

Дорога жизни строителя

Там, где полвека назад были непроходимый лес и непролазные болота, сейчас проходит железная дорога, стоят современная железнодорожная станция и красивый поселок. Они появились благодаря самоотверженному труду строителей. 28 мая поселок Высокий отметил свой 38-й День рождения.

ПЕРВЫМИ на место будущего поселка в мае 1973 года прибыли работники Строительно-монтажного поезда № 227, которым руководил Виктор Филиппович Горченко. В то время железная дорога дошла только до Тобольска. Работники СМП-227 ехали на баржах, причалили к мегионскому берегу, перевезли грузы на место будущей станции и начали обустройство. В основном, это были люди, которые строили дорогу Абакан-Тайшет.

Анатолий Григорьевич Трачук приехал позднее - в октябре 1974 года. Но он и до этой даты работал на строительстве этой же дороги. До переезда сюда он был мастером в СМП-198, строил станцию Салым. Прораб, под руководством которого работал, перешёл в СМП-227 на должность главного инженера и пригласил своего коллегу и подчинённого. Приехав, Анатолий Трачук заметил, как много сделано, как быстро растёт поселок.

- В октябре 1974-го здесь уже были первые улицы: жильё, контора, была амбулатория, - вспоминает Анатолий Григорьевич. - И школа уже работала. За год всё построили! В поселке проводили водопроводные трубы. Меня назначили прорабом и сразу жильё выделили. В январе 1975 года я перевез семью сюда, жена Анна Федоровна стала бухгалтером в СМП.

Численность СМП-227 составляла около 1200 человек, было несколько специализированных бригад, одни строили поселок, другие рубили просеки. А работники Тюменского мостоотряда возводили мосты и малые мостики через реку и ручьи. Было много мехколонн, которые делали насыпи на временных дорогах и будущей железной дороге. Анатолий Трачук руководил строительством жилья, котельной, в 1975 году под его руководством был сдан в эксплуатацию детский сад. В 1979 году на строительстве станции Нижневартовск Трачук уже был начальником участка, то есть старшим прорабом. В 70-80-е годы работа продвигалась быстро, и снабжение было хорошим. У СМП-227 было всё своё: жильё, котельная, детсад, поликлиника, клуб, школа, свой ОПС; это было государство в государстве.

- Знаете, пока железную дорогу только строили, всё необходимое к нам доставляли на машинах по притрассовой дороге, - вспоминает ветеран. - Посмотришь на эту дорогу зимой: она вся в огнях, как непрерывная сверкающая нить. Машины без перерыва шли, везли горяче-смазочные материалы, оборудование, стройматериалы. Сначала они загружались в Тобольске, потом дорогу проложили до Демьянки, стали в Демьянке грузиться, потом - в Сургуте... А когда мы сдали железную дорогу, все грузы уже стали поступать по ней в вагоны.

Работники СМП-227 построили примерно 50-60 км дороги: участок около 20 км в сторону Лангепаса и весь путь от Мегиона до Нижневартовска. Работы шли в следующем порядке: сначала прорубали просеку, затем делали насыпь, на неё укладывали рельсошпалную решетку, потом хопердозаторы производили балансировку, выравнивали трассу, то есть, где нужно, поднимали, где нужно, подбивали, чтобы рельсы лежали ровно... И после этого по железнодорожному пути могли идти поезда.

В 1987 году Анатолий Григорьевич был назначен заместителем начальника СМП-227, но проработал на этой должности он недолго. А в Высоком многое из построенного работниками СМП-224 к настоящему времени уже снесено. И всё же список того, что оставил на земле строитель Анатолий Трачук, внушительен.

- Я в Нижневартовске строил речной порт, и Нижневартовский вокзал - это моё детище, - перечисляет он. - Я был там начальником участка, его с нуля начинал, я его "разбивал", "привязывал", строил. Мы возвели каркас здания, только отделать не успели. В 90-е годы прекратилось финансирование, а как работать без денег? Однако мы сдали в эксплуатацию центральный пост ПВЦ, чтобы железная дорога работала в нормальном режи-



ме. Вокзал не один год простоял недостроенным, в "замороженном" состоянии. К счастью, Борис Хохряков, когда был главой Нижневартовска, смог найти средства, и вместе со Свердловской железной дорогой вокзал завершили. А в Высоком первые наши дома уже снесены. В основном, здесь мы строили из щитовых быстровозводимых конструкций. Мы ведь не думали задерживаться надолго, планировали идти дальше, в Томскую область. Железная дорога от Нижневартовска должна была идти на Томск, и планировали сделать ветку на Радужный. Проект дороги был готов, уже приехали мостовики, чтобы строить мост через Вах. Но распался Союз, и всё остановилось.

В Высоком сейчас осталось немного бывших строителей железной дороги. СМП-227 построил для своих работников и железнодорожников в Нижневартовске жильё, школу, детсад, многие ветераны проживают там. А в конце семидесятых много строителей из Высокого уехало на БАМ. Первым уехал главный инженер СМП-227 Богач Владимир Романович, его назначили главным инженером треста "Бамстройпуть" по строительству, а следом за ним потянулись и рабочие, и инженеры... Анатолий Григорьевич с семьёй уже не стал больше никуда переезжать, прочно обосновался в Высоком.

В 1988 году он стал работать у нефтяников, в УПТОиКО, заместителем начальника по обеспечению объектов левого берега, он занимался снабжением Кетовского, Ермаковского, Ново-Покурского и Покамасовского месторождений. А потом перешёл в Мегионское УБР и до выхода на пенсию работал начальником отдела перевозок.

В Высоком у него - просторный дом с хорошим приусадебным участком. Его сыновья Сергей и Евгений живут неподалёку, в Высоком, как и отец, в собственных домах, а третий - Андрей - живет и работает в Нижневартовске. И подрастает третье поколение Трачуков на Югорской земле - шестеро внуков Анатолия Григорьевича и Анны Федоровны...

Елена
ХРАПОВА