

# Поздравляем!

## ЮБИЛЯРЫ - РАБОТНИКИ АО «ЯЖДК»

### В МАРТЕ 2019 г.:

Ерох Светлана Григорьевна, кассир билетный вокзала ст. Новый Уренгой; Северенчук Наталия Арсентьевна, дежурный по поезду дистанции пути; Смурыгин Алексей Сергеевич, начальник дистанции электроснабжения; Мичев Андрей Ильич, составитель поездов ст. Фарафонтёвская; Романов Петр Геннадьевич, бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений; Якимов Андрей Сергеевич, дорожный мастер; Рябов Александр Викторович, водитель автомобиля; Ахметшина Дамира Габдулзяновна, дежурный по парку ст. Коротчаево; Сапунова Нина Михайловна, оператор теплового пункта дистанции гражданских зданий и сооружений; Бугреев Владимир Николаевич, монтер пути; Мустафин Азат Изхарович, токарь дистанции пути; Роденкина Рита Сергеевна, дежурный комнаты отдыха локомотивного депо; Тетерук Лариса Дмитриевна, старший приёмсдатчик груза и багажа (подменные); Приступа Людмила Ивановна, старший приёмсдатчик груза и багажа ст. Коротчаево;

### В АПРЕЛЕ 2019 г.:

Буслова Ирина Николаевна, техник-смотритель жилого фонда дистанции гражданских зданий и сооружений; Гранковская Наталья Константиновна, кассир товарный грузовой ст. Фарафонтёвская; Ахметов Анатолий Валерианович, тракторист УМиАТ; Харрасова Венера Раимовна, оператор СТЦ ст. Коротчаево; Князева Татьяна Евгеньевна, кассир товарный грузовой ст. Надым-Пристань; Павлоградский Павел Александрович, машинист тепловоза.

### В МАЕ 2019 г.:

Зверев Андрей Валентинович, осмотрщик-ремонтник вагонов; Павленко Александр Николаевич, слесарь по ремонту вагонов; Гришко Тамара Юрьевна, дежурный по поезду дистанции пути; Никитина Ирина Александровна, дежурный по поезду дистанции пути; Холодова Татьяна Владимировна, техник по замерам-дефектоскопист локомотивного депо; Шишулина Любовь Александровна, бухгалтер; Глушко Виктор Николаевич, дорожный мастер.



## Поздравляем работников компании с рождением детей (февраль - май 2019 г.):

Бражникова Артема Сергеевича, начальника ПТО Новый Уренгой ВЧД, с рождением дочери **ПОЛИНЫ**; Манежну Оksану Сергеевну, инженера дистанции электроснабжения, и Манежного Александра Сергеевича, начальника РММ АМиАТ, с рождением дочери **ДАРЬИ**; Сошило Дмитрия Васильевича, помощника машиниста, с рождением сына **АРТЕМА**; Астафьева Виктора Борисовича, начальника автоколонны УМиАТ, с рождением сына **АРТЕМА**; Гамидова Бийсолтана Байсолтановича, дежурного по ст. Нартовская, с рождением дочери **СОФИИ**; Вяткина Евгения Игоревича, слесаря локомотивного депо, с рождением дочери **ВИКТОРИИ**; Бодрова Евгения Анатольевича, осмотрщика-ремонтника вагонов, с рождением сына **ТИМОФЕЯ**; Третьякову Наталью Андреевну, приемсдатчика груза и багажа ст. Новый Уренгой, с рождением дочери **ЕСЕНИИ**; Мананову Ксению Викторовну, юриста СПИПИР, с рождением сына **АЛЕКСАНДРА**; Гамзатова Казбека Мукаевича, кондуктора грузовых поездов ст. Новый Уренгой, с рождением сына **УМАРА**; Бурлакову Ксению Александровну, кассира билетного вокзала ст. Коротчаево, с рождением сына **ГОРДЕЯ**.

*Желаем родителям, бабушкам и дедушкам благополучия, счастья, здоровья, радости в воспитании ребенка!*

*Администрация АО «ЯЖДК» выражает благодарность за добросовестный многолетний труд работникам, вышедшим на пенсию с марта по май 2019 г.*

Плюхину Николаю Алексеевичу, монтеру пути дистанции пути; Красько Нине Петровне, дежурному по поезду дистанции пути; Родыгину Петру Александровичу, электросварщику локомотивного депо; Шуманскому Степану Евстафьевичу, слесарю по ремонту тепловозов; Гудзенко Ирине Николаевне, сторожу путевого ремонтного поезда; Латыпову Радик Шигитовичу, водителю автомобиля УМиАТ; Гудзенко Анатолию Ивановичу, машинисту автомобильного крана УМиАТ; Мальцеву Алексею Ильичу, трактористу УМиАТ; Чернакову Виктору Геннадьевичу, водителю автомобиля УМиАТ; Дмитриевой Валентине Ивановне, старшему приемсдатчику груза и багажа ст. Новый Уренгой.

*Желаем пенсионерам АО «ЯЖДК» удачи в дальнейшем жизненном пути, реализации замыслов, добра и благополучия Вам, Вашим детям, внукам и родным!*

# Ямальский железнодорожник

ГАЗЕТА АО «ЯМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ»

Четверг, 6 июня 2019 года, № 2 (48)

## хроника событий

### ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ТЮМЕНЬ – СУРГУТ – НОВЫЙ УРЕНГОЙ

#### 1965 год

**8 декабря.** В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР № 2349 «О строительстве железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – район Сургута» Министерство транспортного строительства поручило выполнение этой задачи коллективу Управления строительства «Абаканстройпуть», которые было передислоцировано в первом квартале 1966 года в Тюмень и переименовано в ПСМО «Тюменстройпуть».

#### 1967 год

**23 ноября.** Для организации и ведения эксплуатационной работы на строящейся железной дороге в составе Управления строительства «Тюменстройпуть» создано Отделение временной эксплуатации (ОВЭ).

#### 1969 год

**29 марта.** Первый пассажирский поезд прибыл на станцию Тобольск. Открыто железнодорожное сообщение Тюмень – Тобольск.

#### 1975 год

**5 августа.** Открыто железнодорожное сообщение Тюмень – Сургут.

#### 1971 – 1978 годы

Миннефтегазстроем СССР и Мингазпромом восстановлены железнодорожные участки Полярной магистрали Надым-Пристань – Пангоды – Ягельная по оси трассы 501-й стройки для доставки грузов на освоение новых нефтегазовых месторождений, строительства газопроводов, поселков и города Новый Уренгой. Создана эксплуатирующая организация – Надымское предприятие железнодорожного транспорта (НПЖТ).

#### 1980 год

**28 декабря.** Бригада В.В. Молозина (СМП-522) уложила последнее звено магистрали Тюмень – Сургут – Уренгой (Коротчаево). Открыто рабочее движение поездов до ст. Уренгой (Коротчаево).



Митинг на станции Ульт-Ягун (Сургут – Уренгой), 17.04. 1976 г.

*В этом году транспортные строители, железнодорожники, вся Тюменская область отмечают 110-летие Дмитрия Ивановича Коротчаева, прославленного железнодорожного строителя. Д.И. Коротчаев – Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР, заслуженный строитель РСФСР, почетный железнодорожник, почетный транспортный строитель, кавалер двух орденов Трудового Красного Знамени; награжден орденами Ленина, «Знак Почета», Октябрьской Революции, медалями, работал на строительстве отечественных железнодорожных магистралей с 1929 по 1981 гг.*

*В середине 60-х годов прошедшего столетия в недрах северного региона страны были разведаны и открыты громадные запасы газа и нефти. Одно за другим открывались месторождения на территории Тюменской области. Вскоре началась эпоха «большого газа» на Ямале. Развитие нового экономического района шло высокими темпами. Для освоения огромных богатств территории необходима была железная дорога. Во второй половине XX века построена крупная железнодорожная линия Тюмень – Сургут, Сургут – Нижневартовск, Сургут – Новый Уренгой. Железная дорога дошла до Обской губы (Ямбург). Стальные артерии предназначались в первую очередь для освоения нефтяных и газовых месторождений, обеспечения транспортных связей предприятий нефтегазодобывающей промышленности с другими районами страны. Вместе с тем, с развитием нефтегазовой отрасли и строительством железной дороги, возводились города и поселки.*

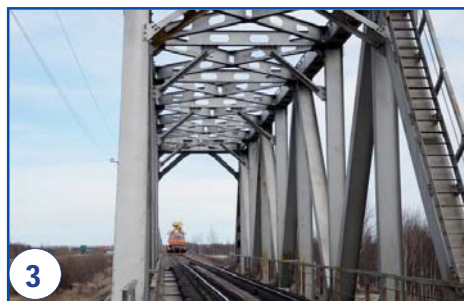
*Рождением новой железнодорожной линии можно считать декабрь 1965 года, когда*

*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 активно прибывать подразделения Абаканстройпути для организации и проведения будущего строительства. В скором времени «Абаканстройпуть» переименовано в ПСМО «Тюменстройпуть».*

*Возглавлял предприятие в течение 29 лет (с 1952 по 1981 гг.), начиная с Абакана и до последних дней своей жизни, выдающийся строитель сибирских стальных магистралей Дмитрий Иванович Коротчаев. Годы его жизни (10.06.1909 – 20.07.1981) соизмеряются не только километрами проложенных дорог. Результатами трудов Д.И. Коротчаева стало все то, что принесло в сибирскую глушь магистрали, сооруженные под его руководством.*

*За годы строительства (1966 – 1988) проложено около 1500 километров главного пути, построены вокзалы, локомотивные депо, большие котельные, трансформаторные подстанции, вагонные депо и пункты технического осмотра вагонов, станционные поселки и другие объекты производственного, культурно-бытового назначения. Выросли города: Мегион, Лангепас, Когалым, Ноябрьск, Губкинский, Надым, Новый Уренгой. Получили новое развитие Сургут, Нижневартовск.*

*Многие первопроходцы железных дорог севера Западной Сибири нашли свою судьбу и жизненную дорогу в многотысячном коллективе транспортных строителей. Некоторые уже ушли из жизни, оставив след на тюменской земле. Мы благодарны им за их жизнь и труд, за преданность профессии и любовь к жизни. Низкий поклон вам, романтики и патриоты северных железных дорог.■*



**1** Комиссионный осмотр пути, земляного полотна, путевых устройств, искусственных сооружений и зданий с 06.05.2019 по 08.06.2019

**2** Проверка железнодорожных путей дефектоскопной тележкой

**3** Железнодорожный мост на перегоне Фарафонтёвская – Нартовская



1982 год

**1 сентября.** Первый грузовой состав доставил 15 вагонов с картофелем для жителей Нового Уренгоя. Город получил надёжную связь с «большой землёй». Построена крупная железнодорожная магистраль Тюмень – Сургут – Новый Уренгой.

**7 ноября.** На станции Ягельная произошла стыковка железной дороги Коротчаево – Новый Уренгой – Ягельная со старой Надымской дорогой – восстановленным участком 501-й стройки.

**20 декабря.** На основании Указа Президиума Верховного Совета РСФСР и решения Тюменского областного Совета народных депутатов зарегистрирован посёлок Коротчаево. Посёлок и станция получили название в честь легендарного железнодорожного строителя Дмитрия Ивановича Коротчаева.

1983 год

**29 октября.** На станцию Коротчаево прибыл первый пассажирский поезд.

1985 год

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

1986 год

**Январь.** Открыто рабочее движение поездов до станции Тундра, современное название Селькупская, на участке Новый Уренгой – Ямбург.

**27 июня.** Открыто рабочее движение поездов до станции Озёрная, современное название Тосовэй (в районе Ямбурга). Протяженность железнодорожного сообщения Новый Уренгой – Ямбург более двухсот километров.

1988 год

**Январь.** ПСМО «Тюменстройпуть» прекратило работы путевого комплекса железнодорожного участка от Ягельной до Пангод, который вошел в состав Отделения временной эксплуатации, впоследствии – ОАО «Севтюментранспуть».

1990 год

**10 декабря.** Издан приказ Министерства транспортного строительства СССР № 152 о ликвидации ПСМО «Тюменстройпуть».



## ДОРОГА К ГАЗОВЫМ КЛАДОВЫМ

Всесоюзная ударная комсомольская стройка, железная дорога Тюмень – Сургут, 16.12.1968

Современная железнодорожная сеть Ямало-Ненецкого автономного округа сформировалась в период активного освоения новых газоносных территорий. В 1971 – 1978 годах Миннефтегазстроем СССР были восстановлены участки Полярной магистрали Надым-Пристань – Пангоды – Ягельная по оси трассы 501-й стройки – известной стройки сталинского периода, общей протяженностью более 200 километров. Дорогу строили и сразу же осуществляли перевозки. Первые грузы на Медвежье (ст. Пангоды) по железной дороге пошли к середине 70-х годов.

Потребность в железнодорожных перевозках еще больше возросла, когда в конце 1973 г. первый автотранспортный десант Надымгазпрома вышел на Уренгойскую площадь. С апреля 1978 г. газ Уренгоя стал поступать в промышленные районы страны. В тот же период стальной путь со стороны Надыма дошел до станции Ягельная (в настоящее время – район аэропорта г. Новый Уренгой). Этот железнодорожный маршрут сыграл важную роль в освоении не только Медвежьего, но и Уренгойского месторождений.

Для ведения эксплуатационной работы 1 марта 1977 г. в структуре Миннефтегазстроя создано Надымское предприятие железнодорожного транспорта на базе СУ-34 треста «Надымгазпромстрой» – организации, которая вела строительство и обеспечивала временную эксплуатацию участка Надым-Пристань – Пангоды – Ягельная. Впоследствии предприятие реорганизовано в ОАО «Надымское предприятие железнодорожного транспорта» (ОАО «НПЖТ»).

В 1966 г. началось сооружение железнодорожной линии Тюмень – Сургут – Новый Уренгой. Строительные работы выполнял легендарный коллектив Управления строительства «Абаканстройпуть», с 1966 г. – ПСМО «Тюменстройпуть». Строящаяся железная дорога использовалась для перевозки народнохозяйственных грузов. В связи с этим, 23 ноября 1967 г. в составе ПСМО «Тюменстройпуть» создано Отделение временной эксплуатации (ОВЭ), задачей которого стала организация и ведение эксплуатационной работы.

Строительство ж.д. Сургут – Коротчаево, 1977 год. В.В. Молозин, Герой Социалистического Труда, бригадир монтеров пути СМП-522



В марте 1969 г. открыто железнодорожное сообщение Тюмень – Тобольск. К августу 1975 г. сооружен мост через реку Обь, и железная дорога дошла до Сургута. 5 августа 1975 г. открыто движение поездов до станции Сургут. В 1976 г. Отделение временной эксплуатации (ОВЭ) Тюменстройпути переехало из Тюмени в Сургут. 28 декабря 1977 г. организовано Сургутское отделение Свердловской железной дороги. К 1976 г. построена железная дорога Сургут – Нижневартовск.

## КОТОРЫХ СВЯЗАНА С ИСТОРИЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЯНАО

### Виктор Михайлович Скворцов

**В.М. СКВОРЦОВ** – ветеран-железнодорожник, начальник Свердловской железной дороги в период 1977 – 1990 гг. Родился 3 января 1927 года в городе Иркутске в семье служащего. Трудовую деятельность начал в 1942 году после окончания семи классов, работал слесарем электромеханических мастерских в городе Черемхово Иркутской области.



В 1943 году добровольцем пошел служить в Военно-морской флот, окончил среднюю школу рабочей молодежи. В 1950 – 1955 гг. Скворцов – студент Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. После окончания ВУЗа работал дежурным по парку, по станции, маневровым диспетчером, заместителем начальника станции Тайга Западно-Сибирской железной дороги. В 1960 году он назначен начальником станции Алтайская. В 1963 году – главным инженером, затем заместителем начальника, а с 1967 – начальником Карасульского отделения дороги. В 1969 году он назначается начальником Новосибирского отделения дороги.

В 1975 году В.М. Скворцов выдвигается на должность главного инженера Западно-Сибирской железной дороги, а в 1977 году назначается начальником Свердловской железной дороги и работает до декабря 1990 года. В 1977 году расширены границы Свердловской ЖД – открыто Сургутское отделение дороги. В период возведения магистрали Тюмень – Сургут – Новый Уренгой на руководителя Свердловской ЖД возлагалась большая ответственность по доставке грузов для новостройки.

В.М. Скворцов проявил себя как высококвалифицированный специалист, опытный руководитель и организатор производства. В своей практической деятельности большое внимание уделял развитию и техническому оснащению дороги, строительству и вводу в эксплуатацию

важных объектов южного обхода Свердловского узла, развитию крупных станций, электрификации ряда участков дороги.

По инициативе и при личном участии В.М. Скворцова на Свердловской железной дороге широкое распространение получили прогрессивные формы организации труда, патриотическое движение за вождение тяжёловесных поездов, соревнование смежников за эффективное использование транспортных средств, соревнование единых дорожных смен, внедрение централизованного вывоза грузов со станций. Все это способствовало повышению эффективности работы трудовых коллективов, сокращению простоев вагонов и нерациональных перевозок.

Виктор Михайлович активно участвовал в общественной жизни. Неоднократно избирался в состав партийных комитетов, депутатом местных Советов. Был членом Свердловского Обкома КПСС, депутатом областного Совета народных депутатов.

В.М. Скворцов – лауреат Государственной премии СССР (1983), премии Совета Министров СССР (1991); награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны II степени. За период профессиональной деятельности получил восемь медалей и два знака «Почетный железнодорожник». Виктор Михайлович Скворцов ушел из жизни 28 марта 2000 года.



## ПРОДОЛЖАЕМ РАССКАЗ О ЗНАМЕНИТЫХ ЛЮДЯХ, ЖИЗНЬ



## Евгений Сергеевич Стрельников

**Е.С. СТРЕЛЬНИКОВ** – прославленный строитель, управляющий специализированным трестом по механизации земляных работ Урала и Сибири («Уралстроймеханизация»). Родился 25 ноября 1929 года в городе Геническом, ныне Херсонской области Украины.

В 1952 году окончил Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности инженер путей сообщения. С 1952 по 1956 гг. работал на Дальнем Востоке в строительном управлении МВД СССР: прорабом, старшим инженером, главным инженером. Принимал участие в строительстве морской переправы на острове Сахалин. В 1956 – 1959 гг. Е.С. Стрельников – начальник механизированной колонны №24 в городе Березняки (в настоящее время – Пермский край), где участвовал в строительстве автодороги Ивдель – Сергино.

В 1960 – 1970 годах Е.С. Стрельников – главный инженер, а с 1970 года – управляющий специализированным трестом «Уралстроймеханизация», (г. Свердловск). Многотысячный коллектив треста внес большой вклад в транспортное освоение севера Свердловской и Тюменской областей, в развитие Свердловской

железной дороги, гражданской авиации и автодорожной сети Среднего Урала. Пятнадцать мехколонн треста базировались в Свердловской, Пермской, Тюменской областях. Трест располагал своей техникой, заводом по ремонту механизмов, базой комплектации.

Как и легендарный коллектив ПСМО «Тюменстройпуть», под руководством Д.И. Коротчаева, коллектив треста «Уралстроймеханизация» участвовал в строительстве железных дорог Абакан – Тайшет, Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Ямбург, Сургут – Нижневартовск. Механизаторы прокладывали дороги среди тайги, тундры и болот, при этом всегда своевременно сдавали земляное полотно под укладку пути.

На счету треста «Уралстроймеханизация» строительство вторых путей на Свердловской железной дороге, сооружение автомобильных дорог от Свердловска до Перми, Челябинска,

Тюмени, Омска, Серова. Трест принимал участие в обустройстве нефтегазовых месторождений Сургута, Нового Уренгоя, Нижневартовска, Ноябрьска, Когалыма, взлетно-посадочных полос аэропортов в Свердловске, Новом Уренгое, Когалыме. Построены станции метрополитена «Электродепо – Уральская» в Свердловске, капитальное жилье в областях расположения мехколонн треста.

Е.С. Стрельников много лет возглавлял крупнейший коллектив Минтрансстроя. В связи с возрастающими с каждым годом объемами работ в тресте обновлялась устаревшая техника, внедрялись новейшие технологии и передовые методы труда. Все эти задачи успешно выполнялись под руководством Евгения Сергеевича Стрельникова. По его инициативе впервые в Минтрансстрое трест «Уралстроймеханизация» организовал трехсменную работу механизаторов, бригадный подряд и вахтовый метод работы.

Стрельников принимал активное участие в общественной жизни города Свердловска, неоднократно избирался депутатом Железнодорожного районного совета. Евгений Сергеевич Стрельников – почетный транспортный строитель, заслуженный строитель РСФСР. Награжден орденом «Знак Почета», двумя орденами Трудового Красного Знамени. В 1981 году Е.С. Стрельникову присвоено звание «Герой Социалистического Труда» с вручением золотой медали «Серп и Молот» и ордена Ленина.

Е.С. Стрельников ушел из жизни в 57 лет 16 июля 1987 года. В Екатеринбурге на доме, где жил Евгений Сергеевич, установлена мемориальная доска.■

## В ПАМЯТЬ О Е.С. СТРЕЛЬНИКОВЕ

**ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ МАСЛОВ, ветеран транспортно-го строительства, заслуженный строитель РФ, почетный строитель России, почетный транспортный строитель, почетный работник транспорта Тюменской области:**

– По окончании Ленинградского института железнодорожного транспорта в 1961 году я работал в структуре треста «Уралстроймеханизация» в Красноярском крае на строительстве новых железнодорожных линий. Прошел путь от строительного мастера до главного инженера МК. В 1966 году подразделения треста, как и Управление строительства «Абаканстройпуть», были передислоцированы на строительство новой железнодорожной линии Тюмень –

Тобольск – Сургут. Меня назначили начальником новой мехколонны МК-94.

Здесь, на стройке, я был представлен главному инженеру треста «Уралстроймеханизация» Е.С. Стрельникову, который проводил разбор хода строительства. Евгений Сергеевич производил впечатление профессионала, глубоко знающего свое дело, при этом обладающего инженерной интеллигентностью. Он мог предвидеть сложные участки работ и учил к ним своевременно готовиться.



Подразделения треста «Уралстроймеханизация» на строительстве ж.д. Тюмень – Сургут – Уренгой, 1960-е г.

## Дмитрий Иванович Коротчаев

Годы жизни: 10 июня 1909 года – 20 июля 1981 года.

Автобиография, написанная в октябре 1972 года:

– Родился 27 мая (10 июня) 1909 года в Верхнеднепровске в семье служащего Верхнеднепровского казначейства Коротчаева Ивана Дмитриевича. Отец работал бухгалтером, мать занималась домашним хозяйством. В 1922 году вместе с семьей переехал в г. Луганск, куда по работе был переведен мой отец.

В 1925 г. окончил в г. Луганске среднюю школу и поступил продолжать свое образование в Луганский техникум путей сообщения 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 прошел обучение в команде односторонников и продолжил службу в железнодорожных частях на строительстве ж.д. линии Кализус – Сучан до марта 1934 года, когда был уволен в запас.

С апреля 1934 года продолжил работу на железнодорожном строительстве 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 переведен на строительство вторых путей Валушки – 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 включен 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 назначен начальником Управления строительства № 7 в г. Москве.

В марте 1944 года был направлен на восстановление Ковельской ж.д. в г. Ровно, где и проработал в качестве главного инженера Управления строительного



восстановительных работ до конца восстановительных работ. В июле 1948 г. был отозван распоряжением МПС и назначен начальником производственного отдела Главжелездорстроя 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 эксплуатацию ж.д. линии Абакан – Тайшет вместе с управлением строительства переведен в г. Тюмень на строительство ж.д. линии Тюмень – Сургут, где и работаю в настоящее время.

Членом КПСС являюсь с октября 1943 года, под судом и следствием не был. Партийные взыскания 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 сообщения.



Во второй половине 1970-х гг. транспортные строители приступили к сооружению дороги Сургут – Уренгой (Коротчаев). 17 апреля 1977 г. уложен первый километр рельсошпальной решетки от станции Ульт-Ягун на Уренгой. В конце мая 1978 г. открыто движение поездов до станции Ноябрьск. 28 декабря 1980 года укладка пути дошла до станции Уренгой (Коротчаев). В 1982 г. поселок и железнодорожная станция получили название Коротчаево.

В период с 1981 по 1982 г.г. построен участок Коротчаево – Новый Уренгой. В апреле 1982 г. укладка пути дошла до станции Фарафонтьевской, в начале сентября – до Нового Уренгоя. 7 ноября 1982 года на станции Ягельная произошла стыковка железной дороги Коротчаево – Новый Уренгой – Ягельная со старой Надымской дорогой – восстановленным участком 501-й стройки.

На всех уровнях газовый регион рассматривался как стратегический. Железная дорога поистине стала дорогой жизни для главного топливно-энергетического комплекса страны. В сутки на станцию Новый Уренгой прибывало до шести поездов, количество вагонов под разгрузку доходило до четырехсот. В среднем в течение года перевозили около шести миллионов тонн груза.

6 ноября 1985 года состоялось историческое событие – из Тюмени в Новый Уренгой прибыл первый пассажирский поезд. В 1986 г. Отделение временной эксплуатации ПСМО «Тюменстройпуть» перебазируется из Сургута на станцию Новый Уренгой. После распада СССР предприятие реорганизовано в ОАО «Севтюрментранспуть» (ОАО «СТТП»).

Железная дорога, протяженностью более двухсот километров, связала Новый Уренгой и Ямбург. В январе 1986 г. укладка пути дошла до станции Тундра (в настоящем – Селькупская), в июне того же года – до станции Озерная (современное название – Тосовэй) в районе Ямбургского месторождения, в конце 1980-х гг. в поселке газодобытчиков обустроена железнодорожная станция Ямбург.

В конце января 1988 г. ПСМО «Тюменстройпуть» прекратило работы путевого комплекса железнодорожного участка от Ягельной до Пангод, который вошел в состав Отделения временной эксплуатации. Полигон деятельности ОАО «Севтюрментранспуть»: Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды, Новый Уренгой – Ямбург. Участок Надым-Пристань – Пангоды эксплуатировало ОАО «Надымское предприятие железнодорожного транспорта».

В те годы трудового подъема и северной романтики требовалось не только обеспечение масштабного строительства, но и выполнение колоссальных перевозок народно-хозяйственных грузов. Стальные артерии проложили путь в настоящее и будущее газового региона.■



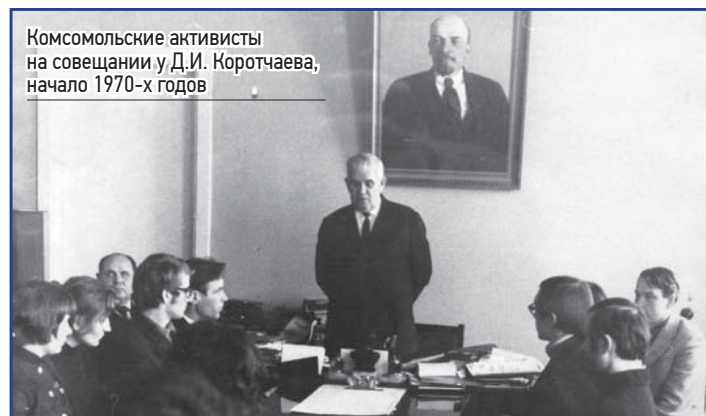
Популярнейший в прошлом молодёжный журнал «Юность» опубликовал в феврале 1977 года обширное интервью с Героем Социалистического Труда Дмитрием Ивановичем Коротчаевым под названием «И романтики, и рационалисты!». Поэтому есть возможность привести выдержки из этого интервью.



Беседа  
Д.И. Коротчаева  
с корреспондентом



Совещание в районе Тобольска, начало 1970-х годов. Д.И. Коротчаев, начальник ПСМО «Тюменстройпуть», справа в первом ряду



Комсомольские активисты  
на совещании у Д.И. Коротчаева,  
начало 1970-х годов



Строительство дороги  
Сургут – Новый Уренгой, 1970-е гг.

**Д.И.Коротчаев:**

«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-тружеников. 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 на-

чалыника 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».

**ДАЛЬНЕЙШИЙ ЖИЗНЕННЫЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПУТЬ** Дмитрий Иванович описал в своей биографии. Начиная с июня 1952 года и до января 1966 года, Д.И. Коротчаев работал начальником Управления строительства «Абаканстройпуть». Сибирская эпопея – главное дело жизни Дмитрия Ивановича. В Красноярском крае он проработал около 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 железные дороги возводили заключённые ГУЛАГа. Поэтому Абакан – Тайшет в истории Сибири и всей России навсегда останется легендарной стройкой.

**Д.И. Коротчаев:**

«Должен сказать, что молодые специалисты, которые выросли и работают сегодня на стройке, в основном представляют собой инженеров-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 Южно-Сибирской железнодорожной магистрали (Южсиб), а тем временем строители готовились к передислокации в Западную Сибирь.

## КАК ДОБРАЯ ПАМЯТЬ

На сооружение новой магистрали Тюмень – Тобольск – Сургут (1966 г.) практически в полном составе отправились специалисты всех подразделений Управления строительства «Абаканстройпуть».

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. Вот тогда ярко проявилась преданность Дмитрия Ивановича раз и навсегда избранному нелёгкому делу.

**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 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 девчата 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 легунов, «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.

Сейчас со мной работают люди, которых я помню на Абакан – Тайшете ещё совсем юными. 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 и, конечно, не самоцели ради – с пользой для дела и собственного развития и роста».

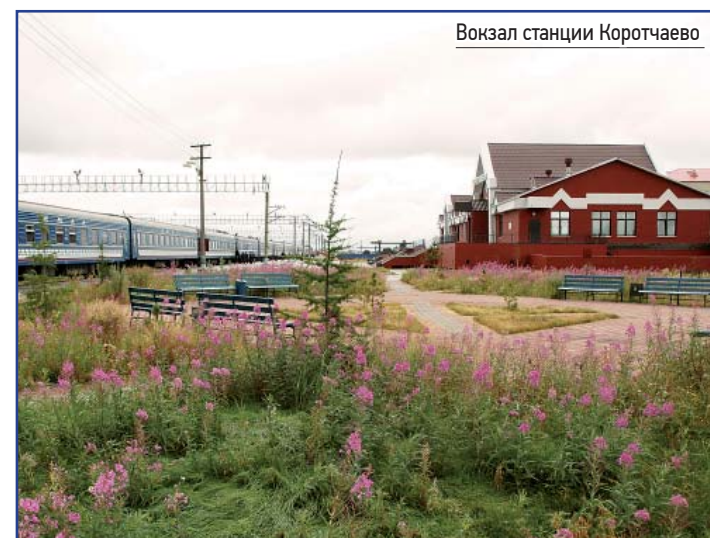
**САМ КОРОТЧАЕВ ПОЧТИ ВСЁ ВРЕМЯ НАХОДИЛСЯ** на «переднем крае», на объектах, разбросанных по всей трассе. Его кабинетом был железнодорожный вагон. Очень удобно: сегодня в Салыме, а завтра – в Сургуте. Словом, там, где ситуация требует присутствия командующего стройкой. С восьми утра до позднего вечера каждый день, в субботу и в воскресенье – таким был трудовой график Коротчаева. 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 девчатам, приехавшим по путёвкам комсомола в суровый край строить железную дорогу. Заслугой Д.И. Коротчаева явилось то, что сплочённый в труде на Южсибе коллектив сохранил общность, преданность делу, традиции, свой почерк.

Имя заслуженного строителя РСФСР запечатлено в названии посёлка и станции Коротчаево – на его последней стройке. Дороги, как добрая память о делах Д. И. Коротчаева и его сподвижников, продолжают служить нынешнему поколению сибиряков. ■

Станция Коротчаево (открыта 28.12.1980). Встреча первого пассажирского поезда, 29 октября 1983 г.



Вокзал станции Коротчаево



Памятник Д.И. Коротчаеву на привокзальной площади ст. Коротчаево

Сегодня на станции Коротчаево функционирует современный железнодорожный вокзал, сдача которого была приурочена к возобновлению пассажирского движения на участке Коротчаево – Новый Уренгой (15 сентября 2003 года). В 2007 году на здании вокзала ст. Коротчаево по инициативе АО «ЯЖДК» установлена памятная доска Д.И. Коротчаеву. 12 июня 2009 года на привокзальной площади станции открыт памятник Д.И. Коротчаеву, построенный по инициативе и на средства АО «ЯЖДК». ■