



“Мой адрес - не дом и не улица...”

МИХАИЛ Сергеевич Кайдан сегодня живет в Нижневартовске, но когда-то он был активным участником строительства Высокого, который, как известно, появился на карте как поселок транспортных строителей в середине 70-х годов.

Михаил Кайдан работал в организации СМП-227 (строительно-монтажный поезд), которая в 60-е годы строила железную дорогу Ачинск-Абалаково. В 1966 году поезд дислоцировался под Тобольск на станцию Алябьево для строительства дороги Тюмень-Тобольск.

- В 1970 году мы с женой переехали под Тобольск, на эту стройку, - рассказывает Михаил Сергеевич. - Потом начали строить дорогу Тюмень-Сургут, и уже почти перед самым Сургутом, чтобы ускорить строительство дороги, было решено вести её двумя организациями: укладывать рельсы, идя навстречу друг другу. Для этого одну из организаций необходимо было перевести в Нижневартовск. Выбор пал на СМП -227.

В мае 1973 года по распоряжению министра транспортного строительства И.Д. Соснова приказом по управлению “Тюменьстройпуть” СМП-227 высадило десант на протоке Мега для обустройства причала под прием грузов и расчистки площадки в районе будущей станции Мегион под поселок.

- Первый десант из Тобольска (три девушки и шестнадцать парней) вылетел в Нижневартовск 26 мая 1973 года, - рассказывает Михаил Кайдан. - Маленькая вертолетная посадочная полоса, на которой они приземлились, находилась в Мегионе, на “колхозном” причале. Я в состав первого десанта не попал, так как в это время находился в отпуске, и поэтому в Мегион прибыл уже в середине июля.

Поселок для строителей железной дороги изначально должен был находиться на месте современного Высокого, но начальник СМП-227 Виктор Филиппович Горченков решил отступить от первоначального плана и построить поселок на берегу Меги (это место находится километрах в полтора от сегодняшнего мегионского “кольца” в сторону Нижневартовска, сейчас там дачи). И мы приступили к строительству...

Пришлось перебазираться

Уже в июле начали поступать баржи с деталями домов, техникой и стройматериалами, и необходимо было до наступления морозов построить объекты жизнеобеспечения, склады, хранилища под продукты питания, жильё.

- В это время на машине приехал Сергей Дмитриевич Великопольский, второй секретарь Нижневартовского горкома КПСС, который был рьяным поборником экологии. Он как увидел всё это - ужаснулся: “Это что такое??!! Кто позволил валить лес в прибрежной зоне?! Немедленно прекратить!!!” А там уже стояло три щитовых дома, начали строить овощехранилище. Пришлось разбирать и передислоцироваться на новое место, - вспоминает Михаил Сергеевич. - Первыми, кто оказался на месте будущего поселка Высокий, - это Николай Ворона, Николай Стецкий, прораб Владимир Иванович Ивантихин. Свалив несколько деревьев, они обозначили место для будущего поселка на берегу ручья между поселком Зеленый, который строил леспромхоз, и нынешним Высоким. Ребята остались там



на несколько дней, чтобы подготовить место под вертолетную площадку.

Если смотреть со стороны железной дороги, то весь поселок был справа, а вертолётка - слева. За СМП -227 было закреплено два вертолета МИ- 6. И вот этими вертолетами начали перевозить с барж сюда комплекты домов. Перебрались сюда первый и второй десанты - несколько молодежных бригад. Поставили палатки: четыре двадцатиместных и три пятиместных. В них жили порядка 150 человек. Я жил в пятиместной.

Поставив палаточный городок, часть десанта приступила к расчистке площадки для поселка и установки пилорамы и столарного цеха.

Первым делом под открытым небом установили пилораму, которую доставили вертолетом (фундамент под неё забетонировали вручную), а уже потом начали строить поселок железнодорожников.

Начали с улицы Школьной, где в первую очередь соорудили пекарню. Потом - почту, больницу, контору предприятия, школу... Застраивались улицы Кошурникова, Строительная, Гаражная (это самая последняя улица была)... Работали днями и ночами. В срочном порядке строили жилые дома.

- В каждом сборно-щитовом доме жили по две, три, а то и четыре семьи. Я последний из четверых в нашей палатке перебрался в свою квартиру. Это было как раз на праздник, 7 ноября 1973 года, - продолжает рассказ Михаил Сергеевич. - Сначала жили у Климовых, потом у других знакомых, потом наш дом достроили, и мы переселились. В нашей сборно-щитовой однокомнатной квартире жили я с женой и дочкой, сестра жены со своими мужем и сыном и брат с женой и дочкой - девять человек! Можете представить? Кровати стояли в два яруса, одна на другой, привязанные друг к другу. Кухонька маленькая. Мебель, которую выгрузили еще летом, стояла на улице, укрытая брезентом - некуда ставить было...

Поселок назвали Молодежный

...Уже к концу 1973 года в поселке функционировала структура ОРСов, столовая, магазины, работал медпункт. Было введено в эксплуатацию 10 жилых домов, общежитие на 500 мест, строились административное здание СМП-227, контора ОРСа, здание поликлиники, были заложены здания средней школы и детских садов.

- Но, конечно, тяжело было, - вспоминает Михаил Кайдан. - Особенно зимой. Кстати сказать, осень 1973 года была на удивление теплой даже по сегодняшним меркам: в начале октября я ездил в Мегион в костюме, а на начало ноября уже минус тридцать было. С конца декабря по 14 января 1974 года морозы стояли за пятьдесят, а мы, несмотря на лютой холод, на пилораме под открытым небом работали, не останавливаясь. Моя жена с маленькой дочкой приносили мне поесть прямо на пилораму, поскольку мы в ночь работали. Круглые сутки пилили...

Поначалу поселок назывался Молодежный. И первые два года почтальоны сходили с ума, потому что был еще один

поселок Молодежный - на ГПЗ возле Нижневартовска. Но мы этого не знали. И обратный адрес на письмах писали: “Нижневартовский район, поселок Молодежный”. Переименовали его только в 1975-76 годах, когда начали строить железнодорожный вокзал, котельную и прочие объекты в капитальном исполнении. Почему поселок назвали Высокий, я сейчас этого уже не помню...

...К началу учебного 1974 года в поселке была введена в строй образовательная школа, заложен фундамент клуба, и в 1975 году коллектив праздновал Новый год в досуговом центре, подобного которому не было в Мегионе.

На строительстве трассы

Наряду со строительством поселка коллектив СМП-227 приступил к расчистке трассы под отсыпку земельного полотна. Собственно, делали то, ради чего приехали, - строили железную дорогу.

В то время в поселке железнодорожников проживало до тысячи человек работающих, если считать и студентов-стройотрядовцев, которые приезжали помогать строить поселок и трассу. В 1974 году там было, по-моему, семь-восемь стройотрядов.

Вся трасса от Нижневартовска до Урьевска была поделена между отрядами (километров по 5-6 на отряд). К каждому студенческому отряду, дабы избежать несчастных случаев, прикрепили по 6 человек вальщиков леса из работников СМП-227. Меня, так как я работал на пилораме, тоже определили к студентам вальщиком (хотя я на самом деле сварщик). Мы валили деревья (трое валят, трое толкают, потом менялись), распиливали на бревна, а ребята-студенты носили на лежневку (техники-то особо не было, вручную работали). Бревна покрупнее оставляли в сторонке, чтобы потом отвезти их на пилораму.

Студенческий юмор

Я работал со студентами из отряда “Витязь”, а мой друг, Толик Климов, работал вальщиком в отряде “Икар”, к которому мы двигались навстречу.

Наши ребята на месте будущего стыка повесили плакат: “Славный “Витязь” шлёт “Икару” молодецкий свой привет. Пробуемся навстречу, не жалея свой хребет!” Такой вот студенческий юмор. Но это еще не всё! До чего додумались! На стыке стоял кедр, не очень высокий, в диаметре сантиметров тридцать. Так вот, мы его свалили, а потом весь отряд, упираясь из всех сил, поставил этот кедр на место. Сделали в нем вертикальные пропилы, забили в них плашки, в общем, укрепили, чтобы он мог стоять... А на следующий день пришли сюда представители “Икара”: мы и они валили сначала визирку (визирка - тропка, проложенная по визиру), ну вот и встретились.

Как положено, собрались, речи торжественные произносим, поздравляем друг друга... Тут командир нашего отряда говорит “икаровцам”: “А знаете, как мы лес валим? Одной левой!” Подходит к кедру, наваливается на него, и тот падает. У всех рты открылись от изумления: “Как это

возможно?!”. Вот такая хохма была...

Первый поезд

Самый первый участок железной дороги шёл от того места, где начали строить полотно на берегу Меги, и доходил до двух поселочков, объединявших мехколонны - 50-ую и еще какую -то.

Первый тепловоз тоже привезли на барже. Его и платформу вытаскивали на берег тракторами: сам он никак не мог, несмотря на то, что и песок подсыпали, - берег крутой был... У нас был один катерпиллер, трелёвщик и “сотка” (Т-100-промышленный гусеничный трактор) - вот эти три трактора помогали поднять тепловоз на берег.

Мы очень хотели закончить дорогу к Октябрьским праздникам, торопились, шпалы, что называется, через одну укладывали, но все равно не успели. Костыль-то забили, но ехать по этой дороге было нельзя, поэтому первый поезд прошел в Нижневартовск 14 ноября 1976 года. Но строительство было не закончено - только проложили рельсы... Железнодорожное полотно лежало, можно сказать, прямо на снегу. А надо было “дошить” шпалы, сделать балансировку, выровнять все... Надо было, чтобы по дороге походили поезда, потом опять приподнять и снова выровнять... И только потом можно сдавать железную дорогу в эксплуатацию. Это случилось уже, наверное, в 1982 году, а в тот момент, в 1976-м, дорога находилась во временной эксплуатации.

Как встречали первый поезд - описать невозможно, это было что-то невообразимое! Я до сих пор таких многочисленных собраний не видел - весь поселок собрался! Все ликовали! Это был настоящий праздник, объединивший и детей, и взрослых.

После основной укладки железной дороги, когда остались только второстепенные работы, основная часть строителей уехала на БАМ - “стройку века” (туда стремилась большая часть советской молодежи).

Ну а тем, кто остался, работы тоже хватало: нужно было строить ответвления, второстепенные пути... К кому же мы собирались двигаться дальше: дошли до Ваха, уже отсыпку сделали, думали, что начнем строительство моста и пойдем в Томскую область. Но тут развалился Советский Союз, и финансирование строительства прекратили... Так и остался Нижневартовск самым большим в мире тупиковым вокзалом, - завершил свой рассказ Михаил Сергеевич.

Высокий - молодость моя...

В Нижневартовск Михаил Кайдан переехал из Высокого в 2006 году. Но не забывает о нём.

- Что для меня значит Высокий? Это тринадцать лет моей жизни - немалый кусок. Самые интересные молодые годы прошли в Высоком. Всё родное, близкое - там, в центре, возле ж/д вокзала, где всё построено моими руками: и здание вокзала, и котельная, и баня, и магазин “Радуга”, в котором когда-то я купил свой первый холодильник! Высокий - это самые яркие события молодости: там, например, я познакомился с поэтом Робертом Рождественским, у меня там сын родился...

В родном Высоком он был не так давно, в 2019 году, и говорит, что поселок невозможно узнать - так он изменился в последнее время в лучшую сторону.

В 2016 году, в честь 40-летия со дня прибытия первого поезда в Нижневартовск, Михаил Сергеевич устроил юбилейную фотовыставку, восстанавливающую хронику событий тех лет, на которой были представлены, в основном, фотографии, рассказывающие о труде и жизни первопроходцев - людей, строивших стальную магистраль... Более сесемисот фотографий предоставили для выставки ветераны-железнодорожники, которые присылали их со всей страны и даже из заграницы - из Израиля, Твери, Самары, Азова, Минусинска...

Мы благодарны Михаилу Сергеевичу за его воспоминания о Высоком и за архивные фотографии, которыми он щедро поделился с нами, а мы в свою очередь - с нашими читателями.

Материал подготовил Иван КУЛАКОВ, Нина КУПАЛЬЦЕВА

