

информационное  
сообщениеЮБИЛЕЙ  
Д.И. КОРОТЧАЕВА

В 2019 году 10 июня – 110-летие Дмитрия Ивановича Коротчаева, Героя Социалистического труда, Лауреата Государственной премии, почетного железнодорожника, почетного транспортного строителя, заслуженного строителя РФ. Мероприятия, связанные с этим событием, включены в план работы Администрации и Думы Тюменской области. В торжествах примет участие Свердловская железная дорога – филиал ОАО «РЖД», АО «Ямальская железнодорожная компания», администрация города Новый Уренгой. Традиционно встреча ветеранов транспортного строительства пройдет в районе Коротчаево, где состоится завершающий этап празднования юбилея Д.И. Коротчаева.

## Поздравляем!

## ЮБИЛЯРОВ - РАБОТНИКОВ АО «ЯЖДК»

В ДЕКАБРЕ 2018 г.

Артемьева Сергея Петровича, машиниста тепловоза, Михаила Игоря Григорьевича, слесаря по ремонту тепловозов, Иванова Сергея Фёдоровича, слесаря-сантехника дистанции гражданских зданий и сооружений, ст. Надым-Пристань.

В ЯНВАРЕ 2019 г.

Абдуллаева Салеха Мусу оглы, старшего мостового мастера дистанции пути, Стрижака Василия Григорьевича, машиниста тепловоза, Атавалиева Расула Саидовича, монтера пути, Сидорову Наталью Николаевну, дежурного по поезду дистанции пути, Чорнака Михаила Михайловича, слесаря по ремонту тепловозов, Суржакова Александра Григорьевича, слесаря по ремонту тепловозов, Исаченко Валентину Михайловну, оператора при дежурном по ст. Коротчаево, Неруца Нину Николаевну, уборщика производственных помещений дистанции гражданских зданий и сооружений.

В ФЕВРАЛЕ 2019 г.

Маторина Сергея Викторовича, машиниста экскаватора УМиАТ, Сердюк Валентину Ивановну, уборщика производственных помещений локомотивного депо.

*Администрация АО «ЯЖДК» выражает благодарность за добросовестный многолетний труд работникам, вышедшим на пенсию с декабря 2018 г. по февраль 2019 г.*

Звереву Константину Валентиновичу, старшему осмотрищику-ремонтнику вагонов; Кравченко Владимиру Леонидовичу, электромеханику связи дистанции сигнализации и связи; Кузубу Александру Алексеевичу, машинисту крана УМиАТ; Урядник Вилиере Исрафиловне, приемосдатчику груза и багажа ст. Коротчаево; Плындину Игорю Трофимовичу, машинисту тепловоза; Гончарук Надежде Николаевне, старшему приемосдатчику груза и багажа ст. Фарафонтьевская

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

Поздравляем  
работников компании с  
рождением детей

(ноябрь 2018 г. – январь 2019 г.):

Цедик Ольгу Сергеевну, приемосдатчика груза и багажа ст. Коротчаево, с рождением сына **МАКСИМА**; Пузикову Анастасию Александровну, инженера по условиям перевозок отдела грузовой и коммерческой работы, с рождением сына **РОМАНА**; Стрелкова Александра Николаевича, заместителя начальника по эксплуатации УМиАТ, и Стрелкову Марию Владимировну, юриста СПИПИР, с рождением дочери **ЗЛАТЫ**; Гайдэу Евгению Анатольевну, оператора СТЦ ст. Коротчаево, с рождением дочери **АННЫ**; Скоробогатскую Александру Валерьевну, кладовщика инструментов локомотивного депо, с рождением дочери **АЛИСЫ**; Ильину Маргариту Андреевну, кассира товарного грузового ст. Новый Уренгой, с рождением дочери **ВАРВАРЫ**; Лукашеву Яну Игоревну, бухгалтера, с рождением сына **МИХАИЛА**; Фаталиева Рамала Видади оглы, системного администратора ИВЦ, с рождением сына **ЮСУФА**; Кеменяш Эльвиру Сафарбиевну, дежурного по ст. Фарафонтьевская, с рождением дочери **ЕВЫ**; Джахиева Абдуллу Арслевдиновича, дежурного по поезду дистанции пути, с рождением сына **АХМАДУЛЛЫ**.

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

начальника отдела экономики переведен на должность и.о. начальника отдела экономики с 26.11.2018 г.

Чаринцев Руслан Александрович с должности электромеханика СЦБ дистанции сигнализации и связи переведен заместителем начальника дистанции по сигнализации, централизации и блокировке с 27.11.2018 г.

Джаватханов Адильхан Чингисханович с должности электромеханика связи дистанции сигнализации и связи переведен заместителем начальника дистанции по связи с 29.01.2019 г.

Хохлов Виталий Анатольевич с должности дежурного по ст. Новый Уренгой переведен заместителем начальника станции Новый Уренгой по оперативной работе с 18.12.2017

## кадровые изменения в 2018 - 2019 гг.

## НАЗНАЧЕНИЯ

Денисов Юрий Николаевич принят начальником дистанции пути с 03.04.2018 г.

Рудчик Анатолий Григорьевич принят и.о. главного инженера дистанции пути с 04.02.2019 г.

Рудковский Михаил Александрович принят заместителем начальника отдела по оператив-

ной работе отдела перевозок с 26.06.2018 г.

## ПЕРЕВОДЫ

Нестеренко Наталья Юрьевна с должности инженера сектора реестра имущества переведена на должность сектора реестра имущества с 01.06.2018 г.

Раимгулов Ринат Сайдуллаевич с должности заместителя

Редактор - Л.В. Мартынычева.  
Фото Ф.Ф. Удовиченко.

Адрес редакции: ЯНАО, г. Новый Уренгой, ул. Привокзальная, д. 1.

Учредитель и издатель - АО «Ямальская железнодорожная компания».

Адрес: 629300, ЯНАО, г. Новый Уренгой, ул. 26 съезда КПСС, д. 3.

Контактные телефоны:  
8 (3494) 92-10-08 (приемная);  
8 (3494) 92-12-15 (редактор).

E-mail: info@ygrw.ru

# Ямальский железнодорожник

ГАЗЕТА АО «ЯМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ»

Вторник, 19 февраля 2019 года, № 1 (47)



Уважаемые коллеги!  
Поздравляю Вас с Днем защитника Отечества! Этот праздник поистине *всенародный*. Мы отдаем дань глубокого уважения и признательности всем поколениям сынов и дочерей *России*, отстаивших независимость нашей Родины и тем, кто сегодня *стоит на страже* безопасности государства. Мы осознаем нашу общую ответственность *за будущее страны*. В единстве армии и народа могущество России.



Уважаемые женщины-сотрудницы компании!  
Сердечно поздравляю Вас с Международным женским днем – *8 Марта*!

В этот весенний и светлый *праздник* мы выражаем Вам глубокое уважение и признательность за Ваш труд, *благодарим Вас* за неутомимую и самоотверженную заботу о семье и детях, за Вашу мудрость, доброту и терпение.

*Желаем* Вам и Вашим родным доброго здоровья, счастья, мира и добра!



Я.С. Крафт, генеральный директор АО «ЯЖДК»

## ВЫПОЛНЕНИЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА АО «ЯЖДК» в 2018 году

- В сфере оплаты труда:**
  - индексация заработной платы с 1 мая – 15,0%
- В сфере обеспечения условий и охраны труда,** всего израсходовано – 22,8 млн руб., в том числе:
  - финансирование мероприятий по улучшению условий и охраны труда – 3,9 млн руб.;
  - предварительные (при поступлении на работу) и периодические медицинские осмотры – 10 млн руб.;
  - обеспечение работников специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты – 7,6 млн руб.;
  - обеспечение работников, связанных на работе с загрязнениями, мылом – 0,9 млн руб.;
  - предоставление работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, молока или других равноценных продуктов – 0,4 млн руб.;
- В сфере социальных гарантий:**
  - дополнительный оплачиваемый отпуск (по условиям колдоговора) – 0,9 млн руб.;
  - оказание материальной помощи – 3,5 млн руб.;
  - доплата до величины прожиточного минимума (для детей по ЯНАО) работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком до трех лет – 4,2 млн руб.;
  - выплата единовременного пособия в связи с уходом на пенсию – 15,3 млн руб.;
  - оплата проезда к месту использования отпуска – 6,5 млн руб.;
  - оплата проезда вахтовиков от места жительства к месту работы – 5,6 млн руб.
- В сфере развития кадрового потенциала:**
  - затраты на профессиональное обучение, повышение квалификации – 2,4 млн руб.;
  - гарантии и компенсации работникам, совмещающим работу с получением второго образования по профессиям, востребованным в компании – 0,4 млн руб.
- Затраты на улучшение социально-бытовых условий работников, развитие культурно-массовой работы, проведение спортивных мероприятий – 3,2 млн руб.**

Всего произведено затрат и выплат по коллективному договору в 2018 году – 295,8 млн руб.



## СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД. РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА

Весь период своей деятельности Ямальская железнодорожная компания активно участвует в разработке перспективных проектов развития железнодорожного транспорта на территории ЯНАО и в реализации проекта Северный широтный ход (СШХ), о чем мы рассказали в нашей газете №1 за 2018 год.

Предусматривалось, что ЯЖДК будет выступать как специальная проектная компания по строительству и достройке железной дороги по направлению Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево (СШХ). Рассматривался также вопрос о внесении в уставной капитал АО «ЯЖДК» имущественных комплексов, принадлежащих ЯНАО и ОАО «РЖД» на полигоне от Коротчаево до Пангод.

В итоге в 2016 году ОАО «РЖД» приняло решение о создании компании «Северный широтный ход», которая должна осуществить функции специальной проектной компании по строительству СШХ, а имущество на участке Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды сохранить за РЖД. В настоящее время

с привлечением специалистов АО «ЯЖДК» компания «Северный широтный ход» и ОАО «РЖД» разрабатывают проекты строительства объектов СШХ.

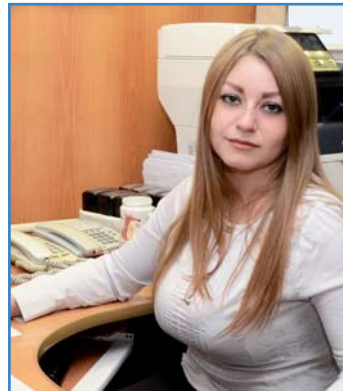
В рамках развития Северного широтного хода на участке от Коротчаево до Пангод в 2018 выполнены топографические, а в настоящее время ведутся инженерно-геологические работы. В качестве генерального проектировщика по реализации проектно-изыскательских работ по усилению и достройке объекта «Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды» выступает компания «Уралжелдорпроект» – филиал АО «Росжелдорпроект», которая привлекает субподрядные организации для выполнения отдельных работ.



Инженерно-геологические работы на перегоне Тыдыл – Нартовая. Работы ведет ООО «ТрансПроектИндустрия», 05.02.2019



А.Г. Вилисов, помощник машиниста ВПР дистанции пути



О.Н. Дягилева, оператор при дежурном по ст. Новый Уренгой



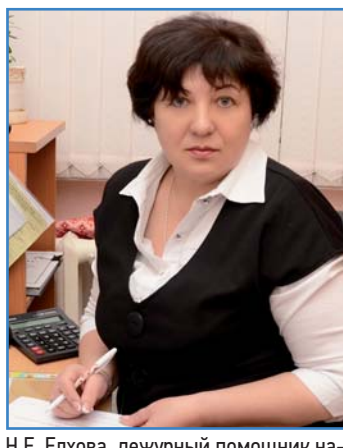
К.А. Тютина, оператор при дежурном по ст. Коротчаево



Г.М. Бобрышева, кассир билетный вокзала ст. Коротчаево



Н.В. Чижишев, машинист мотовоза



Н.Е. Елхова, дежурный помощник начальника вокзала ст. Коротчаево



Текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов, ОРЭП на ст. Новый Уренгой



П.К. Татаринцев переправляется через реку Таз. Северная экспедиция, 1949 г.



П.К. Татаринцев. Северная экспедиция, март 1949 г.

Крайнего Севера. Полученные материалы по природным данным края впервые и правдоподобно осветили на широте Полярного круга огромный район Обь-Енисейского междуречья. Проектные решения по земляному полотну и водоснабжению, несмотря на наличие вечной мерзлоты, получились, вопреки ожиданиям, – простые и экономичные.

После ликвидации Северной экспедиции и до выхода на пенсию Татаринцев работал главным инженером проекта Ленгипротранса. Находясь на пенсии, с 1952 по 1961 год заведовал лабораторией и геодезической базой Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта. С 1964 года он работал в Ленгипротрансе и Гипроспецгазе как консультант по организации проектно-изыскательских работ в районах Крайнего Севера.

Удивительная судьба Петра Константиновича Татаринцева насыщена яркими делами и событиями. Несмотря на суровую внешность и жесткость в работе, которые отмечали его соратники, он был признанным авторитетом. Его ценили за честность и справедливость, высокую эрудицию, выдающийся инженерный и организаторский талант. Татаринцев отличался разносторонними способностями и увлечениями. Он неплохо рисовал, владел тремя языками, уже в зрелом возрасте обучился игре на фортепиано. Петр Константинович был хорошим семьянином, во многих длительных экспедициях его близкие находились рядом. В постеприимном доме Татаринцевых после экспедиций собиралась целая гвардия изыскателей.

Петр Константинович Татаринцев закончил свой жизненный путь 2 августа 1982 года в возрасте 89 лет.

Использованы материалы Центрального музея железнодорожного транспорта (Санкт-Петербург).

ская Гавань. Татаринцев возглавил Сихотэ-Алиньскую экспедицию. В проект 1940-го года были внесены необходимые коррективы. В ноябре 1945 года дорога принята в постоянную эксплуатацию, что сыграло важную роль в обеспечении снабжения Тихоокеанской флотилии. В Советской Гавани и бухте Ванино построены причалы для приема кораблей. Страна перед началом войны с Японией получила второй железнодорожный выход к Тихому океану. П.К. Татаринцев награжден орденом Трудового Красного Знамени в 1940 году, а в 1950 году вторым орденом Трудового Красного Знамени за строительство линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.

После окончания Великой Отечественной войны в 1947 – 1953 гг. силами МВД СССР сооружалась Полярная магистраль Чум – Салехад – Игарка. Основное назначение магистрали рассматривалось как военно-стратегическое обеспечение северных рубежей страны. Известно, что основной ударной силой грандиозного строительства стали заключенные строительных управлений №501 и №503. Для ведения проектно-изыскательских работ в системе МВД создана Северная экспедиция, начальником которой назначен П.К. Татаринцев.

Первоначально планировалось построить железнодорожную линию к морскому порту в Обской губе (Мыс Каменный) от станции Чум (Северо-Печорская магистраль) через Елецкое седло Уральского хребта. Изыскательские и строи-

тельные работы велись одновременно, и к концу 1948 г. открыто рабочее движение поездов на участке Чум – Лабитнанги (около 200 км). По результатам работы экспедиции Татаринцева выяснилось, что Обская губа в районе Мыса Каменного мелководна и непригодна для стратегических целей.

В конце января 1949 г. руководство страны приняло решение перенести заполняемую морскую базу в Игарку и проложить железнодорожную линию по направлению Салехард – Игарка протяженностью около 1300 километров с ледово-паромными переправами через реки Обь и Енисей. В составе Северной экспедиции под руководством П.К. Татаринцева работали три железнодорожные экспедиции. Кроме этого были сформированы аэрофотосъемочная экспедиция и авиаотряд, экспедиция по изысканиям местных строительных материалов.

Впервые Татаринцев руководил работами в условиях Крайнего Севера и вечной мерзлоты. Основная трудность всех проектно-изыскательских работ заключалась в том, что строительство развертывалась одновременно с работами Северной экспедиции. Вначале приходилось указывать места для размещения лагерей для заключенных, не имея никакой даже предварительной документации. Район трассы проектируемой дороги был труднодоступен и лишен транспортных путей. Личный состав партий и имущество к местам работ забрасывали вертолетами, доставляли оленями и лошадьми.

Изыскателям довелось на своих плечах перетаскивать снаряжение и продукты на большие расстояния, сплавляться на самодельных плотках. Но несмотря на все трудности, строительство бесперебойно обеспечивалось проектно-изыскательской документацией, оперативно решались все сложные технические вопросы сооружения земляного полотна. К 1952 году под руководством Татаринцева подготовлен технический проект железнодорожной линии Чум – Салехад – Игарка.

В 1953 году после смерти И.В. Сталина строительство было прекращено, все подразделения ликвидированы, часть материалов и техники эвакуировано, остальное оставлено в тундре. Петр Константинович Татаринцев не примирился с тем, что труд многих тысяч людей мог пропасть зря, и поэтому предлагал ряд проектов по восстановлению Полярной магистрали, но они остались не реализованными. Стоит отметить, что первый опыт работы изыскателя и проектировщика в условиях вечной мерзлоты оказался востребованным. Он был применен при проектировании Байкало-Амурской магистрали и железнодорожных объектов Ямало-Ненецкого автономного округа.

В производственно-техническом отчете «Производство изысканий железнодорожной линии Чум – Салехард – Игарка, 1949 – 1951гг.» П.К. Татаринцев подводит итоги: «Экспертизой проекта было отмечено – экономичность принятых проектов и оригинальность в решении технических вопросов в условиях



# Петр Константинович Татаринцев

**П.К. ТАТАРИНЦЕВ** - старейший изыскатель, имя которого связано с великими стройками Советского государства. Родился Татаринцев в 1893 году в деревне Покровка Самарской губернии. Семья жила крепким крестьянским хозяйством. Общее образование Петр Константинович получил в Самарском реальном училище и имел возможность поступать в вузы.

В 1913 году Татаринцев поступил в Петербургский институт инженеров путей сообщения. Но закончить учебу не удалось, так как был призван на военную службу в 1916 году, когда шла Первая мировая война. Так началась его трудовая деятельность на железнодорожном транспорте в прифронтовой полосе на территории Украины: старший техник 325-го военно-дорожного отряда, заведующий узкоколейной железной дороги Проскуров (ныне Хмельницкий) – Русановцы. Там же, на Украине, Петр Константинович вступил в брак с Лидией Ильиничной Климовой. Позже родилась дочь Лидия.

Для завершения учебы в 1921 году П.К. Татаринцев откомандирован в Петроград, где защитил

два дипломных проекта и получил звание инженера путей сообщения. Начало инженерной деятельности Петра Константиновича пришлось на 1920-е годы. Крупнейшей новостройкой того времени стала Туркестано-Сибирская магистраль, которая соединила два главных района СССР – Сибирь и Среднюю Азию. Татаринцевым были проведены изыскания на трассе Семипалатинск – Зайсан (Турксиб), значительная часть которой проходила в трудных районах – в пустынях, среди песков, что осложняло работу изыскателей.

Ряд последующих работ П.К. Татаринцева также прошли в трудных инженерно-геологических условиях.

По результатам изысканий партии Татаринцева построена железная дорога Уфа – Оренбург. В последующем, в 1930-е годы профессиональная деятельность Петра Константиновича развернулась на Дальнем Востоке. При проектировании и строительстве железной дороги Кангауз – Сучан – Находка, обозначилось труднодоступное место на трассе – горный перевал через Сихотэ-Алинь. Благодаря максимальной организованности, инженерному поиску и необыкновенной интуиции Татаринцев нашел единственно верное решение по расположению трассы. В 1934 году вся дорога до бухты Находка введена в эксплуатацию, заменив прежний способ доставки угля по канатной дороге.

В первой половине 1930-х годов вышло постановление правительства страны о строительстве Байкало-Амурской магистрали – железной дороги от Транссиба к нижнему течению Амура, к селу Пермскому (в последующем – Комсомольск-на-Амуре). Предусматривался и последующий выход к Татарскому проливу. Далее последовало постановление о строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Трасса от берегов Амура до Татарского пролива с пересечением Сихотэ-Алиньского хребта и ряда островов со сплошным таежным покровом изыскана Тумнинской экспедицией, начальником которой являлся П.К. Татаринцев. Эти работы закончены к 1940 году, однако строительство дороги было прервано в связи с началом Великой Отечественной войны.

В годы ВОВ Татаринцев принимал непосредственное участие в строительстве Волжской рокады – железнодорожной линии вдоль правого берега Волги (Свияжск – Саратов – Сталинград). Работы по изысканию трассы начались в марте 1942 года, а в августе того же года открылось движение на участке Сталинград – Камышин. Волжская рокада сыграла важную роль в обеспечении перевозок Сталинградского и Донского фронтов. За строительство этой дороги П.К. Татаринцев в 1943 году награжден орденом Красной Звезды.

В 1943 году участники возведения Волжской рокады были переброшены на Дальний Восток для возобновления строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Совет-



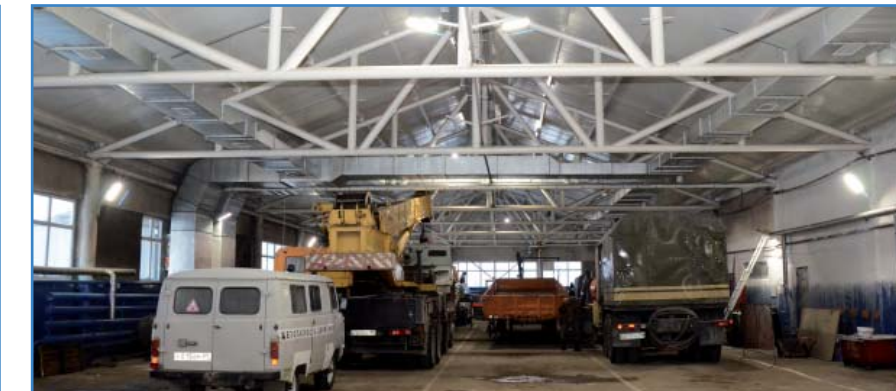
П.В. Сидоров, диспетчер маневровый ст. Коротчаево



Сотрудники вокзала ст. Новый Уренгой (слева направо): О.П. Сошилова, О.В. Грудневских, дежурные помощники начальника вокзала; О.В. Соловьев, начальник вокзала; Т.А. Новицкая, дежурный помощник начальника вокзала; К.С. Шестиперов, заместитель начальника вокзала; Л.В. Желонкина, С.Е. Качелаева, дежурные помощники начальника вокзала



Ю.Н. Касицин, слесарь по ремонту тепловозов



Ремонтно-механические мастерские УМиАТ



Машинисты автокранов УМиАТ. Слева направо: С.В. Власенко, А.И. Гудзенко



Ремонт УРАЛ-вахты. Г.Г. Саидов, водитель автомобиля



Работники локомотивного депо Коротчаево (слева направо): А.Н. Сушко, специалист по кадрам-секретарь; К.А. Емиленко, экономист; В.В. Никифорова, экономист; Е.В. Кравченко, техник-расшифровщик; Г.Б. Арсланова, оператор; О.В. Войник, инженер по нормированию труда; М.В. Ермашкевич, машинист-инструктор; В.В. Пальмин, заместитель начальника локомотивного депо по эксплуатации; А.В. Ананина, техник-лаборант. В центре – М.П. Войник, начальник локомотивного депо

# У ИСТОКОВ

В нашей газете в предыдущие годы мы поместили материалы «Железнодорожные станции на карте ЯНАО». Прошли публикации и о Д.И. Коротчаеве, о А.А. Фарафонтьеве, в честь которых названы станции. В 2019 году мы продолжим рассказ о знаменитых людях, жизнь которых связана с историей железных дорог ЯНАО. Своими воспоминаниями делится Я.С. Крафт, генеральный директор АО «ЯЖДК».



Исходя из общей стратегии своей деятельности, Ямальская железнодорожная компания стала инициатором возрождения Полярной магистрали. По поручению администрации ЯНАО и ОАО «РЖД» наша компания в 2004 – 2005 гг. совместно с Сибирским научно-аналитическим центром разработала технико-экономические соображения (ТЭС) развития железнодорожного транспорта на севере УрФО. ТЭС – это программа, которая предусматривала последовательную реализацию инвестиционных проектов:

- достройка и строительство железнодорожной линии Обская – Бованенково на полуострове Ямал (проект ОАО «Газпром»);
- достройка и восстановление железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево;
- достройка участка Новый Уренгой – Ямбург;
- строительство новой железнодорожной линии Полуночное – Обская;
- строительство новой железнодорожной линии Коротчаево – Русское – Игарка.

В этой работе была определена очередность строительства железных дорог. В том числе разрабатывались проектные предложения на участке Обская – Салехард – Надым (с 2010 года – проект «Северный широтный ход»), головном участке бывшей 501-й стройки. Наша компания предложила проектировщикам назвать ряд отдельных пунктов на этом участке именами специалистов, которые внесли огромный вклад в развитие железных дорог в нашей стране и на севере Тюменской области. Это: в период строительства Полярной магистрали Чум – Салехард – Игарка (1947 – 1953 гг.) – Петр Константинович Татаринцев, Зелик Моисеевич Фрейдзон, Сергей Федорович Тархов, Альберт Израилевич Картус. В период строительства железнодорожной магистрали Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Ямбург (1966 – 1988 гг.) – Евгений Сергеевич Стрельников, Виктор Михайлович Скворцов.

С этими известными людьми я был лично знаком или сталкивался по работе. В 1970-е – 1990-е годы, когда я трудился в Ленгипротрансе, мне посчастливилось сотрудничать с З.М. Фрейдзоном и С.Ф. Тарховым. Зелик Моисеевич Фрейдзон, будучи начальником Северной экспедиции (начало 1980-х), руководил изыскательскими работами по титулу Ягельная (Новый Уренгой) – Уренгой (Коротчаево) и другими титулами. Фрейдзон практически являлся легендой Севера, он был известен в ЯНАО и на севере Красноярского Края с конца 1940-х

годов. З.М. Фрейдзон – эрудированный инженер и прекрасный человек с твердым характером и убеждениями, он обладал огромными организаторскими способностями. Большую часть своей жизни провел на изысканиях в разных регионах страны.

Сергей Федорович Тархов был выдержанным, воспитанным, порядочным и добрейшим человеком, высоко эрудированным инженером. Как главный специалист отдела железных дорог (1970-е – 1990-е гг.) постоянно участвовал в разработке отраслевых нормативных документов. С.Ф. Тархов щедро делился своим опытом с молодыми инженерами.

В 1970-е – 1990-е годы в качестве главного инженера проекта (ГИПа), я занимался разработкой проектов новых железнодорожных линий: Ягельная – Уренгой, Ягельная – Надым, Ягельная – Ямбург, Обская – Бованенково. В тот период мне довелось познакомиться с Петром Константиновичем Татаринцевым и Альбертом Израилевичем Картусом. Они уже не работали в Ленгипротрансе, но в то же время любезно делились со мной своими знаниями о Ямальском Севере, природных особенностях территории, где пройдут трассы железных дорог. Не один раз мы подробно обсуждали условия, в которых была проложена трасса железной дороги от Салехарда до Надыма в период 501-го строительства (1949 – 1953 гг.). Эти беседы и консультации всегда наводили меня на мысль о целесообразности достройки железнодорожной линии по направлению 501-й стройки.

# ИСТОРИИ

С Евгением Сергеевичем Стрельниковым, управляющим трестом «Уралстроймеханизация», я познакомился в Свердловске, когда приехал первый раз для презентации проекта Ягельная – Уренгой перед руководящим составом треста. В процессе работы мы неоднократно встречались со Стрельниковым и сотрудниками технического аппарата треста по различным вопросам реализации проекта. Евгений Сергеевич производил впечатление интеллигентного человека, внимательно выслушивал и никогда не подавлял собеседника, и при этом оставался требовательным руководителем.

Виктор Михайлович Скворцов, как начальник Свердловской железной дороги (с 1977 г.),

принимал активное участие в строительстве железнодорожной линии от Сургута до Нового Уренгоя и Ямбурга. Он сам лично контролировал продвижение грузов для стройки, являлся участником штаба строительства этой магистрали. Дважды мне пришлось пересечься с этим легендарным человеком. В начале 1980-х годов приостановили укладку пути до Нового Уренгоя и рассматривали варианты прохождения трассы железной дороги в обход города. Тогда возникла необходимость развития разъезда Фарафонтьевский в грузовую станцию, так как шел огромный поток грузов для города Новый Уренгой и нефтегазового комплекса. В тот период в Новом Уренгое проводились



Ленгипротранс, рассмотрение вариантов железнодорожной линии Обская – Бованенково, 1989 год. Второй справа – Я.С. Крафт; пятый справа – З.М. Фрейдзон

штабы, которые возглавлял секретарь Тюменского обкома КПСС В.М. Томилин. На этих штабах я и увидел В.М. Скворцова. Это был харизматичный человек, обладающий особой энергией. Он производил впечатление уверенного и решительного лидера. Было видно, что это личность высокого статуса.

О бо всех людях, о которых рассказано в этой публикации, я сохранил добрую память и самые благодарные воспоминания. Общение с ними мне многое дало в моей практике.

Я.С. Крафт,  
генеральный директор  
АО «ЯЖДК»

