

Большие дороги Дмитрия Коротчаева

П. ДИСТАНОВ, журналист

О Дмитрии Ивановиче Коротчаеве в свое время рассказано и написано было немало. Он и сам лелеял мечту, уйдя на покой, написать книгу о своей наполненной яркими и живыми впечатлениями жизни, о друзьях и товарищах, о пройденных больших и малых стройках. Даже что-то надиктовывал. Но не успел... А рассказать потомкам было что, ведь прожитые им годы вместили в себя без малого три четверти такого противоречивого и неоднозначного двадцатого века.

Родился он 10 июня 1909 г. в городке Верхнеднепровске Днепропетровской области. Революция и гражданская война не обошли семью Коротчаевых. В 1922 г. Коротчаевы переезжают в Луганск. Тремя годами позже Дмитрий поступает в Луганский техникум путей сообщения, по окончании которого в 1929 г. получает первое в своей жизни назначение прорабом на станцию Магдагачи Уссурийской железной дороги. В 1931 – 1934 гг. служит в железнодорожных частях на Дальнем Востоке.

После увольнения в запас Дмитрий Коротчаев возглавил один из участков на строительстве железной дороги Москва – Донбасс, затем трудился на сооружении вторых путей на участке Валуйки – Пенза. В марте 1937 г. был назначен начальником Воскресенского строительного участка, который занимался строительством Большого железнодорожного кольца вокруг Москвы. Тогда же 28-летнему руководителю было присвоено звание «Почетный железнодорожник».

А там уже 1941-й, Великая Отечественная...

Вот что писал о том времени А.Д. Марченко, профессор Московского государственного университета путей сообщения: «Коллектив Коротчаева продолжал ускоренное сооружение новых объектов Большого кольца. Эти линии позволили все воинские грузы в период обороны Москвы – и позже Курской битвы – направлять в обход столицы... В октябре 1943 г. Дмитрий





Дмитрий Иванович
Коротчаев.
(1909–1981 гг.)

Иванович был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а через месяц стал начальником всего строительства № 7.

В марте 1944 г. он получил новое назначение: главным инженером Управления восстановительно-строительных работ Ковельской железной дороги. Нужно было не только восстановить магистрали Западной Украины, но и модернизировать их... В конце войны труд Коротчаева был отмечен орденом «Знак Почета». Две высокие награды Родины, а ему не было и сорока лет».

После войны Д.И. Коротчаев несколько лет работал на строительстве Южсиба, но взамен кабинетной работы он искал серьезного практического дела и в конце концов стал в 1952 г. начальником управления «Абаканстройпуть». Коротчаев дневал и ночевал на стройках, своей кипучей энергией буквально заряжая окружающих. Не случайно все построенные дороги были сданы госкомиссии в намеченные сроки, а некоторые участки — даже досрочно. В 1956 г. Д.И. Коротчаев был награжден орденом Ленина, а 12 апреля 1966 г. за строительство магистрали Абакан — Тайшет удостоен второго ордена Ленина и звания Героя Социалистического Труда.

Несколькими месяцами ранее управление «Абаканстройпуть» было передислоцировано в Тюмень, в край нефти и газа. Здесь, на посту начальника управления «Тюменстройпуть», прошли последние 16 лет его жизни. За эти годы при его непосредственном участии стальная магистраль пришла в патриархальный Тобольск, в далекие Сургут, Нижневартовск и Уренгой. А это полторы тысячи километров! Уже на тюменской земле Д.И. Коротчаев был награжден орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции, удостоен почетного звания «Заслуженный строитель России» и уже посмертно, в 1984 г., вместе с другими участниками строительства — звания лауреата Государственной премии.

Вновь слово А.Д. Марченко: «Коротчаевцы строили железные дороги в сибирских приполярных краях даже в долгую морозную зиму, когда морозы доходили до минус 50 градусов, бушевали снежные метели и бураны, а местами только зимой и можно было работать, когда замерзали непроходимые болотные топи, когда отсутствовали вблизи грунты для насыпи, в местах малонаселенных, в тайге, в тундре... Им владело неумное стремление идти только вперед, только к выполнению поставленной цели. Он мечтал и о ма-

гистрали на берегу Ледовитого океана».

Свободного времени у него практически не оставалось. Рано уходил на работу, поздно приходил. Любимым занятием в недолгие часы отдыха были шахматы. Не имел разряда, но многие разрядники уходили от него, образ-

Митинг по случаю
прибытия первого поезда
в Нижневартовск.
На трибуне
Д.И. Коротчаев.
1979 г.



но говоря, с поднятыми руками. Очень быстро и конкретно просчитывалходы, имел очень хорошую память. А еще — любил лес, рыбалку...

Многие удивлялись, как он, имея за плечами лишь среднее техническое образование и университет марксизма-ленинизма, успешно руководил многотысячным коллективом. А разве пройденная им жизненная школа не образование?!.

Дмитрий Иванович Коротчаев ушел из жизни больше 20 лет назад. Дороги, как добрая память о нем, продолжают служить отечеству. И совсем не случайно в 1983 г. станция Уренгой была переименована в станцию Коротчаево, его именем названа премия профессионального союза транспортных строителей.

Вспоминает Михаил Матвеевич Бороданов, бывший начальник ПСМО «Тюменстройпуть», в последнее время главный инженер треста «Тюментрансстрой»: «Коротчаев всегда смотрел далеко вперед. Только-только пробивались к Тобольску, а Дмитрий Иванович уже в мыслях на Оби, рельсы подходят к Сургуту, а он уже думает, как к Уренгою лучше подобраться».

Позднее в Уренгое было большое совещание с участием председателя Госплана Н.К. Байбакова, руководящих работников обкома партии. Начальник Свердловской железной дороги Скворцов все подначивал Дмитрия Ивановича, мол, примем у вас дорогу на Ямбург, вы же без работы останетесь. Байбаков тоже к ответу подгакивает. Коротчаев призадумался, и на полном серьезе: «Вы, Виктор Михайлович, только не обижайтесь, но у нас сегодня тоннель на стадии техпроекта!» — «Какой, куда? — теперь удивляется Скворцов». — «Тоннель на Сан-Франциско. Только дойдем до берега — и напрямик в Америку! Поэтому мы готовы хоть сегодня сдать вам эту дорогу на Ямбург!».

Посмеялись, конечно. Только вот помня о его склонности далеко вперед заглядывать, не сразу смогли определить долю шутки. И в этом весь Дмитрий Иванович».



Новое здание вокзала
на станции Коротчаево.
1983 г.