

Севтрансстрой: наследник первопроходцев Беломорья

В.Н. КУЗНЕЦОВ

Трест «Севтрансстрой» ведет свою историю с 1954 г., когда для ускорения строительства вторых железнодорожных путей на участке Коноша–Котлас было создано Управление Южно-Печерского железнодорожного строительства «Южпечорстрой».

В августе 1954 г. оно вошло в состав вновь созданного министерства транспортного строительства и разместилось в г. Вельске Архангельской области. В 1961 г. Южпечорстрой был переведен в Ярославль и переименован в Севтрансстрой. К тому времени из 8 его подразделений 5 дислоцировались в Архангельске и Архангельской области, где разворачивалось крупное строительство: внеклассный мост через Северную Двину, железнодорожная линия Архангельск – Лешуконское (позднее Архангельск – Карпогоры), реконструкция причальных сооружений и береговой инфраструктуры архангельского морского порта. Учитывая это и по настоянию архангельского обкома КПСС в 1964 г., трест перевели в Архангельск. Теперь его 50-летие совпадает с 40-летием дислокации в устье Северной Двины.

ЕКогда мост соединил берега Северной Двины и по нему пошли важнейшие народнохозяйственные грузы – материалы, оборудование, тяжелые механизмы – летняя паромная переправа и зимние ледовые трассы на реке стали историей. Практически одновременно подоспела и 1-я очередь железнодорожной станции Архангельск-город. Ускоренными темпами строилась станция Жаровиха с 10-километровым подъездным путем к ней, ставшая стартовой площадкой для будущей линии Архангельск – Карпогоры, протянувшейся впоследствии на 220 км через тайгу и болота и давшая жизнь огромному необитаемому пространству, богатому прежде всего лесом. Вдоль нее раскинулись владения трех крупнейших в области лесозаготовительных предприятий с сетью капитальных лесовозных дорог, нижними складами с железнодорожными подъездами, современным оборудованием, благоустроенными жилыми поселками городского типа и даже телеретрансляторами.

Так складывалась 40-летняя история Севтрансстроя в столице Беломорья. За эти годы трест коренным образом изменил транспортную сеть обла-



**ВАЛЕНТИН
НИКОЛАЕВИЧ
КУЗНЕЦОВ**

Родился в 1938 г.
В 1961 г. окончил Ленинградский политехнический институт по специальности инженер-строитель-гидротехник.
В Севтрансстрое с 1964 г. – инженер техотдела, главный технолог, начальник СМП-238, заместитель главного инженера треста, помощник генерального директора.
С 1996 г. – председатель Совета директоров ОАО «Севтрансстрой».
Почетный транспортный строитель.



Набережная реки
Северная Двина

сти, построил причальные и береговые сооружения морского и речного портов Архангельска, речного порта в Котласе, создал с нуля грузовые районы речного порта «Жаровиха» и морского порта «Экономия» с жилыми кварталами.

Порт «Экономия» в устье Двины принимал крупные суда, низкая осадка которых не позволяла им проходить через рукава реки к причалам местных лесопильных заводов и бумажных комбинатов, поэтому грузы приходилось сначала переваливать на небольшие теплоходы. Не было здесь и рельсовых подъездных путей, надежной автотранспортной сети. Теперь все это есть, портовые сооружения полностью реконструированы, построены современные грузовые терминалы. Оба порта стали принимать суда и перерабатывать грузы круглогодично, а «Жаровиха» получила возможность планомерно накапливать грузы зимой и отправлять их в труднодоступные районы области в весеннее половодье по малым рекам.

В Архангельске трест полностью реконструировал старейший в России судостроительно-судоремонтный завод «Красная Кузница», здания морского и речного вокзалов, мореходного училища и многие другие объекты. Едва ли не главная гордость города — многокилометровая набережная из бетона и гранита, любимое место прогулок горожан — тоже дело рук наших инженеров и рабочих. В Котласе совершенно видоизменился судоремонтный завод речного флота «Лименда», появились аэропорт и крупная птицефабрика.

Немиров Николай
Николаевич.
Управляющий трестом
«Севтрансстрой»
в 1963–1971 гг.



Трест все эти годы методично и последовательно развивал собственную производственную базу. В Архангельске появились мощный завод ЖБК «Стройдеталь», современная автобаза, капитальное депо для отделения временной эксплуатации, база материально-технического снабжения со всем необходимым оборудованием. Реконструирована Вельская ремонтно-прокатная база с цехом металлоконструкций. Вырос завод крупнопанельного домостроения в Котласе, позднее переданный Главстройпрому Минтрансстроя.

В свое время наш трест помог развить промышленную базу Главстройпрома в Киземском и Кулойском леспромхозах и на Солгинском домостроительном комбинате, где нами построен цех деревянных конструкций, оборудованный импортной техникой фирмы «Грекон» из Германии.

В 1992 г. Севтрансстрой был приватизирован и преобразован в одноименное Открытое акционерное общество. В начале реформирования нам удалось удержать свои старые квалифицированные кадры и прежнюю производственную базу, брать большие подряды. Но вскоре резкий спад экономики и сокращение инвестиций привели к существенному снижению объемов работ.

И все же нам удалось сохранить костяк инженерных и рабочих кадров, основные объекты производственной базы, традиционные партнерские связи и даже найти новых заказчиков. За эти годы нами построены новые здания банков в районных центрах области — Лещуконском, Карпогорах, Верхней Тойме, реконструированы банки в Шэнкурске и Няндоме, возведены офисные здания для Котласского ЦБК в Архангельске, для АО «Двиносплав» и «Архангельск-контракт», заканчивается строительство нового здания для Архангельского филиала АК «Белкомур». Мы принимаем от населения и заказы на индивидуальное жилье «под ключ». Железнодорожную линию Карпогоры — Вендинга (как часть проекта «Белкомур») продолжаем, но очень медленно из-за хронической нехватки средств.

Иными словами, ОАО «Севтрансстрой», в отличие от большинства строительных организаций области, за годы реформ не растерял совсем своего производственного потенциала, не утратил доверия заказчиков, сохранил авторитет в городских и областных органах власти и сегодня не теряет надежды на будущее.

Безусловно, одной из самых ярких фигур за все время существования Севтрансстройа был Николай Николаевич Немиров. Трестом он управлял в 1963 — 1970 гг. Именно на его долю выпала передислокация треста из Ярославля в Архангельск и формирование сложнейшего механизма большой строительной организации практически с нуля на новом месте, в условиях севера. А еще предстояло налаживать деловые отношения с партийным и хозяйственным руководством области, конкурируя в этом тонком и деликатном деле с начальством создававшегося в те же дни Главархангельскстроя, успехи которого, конечно же, были ближе к интересам местных властей.

Тем не менее, молодому тогда Н.Н. Немирову удалось в кратчайший срок утвердить свой авторитет повсюду: в городе и области. Высокий профессионализм, интеллигентность, внимание к людям, сдержанность в общении с подчиненными, невероятная работоспособность вызывали удивление и искреннее уважение к этому человеку и в коллективе треста. В деловом общении с коллегами «ЭнЭн», как его все называли, никогда не прибегал к окрикам и разносам, но если на каком-то совещании или в личном разговоре он произносил: «Я отказываюсь вас понимать!», — это было хуже любого, даже самого строгого взыскания.

Вскоре авторитет Немирова перерос областные границы, и в 1970 г. наше министер-



Иван Степанович Яковец,
Главный инженер треста
«Севтрансстрой»
в 1965 - 1973 гг.

Руководители
и ведущие специалисты
Севтрансстроя.
2003 г.





ство назначило его главным инженером ГУЖДС Севера и Запада. Позднее он работал в ЦНИИСе, но никогда не прерывал связи с Архангельском, с людьми, с которыми он делил победы и невзгоды.

Иван Степанович Яковец был назначен на должность главного инженера Севтрансстроя из аппарата ГУЖДС Севера и Запада как наш куратор от производственного отдела. Немалый профессиональный опыт подсказал ему курс на формирование в Архангельске мощной производственной базы, центра по обеспечению стройки материально-техническими ресурсами, на обновление машинного парка и наращивание ремонтно-эксплуатационных мощностей.

Повсюду Иван Степанович стремился внедрять передовую технологию. Это именно он «учредил» при тресте постоянное представительство Печорской НИС Оргтрансстроя, способствовал созданию учебного комбината, готовившего рабочие кадры.

Иван Степанович успевал заниматься не только стратегическими задачами, он был и блестящим тактиком. Под его крылом наши специалисты развернули широкую программу гидротехнических работ, которые в других местах были исключительной прерогативой Главморречстроя. Неиссякаемая энергия, работоспособность, живой и общительный характер, исключительное чувство юмора вызывали симпатию и уважение всех, с кем он общался. В коллективе очень жалели, когда Москва опять забрала к себе главного инженера. Позднее он работал в системе Главбамстроя, где вырос до заместителя начальника строительства.

Федор Григорьевич Мартыненко после окончания технического училища и службы в армии прошел сложный трудовой путь от машиниста паровоза до главы крупного эксплуатационного района на строительстве линии Кожва – Воркута.

В 1942 - 1945 гг. Федор Григорьевич избирался парторгом на этой стройке, что в условиях заполярной лагерной системы было сродни работе фронтовых комиссаров. Недаром знаком «Почетный железнодорожник» в 1945 г. его награждал народный комиссар путей сообщения генерал-лейтенант Ковалев. Позднее государственные награды находили его одна за другой, но эту Федор Григорьевич считал одной из самых дорогих.

В Севтрансстрой Ф.Г. Мартыненко попал вместе с Вельскими ремонтно-механическими мастерскими, где работал главным инженером. В 1965 г., с образованием отделения временной эксплуатации, стал его начальником и возглавлял 22 года.

Человек твердых убеждений, редкой работоспособности и самодисциплины, он обладал непререкаемым авторитетом и пользовался большим уважением повсюду. Многие у нас помнят его неспешные манеры, мягкий украинский юмор и в тоже время исключительно властный характер, позволявший ему с ходу очень просто решать самые сложные проблемы взаимоотношений с множеством облеченных не меньшей, а порой и куда большей властью людей. Этот неугомонный человек дожил до 90 лет и до последних своих дней оставался в отличной физической форме и прекрасной памяти, сохранив самый живой интерес к окружающим его событиям.