

# С платформы — в бой

2011 год для Тверской области особенный. В регионе он объявлен Годом воинской славы, а столица Верхневолжья отмечает 70-ю годовщину со дня освобождения Калинин от немецко-фашистских захватчиков. Большой вклад в Победу внесли работники дорожного хозяйства. Во время Великой Отечественной войны они не только героически сражались с врагом, но и делали все возможное для бесперебойного передвижения войсковых колонн. А после возвращения с фронта совершили в стране настоящую дорожную революцию. О том, как это было, в интервью нашему еженедельнику рассказал президент Дорожно-строительной ассоциации Тверской области Владимир ШЕИН

— Владимир Георгиевич, после Великой Отечественной войны практически все дороги в стране были разрушены. Очевидно, дорожная сеть нашего региона, на территории которого проходили ожесточенные бои, пострадала наиболее сильно.

— Да, в то время основное сообщение в Тверской области осуществлялось с помощью малой авиации, которая соединяла Тверь с районными центрами. Часть автомобильных дорог, существовавших до войны, уцелели, но были настолько разбиты, что по ним, к примеру, из Твери до Осташкова приходилось добираться целые сутки, а до Весьегонска — около полутора суток. Когда война закончилась, государство приступило к реализации масштабной программы по восстановлению народного хозяйства, где дороги занимали одно из важнейших мест. Страна понимала, что без дорог у нее нет будущего, поэтому на их строительство и восстановление были выделены значительные средства. Деньги были, но катастрофически не хватало людей, техники и материалов, поэтому дороги строили и восстанавливали, что называется, всем миром. Сейчас уже мало кто помнит, что означают слова «машино-смены» и «коне-дни», которые тогда можно было встретить в каждом приказе, приходящем сверху. К примеру, каждое предприятие было обязано шесть дней в году отработать в дорожном хозяйстве. Общими усилиями сообщение по автомобильным дорогам страны удалось наладить в кратчайшие сроки, которые сейчас многие называют фантастикой.

— И это притом, что специалистов-дорожников на тот момент было очень мало.

— Можно сказать, что их вообще не было. Это уже позднее появились технические вузы, а в них дорожные специальности, открылись учебные комбинаты по подготовке машинистов для бульдозеров и асфальтоукладчиков, автогрейдеров, экскаваторщиков и т.д. А тогда у руля дорожного хозяйства стояли бывшие фронтовики-практики. Эти люди не имели привычки ссылать-

ся на нехватку финансов или ресурсов. Перед ними была поставлена задача, и они ее выполняли. Этому они научились еще на фронте. Статистика военных лет показывает, что в ходе боевых действий Красной армии дорожные войска были все более востребованы. В 1942 году воинов-дорожников насчитывалось 112 тыс., в 1943-м — 179 тыс., в 1944-м — 198 тыс. Под яростным огнем противника солдаты-дорожники продолжали вести военные, фронтовые, рокадные дороги, строить мосты и переправы.

Сейчас почти никто не знает, что такое мостовые фермы Гау-Журавского. Эти фермы, разработанные русским инженером Журавским, делались из обычного дерева, но по ним могли свободно идти танки.

После войны фронтовики-дорожники также самоотверженно строили магистрали, которые до сих пор соединяют страну. И сегодня им, ветеранам, многим из которых довелось работать в послевоенной системе «Минавтодора» при легендарном Алексее Николаеве, когда страна строила в год более 10 тыс. километров дорог, больно слышать, что в прошлом году у нас было введено в эксплуатацию менее 3 тыс. километров.

— Кто из фронтовиков-дорожников, работающих в нашей области, вам особенно запомнился?

— Достаточно привести в пример Торопецкий, Максатихинский, Вышневолоцкий и другие районы, где дорожным хозяйством руководили люди, такие как Федор Никитич Никитин из Вышнего Волочка. Не зря автодороги, построенные этими людьми, прослужили по 20-30 лет. Конечно, сейчас они уже не могут выдерживать современных нагрузок, но мы до сих пор, а особенно в дни празднования Великой Победы, просто обязаны вспоминать добрым словом дорожников-фронтовиков и их дороги. Среди тех, кто прошел Великую Отечественную войну, а потом многие годы жизни отдал дорожно-строительной отрасли, стоит упомянуть имена руководителя Алексея Степановича Принцева, начальника про-



ектной конторы Ивана Алексеевича Соколова, а также Героя России Николая Андреевича Сальникова, который после службы в Вооруженных силах долгое время работал в аппарате «Автодора». В Дирекции территориального Дорожного фонда Тверской области есть небольшая музей, где можно увидеть портреты руководителей, которые возглавляли «Тверьавтодор» начиная с 40-х годов прошлого столетия. Из них я хотел бы выделить Ивана Ивановича Соловьева, который приехал в Тверь в 60-х годах. За годы, которые этот человек отдал дорожному хозяйству нашего региона, было создано дорожно-строительное управление, построено много производственных баз и жилья для дорожников. Многие до сих пор вспоминают его с благодарностью.

— Говорят, это был очень жесткий руководитель.

— Работалось с ним действительно непросто. На отдыхе он мог шутить с подчиненными, вести себя запросто, но в кабинете требо-

вал от них сполна. В то время начальником Старичского ДРСУ был некто Мельников. Он воевал на флоте, а после войны всегда ходил в сапогах и тельняшке. Однажды он на полчаса опоздал на совещание, видимо, по каким-то объективным причинам, так как человек он был очень ответственный. А в кабинете у Соловьева куча людей — депутаты областного совета, руководители дорожных организаций, много женщин... Мельников с порога по-военному: «Здравия желаю, Иван Иванович! Прибыл по вашему указанию». А тот посмотрел на часы и отвечает: «Да пошел ты...» И посылает его известно куда. Мельников разворачивается и строевым шагом из кабинета. Вот так и работали в то время. Если говорить о содержании дорог, то в этом плане многое для области сделал первый руководитель ДРСУ №1 Алексей Петрович Суязов. Он, как и многие коллеги по ДРСУ, тоже был фронтовиком и все вопросы решал по-фронтовому — «с платформы в бой». Нет битума — будет. Нет щебня — будет и щебень. Нужно перевести технику за 10-12 часов в другую область — перевезем. Если в ночную смену сломалась какая-то машина, то все знали: утром она снова будет работать.

У меня тоже был один показательный случай, правда, произошел он намного позднее — в конце 70-х годов, когда я работал главным инженером ДРСУ №1. Во время летнего паводка затопило Старичский район, и асфальтобетонную дорогу вместе с трубами и малыми мостами унесло. Начальник милиции, первый секретарь райкома и я выехали для принятия мер. Никакого МЧС тогда не было. Водитель едет по воде, глубина — более полуметра. Что впереди, неизвестно. Чтобы

машину не унесло, меня привязали к баперу парашютными стропами и пустили метров на 20 впереди — «в разведку». Иду — трубы нет, иду дальше — одного железобетонного моста нет, другого... А их части лежат внизу, метрах в 150. Но сельское хозяйство должно обеспечивать страну молоком и мясом, поэтому проезд необходимо восстановить за 2-3 суток. Берешь ящик водки, приходишь в деревню и говоришь: «Мужики, давайте!» И мужики давали. А уже потом, когда приходили деньги на восстановление, все временные постройки сносились и строились капитально.

— Как известно, в послевоенные годы в нашей области было создано управление №9, которое занималось реконструкцией дороги Москва — Санкт-Петербург, а затем строительством трассы Москва — Рига. Наверное, в управлении тоже работало немало фронтовиков?

— Руководил управлением участник войны Иван Корнеевич Бруй. Вместе с ним трудились и другие фронтовики — Василий Семенович Долбов, Исаак Александрович Витенберг и другие. Под руководством этих людей была создана основная дорожная сеть тверского региона. Они построили дорогу Москва — Рига, соединив с ней все прилегающие районы области, практически построили дорогу Торжок — Кувшиново — Осташков, дороги на Конаково, Бежецк и другие. Все эти люди работали по принципу «сегодня сказано — завтра сделано».

— Владимир Георгиевич, на данный момент в нашей области уже два Города воинской славы — Ржев и Тверь, а в будущем такой же героический статус, возможно, получит и город Белый. Может быть, это поможет возродить у тверитян чувство патриотизма? Как известно, вы вместе с другими членами Фонда имени первого русского генералиссимуса Алексея Семеновича Шейна проделали огромную работу по возвращению стране имени великого воеводы, итогом которой стала установка памятника в Азове. Меняется ли отношение россиян к Родине?

— Безусловно. Война — это история, на которой держится патриотическое воспитание. А патриотическое воспитание — это то, что делает из обычного населения великую нацию.

Знакомясь с биографией великого полководца, вся жизнь которого является примером беззаветного служения Руси, люди, в том числе и наше молодое поколение, начинают осознавать, что такое Родина и что служить ей — великая честь. Об этом же говорит и тот факт, что все дни, пока мы были в Азове, и утром, и вечером к памятнику Шейну приходили местные жители, приезжали молодожены, чтобы сфотографироваться у монумента и обязательно возложить цветы.

В преддверии светлого праздника Победы я хочу поздравить всех ветеранов, кто не жалея жизни сражался за наше будущее, и еще раз выразить слова признательности тем фронтовикам, которые связали свою судьбу с почетной профессией дорожного строителя. От всей души желаю своим коллегам и их родным счастья, благополучия и мирного неба над головой!

Татьяна СМЕЛКОВА



После Великой Отечественной войны фронтовики-дорожники самоотверженно строили магистрали, которые до сих пор соединяют страну.

## Доска почета



Аркадий Александрович СЕДОВ, начальник Калининского областного дорожного отдела с 1945 по 1959 гг.



Александр Васильевич СИМОНОВ, начальник Калининского областного дорожного отдела с 1959 по 1960 гг.



Иван Иванович СОЛОВЬЕВ, начальник Калининского областного управления строительства и ремонта автомобильных дорог с 1960 по 1973 гг.



Иван Самойлович ХАРЧЕНКО, начальник областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог с 1973 по 1983 гг.



Виктор Ильич ДАНИЛИН, начальник областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог с 1983 по 1993 гг.