище еще большей емкости. 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 условиях Заполярья и хоть частично ликвидировали непроизводительные затраты металла на бочки.

Трест «Магадангорстрой» (стройуправление № 2) в 1968 г. сдал в эксплуатацию первую очередь Магаданской птицефабрики. Управление «Жилстрой» (Э. И. Гроссман и А. А. Евдокимов) сдало 60-квартирный дом со встроенной детской библиотекой, а в первом квартале 1969 г. госкомиссия приняла 40-квартирный дом с кафе «Театральное», в августе — пристройку к школе № 2 и школу № 17 на 1040 учащихся. С октября по декабрь 1969 г. введены в строй медицинское училище на 300 мест, Дом связи, здание горкома КПСС и горисполкома, комплекс СВКНИИ, фотокомбинат на улице 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 мест, аэродромные сооружения в аэропорту, реконструировало автомобильную дорогу Магадан — Сокол.

В 1970 г. в Магадане введены в эксплуатацию здания



Магадан. Дом связи, возведенный на камуфлетных сваях

областной конторы Госбанка на улице Пушкина, центральной лаборатории «Севостгеологии», пединститута, магазина «Детский мир» на Комсомольской площади, сейсмостанции на 72-м километре; вступили в строй детский сад на 280 мест (за зданием бывшего телеграфа), школа в Нагаево на 880 учащихся, торговое училище, построено более 42 тыс. м<sup>2</sup> жилья.

Неплохо поработали строители Магаданэнергостроя. В 1970 г. 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 области введено 1 млн. 126 тыс. м<sup>2</sup> жилья, намного увеличена сеть учреждений культурно-бытового назначения.

В конце 60-х годов объединение «Северовостокзолото» приняло решение о реконструкции обогатительной фабрики имени Матросова по проекту, разработанному институтом «Дальстройпроект». Выполнение реконструкции поручили Омчакскому СМУ Магаданцветметстроя. Главным инженером, а затем начальником СМУ работал тогда А. И. Королев. Строительные работы усложнились крайне стесненными условиями, связанными с технологическим процессом действующего предприятия. Проектировщикам и строителям приходилось решать много сложных вопросов при проведении строительно-монтажных работ, совмещая процессы строительства и работы фабрики. Строители возвели новый корпус над действующим предприятием, как бы накрыв его, включив в свой объем старую фабрику. Реконструкция обогатительной фабрики в такой короткий срок была обеспечена руководством СМУ, пусковым штабом, координирующим действия всех участников реконструкции, и группой рабочего проектирования Дальстройпроекта (главный инже-

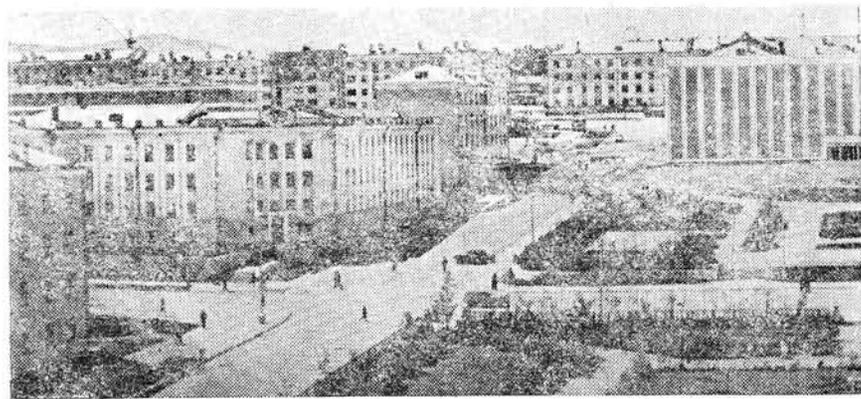
нер проекта И. Д. Скориков), оперативно решающей все вопросы. Есть такое выражение — филигранная работа. И это определение точно отражает работу большого коллектива Омчакского СМУ, воплотившего в жизнь трудные, сложные проектные решения при реконструкции фабрики, что позволило через 6 месяцев, после остановки старой фабрики, сдать в конце 1972 г. новое оборудование под наладку и комплексное испытание.

Проведенная реконструкция обогатительной фабрики, ее объемно-планировочные решения обеспечили создание технологического процесса извлечения металла из обрабатываемой руды на уровне современных стандартов, что способствовало увеличению производительности фабрики, улучшению условий труда ее работникам.

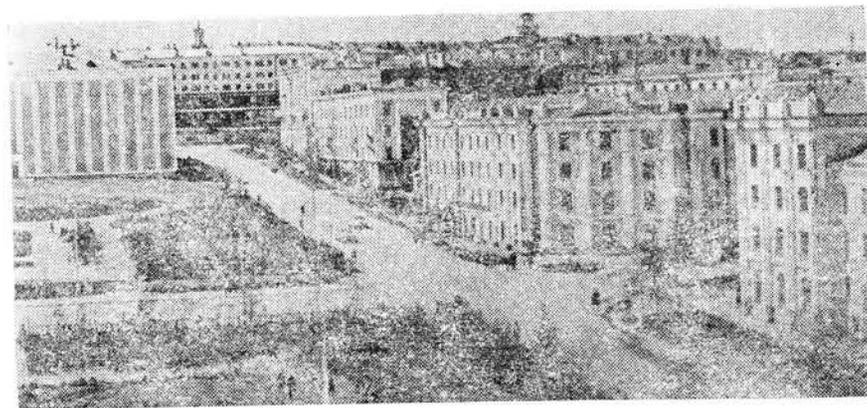
В начале 70-х годов по инициативе главного инженера треста «Северовостоксантахмонтаж» Л. Б. Ахназарова и работников объединения «Северовостокстрой» в условиях Магадана был использован опыт киевских и московских строи-

телей 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 г. В качестве теплоизоляции применен вспученный вулканический пепел из местного месторождения. Контролировали всю эту работу киевские строители Л. М. Русаков и В. И. Кравчук, специально прилетавшие в Магадан. Проверка состояния теплосетей, проведенная в 1980 г., подтвердила полную сохранность теплоизоляции и отсутствие коррозии труб. Позже Сантахмонтаж (управляющий Е. Ф. Пестеров) получил специальную машину для нанесения изоляции на трубы, были разработаны мероприятия, выполнение которых позволит в широких масштабах продолжать бесканальный способ прокладки теплосетей.



Магадан. Площадь имени Горького



22 апреля 1969 г., в день рождения В. И. Ленина. в Анадыре началось строительство Дворца пионеров, сооружаемого на средства, заработанные пионерами страны в ходе Всесоюзной трудовой операции «Чукотка». Проект Дворца был разработан по заказу ЦК ВЛКСМ Московским институтом учебных заведений. Автор проекта испанец Антонио Михэ, с раннего возраста воспитывавшийся в Советском Союзе. Строило Дворец Анадырское управление треста «Магаданэнергострой» (начальник В. П. Будков). 16 апреля 1974 г. Дворец пионеров был торжественно открыт.

Управление «Кольмагэстрой» при возведении (1974 г.) поселка Синегорье применило привозные алюминиевые панели. Восемь домов, каждый площадью 324 м<sup>2</sup>, бригада гидростроителей из 12 человек построила за один месяц, включая работы по пулевому 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 четырехэтажный 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 вновь 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 их хорошие эксплуатационные качества: при толщине стены в 12 см и перекрытий — 18 см температура внутри них стабильно сохранялась в интервале плюс 20—22°. И это при температуре минус 50—55° — в Синегорье и минус 40 (при ветре 10 и более метров в секунду) — в Анадыре.

В 1976—1980 гг. 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 несгораемого утеплителя, основным компо-

нитом которого станет вспученный вулканический пепел. За период 1975—1980 гг. в Магаданской области построено более ста промышленных объектов из алюминиевых конструкций. Внедрение на Северо-Востоке алюминиевых сплавов, стального профилированного настила — результат большого труда, инициативы и упорной настойчивости главного инженера проекта Б. П. Меркулова, заместителя главного инженера Магаданского СМУ В. В. Иванова и начальника управления Н. А. Лукьяненко, разработавших 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 гг. в Дукче, Балаганном и Верхнем Сеймчане. В 1937 г. организованы совхозы «Эльген», «Сусуманский», «Ольский» и «Тепькинский».

В сельских поселках строили примитивные животноводческие помещения и ограниченное число двух-, четырехквартирных 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, когда началось усиленное развитие горнодобывающей промышленности в Чукотском округе, строительству на селе уделялось внимания и того меньше...

Перевод кочевое население на оседлость происходил в начале 40-х годов. Накануне Великой Отечественной войны были построены усадьбы колхозов «Красный богатырь» (в Ягоднинском районе) и «Оротук» (в Тепькинском). За счет государственного кредита строились центральные усадьбы колхозов, жилье, школы, магазины, больницы.

В связи с отказом Дальстроя от строительства в селах, а также с сокращением подрядных работ для облисполкома и трудностями ведения строительства хозяйственным способом в совхозах и колхозах обком партии и облисполком обратились в 1954 г. 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. П. Полтишников. В состав треста были включены строительные управления — Магаданское и Анадырское, стройучастки в селах Лаврентия и Анюйск. В марте 1956 г. трест был передан в Министерство городского и сельского строительства РСФСР и переименован в трест «Магаданстрой».

В 1955 г. трест заложил в областном центре пять общежитий для рабочих и здание цеха лесопиления. Одновременно создавались базы строителей в Анадыре, Анюйске и Лаврентия.

В 1956 г. СУ № 2 Магаданстроя начало строительство пивоваренного завода, школы № 12 (улица Якутская), пристроек к школам № 2 и 3, школы № 13 (улица 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 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 Эвенске. Сам трест был переименован в «Анадырстрой» и переведен в Анадырь. В 1958 г. новая организация создала в селе Марково стройучасток. С открытием навигации 1958 г. трест начал обзаводиться своей техникой, получив одновременно 10 бульдозеров, 8 тракторов С-100, 4 экскаватора, 12 автомашин и многие другие механизмы. Вскоре в Ана-

дыре 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 г. в связи с ликвидацией Восточно-Тундровского района Анюйский СУ треста «Анадырстрой» перебазировали в Нижний Сеймчан, где в свою очередь был 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... Облисполком, не видя другого выхода из создавшегося положения, решает реорганизовать Анадырстрой в строительно-монтажный 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 г. стройконторы «Чукотстрой» Магаданского совнархоза), Северо-Эвенский стройучасток № 5, Сеймчанский — № 6, Ольский — № 7, Анадырская контора промышленных предприятий. Управляющим Облстроя утвердили Ф. Д. Евсеенкова, главным инженером — Д. П. Семенова.

С 1964 г. по инициативе председателя Чукотского окрисполкома А. Д. Нутэтэгрынэ 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. Веглянским и М. Бойко (прорабы А. И. Аверин и Ю. А. Коновалов). Это же СМУ (начальник К. И. Зубицкий) в 1956 г. впервые в Заполярье применило свайные фундаменты, что позволило избежать тяжелых земляных работ и до 30% сократить срок строительства.

За достигнутые успехи в выполнении заданий семилет-

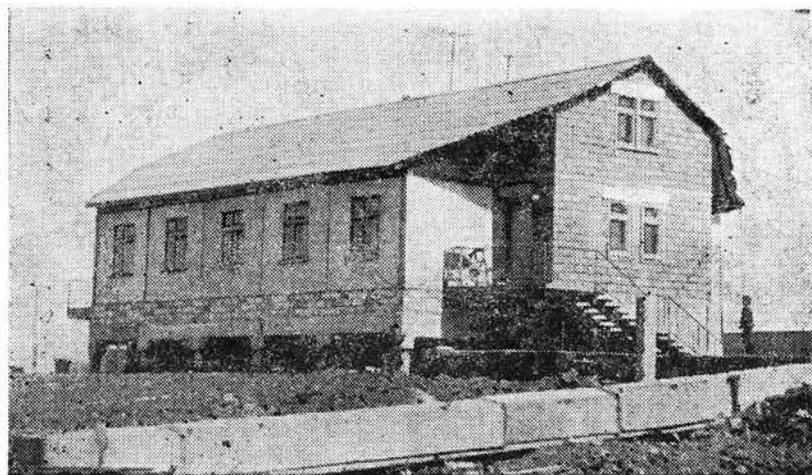
него плана Президиум Верховного Совета СССР в августе 1966 г. наградил орденами и медалями большую группу строителей РСФСР, в том числе работников Облстроя: орденом Ленина награжден арматурщик СУ № 1 С. Н. Колодыко, орденом Трудового Красного Знамени — управляющий трестом Ф. Д. Евсеенков и плотник Тенькинского ремонтно-строительного управления облремтреста С. А. Сысоев; 7 человек награждены орденом «Знак Почета», в том числе маляр СУ-4 Т. Г. Орехова, начальник Магаданского ремстройуправления облремтреста Д. И. Симонов, машинист крана СУ № 1 Н. Ф. Соболюков; 5 человек награждены медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

По постановлению Совета Министров РСФСР в ноябре 1966 г. Облстрой был передан в подчинение только что организованному Министерству сельского строительства РСФСР и стал называться трестом «Магадансельстрой». Управляющим был утвержден К. И. Зубицкий, главным инженером М. М. Катаев. В его состав включены строительномонтажные управления: Анадырское — № 1, Лаврентия — № 3, Эвекинотское — № 4, Северо-Эвенское — № 5, Сеймчанское — № 6, Ольское — № 2 и Омсукчанское — № 8. Уже в 1967 г. трест выполнил работы в объеме 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 г. 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 г. организованы управление механизации № 1 в поселке Ола, передвижная мехколонна (ПМК-655) в поселке Угольные Копи, ПМК-753 — в Беринговском.

В том же году в структуре сельского строительства вновь произошли организационные мероприятия. В Анадыре был создан трест «Чукотсельстрой», а Магадансельстрой, расширив свои полномочия, реорганизован в производственное

объединение сельского строительства (с тем же названием), в состав которого и включен трест «Чукотсельстрой».

С 1970 г. коллектив анадырских строителей Магадансельстроя, возглавляемый П. И. Доброжанским, в содружестве с Московским проектно-технологическим институтом «Индустройпроект» Министерства промышленности стройматериалов 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 г. Пионерами освоения технологии изготовления крупных панелей и их монтажа 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.



Тавайваам. Двухквартирный дом из панелей «Арктика». 1983 г.

Применение крупных трехслойных панелей в жилищном и производственном строительстве позволило вдвое сократить толщину наружных стен, снизить на 30% их вес и на много 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. Доброжацкий, бригадиры бетонщиков ССК-3 и ССК-4 В. П. Даниленко и В. П. Меркулов, бригадиры монтажников ССК-3 и ССК-4 В. Я. Меяйленко 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.

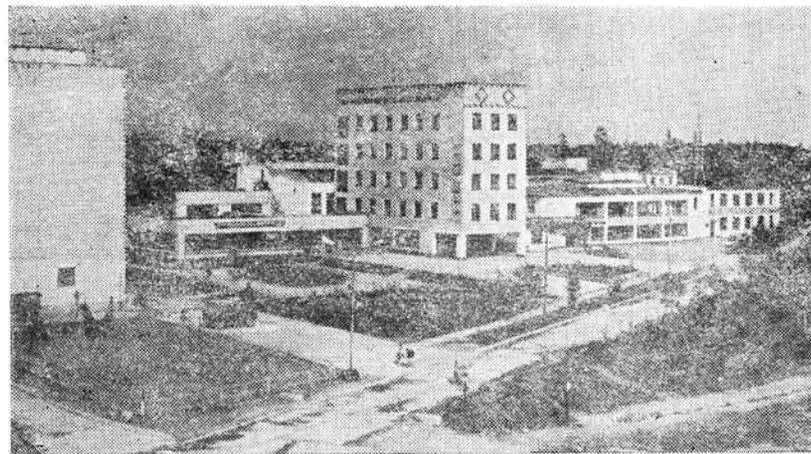
В 1970 г. план строительно-монтажных работ Магадансельстрой выполнил на сумму 30 млн. руб.; на строительстве сельскохозяйственных объектов освоено 3,4 млн. руб. В 1971 г. генподряд выполнен на 34,3 млн. руб., в том числе для села на 9,5 млн. руб. В этом же году были организованы заводы стройматериалов в Эгвекиноте, Оле, Анадыре, Сеймчане, 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 г. внедрили полигональные своды, выполненные из круглого проката, которыми перекрыты 48-метровые пролеты производственных зданий нескольких телятников и птичников. Применение полигональных сводов на 40% сократило расход металла и, главное, позволило исключить применение дорогостоящих легированных сталей, использовавшихся ранее на изготовлении 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 инициативного специалиста утверждают главным инженером Магадансельстроя (с 1976 г. 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 г. увеличение сборности в сельскохозяйственном строительстве (по отношению к 1970 г.) до 50%. Применение сборных железобетонных конструкций на 4 млн. руб. строительно-монтажных работ



Кленка. Административное здание (справа), совмещенное с бытовым комбинатом и клубом. 1984 г.

составило в 1970 г. 150 м<sup>3</sup>, в 1978 г. — 640 м<sup>3</sup>. К концу 70-х годов резко сократилась доля ручного труда на штукатурных и земляных работах (в 1978 г. механизация на этих работах составила соответственно 69 и 98%).

Для улучшения управления строительством и укрепления стройорганизаций в 1976 г. созданы сельские строительные комбинаты (ССК) в Сеймчане, Оле, Эгвекшоте и Анадыре. Комбинаты объединили строительные организации, передвижные механизированные колонны (ПМК) и заводы стройматериалов.

Большое внимание руководители Магадансельстроя уделяют укреплению кадров, обеспечивая их жильем, улучшая организацию производства, учебу людей. Большая заслуга в этом начальника управления Ф. Д. Евсеевкова, К. И. Зубицкого, В. Г. Тена и бывшего главного инженера В. Г. Михайлова (затем он возглавлял управление Магадансельстроя и работал в этой системе свыше 20 лет, а теперь работает первым заместителем председателя облисполкома) и начальника технического отдела В. М. Волкова.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об упорядочении строительства на селе», решения XXV и XXVII 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 продолжают делать 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 м<sup>2</sup> 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 кВ, что позволило электрифицировать все хо-

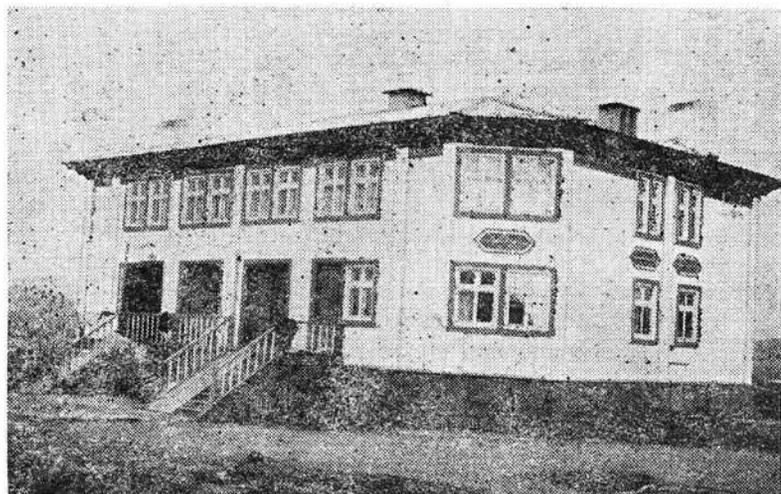
зяйства совхозов. Сданы в эксплуатацию коровники и телятники на 12 000 голов, гаражи... По объему сельского строительства, выполняемый хозяйственным способом, все еще велик.

Облик сел Магаданской области меняется на глазах. Сегодня речь идет не просто о строительстве на селе. Заказчики и проектировщики, строители и органы архитектуры ставят перед собой социологические и эстетические задачи, в решении которых неизмеримо возрастает роль и ответственность основного заказчика — агропромышленного комитета Магаданской области. Техническая политика в застройке 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 — одно-, двухэтажные дома с надворными постройками и приусадебными участками. Изменение характера застройки сел обязало проектировщиков переработать ранее утвержденные проекты планировки, заставило решать их вопрос о применении 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 12 сентября 1968 г. «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 этих поселках построены

добротные животноводческие помещения с подсобно-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. И как 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.



Лорино. Четырехквартирный дом, построенный по индивидуальному проекту. 1985 г.

Директор совхоза «Рассвет Севера» Е. М. Харченко говорил мне: «Значение средней школы для жизни села, для дальнейшего укрепления экономики нашего совхоза трудно переоценить. Дети труженников тундры ближе, осознанно узнали и полюбили дело своих отцов и дедов...»

Коренным образом изменился облик сел Чукотского автономного округа. В далеких селах Ваегн, Канчалан, Ко-нергино, Амгуэма, Лорино, Уэлен, Реткучи и во многих других построены одно- и двухэтажные брусчатые и блочные дома, школы, детские учреждения, магазины, столовые, бани, производственные объекты. Все это пришло сюда на смену ярангам. В селе Амгуэма (совхоз «Нолярник») уже в 1979 г. появился первый 4-этажный дом типа «Арктика», обеспеченный полным инженерным оборудованием.

21 июня 1979 г. 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 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. Гольшикин, 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 переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР,

ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ; переходящим Красным знаменем Совета Министров РСФСР и ВЦСПС — тоже два раза. Строительным подразделениям четыре раза присуждались переходящие Красные знамена Минсельстроя СССР и ЦК профсоюза строителей и работников строительных материалов и трижды — переходящее Красное знамя Минсельстроя РСФСР и ЦК профсоюза строителей.

На современном этапе развития экономики Магаданской области капитальное строительство имеет особое значение.



Магадан. Современные здания по проспекту Карла Маркса

С ростом капитальных вложений и объемов строительно-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 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 полезных ископаемых на Чукотке дало второе дыхание горнодобывающей промышленности и положило начало строительства ряда новых предприятий. На карте Магаданской области появились названия Полярный, Ленинградский, Восточный, Отрожный, имени Мандрикова, Карамкен, Дукал... 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 имени Матросова и строительство его золотоизвлекательной 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 Колымагэстрою, объединению «Северовостокстрой», тресту «Магаданэргострой», управлению «Магаданцветметстрой» успешно выполнить большие объемы 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 речках 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 принимаются 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. На ближайшую перспективу в связи с освоением новых месторождений, развитием горнодобывающей промышленности и сопутствующих отраслей народного хозяйства Северо-Востока, наряду с продолжением строительства на действующих предприятиях предстоит возвести такие горно-обогатительные комплексы, каких по мощности,

стоимости и техническому оснащению еще не знала наша область. Дальше будут развиваться энергетические комплексы. Проектировщикам, работникам строительной индустрии предстоит решить крупные и сложные вопросы. На базе созданного экономического потенциала Магаданской области и накопленного опыта они несомненно их решат. Первую, наиболее тяжелую и трудную часть строительства на Крайнем Северо-Востоке выполнило старшее поколение. Теперь эстафета созидания передана новому поколению — нашей смене. Слово за ним...

## Содержание

От автора . . . . .	5
Немного истории . . . . .	9
Где быть «столице»? . . . . .	31
Из чего строить? . . . . .	68
Дороги . . . . .	117
Проектирование . . . . .	169
Энергетика . . . . .	241
«Ворота» Севера . . . . .	263
Строительство . . . . .	283

Иван Иванович Лукин

## ПЕРВОСТРОИТЕЛИ

Из истории строительства  
на Крайнем Северо-Востоке СССР

Издание второе

Фотографии из личного архива автора, Я. Юрцуняка,  
А. Кирюшина, В. Шумкова

Редакторы А. А. Кирюшин, Л. А. Савельева  
Художественный редактор Б. Р. Бойчин  
Технический редактор Н. С. Ганцева  
Корректор В. И. Огрызко

ИБ № 928

Сдано в набор 26.02.87. Подписано к печати 05.06.87. АХ—00151.  
Формат 70×108/32. Бумага тип. № 1. Гарнитура обыкновенная но-  
вая. Печать высокая. Усл. печ. л. 16,8. Усл. кр.-отт. 17,41. Уч.-изд. л.  
17,88. Тираж 10 000 экз. Заказ 626. Цена 70 к.  
Магаданское книжное издательство, 685000, Магадан, пр. Ленина, 2.  
Типография издательства Магаданского обкома КПСС,  
685000, Магадан, пл. Горького, 9

**Лукни И. И.**

**Л84** Первостроители: Из истории стр-ва на Крайнем Северо-Востоке СССР.— 2-е изд.— Магадан: Кн. изд-во, 1987.— 382 с.: ил.— (Сер. «Север, ставший судьбой»).  
70 к., 10 000 экз.

Автор — ветеран труда, заслуженный строитель РСФСР, отдавший делу строительства на Крайнем Северо-Востоке более 50 лет, — прослеживает в книге этапы этого нелегкого пути — от первых палаток в бухте Нагаева до грандиозных планов и свершений дня сегодняшнего. Книга адресована широкому кругу читателей.

**Л**  $\frac{3201000000-028}{M-149(03)-87}$  40-87

**ББК 63.3(2р-4м)-2**