

тивные договоры на предприятиях. Как это делать, каким образом решать вопросы социальной защиты? Ответы на эти вопросы публиковались на страницах «Тюменского геолога». Здесь же постоянные авторы, профсоюзные активисты рассказывали о проблемах и возможных путях их решения. Но трудности навалились и на саму газету. Денег на издание не было. Крохи выбивали в Москве у министра. Тираж падал. Газету выписывали в основном ветераны, живущие в Тюмени. Чтобы газета попала на север, в геологические посёлки, сотрудник редакции увозил небольшое количество экземпляров в аэропорт, находил «добровольцев» из числа пассажиров, и уже те передавали их по назначению.

Так было. И всё-таки геологическая многотиражка держалась дольше других и до самого последнего своего выпуска оставалась вместе с теми, с кем начинали великую и трудную эпопею разведки недр Западной Сибири.

*Владимир Битюков, редактор
«Тюменского геолога»
(1976 – 1985 годы).*

Газета «СТРОИТЕЛЬ»

От Саянских гор до Ледовитого океана

«Большая нефть» требовала надежных дорог, чем север Тюменской области похвастаться не мог. Самым надежным был водный транспорт, работу которого жестко регламентировали сибирские зимы. Самым быстрым, но дорогим и не самым грузоподъемным видом транспорта оставалась авиация. А геологам, нефтяникам, строителям требовалось тысячи и тысячи тонн грузов. Сейчас и здесь, быстро и надежно, в любое время года. А это значит, что Северу нужна была железная дорога. В 1966 году в Тюмень перебазировалось прославленное управление строительства «Абаканстройпуть», переименованное в «Тюменьстройпуть». За плечами этого легендарного коллектива была дорога Абакан–Тайшет, известная уже как «трасса мужества». На этой трассе мужества и родилась газета «Строитель» – ее первый номер увидел свет 21 декабря 1952 года. В этом же году на Абакане начальником управления был назначен 43-летний Дмитрий Иванович Коротчаев. Энергичный, опытный командир производства, прошел Великую Отечественную войну, за годы которой построил и восстановил многие километры железных дорог, в том числе и для крупных наступательных операций Красной Армии. За труд во имя Победы он был награжден государственными наградами. Он знал

организующую силу печатного слова и всегда большое внимание уделял своей многотиражной газете.

В апреле 1966 года в «Строителе» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Социалистического Труда Дмитрию Ивановичу Коротчаеву, начальнику строительства, Анатолию Петровичу Лубягину, строймастеру СМП–269, Феликсу Леонидовичу Ходарковскому, прорабу треста «Ангарстрой», впоследствии – последнему начальнику объединения «Тюменьстройпуть».

В феврале 1965 года ЦК ВЛКСМ объявил комплекс работ по освоению нефтяных и газовых месторождений Тюменской области Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Одной из первых ударной комсомольской стало строительство железной дороги Тюмень–Тобольск–Сургут. По данным комсомольского штаба стройки, в «Тюменьстройпуть» за годы строительства прибыло более 10 тысяч комсомольцев.

Вместе с первым десантом транспортных строителей в конце 1965 года в Тюмень из Абакана приехал и первый корреспондент «Строителя» Герольд Иванович Евсеев. Он организовывал материалы для газеты, которая продолжала печататься в Абакане. Позднее к нему присоединился фотокор-

респондент Николай Антонович Сытенький. Они прошагали вместе со строителями от Тюмени до Нового Уренгоя. И ушли из жизни практически вместе с главным детищем своей жизни – газетой «Строитель».

В январе 1966 года в Тюмени разворачивается СМП–237. СМП–269 строит поселок Мазурово. Горем–38 расчищает трассу под будущую дорогу. Мехколонны 21–я и 55–я отсыпают земляное полотно. Мостоотряд–15 готовится к строительству моста через Иртыш у Тобольска. СМП–241 построил временный поселок в районе будущей станции Тобольск.

А уже 26 октября 1967 года первый поезд прибыл к строящемуся мосту через Иртыш у Тобольска. В 1968 году было начато строительство железной дороги от Тобольска на Сургут. Дорога стремительно и комплексно продвигалась к богатствам Тюменского Севера.

В разные годы редакторами газеты работали И. Скворцов, Н. Трояков – это на Абакане. В Тюмени – В. Фатеев, Алексей Иванович Томин, Мария Ивановна Евтина.

В 1972 году вышел 2000–й номер «Строителя» – это произошло через 20 лет со дня выхода первого номера газеты. Путейцам Виктора Молозина в этом году из комсомольско–молодежного СМП–522 присвоено звание «Лучшая комсомольско–молодежная бригада Минтрансстроя». Бригада была отмечена вымпелом ЦК ВЛКСМ и денежной премией. В Москве передовики стройки встретились с творческим коллективом журнала «Юность». Начало этому сотрудничеству положили два человека – Дмитрий Иванович Коротчаев и Борис Полевой, главный редактор журнала.

Борис Полевой много раз бывал на строительстве железной дороги Тюмень–Тобольск–Сургут. Выступал на митингах, заходил по–свойски в редакцию. Думал написать роман о строителях железных дорог.

В 1973 году началась укладка пути от Сургута на Нижневартовск. На 575–м километре дороги Тюмень–Тобольск–Сургут забит символический костыль – открыто рабочее движение от Тюмени до станции Юганская Обь.

В 1976 году уложены первые метры стального пути от станции Ульт–Ягун на Уренгой.

Когда в газету пришли мы, путеукладчики бригад Виктора Молозина, Валентины Агриппы уже приближались к Уренгою.

Отделение временной эксплуатации приступило к перевозке грузов на дороге Сургут – Нижневартовск. Железная дорога связала поселок СМП–524 (ст. Когалым) с Сургутом. На берегу реки Пяку–Пур высадились строители СМП–611. Затем каждый год железная дорога прирастала все новыми станциями – грузы шли практически вслед за путеукладчиком. Ноябрьский, Ханымей, Пурпе, Уренгой...

28 декабря 1980 года бригада Виктора Молозина уложила последнее звено железной дороги Тюмень–Сургут–Уренгой. Уже в 1981–м началась укладка пути от станции Уренгой (будущая станция Коротчаево) до станции Ягельная (будущий Новый Уренгой). В 1982 году железная дорога связала город Новый Уренгой с Тюменью. Таким образом, коллективами «Тюменьстройпути» на данном строительстве было уложено 1580 км главного пути и 1402 км приемо–сдаточных, подъездных и других путей.

И каждый этот километр, без всякого преувеличения, с лейкой

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

В ЛИЦАХ

КАЙГОРОВОВА

Надежда Фёдоровна

(29.01.1954, с. Гладковка Курганской области).

Окончила факультет журналистики Уральского государственного университета (1978).

Работала литсотрудником в районных газетах Курганской области «Притоболье» и «Восход» (1971–1973). С 1978 г. – в газете «Тобольская правда»: корреспондент отдела промышленности, заведующая отделом нефтехимии, ответственный секретарь газеты, заместитель редактора. С 2004 г. – редактор газеты «Тобольская правда».

Член Союза журналистов России.

Награждена Почетным знаком «Легенда тюменской прессы», удостоена Благодарности Министра РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций, Почетного знака Союза журналистов России «Честь. Достоинство. Профессионализм».

КАЛИНИН

Алексей Иванович

(19.09.1945, с. Викулово Тюменской области – 17.06.1989).

Учился в Тюменском индустриальном, Тюменском, Краснодарском сельскохозяйственных институтах.

С 1966 г. – корреспондент в Викуловской районной газете «Красная звезда» (Тюменская область), её редактор (1987–1989).

Член Союза журналистов СССР.



и блокнотом прошагали несколько поколений журналистов нашей многотиражки, которые могут смело называть себя транспортными строителями: Валерий Климков, Владимир Евтин, Петр Дистанов, Ирина Бушухина-Быкова и другие.

«Строитель» поначалу выходил на двух полосах формата АЗ два раза в неделю. Это позволяло оперативно откликаться на все события грандиозного строительства – рядом с путями необходимо было построить станции, благоустроенное жилье, больницы, школы, клубы. Да и пути необходимо было довести до «бархатного» состояния. Но ограничивало в действиях немногочисленный состав редакции – согласно штатному расписанию – четыре журналиста и наша незаменимая машинистка-курьер Тамара Дмитриевна Ляхова. Тогда было принято решение перейти на одноразовый выход газеты на четырех полосах. Это позволяло коллективу, поднажившись, подготовить номер про запас, оставить его выход, вплоть до переверстки первой полосы в случае необходимости, на машинистку-курьера и отправиться всем составом на трассу. Классный вагон с персональной проводницей, который иногда перепадал и журналистам, превращался в редакцию на колесах.

Рабочие поезда движутся неспешно. Иногда 6–8-часовой стоянки хватало, чтобы пообщаться и с руководством СМП, и

побывать в бригадах, и пригласить к себе на круглый стол. Иногда передвижка задерживалась до следующего поезда, появлялось время для того чтобы успеть продиктовать Тамаре Дмитриевне оперативные материалы, приободрить. Она всегда очень нервничала, оставаясь и за редактора, и за ответственного секретаря, и за всех корреспондентов сразу.

В 1984 году бригады СМП-700 и СМП-198 начинают укладку пути от Нового Уренгоя на Ямбург. Ее продолжают путейцы Валентина Агриппы из СМП-524, А. Емельянова (СМП-565), Г. Саматова (Горем-36), Г. Кимаева (СМП-241), Виктора Молозина (СМП-522). В 1985 году из Тюмени в Новый Уренгой прибыл первый пассажирский поезд. И уже через год было открыто рабочее движение на линии Новый Уренгой – станция Озерная в районе Ямбурга (новое название – станция Тосовей).

В 1987–1989 годы коллективы «Тюменьстройпути» начали строить вторые пути от станции Тюмень на Тобольск. Эта работа не завершена и поныне. Пропускная способность этого участка сегодня стала сдерживающим фактором для развития тюменской экономики.

В 1990 году в постоянную эксплуатацию был сдан участок Сывдарма (Пур) – Коротчаево (Уренгой) длиной 682 км на линии Сургут – Уренгой. Задачи, поставленные перед тюменскими транс-

портными строителями, были выполнены. И приказом Минтрансстроя от 10 декабря 1990 года проектно-промышленное строительно-монтажное объединение по строительству железных дорог в Западной Сибири (ПСМО «Тюменьстройпуть») было ликвидировано.

Газета «Строитель» ненадолго пережила своего учредителя. Еще три года она выходила как орган теркома Западно-Сибирских транспортных строителей. А во второй половине 1993 года перестала выходить, в связи с отсутствием финансирования.

Грустно перелистали пожелтевшие страницы газеты, главным героем которой всегда был человек труда. Вся стройка знала имена бригадиров Ирины Пушниковой, Бориса Морозова, Бориса Ружинского и Тамары Любимовой, Ивана Мариненкова и Б. Ганжи, Федора Сараева, Николая Журавского, В. Киселева, Нины Аганиной, Г. Саматова, Н. Шерановой, Виктора Молозина и Михаила Пукиша, Валентина Агриппы и многие-многие другие. Усилиями их коллективов построены дорога, поселки транспортных строителей и железнодорожников, целые микрорайоны благоустроенного жилья.

*Владимир Зуйков,
редактор газеты «Строитель»
(1981–1990 годы).
Анатолий Долгих,
корреспондент газеты
«Строитель» (1983–1993 годы).*