

## Список работников ОАО «Ямальская железнодорожная компания», представленных к поощрению в связи с празднованием 100-летия со дня рождения Д.И. Коротчаева

### Почетная грамота Губернатора ЯНАО:

**С.В. ДЕНЩИКОВ**, диспетчер маневровый ст. Коротчаево;  
**Л.Б. МАЛЬЦЕВА**, ст. приемосдатчик груза и багажа ст. Коротчаево;  
**З.П. МАРИНУШКИНА**, осмотрщик вагонов ПТО Коротчаево.

### Благодарность Губернатора ЯНАО:

**В.А. КУКОВ**, дорожный мастер дистанции пути;  
**Ю.В. ЯГОДНИКОВ**, зам. начальника локомотивного депо.

### Благодарность Законодательного Собрания ЯНАО:

**Г.А. ВЯТКИНА**, оператор при дежурном по станции ст. Коротчаево;  
**А.А. КАЛИНИН**, помощник машиниста тепловоза локомотивного депо;

**А.И. МИХАЛУН**, оператор теплового пункта дистанции гражданских зданий и сооружений;  
**О.Г. ПЛАТАНЮК**, заместитель генерального директора - начальник отдела;  
**Л.В. ЧИЧКАН**, кассир товарный ст. Коротчаево.

### Почетная грамота Главы МО город Новый Уренгой:

**Н.И. БРАЦИХИНА**, кассир билетный, вокзал Коротчаево;  
**Е.В. БЕЛОУСОВА**, дежурный по ст. Коротчаево;  
**В.В. ДАНИЛОВ**, машинист тепловоза локомотивного депо;  
**Е.Е. ТОДОРОВА**, приемосдатчик груза и багажа ст. Коротчаево;  
**Г.Г. САИДОВ**, водитель автомобиля УМиАТ.

## Список работников ОАО ЯЖДК, имеющих стаж работы более 27 лет на Северном железнодорожном направлении

**АХУНОВА Флюра Исмагиловна**, машинист козлового крана, Путьрем работает с 1980 г.;

**АЛЕКСАНДРОВ Анатолий Николаевич**, дежурный по ж.-д. станции Тосовэй (с 1982 г.).

**БЛАЖКО Галина Семеновна**, старший приемосдатчик груза и багажа, контейнерная площадка (с 1980 г.);

**БОНДАРЕНКО Лидия Васильевна**, инженер по нормированию, локомотивное депо (с 1978 г.);

**БАРЫШНИКОВ Сергей Николаевич**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1979 г.);

**БЕСПЯТОВА Мария Васильевна**, старший приемосдатчик груза и багажа, станция Пангоды (с 1971 г.);

**БАНАЕВА Валентина Ивановна**, заместитель начальника станции Фарафонтьевская (с 1982 г.);

**БОЛДАК Рышард Эдвардович**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1977 г.);

**БЕЗДОЛЬНЫЙ Александр Петрович**, осмотрщик-ремонтник вагонов, вагонное депо (с 1982 г.);

**ВАСИЛЬЕВ Виталий Витальевич**, машинист электростанции передвижной, дистанция сигнализации и связи (с 1980 г.);

**ВОЙНИК Михаил Павлович**, начальник локомотивного депо (с 1977 г.);

**ВАСЬКО Василий Андреевич**, приемщик локомотивов, локомотивное депо (с 1969 г.);

**ВОЙТУШЕНКО Владимир Александрович**, дежурный по депо, локомотивное депо (с 1979 г.);

**ВАЛАВИН Алексей Николаевич**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1981 г.);

**ГУСМАНОВА Наталья Васильевна**, телефонист, дистанция сигнализации и связи (с 1980 г.);

**ГАБИТОВ Багдат Zufарович**, машинист-инструктор, локомотивное депо (с 1982 г.);

**ДАВЛЯШИН Гаяз Идиятуллович**, составитель поездов, станция Коротчаево (с 1982 г.);

**ДОЛЖЕНКОВ Виктор Игнатьевич**, машинист электростанции передвижной, дистанция сигнализации и связи (с 1981 г.);

**ДЕШЕВОВ Владимир Борисович**, начальник восстановительного поезда, вагонное депо (с 1979 г.);

**ДИМА Константин Константинович**, электромеханик ЛАЗ, дистанция сигнализации и связи (с 1976 г.);

**ЖГУТА Игорь Васильевич**, заместитель начальника отдела перевозок, аппарат управления (с 1982 г.);

**ЗАХАРОВА Раиса Александровна**, станционный рабочий, станция Фарафонтьевская (с 1982 г.);

**КРАВЧЕНКО Маргарита Нестеровна**, электромеханик ЛАЗ, дистанция сигнализации и связи (с 1977 г.);

**КРАВЧЕНКО Владимир Леонидович**, электромеханик ЛАЗ, дистанция сигнализации и связи (с 1978 г.);

**КОРВЕЛЬ Иван Феликсович**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1981 г.);

**КАЛЕЕВА Любовь Алексеевна**, заместитель начальника станции Коротчаево (с 1982 г.);

**ЛУКЬЯНОВ Валерий Дмитриевич**, старший электромеханик связи, дистанция сигнализации и связи (с 1981 г.);

**ЛЫСЕНКО Владимир Леонидович**, слесарь по ремонту тепловозов, локомотивное депо (с 1980 г.);

**ЛУНЕВА Любовь Геннадьевна**, начальник отдела перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа и почты, аппарат управления (с 1982 г.);

**МЕЗЕНЦЕВ Евгений Константинович**, электромеханик ЛАЗ, дистанция сигнализации и связи (с 1981 г.);

**МУХАМЕТЗЯНОВ Махасим Мугтасимович**, диспетчер поездной, диспетчерская служба (с 1979 г.);

**МАРИНУШКИН Александр Сергеевич**, начальник пункта технического обслуживания вагонов, вагонное депо (с 1982 г.);

**МОСКАТОВ Николай Романович**, начальник вагонного депо (с 1981 г.);

**МЕЛЬНИК Василий Михайлович**, бригадир монтеров пути, дистанция пути (с 1981 г.);

**НАГОРНОВА Вера Константиновна**, начальник станции Ямбург (с 1973 г.);

**ПЛАТАНЮК Ольга Григорьевна**, заместитель генерального директора - начальник отдела грузовой и коммерческой работы, аппарат управления (с 1982 г.);

**ПАДЮКОВ Владимир Ильич**, старший электромеханик ЛАЗ, дистанция сигнализации и связи (с 1979 г.);

**ПОБЕДАШ Сергей Иванович**, электромеханик связи, дистанция сигнализации и связи (с 1980 г.);

**ПАВЛОВ Анатолий Григорьевич**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1978 г.);

**ПАНЧЕНКО Анатолий Профирович**, осмотрщик-ремонтник вагонов, вагонное депо (с 1980 г.);

**ПРИСТУПА Людмила Ивановна**, старший приемосдатчик груза и багажа, станция Коротчаево (с 1982 г.);

**РОМАНОВ Владимир Леонидович**, электромеханик СЦБ, дистанция сигнализации и связи (с 1979 г.);

**СЛАДКОВА Галина Григорьевна**, старший приемосдатчик груза и багажа, контейнерная площадка (с 1980 г.);

**СЕМЧУК Лариса Александровна**, проводник служебного технического вагона, вагонное депо (с 1982 г.);

**СТАРОВЕРОВ Борис Павлович**, старший осмотрщик-ремонтник вагонов, вагонное депо (с 1982 г.);

**СКРИПАЧЕВ Владимир Алексеевич**, старший электромеханик СЦБ, дистанция сигнализации и связи (с 1982 г.);

**СИРКО Михаил Иванович**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1979 г.);

**ТОРГАШИН Александр Георгиевич**, машинист тепловоза, локомотивное депо (с 1979 г.);

**УРЯДНИК Виниера Исрафиловна**, старший приемосдатчик груза и багажа, станция Коротчаево (с 1978 г.);

**ЧЕТКОВ Федор Анатольевич**, машинист автомотрисы, дистанция пути (с 1980 г.);

**ШМАКОВА Рамзия Мухсиновна**, дежурный по парку, станция Коротчаево (с 1981 г.);

**ЭСИНОВ Сергей Анатольевич**, машинист снегоуборочной машины, дистанция пути (с 1982 г.).

ГАЗЕТА ОАО «ЯМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ»

## Хроника событий, связанных со строительством железных дорог в Западной Сибири

### 1963 год

**4 декабря.** Согласно постановлению Совета министров СССР № 1208 Совету министров РСФСР совместно с Министерством путей сообщения, Госкомитетом по транспортному строительству СССР, Госкомитетом химической и нефтяной промышленности при Госплане СССР предложено рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве железной и автомобильной дорог Тюмень - Тобольск - Сургут.

### 1964 год

**17 апреля.** Изыскательской партией № 2 Сибгипротранса забит первый пикет вблизи Тобольска по оси будущего моста через Иртыш.

### 1965 год

**12 февраля.** ЦК ВЛКСМ объявил комплекс работ по освоению нефтяных и газовых месторождений Тюменской области Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

**17 апреля.** Государственная экспортная комиссия одобрила проектное задание на строительство железнодорожной магистрали Тюмень - Тобольск - Сургут.

**1 августа.** В Тюмени начал свою деятельность штаб ЦК ВЛКСМ Всесоюзной ударной комсомольской стройки.

**8 декабря.** Строительство железнодорожной линии Тюмень - Тобольск - район Сургута поручено коллективу Управления строительства «Абаканстройпуть» (распоряжение Совета министров СССР № 2349), которое было передислоцировано в первом квартале 1966 года в Тюмень и переименовано в Управление строительства «Тюменстройпуть». Впоследствии управление преобразовано в Производственное строительного-монтажного объединения (ПСМО).

### 1966 год

**Декабрь.** Началась укладка пути на участке Тюмень - Тобольск.

### 1967 год

**26 октября.** Первый поезд из Тюмени прибыл на левый берег Иртыша у Тобольска.

**23 ноября.** Создано отделение временной эксплуатации Управления строительства «Тюменстройпуть» (приказ Минтрансстроя № 557-ОК). Начальник К.С. Водопьянов.

В этом году транспортные строители, железнодорожники, вся Тюменская область отмечают большой юбилей - 100-летие со дня рождения выдающегося строителя сибирских стальных магистралей Дмитрия Ивановича Коротчаева и 60-летие со дня основания управления «Тюменстройпуть», которое ранее называлось «Абаканстройпуть».

В середине 60-х годов прошедшего столетия геологи обосновали нефтегазоносность Западно-Сибирской низменности. В недрах Северного региона страны были разведаны и открыты громадные запасы газа и нефти. Одно за другим открывались месторождения на территории Тюменской области: первое из них - Берёзовское. Вслед за этим открыты месторождения Самотлор, Медвежье, Уренгойское, Ямбургское и другие. Вскоре началась эпоха «большого газа» на территории Ямало-Ненецкого автономного округа. Развитие нового экономического района шло высокими темпами. Уже в 1964 году страна получила первую нефть. Для освоения огромных богатств Западной Сибири необходима была железная дорога. Во второй половине XX века была построена крупная железнодорожная магистраль Тюмень - Сургут - Уренгой. Железная дорога дошла до Обской губы (Ямбург). Эти железнодорожные линии и участки предназначены в первую очередь для освоения нефтяных и газовых месторождений и обеспечения транспортных связей предприятий нефтегазодобывающей промышленности с другими районами страны. Безусловно, с развитием нефтегазовой отрасли в Западной Сибири и строительстве железной дороги возводились города и посёлки.

Рождением новой железнодорожной линии можно считать декабрь 1965 года, когда было издано распоряжение Совета министров СССР о сооружении железнодорожной линии Тюмень - Тобольск - Сургут, и Министерство транспортного строительства приняло решение о передислокации Управления строительства «Абаканстройпуть» в Тюменскую область. С января 1966 года в Тюмень из Абакана стали прибывать подразделения Абаканстройпути для организации и проведения будущего строительства. В скором времени управление «Абаканстройпуть» переименовано в «Тюменстройпуть». Д.И. Коротчаев руководил управлением, начиная с Абакана (июль 1952 года) и до



последних дней своей жизни (июль 1981 года), когда железная дорога была построена до станции Уренгой (современное название Коротчаево). Годы его жизни соизмеряются не только с километрами проложенных дорог. Результатами его трудов стало всё то, что принесли в таёжную глушь магистрали, возведённые под руководством Коротчаева.

За годы строительства (1966 - 1988) проложено около 1500 километров главного пути, построены вокзалы, локомотивное депо, большие котельные, трансформаторные подстанции, пункты технического осмотра вагонов, жилые дома, 23 станционных посёлка и многие другие объекты производственно-технического и культурно-бытового назначения. Тысячи людей нашли свою судьбу и жизненную дорогу в много-тысячном коллективе транспортных строителей, который не один десяток лет возглавлял Дмитрий Иванович Коротчаев. Многие из них стали учениками и сподвижниками, прошедшими вместе с ним труднейшие пути первопроходцев. Некоторые уже ушли из жизни, оставив след на тюменской земле. В 1982 году на основании Указа Президиума Верховного Совета РСФСР решением Исполнительного комитета Тюменского областного Совета народных депутатов зарегистрирован посёлок Коротчаево. Назван он в честь прославленного строителя Дмитрия Ивановича Коротчаева. Мы благодарны первопроходцам за их жизнь и труд, за стремление оставаться в гуще событий. Низкий поклон вам, романтики и патриоты северных железных дорог.

**Я. С. КРАФТ**, генеральный директор ОАО ЯЖДК.

Хроника событий,  
связанных со строительством  
железных дорог  
в Западной Сибири

**1968 год**  
**Октябрь.** Уложено первое звено на  
участке дороги Тобольск - Сургут.

**1969 год**  
**29 марта.** Первый поезд прибыл на  
станцию Тобольск из Тюмени по мосту  
(1964 м) через Иртыш. Открыто железно-  
дорожное сообщение Тюмень - То-  
больск (222 км).

**1971 год**  
На станции Туртас (313 км - участок  
Тобольск - Салым) сформирован  
комсомольско-молодёжный СМП-522,  
начальник Н.П. Доровских.

**Октябрь.** Начаты подготовительные  
работы по строительству железнодо-  
рожного моста через реку Обь.

**1973 год**  
**2 января.** На станцию Салым прибыл  
первый грузовой поезд.

**3 декабря.** На 575-м километре  
трассы забит символический «серебря-  
ный» костыль. Работы вела комсомольско-  
молодёжная бригада В.В. Молозина  
(СМП-522). Грузовые составы дошли от  
Тюмени до станции Юганская Обь,  
открыто рабочее движение поездов на  
участке Тюмень - Юганская Обь, длиной  
около 670 километров.

**1974 год**  
**1 марта.** Станция Туртас переимено-  
вана в станцию Юность Комсомольска-  
Я.

**15 июня.** Первый тепловоз прошёл  
по километровому мосту через Юган-  
скую Обь.

**1975 год**  
**5 августа.** Принят во временную  
эксплуатацию мост через реку Обь в  
районе Сургута длиной два километра.  
На станции Сургут состоялась торжест-  
венная встреча первых двух поездов:  
грузового и пассажирского. Открыто  
железнодорожное сообщение от Тюмени  
до Сургута протяжённостью 700 км.

**1976 год**  
**17 апреля.** От станции Ульт-Ягун  
уложено первое звено железнодорож-  
ной трассы на Уренгой.

**14 ноября.** На станцию Нижневар-  
товск прибыл первый поезд. Открылось  
рабочее движение поездов на линии  
Сургут - Нижневартовск.

**1977 год**  
Комсомольский строительно-  
монтажный поезд № 522 во главе с  
Николаем Доровских на 576-м  
километре линии Сургут - Уренгой  
готовит просеку для будущей железной  
дороги и место для дислокации посёлка  
Уренгой (Коротчаево).

**28 декабря.** Подписан приказ об  
организации на Свердловской железной  
дороге Сургутского отделения дороги в  
границах станций Сургут - Тобольск.



### Дмитрий Иванович КОРОТЧАЕВ

Годы жизни: 27 мая (10 июня) 1909 г. -  
20 июля 1981 г.

#### Автобиография,

написанная в октябре 1972 года:

«Родился 27 мая (10 июня) 1909 года в  
Верхнеднепровске в семье служащего  
Верхнеднепровского казначейства Корот-  
чаева Ивана Дмитриевича. Отец работал  
бухгалтером, мать занималась домашним  
хозяйством.

В 1922 году вместе с семьёй переехал  
в г. Луганск, куда по работе был переведён  
мой отец.

В 1925 г. окончил в г. Луганске среднюю  
школу и поступил продолжать своё  
образование в Луганский техникум путей  
связи на строительное отделение,  
которое закончил в 1929 году. Был  
направлен на Уссурийскую ж.-д., на  
станцию Магдагачи, где проработал до  
призыва в армию (ноябрь 1931 года),  
выполнял работы техника и прораба  
строительного участка.

В армии прошёл обучение в команде  
одногодичников и продолжил службу в  
железнодорожных частях на строитель-  
стве ж.-д. линии Калигуз - Сучан до марта  
1934 года, когда был уволен в запас.

С апреля 1934 года продолжил  
работу на железнодорожном строитель-  
стве на строительном участке ж.-д.  
магистрали Москва - Донбасс, 11-й  
строительный участок (новостройка  
Копорашовка - Старобельск ст. Новый  
Айдар), в качестве прораба до сдачи  
линии в эксплуатацию (июнь 1935 года).  
После этого был переведён на  
строительство вторых путей Валуйки -  
Пенза ст. Лиски, где работал до окончания  
строительства в качестве прораба и  
начальника производственного отдела  
второго участка. После сдачи в  
эксплуатацию вторых путей в марте 1937  
года был переведен на строительство  
Московского ж.-д. обхода - ст.  
Воскресенск (новая ж.-д. линия Ильинский  
Погост - Воскресенск - Жилево), где и

работал до окончания этого  
строительства: вначале начальником  
производственного отдела управления  
строительства, а затем начальником  
Воскресенского строительного участка.

В начале Великой Отечественной войны  
вместе со стройучастком был включён в  
состав вновь организованного Управления  
строительства № 7 НКПС\* и продолжил  
работу по ускоренному строительству  
новых участков обхода Московского  
ж.-д. узла Михнево - Столбовая - Бекасово.  
В ноябре 1943 года после сдачи в  
эксплуатацию своего участка был назна-  
чен начальником Управления строи-  
тельства № 7 в г. Москве.

В марте 1944 года был направлен на  
восстановление Ковельской ж.-д. в  
г. Ровно, где и проработал в качестве глав-  
ного инженера Управления строительно-  
восстановительных работ до конца  
восстановительных работ. В июле 1948 г.  
был отозван распоряжением МПС и  
назначен начальником производственного  
отдела Главжелдорстроя Востока. На этой  
работе проработал четыре года до июня  
1952 г. В этом же году был назначен

начальником Управления строительства  
МПС в г. Абакан (строительство ж.-д.  
линии восточного участка Абакан -  
Новокузнецк, Аскиз - Абаза, Красная  
Сопка - Линёво, западного участка ж.-д.  
магистрали Абакан - Тайшет), где  
проработал до января 1966 г. В январе  
1966 г. после сдачи в эксплуатации ж.-д.  
линии Абакан - Тайшет вместе с управ-  
лением строительства переведен в  
г. Тюмень на строительство ж.-д. линии  
Тюмень - Сургут, где и работаю в настоя-  
щее время.

Членом КПСС являюсь с октября 1943  
года, под судом и следствием не был.  
Партийные взъясания не имел. Отец и мать  
мои проживают в г. Ворошиловграде,  
пенсионеры. Вместе со мной проживают:  
жена-домохозяйка и младший сын Сергей  
с женой - инженеры. Старший сын Вячеслав  
проживает в г. Москве, работает в научно-  
исследовательском институте.

Д. Коротчаев.»

\*НКПС - Народный комиссариат путей  
связи.



## О времени и о себе

**Ольга Григорьевна ПЛАТАНЮК,  
заместитель генерального директора  
по грузовой и коммерческой работе.**

- Трудовую деятельность начала в 1981  
году на станции Нижневартовск-1, куда  
приехала после окончания института. В  
конце 1982 года вместе с мужем переехала  
в посёлок Уренгой (Коротчаево). Муж был  
назначен начальником станции Уренгой, а  
меня приняли на должность старшего  
коммерческого ревизора ОВЭ управления  
«Тюменстройпуть». Нам выделили «коттедж»,  
или, просто говоря, недостроенный дом без  
отопления. Так начинали не только мы,  
практически все обустроивались сами.

В 1983 году меня перевели на станцию  
Фарафонтьевская. Сразу пришлось органи-  
зовывать работу по разгрузке вагонов и  
выдаче грузов. В сутки прибывало 8 - 12 пар  
поездов на Фарафонтьевскую. Однажды  
прибыло 200 вагонов, и пришлось искать  
грузополучателей. Работали и выездные  
бригады МПС, и 10 бригад солдат  
железнодорожных войск. В связи с таким  
потоком грузов на Фарафонтьевскую эта  
ситуация была на контроле в МПС. Три месяца  
шли селекторные совещания, в которых  
принимали участие заместители министра  
МПС, представители Миннефтегазстроя,  
руководители предприятий, принимавшие  
грузы. Затем я участвовала в открытии станции



Новый Уренгой и всех станций до Ямбурга.  
Приходилось организовывать грузовую и  
коммерческую работу на этих станциях, а также  
на станции Пангоды, когда она вошла в состав  
ОВЭ (1988 г.).

Моё профессиональное становление и рост  
связаны с северной эпопеей. Время было  
сложное: шло интенсивное строительство  
железной дороги, поступали грузы, не просто  
грузы, а огромное их количество, для развития  
новых станций, строительства подъездных  
путей. Шли и народнохозяйственные грузы -  
возводился Новый Уренгой, развивались  
нефтегазовые месторождения. Интересно было  
жить и радостно трудиться. Главное - были  
конкретные дела и сплочённая команда. В душе  
осталось чувство гордости за то, что я и мои  
товарищи причастны к большим историческим  
событиям.



**Михаил Павлович ВОЙНИК,  
начальник локомотивного депо  
Коротчаево:**

- Я прибыл на Северное железнодо-  
рожное строительство в 1977 году по  
распределению по окончании Кременчуг-  
ского железнодорожного техникума.  
Начальником локомотивного депо Тобольск  
в то время был Александр Фёдорович  
Пахотов. Это человек, которого уважали и  
ценили в Тюменстройпути. Он работал на  
Абакан - Тайшете, затем шёл с локомо-  
тивными бригадами из Тюмени до Тобольска  
с первых дней строительства. Александр  
Фёдорович стал моим наставником и  
повлиял на формирование моей жизненной  
позиции. Я ещё в молодости понял, что  
ответственность - это главное для локомотив-  
щиков. К сожалению, А.Ф. Пахотов скоро-  
постижно ушёл из жизни, но память о нём  
осталась в сердцах всех, кто его знал. В 1982  
году локомотивные бригады передислоци-  
ровали из Тобольска в посёлок Уренгой  
(Коротчаево). Мы забрали оборудование,

подвижной состав и приехали, можно сказать,  
на пустое место. Был только прямой путь на  
Новый Уренгой и в сторону мостоотряда № 93.  
Меня назначили старшим мастером. Нам  
пришлось сразу же проводить текущие ремонты  
тепловозов, которые находились на Севере, так  
как ближайшее депо было в Ноябрьске. Мы  
оперативно организовали экипировку  
тепловозов, руководители строительством депо  
сами строили котельную и жилой посёлок.  
Трудностей было очень много: жили во  
временном холодном жильё, в вагончиках, но  
работали с энтузиазмом, не считаясь со  
временем. Люди готовы были к трудностям:  
организовывали свой быт, обживались,  
обустроивались, но жили весело. В 1984 году  
было сооружено депо, и мы сразу стали  
проводить первые ремонты. Тогда ещё  
котельная не была запущена в эксплуатацию, и  
приходилось работать в холодном помещении.  
Наши люди многое пережили, справились с  
очень сложными производственными  
задачами. Когда был построен маленький  
посёлок локомотивного депо, я и начальник  
Валерий Дмитриевич Курдюков проявили  
инициативу в том, чтобы назвать улицу, на  
которой он стоит, в честь А.Ф. Пахотова. Так и  
находятся до сих пор депо и посёлок на улице  
с этим названием. Могу сказать с гордостью,  
что с коллективом мне повезло. Если отмечать  
лучших, то можно назвать каждого персон-  
ально. Коллектив сформировался и пронёс  
свои традиции ещё с тех дней, когда мы  
разворачивали работу на станции Коротчаево.  
Люди выдержали все испытания и трудности,  
очень ответственно относятся к делу, с ними  
приятно работать.

**Александр  
Викторович  
БЕЛОКОНЬ,  
начальник  
участка**

**Надым-Пристань:**

- Приехал на стан-  
цию Надым-При-  
стань в 1983 году.  
Когда начинал рабо-  
ту на станции маши-



нистом, мы везли поезд до станции Ягельная.  
Шло огромное количество грузов для  
сооружения газопроводов, развития  
нефтегазовых месторождений, для строи-  
тельства города Новый Уренгой. Мы  
перевозили строительные панели, которые  
производил Надымский завод крупнопан-  
ельного домостроения, которые использо-  
вались при строительстве жилых домов на  
Ленинградском проспекте в Новом Уренгое.  
На железнодорожном участке от Надым-  
Пристань до Пангод и от Пангод до Ягельной  
находились разъезды: Новый Хорей,  
Веселый, Хетта, Заболотный, Кварцевый,  
Ныда и другие. Названия разъездов  
использованы из проекта сталинской 501-й  
стройки. На них стояли строительные  
подразделения, которые занимались  
обустройством газопроводов. Из Надым-  
Пристань мы доставляли грузы и до разъездов  
для производственных нужд предприятий.

Ещё в 70-е годы Миннефтегазстрой  
СССР и Мингазпром восстановили дорогу  
на участке Надым-Пристань - Ягельная  
длиной более 200 километров для развития  
месторождения Медвежье и других  
нефтегазовых месторождений. Медвежье  
открыто в 1967 году. Уже к осени 1971  
года в посёлок Старый Надым прибыли по  
комсомольским путёвкам строители. В  
1972 году началось сооружение железной  
дороги в сторону Пангод. Дорога  
возводилась по облегчённым нормам как  
промышленная. На 86-м километре от  
Надым-Пристань (Старый Надым) строи-  
тельство велось по проекту 501-й стройки,  
строители - СУ-34 ЛУС (Ленинградское  
управление строительства). Дорогу  
прокладывали, и по ней сразу же шли  
грузы. В посёлке построили речпорт, к  
которому подвели железнодорожную  
ветку. Грузы для обустройства месторож-  
дений шли по воде с перевалкой на  
железную дорогу. Первые грузы на  
Медвежье пошли в 1973 - 1975 годах. До  
Пангод строители дошли к 1978 году.  
Темпы освоения месторождений нарастали,  
и в связи с этим дорога проложена до  
Ягельной. На базе СУ-34 первого марта  
1977 года была создана эксплуатирующая  
организация - Надымское предприятие  
железнодорожного транспорта (приказ  
Миннефтегазстроя СССР). Впоследствии  
предприятие было реорганизовано в ОАО  
«Надымская предприятие железнодорож-  
ного транспорта» (НПЖТ, декабрь, 1993 г.).

Время, связанное со строительством  
дороги и развитием нефтегазовых  
месторождений, было счастливым для нас.  
Жизнь бурлила, мы находились в гуще  
событий, были молоды, жили весело и  
открыто, дорожили общением. Всё лучшее  
состоялось здесь, на нашей северной  
дороге.



Владимир ВОЙТУШЕНКО

**НА УРЕНГОЙ**

Болота раздвигая,  
Идём мы напролом,  
В железную дорогу  
Врастаем костылём.

Вчера ещё стояла  
Стеною здесь тайга,  
Сегодня чертит дали  
Железная тропа.

В покое жить не время,  
Мы не кривим душой,  
Мы первыми по звеньям  
Пришли на Уренгой.

Нам трудности - в награду,  
Скромна рабочья честь -  
Наш труд в веках пусть славит  
Колёс звенящих песнь!



Ст. Ульт-Ягул,  
17 апреля 1976 г.



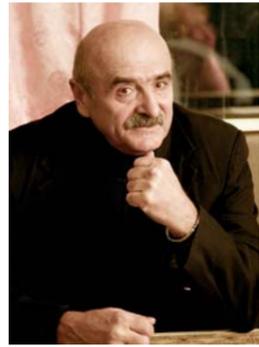
Н.А. Сидороенко,  
ревизор по безопасности  
движения, летописец  
истории ОВЭ,  
г. Сургут, 1976 г.



Прибытие первого  
пассажирского поезда  
из Тюмени,  
6 ноября 1985 г.



Новоуренгойцы  
проводжат первый  
поезд на станцию  
Озёрная (Тосовей),  
июнь 1986 г.



Василий Андреевич ВАСЬКО,  
приёмщик локомотивов,  
локомотивное депо Коротчаево:

- Работал на Северном железнодорожном строительстве с 1969 года. Начиная помощником машиниста локомотивного депо станции Савинская (перед Тобольском). После открытия железнодорожного сообщения Тюмень - Тобольск я переехал в локомотивное депо Тобольска (это конец 60-х годов). Затем мы шли на Север - Сургут, Нижневартовск, Уренгой. ОВЭ управления «Тюменстройпуть» перебазировалось в Сургут (1976 г.), где трудился до 1981 года, затем в Ноябрьске, Коротчаево, где и работаю до настоящего времени. Мы были патриотами нашей организации, поэтому дорога возводилась, и мы, машинисты, перемещались по ней всё дальше на Север.

Мне запомнился обводной участок между Тобольском и станцией Туртас на 284-м километре. Когда ещё нет моста, то при строительстве дороги используется обводная линия, по которой мы везли поезда. Сильное впечатление, когда выбираешься из ямы и тянешь весь состав с грузами. Положено было ехать одним тепловозом со скоростью 5 км/час. Если ехать с такой скоростью, то никогда не вытянешь состав: у меня на той отводной скорости внизу составляла 45 км/час. Это являлось нарушением, но настоящим мужским риском, можно сказать, северной романтикой. Спецификой нашей работы являлось и то, что мы работали на укладке дороги. Например, идёшь путеукладчик, работает бригада Виктора Молозина, а мы на тепловозе подвозим звенья и дальше двигаемся по новым путям.

Приходилось видеть Д.И. Коротчаева в Тобольске, когда шёл процесс строительства дороги. В 1972-73 годах я возил его служебный вагон. В моей памяти Коротчаев остался крупным талантливым руководителем.

Поскитались мы по северной дороге, прошли сквозь нетронутую тундру и тайгу, на наших глазах выросли посёлки, города, вокзалы, построены предприятия топливно-энергетического комплекса. Всё это наша история, и мы её участники. Я с благодарностью вспоминаю то время, когда мы были счастливы и гордились своим трудом.

**Сведения о наградах Д.И. Коротчаева:**

- 1936 г. - значок «Ударник Сталинского призыва».
- 1937 г. - знак «Почётный железнодорожник».
- 1943 г. - орден Трудового Красного Знамени.
- 1944 г. - орден «Знак Почёта».
- 1945 г. - медаль «За Победу над Германией».
- 1945 г. - медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».
- 1958 г. - орден Ленина.
- 1958 г. - медаль «За освоение целинных земель».
- 1965 г. - медаль «Двадцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.».
- 1966 г. - присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина.

- 1969 г. - присвоено почётное звание «Заслуженный строитель РСФСР».
- 1970 г. - юбилейная медаль «В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».
- 1971 г. - орден Трудового Красного Знамени.
- 1975 г. - медаль «Тридцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.».
- 1976 г. - орден Октябрьской Революции.
- 1977 г. - присвоено звание «Почётный транспортный строитель».
- 1978 г. - медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».
- 1979 г. - знак «Отличник Аэрофлота».
- 1983 г. - лауреат Государственной премии СССР.

**Железнодорожные километры  
Дмитрия  
Коротчаева**

...Так уж вышло, что наша мечта  
На плакат из палаток взята,  
С нас почти исторический  
пишут портрет,  
Только это, друзья, суэта...  
(«Прощание с Братском»,  
слова С. Гребенникова и Н. Добронравова,  
музыка А. Пахмутовой.)

**П**опулярнейший в прошлом молодёжный журнал «Юность» опубликовал в феврале 1977 года обширное интервью с Героем Социалистического Труда Д.И. Коротчаевым под названием «И романтики, и рационалисты!». Поэтому есть возможность привести собственные слова Дмитрия Ивановича о своём жизненном выборе:

«У нас в Ворошиловграде (тогда в Луганске) было несколько учебных заведений. Материальные условия не позволяли мне поехать учиться в другой город. Решил - останусь в Луганске и буду поступать в техникум путей сообщения. Туда был изрядный конкурс. Много легче было поступить в индустриальный техникум и даже в вечерний машиностроительный институт. Почему же всё-таки в железнодорожный? Тут есть маленькая история. Перед этим я буквально зачитывался Гариним-Михайловским - очень интересным писателем, к тому же талантливым инженером-путейцем. Короче, как сегодня говорят, я шёл от литературы к жизни, и в числе ещё четырёх счастливых из нашего класса успешно выдержал конкурс. Учились мы по старым учебникам, каждый преподаватель составлял и разрабатывал программу

сам. У нас архитектуру гражданских зданий читал Александр Иванович Богаенко, сам он окончил Киевский политехнический институт. Он составил свою программу, опираясь на институтскую, так поступали и другие преподаватели - делились буквально всем, чем располагали сами. Как нам было относиться к людям, которые отдали нам себя без остатка? Мы любили этих интеллигентов-труженников... Вообще мне в жизни повезло. Повезло на старших, я многому научился у них. Работал я на Уссурийской железной дороге на станции Магдагачи. На Дальний Восток мы, семь выпускников Луганского техникума путей сообщения, приехали по распределению. Подальше уехали, побольше хотелось увидеть. Разбросали нас по семи участкам. Кому куда - тянули жребий. Мне выпал Магдагачи. Начальником участка у меня был Юрий Иванович Емельянов - очень энергичный, грамотный инженер, передовой во всех отношениях человек. Магдагачи - это вечная мерзлота, одно из самых холодных мест в Амурской области. Так вот, этот руководитель в шесть утра уже был на ногах, обходил объекты, смотрел и оценивал, как проделана работа, готов ли объект к новому рабочему дню, не было ли допущено накануне каких-либо ошибок. И, конечно, я, молодой в то время мастер, не мог позволить себе прийти позже начальника участка на свой объект. Я всегда с

благодарностью принимал замечания, которые мне делались, и быстро всё наматывал на ус, хотя в ту пору усы у меня едва пробились. Работал я с Емельяновым два года, и эти годы дали мне многое».

**СПРАВКА.** По приказу Министерства путей сообщения от 13 января 1949 года в соответствии с постановлением Совета министров СССР № 4505 от 8 декабря 1948 года было создано управление «Абаканстройпуть».

Дальнейшую школу профессионализма Д.И. Коротчаев описал в своей биографии. Начиная с июня 1952 года и до января 1966 года проработал в Абакане начальником Управления строительства «Абаканстройпуть». Сибирская эпопея - главное дело жизни Дмитрия Ивановича. В Красноярском крае он проработал без малого 14 лет. Сейчас мало кто вспоминает и даже просто знает о том, что Абакан - Тайшет была первой Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, которую с самого начала вели люди, приехавшие сюда по комсомольским путёвкам и собственному почину. До этого в труднейших, практически экстремальных условиях железную дорогу возводили заключённые ГУЛАГа. Поразному можно относиться к понятию минувших десятилетий. Но Абакан - Тайшет в истории Сибири и всей России навсегда останется легендарной.

(Пожалуйста, на стр. 4-5)

Хроника событий,  
связанных со строительством  
железных дорог  
в Западной Сибири

**1979 год**

**Октябрь.** Первый поезд прибыл на станцию Пурпе.

**1980 год**

**20 апреля.** Первый грузовой поезд в составе 29-ти вагонов прибыл на станцию Тарко-Сале (Пуровск).

**Апрель.** Открыта станция Пур (Сывдарма). Организована выгрузка труб и грузов на строительство газопроводов.

**28 декабря.** Первый поезд прибыл на станцию Уренгой (Коротчаево).

**1981 год**

**Ноябрь.** Бригада В.В. Молозина начала укладку пути на участке Уренгой (Коротчаево) - Ягельная.

**1982 год**

**Февраль.** Укладка пути дошла до станции Нартовая (участок Уренгой (Коротчаево) - Ягельная).

**15 апреля.** Прибыл первый грузовой поезд на станцию Фарафонтьевская. Открылось рабочее движение поездов.

**Сентябрь.** Укладка пути дошла до станции Новый Уренгой. Город Новый Уренгой получил надёжную железнодорожную связь с «большой землёй» и первые 15 вагонов с картофелем.

**7 ноября.** На станции Ягельная произошла стыковка железной дороги Уренгой (Коротчаево) - Ягельная со старой Надымской дорогой (восстановленным участком 501-й стройки от Надым-Пристань до Ягельной длиной 226 км, эксплуатирующая организация - НПЖТ Миннефтегазстроя).

**20 декабря.** На основании Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 03.11.1982 г., решением Тюменского областного Совета народных депутатов № 384 от 20.12.1982 г. зарегистрирован посёлок Коротчаево в честь прославленного строителя Дмитрия Ивановича Коротчаева.

**1984 год**

**Сентябрь.** Начата укладка железной дороги Новый Уренгой - Ямбург. В строительстве приняли участие СМП-198, СМП-700, СМП-329, СМП-522.

**1985 год**

**6 ноября.** Из Тюмени в Новый Уренгой прибыл первый пассажирский поезд.

**1986 год**

**Январь.** Открыто рабочее движение поездов до станции Тундра (Селькупская) ж. д. Новый Уренгой - Ямбург.

**27 июня.** Открыто рабочее движение поездов до станции Озёрная (Тосовэй) в районе Ямбура.

**1988 год**

**Январь.** Объединением «Тюменстройпуть» достроен железнодорожный участок Ягельная - Пангоды, станция Пангоды вошла в состав ОВЭ (отделение временной эксплуатации).

**1990 год**

**10 декабря.** Издан приказ Минстроя № 152 о ликвидации ПСМО «Тюменстройпуть».

## Железнодорожные Дмитрия

**Д.И. Коротчаев:**

«Должен сказать, что молодые специалисты, которые выросли и работают сегодня на стройке, в основном представляют собой инженерно-организаторов и рабочих нового типа. Я не рискнул бы указывать на кого-то персонально, как на прототип современного героя. Обладая бесспорными положительными качествами, молодые коллеги и подопечные несут на себе немалый груз старых привычек, которые ещё изживать и изживать. Зато какой великолепный образ молодого современника получится, если объединить все положительные качества сотрудников. Собственно, в этом не будет ничего искусственного, в каждодневном деле так оно и случается: к качествам одного плюсуется качество другого... И только в таком сочетании возможен подлинный успех».

В ноябре 1962 года стальной путь Абакан - Тайшет был сдан в эксплуатацию. Он явился заключительным звеном трехтысячекилометровой Южно-Сибирской железнодорожной магистрали и представлял собой линию самого высокого класса, а тем временем строители готовились к передислокации в Западную Сибирь.

**СПРАВКА.** В соответствии с распоряжением Совета министров СССР № 2349 от 8 декабря 1965 года «О строительстве железнодорожной линии Тюмень - Тобольск -

район Сургута» Министерство транспортного строительства поручило выполнение этой задачи коллективу управления «Абаканстройпуть», которое было передислоцировано в первом квартале 1966 года в Тюмень и переименовано в Управление строительства «Тюменстройпуть». В дальнейшем управление преобразовано в Производственное строительного-монтажного объединения (ПСМО).

На сооружение новой магистрали практически в полном составе отправлены специалисты всех подразделений. Пришлось обустраиваться и начинать всё с нуля. Но сохранилось главное - костяк коллектива, его мозговой и организационный центр во главе с Д.И. Коротчаевым, остались квалифицированные кадры инженеров и рабочих, уверенных друг в друге.

**Д.И. Коротчаев:**

«На прокладке трасс Восточной Сибири, на Дальнем Востоке и в Казахстане выработались определённые стандартные решения, технологические приёмы. При наличии достаточного количества материалов строители научились прокладывать линию по сложным скальным и другим грунтам. Здесь, на Севсибе, те приёмы, тот опыт, который был у трассовиков на вооружении, очень часто использовать просто невозможно. Переувлажнённость, большое количество болот, ограниченность грунтов, сезонность пригодности



В районе Тобольска, начало 70-х годов. Слева направо: О.Н. Шапошник, главный инженер ПСМО «Тюменстройпуть» (в первом ряду в белой рубашке), В.Т. Швец, зам. министра (в центре), Д.И. Коротчаев, начальник ПСМО «Тюменстройпуть» (последний в первом ряду).



**Виктор Васильевич**

**МОЛОЗИН.** Родился 4 августа 1935 года в Алтайском крае. В 50-е годы работал на целине, прошёл службу в рядах Советской армии, был разнорабочим в колхозе, горнорабочим на шахте, рабочим на строительстве железной дороги в Алтайском крае. 1964 - 1967 годы - путевой рабочий, бригадир пути строительного-монтажного поезда № 227

управления «Абаканстройпуть». Принимал участие в строительстве железной дороги Ачинск - Абаканово в Красноярском крае. Вместе с коллективом СМП-227 был переведён на строительство железной дороги Тюмень - Тобольск - Сургут. С 1971 года - бригадир путевых рабочих комсомольско-молодёжного строительного-монтажного поезда № 522 Управления строительства «Тюменстройпуть». Участвовал в сооружении железной дороги на Сургут, Уренгой (Коротчаево), Новый Уренгой, Ямбург. Проработал бригадиром монтеров пути более 40 лет. Награждён орденами: Ленина, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, золотой медалью «Герой Социалистического Труда «Серп и Молот», золотой медалью «За развитие народного хозяйства СССР», медалями: «За трудовую доблесть», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», удостоен звания «Почётный транспортный строитель».



**Анатолий Григорьевич**

**ГРЯЗЕВ.** Родился 30 ноября 1938 года в Приморском крае. Трудовую деятельность начал в 1956 году станочником лесопромышленного комбината в с. Ново-Сысоевка Приморского края. В 1957 - 60 гг. служил в рядах Советской армии. В 1965 году после окончания Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта по распределению прибыл на строительство железной дороги Абакан - Тайшет. Работал мастером в головном ремонтно-восстановительном поезде № 38 управления «Абаканстройпуть». В составе этого поезда в 1966 году прибыл в Тобольск на строительство железнодорожной линии Тюмень - Тобольск - Сургут и прошёл путь от прораба до начальника поезда. В 1974 году переведен главным инженером СМП-237 управления «Тюменстройпуть». С 1975 по 1985 год - начальник этого подразделения. С 1985 по 1989 годы работал заместителем начальника ПСМО «Тюменстройпуть». В 1989 году А. Г. Грязев возглавил трест «Тюментрансстрой» (с 1993 года - открытое акционерное общество). Награждён орденами: «Знак Почёта», Дружбы народов, медалями: «За доблестный труд», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», удостоен званий: «Заслуженный строитель Российской Федерации», «Почётный железнодорожник», «Почётный транспортный строитель». В настоящее время живет в Тюмени, является директором регионального Фонда ветеранов транспортных строителей Западной Сибири.

**Борис Владимирович ЯРМЫШЕВ.**

Родился в Свердловской области в 1938 году. После окончания школы в 1956 году работал на заводе, затем окончил железнодорожное училище в 1958 году. По распределению работал на станции Муром Владимирской области, откуда по комсомольской путёвке в 1959 году приехал на строительство железной дороги Абакан - Тайшет. Заочно окончил Иркутский железнодорожный техникум, работал мастером промышленного гражданского строительства, прорабом в СМП-237, заочно получил высшее образование. В 1977 году назначен заместителем начальника СМП-522, а в 1978 году - начальником СМП-269, занимался гражданским строительством на железнодорожной линии Тобольск - Сургут. До 90-х годов работал в объединении «Тюменстройпуть». В настоящее время проживает в г. Тюмени, пенсионер. Награждён медалью «За трудовое отличие».



**Алексей Фёдорович**

**ПИЛИПЕНКО.**

Родился 13 марта 1950 года в Винницкой области, Украина. Окончил Одесское железнодорожное училище (1967 г.), Свердловский техникум транспортного строительства (1973 г.). Начал трудовую деятельность в 1967 году мастером пути в строительном-монтажном поезде № 369 управления «Тюменстройпуть». В 70-е годы работал монтером пути, мастером, прорабом, старшим прорабом в СМП № 198, затем строймастером, прорабом, главным инженером в СМП № 329, впоследствии назначен начальником этого подразделения и проработал на этой должности до 90-х годов. В 90-е годы А.Ф. Пилипенко трудится заместителем управляющего трестом «Тюментрансстрой» ПСМО «Тюменстройпуть» и с 1997 года по настоящее время - генеральный директор ОАО «Тюменстройпуть-инвест». Проживает в г. Тюмени. Награждён медалями: «За трудовое отличие», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», присвоены звания: «Почётный железнодорожник», «Почётный транспортный строитель», «Заслуженный строитель России».



**Виктор Давыдович ГОЛЬДБЕРГ.**

Родился 29 июля 1937 года в Днепропетровской области, Украина. Трудовую деятельность начал в 1960 году после окончания Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта, работал старшим мастером, старшим монтером, бригадиром, дорожным мастером в Нижне-Тагильской дистанции пути Свердловской железной дороги. С 1962 по 1973 годы - заместитель и



впоследствии начальник Смыччинской дистанции пути Свердловской ж. д. С 1973 по 2000 годы - начальник группы заказчика, а в дальнейшем начальник дирекции по строительству железнодорожных линий Тюмень - Сургут - Новый Уренгой, Сургут - Нижневартовск. Награждён орденом «Знак Почёта», медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», присвоены звания: «Почётный железнодорожник», «Почётный строитель России».

# Ветераны Северного железнодорожного строительства

**Михаил Матвеевич**

**БОРОДАНОВ.** Родился 8 августа 1935 года в Рязанской области. В 1958 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Инженер-строитель путей сообщения». После окончания института прибыл по комсомольской путёвке на Абакан - Тайшет. Он прошёл путь строительного мастера, прораба, начальника производственно-технического отдела, главного инженера, начальника строительного-монтажного поезда, заместителя начальника объединения «Тюменстройпуть». С 1981-го по 1987 годы возглавлял коллектив ПСМО «Тюменстройпуть». Его труд вложен в строительство железных дорог: Абакан - Тайшет, Тюмень - Сургут, Сургут - Нижневартовск, Сургут - Уренгой - Ямбург. Последние годы жизни М.М. Бороданов являлся заместителем директора регионального Фонда ветеранов транспортных строителей Западной Сибири, вёл большую общественную работу, принимал активное участие в создании исторического наследия по Северному железнодорожному строительству. Награждён орденами: «Знак Почёта», Трудового Красного Знамени, медалями: «За трудовую доблесть», «В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», лауреат премии Ленинского комсомола, Государственной премии СССР, присвоены звания: «Почётный работник газовой промышленности», «Почётный транспортный строитель», «Заслуженный строитель России», «Почётный железнодорожник». 30 апреля 2009 года Михаил Матвеевич Бороданов ушёл из жизни.



**Сергей Степанович КОЧКИН.**

Родился 5 июня 1917 года в Казахстане. В юношеском возрасте работал экономистом, изучал основы профессии. В 1939 году призван в армию, служил до начала Великой Отечественной войны, прошёл войну от начала до конца (1941 - 1945 гг.). После войны работал в Абакане на строительстве Южно-Сибирской магистрали. Сергей Степанович стоял у истоков создания управления «Абаканстройпуть», и он один из тех в Тюменской области, кто работал в Абаканстройпути с первых дней его образования (январь 1949 года). Занимал должности инженера, старшего инженера, начальника планового отдела. Вместе с коллективом в 1966 году приехал в Тюмень. Работал начальником планового отдела объединения «Тюменстройпуть» до 1987 года. В возрасте 70-ти лет ушёл на пенсию. В настоящее время проживает в Тюмени. В нынешнем году отмечает своё 92-летие. Имеет награды: три ордена Отечественной войны, орден Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почёта», медали: «За Победу над Германией», «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина». Является лауреатом премии Ленинского комсомола, почётный транспортный строитель, заслуженный экономист РСФСР.



**Анатолий Григорьевич**

**БРОНШТЕЙН.** Родился 21 января 1934 года в г. Гомеле, Белоруссия. В 1944 году закончил семилетку и поступил в железнодорожный техникум. После окончания учёбы по распределению с 1953 года работал в управлении «Абаканстройпуть» на строительстве железнодорожных линий Абакан - Новокузнецк, Ачинск - Абаканово, Красная Сопка - Линёво, Абакан - Тайшет. Прошел трудовой путь: весовщик, дежурный по станции, начальник станции, диспетчер отделения временной эксплуатации (ОВЭ), инженер грузового отдела, ревизор движения, заместитель начальника ОВЭ управления «Абаканстройпуть». После передислокации управления в г. Тюмени работал на строительстве ж.-д. линии Тюмень - Тобольск - Сургут заместителем начальника ОВЭ, начальником ОВЭ, затем трудился в ПСМО «Тюменстройпуть» заместителем главного диспетчера, начальником УПТК. В 90-х годах стал заместителем генерального директора ОАО «Севтюментранспуть». В настоящее время живёт в Тюмени, работает директором ООО «СТП Сервис». Награждён орденом «Знак почёта», медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».



**Александр Терентьевич**

**ЧЕРИН.** Родился 14 февраля в 1937 года в Кемеровской области. В 1960 году закончил ТЭМИИТ (г. Томск, инженер-механик) и в 1968 г. НИИЖТ (г. Новосибирск, инженер-экономист). 1960 - 1964 гг. работал помощником машиниста тепловоза и мастером по ремонту тепловозов в п/я 153 (г. Томск). 1964 - 1967 гг. - старший инженер по подвижному составу ОВЭ «Абаканстройпуть» (г. Абакан). 1967-1968 гг. - начальник локомотивного отдела ОВЭ треста «Красноярсктрансстрой» (г. Ачинск). 1968 - 1969 гг. - начальник планово-техничко-экономического отдела ОВЭ УС «Тюменстройпуть». 1969 - 1977 гг. - главный инженер, заместитель начальника ОВЭ УС «Тюменстройпуть». 1977 - 1988 гг. - заместитель начальника ПСМО «Тюменстройпуть» - начальник ОВЭ. 1988 - 1991 гг. - начальник ОВЭ. 1991 - 1993 гг. - начальник Северо-Тюменского управления по временной эксплуатации и строительству («Севтюментранспуть»). В 1993 - 2004 гг. - генеральный директор ОАО «Севтюментранспуть».

Награждён орденами: Дружбы народов, Трудового Красного Знамени, медалями: «В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», присвоены звания: «Почётный транспортный строитель», «Заслуженный работник транспорта России».



## километры Коротчаева



Д.И. Коротчаев,  
и Б.Н. Полевой, редактор  
журнала «Юность», 1976 г.

их, резко различные условия работы на смежных участках, бездорожье, проблема подвозки материалов - вот неполный перечень обстоятельств, которые определяют специфичность трассы Тюмень - Сургут, непохожесть её на другие дороги. Особенность ещё и в том, что всем - от простого рабочего до руководителя - отчётливо видна необходимость скорейшего сооружения дороги. Геологам, нефтяникам, газовикам - всем, кто осваивает Север, она нужна, как воздух. Парни и девочки проходят здесь школу жизни. Всё, что они получают на трассе, - фундамент будущего. Хороший надёжный фундамент. Те, кто к нам приезжает (я имею в виду настоящих строителей, а не летунов, «экскурсантов», которых очень немного), проходят на дороге своего рода «курс обучения», влияющий на всю дальнейшую жизнь молодого человека. Стройка куёт твёрдые характеры, проверяет людей на прочность, показывает, на что человек способен».

После открытия железнодорожного сообщения между Тюменью и Тобольском (март 1969 г.) перед строителями стояла задача - идти дальше, на север. Д. И. Коротчаевым принято решение строить почти 500 километров дороги с разных точек. В 1970 году в район станции Салым (карьер 519 км) баржами, специально оборудованными для перевозки железнодорожного подвижного состава, отправлены тепловозы, вагоны, железнодорожные краны, электростанции, путеукладчики и другое. Отсюда пошло возведение железной дороги на юг - в сторону Тобольска и на север - в сторону Сургута. В 1971 году подвижной состав был заброшен по воде на станцию Юганская Обь, и от неё пошла укладка пути в сторону Салыма на юг и до левого берега Оби - на Сургут. Всё это позволило сократить сроки строительства дороги от Тобольска до Сургута.

Д.И. Коротчаев:

«Сейчас со мной работают люди, которых я помню на Абакан - Тайшете ещё совсем юными. Теперь это мои первые помощники: Олег Михайлович Шапошник - главный инженер управления, Виктор Пантелеймонович Фролов, Михаил Матвеевич Бороданов, Николай Павлович Доровских - заместители управляющего, Сергей Егорович Лебедин, Виктор Филиппович Горченко - начальники строительного-монтажных поездов. Я тут недаром сказал о великой пользе сочетаний человеческих качеств. Например, Виктор Горченко, человек весьма интересный и своеобразный, незаменимый в стартовый период, когда всё только начинается, очень энергичен и порывист. Рядом с ним точный холодный расчёт инженера Олега Шапошника - не просто обдумывающий момент, а необходимое деловое дополнение».

Если же говорить о положительных качествах моих молодых помощников в целом, следует прежде всего отметить вот что: обладая изрядным количеством информации, молодые руководители, мои коллеги, стараются объём этой информации увеличить, конечно, не самоцели ради - с пользой для дела и собственного развития и роста».

Сам Коротчаев почти всё время находился на «переднем крае», на объектах, разбросанных по всей трассе. Его кабинетом был железнодорожный вагон. Очень удобно: сегодня ты, скажем, в Салыме, а завтра - в Сургуте. Словом, там, где ситуация требует присутствия командующего стройкой. Тесное общение со строителями, внимание к нуждам рабочих - это был личный пример отношения к делу, который не мог не заметить огромный коллектив стройки. Дмитрия Ивановича строители с неприкрытым уважением называли «дедом», и это неудивительно, ведь ему было за шестьдесят, и он приходился самым настоящим дедом парням и девочкам,

приехавшим по путёвкам комсомола в суровый край строить Севсиб. Коротчаев был одержим в работе. С восьми утра до позднего вечера каждый день, в субботу и в воскресенье - таким был его трудовой график. Заслугой Дмитрия Ивановича явилось то, что сплочённый в труде на Южсибе коллектив сохранил общность, преданность делу, традиции, свой почерк.

Имя заслуженного строителя РСФСР запечатлено в названии станции Коротчаево - на его последней стройке. Сегодня на станции Коротчаево построен прекрасный железнодорожный вокзал, сдача которого была приурочена к возобновлению пассажирского движения на участке Коротчаево - Новый Уренгой (сентябрь 2003 года). На здании установлена памятная мемориальная доска Дмитрию Ивановичу Коротчаеву, и к 100-летию будет открыт памятник в его честь. Бывший начальник планового отдела ПСМО «Тюменстройпуть», почётный транспортный строитель, заслуженный экономист РСФСР С.С. Кочкин пишет в своих воспоминаниях: «Железнодорожные строители по своему характеру - первопроходцы, которых на каждом шагу ожидают неудобства, кочевой образ жизни. Но все тяготы и невзгоды забываются, когда видишь плоды своих дел, видишь, как преобразуется вокруг тебя край, где работаешь, и становится для тебя родным. И только в минуты отдыха ветераны стройки вспоминают пройденные пережитые трудности, переключая их в шутки и легенды». Строителям-транспортникам в душе ещё раз хочется допеть комсомольскую песню свою, ведь для многих ветеранов стройки песня «Прощание с Братском» стала любимой. Эта песня - самая любимая и Дмитрия Ивановича Коротчаева:

Будем мудро и правильно жить,  
Будем верно и нежно любить,  
Нам ещё говорят, что вся жизнь впереди,  
Только юность нельзя повторить...

Дороги, как добрая память о делах  
Д. И. Коротчаева и его сподвижников,  
продолжают служить нынешнему  
поколению сибиряков.



Комсомольские активисты на совещании  
у Д.И. Коротчаева,  
начало 70-х годов.

# Штрихи к портрету

## воспоминания ветеранов о Д.И. Коротчаеве

**Виктор Васильевич МОЛОЗИН**, Герой Социалистического Труда: «Мне повезло работать с Дмитрием Ивановичем более 20-ти лет, видеть и наблюдать его вблизи, и, скажу откровенно, всякая встреча с ним становилась для меня уроком партийного отношения к делу».

Виктора Молозина в Саянах назначили бригадиром лесорубов. «Да какой из меня лесоруб, - отнекивался он, - я топор и пилу никогда не держал в руках». А Дмитрий Иванович помолчал и ответил: «Тут не специалист нужен, а хозяин требуется». Через полгода бригада вышла в число передовых.

**Виктор Филиппович ГОРЧЕНКО**, бывший начальник строительного-монтажного поезда № 269, 198, 227, 522, 700: «Действительно, Дмитрий Иванович давал, на первый взгляд, довольно невыполнимые задания. Строго спрашивал, но и много помогал. Например, вызывает и говорит: «Нужно бы организовать строительный-монтажный поезд для возведения Сургутского речного порта. Поезжай и делай». А это ведь совсем непросто. Только выполнил задание, а Дмитрий Иванович снова вызывает: «Надо начинать работу на Салымском участке». Что делать? Беру 90 студентов Харьковского авиационного института, вертолётом выбрасываемся в глухую тайгу, готовим площадки, по пересохшей речушке принимаем рельсы, шпалы и прочее. А ведь всё приходилось делать практически вручную. Трудно, откровенно говоря, было работать. Порой невероятно трудно. Дмитрий Иванович это хорошо понимал и, повторяю, очень много помогал и как руководитель, и как человек. Коротчаевская школа закалила на всю жизнь».

**Николай Павлович ДОРОВСКИХ**, бывший начальник СМП-522, заместитель начальника ПСМО «Тюменстройпуть»: «Дмитрий Иванович был очень большой психолог. Он разбирался в людях, подбирал кадры как никто другой. Отлично знал, кого похвалить, кого поддержать, кого вообще не заметить на какое-то время. Меня это всегда поражало. Как-то у меня начальник «Сибкомплемонтажа» Игорь Александрович Шаповалов спросил: «Скажи, почему от вас из Тюменстройпути люди не уходят? Ведь тяжелейшая работа, всё время вдалеке от дома...» И я тоже призадумался: действительно, почему? Всё дело, видимо, в особом духе коллектива, в той атмосфере, которая в нём создана благодаря Дмитрию Ивановичу. Завода его о людях была огромной. Скажем, дома для своих работников сооружались те, что и сейчас называют «элитными». Если пионерский лагерь, то «Красная гвоздика» - лучший из лагерей, и так далее. Очень человеческий был человек».

**Михаил Матвеевич БОРОДАНОВ**, преемник Д.И. Коротчаева, бывший начальник Тюменстройпути: «Помню, в конце 60-х мы занимались установкой водопропускных труб и расчисткой просеки под Тобольском. Там стоял такой лес - деревья толщиной в обхват. Его надо было убирать, а в нашем распоряжении всего один бульдозер. Коротчаев вызвал меня, и у нас состоялся такой разговор:

- Вы же инженер, я вам поручил это дело!  
- Дмитрий Иванович, да ведь у нас один бульдозер.  
- Если бы их было десять, тогда не надо было посылать вас, я послал бы любого плотника. Находите пути.

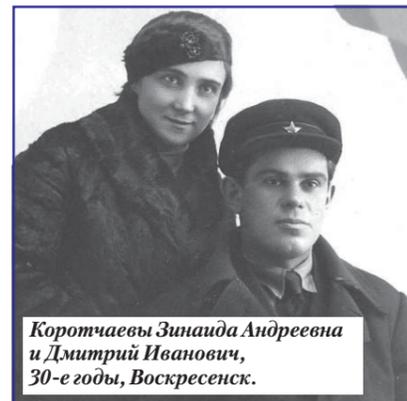
Приехали, стали думать и нашли выход: рядом находилось поселение, вышли на начальника, тот дал хороших ребят. 500 человек за 10 дней повалили лес, а дальше надо было пни убирать, и тоже нашли выход. У нас был прораб Егор, который имел удостоверение взрывника открытых взрывов. Ещё за четыре дня все пни полетели за обочину, за временную автодорогу. Д.И. Коротчаев всегда смотрел вперёд. Я вспоминаю производственные совещания, которые Дмитрий Иванович проводил очень хитро. Прежде всего, выбирал «жертву», чаще всего ею был Виктор Филиппович Горченко. Сюжет примерно такой. Коротчаев спрашивает: «Сколько твой поезд может освоить работ в следующем месяце?» Понятно, что Горченко скромничает, тогда Дмитрий Иванович просит рассказать, какие работы намереваются провести, какими силами, подсказывает, поправляет, и в результате первоначально планируемая цифра освоения если уж не утраивалась, то удваивалась, и, конечно же, другие начальники СМП уж никак не могли взять обязательства ниже, чем у Горченка, хотя бы из самолюбия. Брали и выполняли. Я думаю, все мои друзья согласятся, что в нашей жизни у нас было по два отца: один - по крови, а Дмитрий Иванович - до духу. Сказать, что мы его боялись? Нет. Мы его очень уважали. Он оставил след в наших сердцах, нашей жизни».

**Александр Терентьевич ЧЕРИН**, бывший начальник ОВЭ: «Дмитрий Иванович Коротчаев в моей памяти был и остается человеком, жизнь которого была подчинена строительству железных дорог. Он был стратегом и тактиком и держал в своих руках все нити управления строительством. Зная положение дел в объединении «Тюменстройпуть», Дмитрий Иванович, как никто другой, предвидел узкие места, которые могли возникнуть. Когда 5 августа 1975 года первый поезд прибыл в Сургут, возникла громадная потребность в перевозке грузов в этот район. Для этого надо было возвести станционные пути и выгрузочные тупики в кратчайшие сроки. Очередность строительства железнодорожных путей и тупиков Дмитрий Иванович взял в свои руки: создал оперативный штаб по станции Сургут, куда вошли оперативные работники объединения».

Для обеспечения выгрузки вагонов было принято решение в первую очередь соорудить десятый обводной путь станции Сургут для всех грузополучателей (собственные выгрузочные тупики грузополучателей ещё даже не были спроектированы). Были установлены очень сжатые сроки для укладки и балластировки пути, но, как назло, установилась очень дождливая погода. Дмитрий Иванович распорядился поставить служебный вагон так, чтобы из его окна просматривался фронт работ. Несмотря на ливни, была организована круглосуточная работа, и задача была выполнена.

Как в любом производстве, в ПСМО (Производственное строительное-монтажное объединение, ранее Управление строительства) «Тюменстройпуть» были травматические случаи, на которые выезжали высокие комиссии из главка, министерства и ЦК профсоюза. После одного из ЧП Дмитрий Иванович провёл совещание и закончил его таким напутствием: «Сам процесс разбора будет для нас неприятным, может, кого-то придётся понизить в должности, уволить с работы (хотя эти вопросы уже практически были оговорены в проекте приказа), но давайте подумаем, какую можно извлечь пользу от пребывания этой комиссии. Например, не удовлетворена полностью заявка ПСМО на материалы на весь объем строительного-монтажных работ, поставку техники и так далее, поэтому давайте подготовим письма и обращения». Как правило, штаб стройки готовил все необходимые письма и расчёты. Конечно, на сто процентов наши просьбы не выполнялись, но какая-то положительная отдача была.

Коротчаев был человеком грамотным, много читал, особенно любил исторические воспоминания великих людей, рассказывал много примеров из таких книг. Наш учитель всегда говорил, что любая задача может быть решена, только нужно иметь ресурсы, и всегда называл три: материально-технический, финансовый и людской».



Коротчаевы Зинаида Андреевна и Дмитрий Иванович, 30-е годы, Воскресенск.

**Сергей Дмитриевич Коротчаев** - сын Дмитрия Ивановича Коротчаева. С 1970 года принимал участие в Северном железнодорожном строительстве. Работал мастером, прорабом, заместителем начальника, главным инженером в СМП-280, в аппарате управления ПСМО «Тюменстройпуть» до 90-х годов. Живёт в Тюмени. Почётный транспортный строитель, награждён медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».



Супруги Коротчаевы, 1960 год, г. Абакан.

## О моей семье с благодарностью

В нашей семье всегда была доброжелательная обстановка. Отец всецело был занят работой, мама занималась домашним хозяйством. Моя мама, Зинаида Андреевна, родилась в 1912 году в Воронежской области. Окончила строительный техникум, но по специальности ей мало пришлось трудиться, после того, как она вышла замуж за отца (конец 30-х годов), он не разрешал ей работать, берёт её, считая, что для женщины занятия с детьми и дом - это большой труд.

Брат Вячеслав родился в Москве в 1943 году, когда в военные годы отец занимался строительством новых участков обхода Московского железнодорожного узла. Я родился в г. Ровно в 1946 году, куда направили отца (1944 г.) на восстановление Ковельской железной дороги.

Папа заболел о нас, делал всё для семьи. За всю жизнь он считанные разы (только несколько раз) был в отпуске, старался получить компенсацию и отправить семью на море. Он считал, что нас, детей военного и послевоенного времени, нужно поддерживать и оздоравливать. Мы с братом никогда не слышали никаких нотаций, нравучений со стороны отца. Он не вмешивался в наши дела и наблюдал за нами как бы со стороны, но мы искренне любили и уважали отца, стараясь его не подводить. Мама много читала, увлеклась поэзией. По характеру она была приветливая, круг её общения - это соседи, жители города (где бы мы ни жили), сотрудники отца и их семьи. Было так, что

люди боялись обратиться напрямую к Дмитрию Ивановичу, или его заместители чинили препятствия, тогда шли за помощью к Зинаиде Андреевне. Она зачастую вела переговоры с отцом, чтобы он принял сотрудника и помог решить его вопрос.

Мама всегда занималась общественной деятельностью. В Абакане вела кружок цветоводов, организовывала выставки цветоводов, сама принимала в них участие. Северное цветоводство - одно из любимых её занятий. Она с удовольствием работала на приусадебном участке в Абакане, когда мы жили там в коттедже на две семьи. В Тюмени организовала работу с детьми по благоустройству дворов. Мама ушла из жизни в 1999 году.

Мой брат, Вячеслав, в 1961 году уехал в Москву, закончил Московский институт инженеров транспорта по специальности «Автоматика и телемеханика», работал в научно-исследовательском институте до пенсии, живёт с семьёй в Москве.

Я после окончания школы в 1964 году, как и брат, поступил в МИИТ, получил специальность «Инженер путей сообщения - строитель». Вся моя трудовая деятельность после вуза и по настоящее время посвящена строительству.

Жизнь строителя, а тем более транспортного, есть ничто иное как дурман, попробовав который один раз, нет сил от него отказаться. Об этом знал мой отец, об этом знали и знают десятки тысяч людей, посвятивших себя этой профессии.

Каким человеком и руководителем был отец, об этом могут судить тысячи людей, которые проработали с ним не один десяток лет или пересекались с ним хотя бы раз в этой непростой, но бесконечно интересной жизни. Мой отец не имел высшего строительного образования, но то, чем он занимался, ощущал каждой своей клеточкой большого и неутомимого (как всем казалось) организма. Он всю жизнь трудился и всю жизнь учился. Обладая исключительной памятью, помнил имена не только руководителей многолюдного своего коллектива, но и имена сотен простых рабочих, ставших классными специалистами в транспортном строительстве. Он знал сильные и слабые стороны людей, которые, если надо, готовы были на невозможное, не думая о том, что совершают трудовой подвиг.

В редкие часы свободного от работы времени любил играть в шахматы. Не имея разряда, часто ставил в неудобное положение местных чемпионов, которые просто недооценивали его аналитический склад ума, умение просчитывать ситуацию на много ходов вперед. И это касалось не только шахмат, но и всего того, чем он занимался.

Отец взрастил достойную смену. Пришедшие на стройку молодые специалисты после окончания учебных заведений впоследствии стали руководителями строительного-монтажных поездов, а некоторые - управляющими трестами. Они всегда с благодарностью вспоминают своего наставника, большинству из которых он дал путевку в жизнь.

Открыто железнодорожное сообщение Тюмень - Тобольск, март 1969 года.



Укладка серебряного звена на 575-м км, участок Салым - Юганская Обь, 3 декабря 1973 года.



Проход первого поезда на Сургут по мосту через Обь, 5 августа 1975 года.