

ГЕНЕРАЛЫ ЖЕЛЕЗНЫХ РУДНИКОВ

Приближается очередной День города, и этим материалом мы начинаем цикл публикаций, посвященных истории Красноярска-26.

Работы по строительству комбината №815 (ГХК) и соцгорода в начале 50-х годов разворачивались стремительно. Многие в технологии строительства применялось впервые, особенно на горно-проходческих работах. С каждым днем увеличивалось количество рабочих. К концу 1951 года на стройке было занято около 2 тысяч гражданских работников, свыше 20 тысяч военных строителей и порядка 10 тысяч заключенных. По архивным данным, на июнь 1954 года здесь уже работали 9425 человек гражданского населения, 35425 военных строителей и 11,5 тысяч заключенных. Итого - 51,5 тыс., то есть фактически половина нынешнего населения ЗАТО.

Кто же стоял во главе этой "армии"? Генералы!

Причем возглавляли строительство не только военные генералы, но и генералы гражданские. Дело в том, что в 40-50-е годы была широко распространена практика присвоения генеральских званий высшему начальствующему составу железнодорожного транспорта, морского и речного флотов, ведомства связи. Всего непосредственных участников строительства - генералов, стоявших у истоков ГХК и города, было восемь. Девятым стал Петр Тихонович Штефан, которому звание "генерал-майор" было присвоено в 1964 году.

А кто были первые восемь? Сейчас вряд ли кто-то сможет назвать их имена, кроме специалистов-историков.

Генерал-майор инженерно-технической службы Михаил Михайлович Царевский.

Генерал-майор Андрей Васильевич Андрей Васильевич Шамарин.

Генерал-майор Закусило.

Генерал-лейтенант Соломон Рафаилович Мильштейн.

Генерал-директор пути и строительства Иранга Николай Михайлович Эсакия.

Генерал-директор пути и строительства III ранга Андрей Семенович Чесноков.

Генерал-директор пути и строительства III ранга Сергей Сергеевич Панчев.

Генерал-директор пути и строительства III ранга Константин Иванович Егунов.

Все они были разные и по своему внешнему облику, и по характеру, и во взаимоотношениях с подчиненными, но объединяло их главное - отношение к руководимой ими работе, целеустремленность, чувство долга.

Другая категория генералов, принимавших непосредственное участие в строительстве Горно-химического комбината, - гражданские генералы. Все они - кадровые метростроевцы, входили в штат Горного управления, которое на правах субподрядной организации Управления строительства выполняло все горно-проходческие работы.

ЦАРЕВСКИЙ МИХАИЛ МИХАЙЛОВИЧ
(1898-1963)



Постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР от 26 февраля 1950 года начальником исправительно-трудового лагеря ДФ-9 и строительства №994 (так тогда именовались лагерь заключенных и строительное управление) назначается генерал-майор инженерно-технической службы, Герой Социалистического труда, лауреат Государственной премии М.М.Царевский.

13 апреля 1950 года он прибыл в Красноярск, а 15 апреля был уже на месте стройки - в деревне Первого мая.

Родился он 17 августа 1898 года в семье крестьянина-батрака Воронежской губернии. С 1905 года по 1915 учился в Калуге, Рязани, Москве. В 1916 году начал службу в рядах царской армии, в кавалерии. В 1918 году с первым отрядом ВЧК отправился на восточный фронт защищать советскую власть. С 1925 года Царевский - на руководящей хозяйственной работе по строительству Балахнинского бумажного комбината, Горьковского автозавода, Нижнетагильского металлургического комбината, Мончегорского "Североникеля" и других важнейших народнохозяйственных строек страны.

В годы Великой Отечественной войны Царевский находился в рядах действующей армии - командовал 2-й саперной армией. В 1942 году его отозвали с фронта и направили на строительство комбината в Актюбинск, а затем - опять в Нижний Тагил, где он возглавил строительство домны и танкового завода. Из Нижнего Тагила его переводят в Селломяэ (Эстонская ССР).

В 1949 году он возглавляет строительство комбината "Маяк" в городе Челябинск-40.

И так все время: только начнет строительство, преодолеет первый, самый сложный организационный рубеж, - его направляют на новую стройку. Так было и здесь. В 1950 году Царевский прибыл в Красноярск-26. С такими масштабами и сложностями стройки ему еще сталкиваться не приходилось. Его огромный опыт, его природное умение организовывать людей, его исключительная работоспособность помогали решать наисложнейшие строительные задачи. О нем говорили: "Строитель от Бога!".

В августе 1951 года М.М.Царевского отзывают в МВД СССР и назначают заместителем начальника Главпромстроя. Без него на стройке положение дел ухудшилось, и в июле 1952 года его вновь возвращают на строительство Горно-химического комбината. Он весь в работе, во все вникает, умело руководит кадрами, производством работ. Буквально за несколько месяцев ему удается

восстановить производственный ритм, и в апреле 1953 года Царевского переводят на строительство в Томск-7. Затем были еще Дубна и Протвино.

17 августа Михаилу Михайловичу Царевскому исполнилось бы 100 лет. Из них он прожил всего 65, но каких! На каждой его стройке в музеях сохраняется память о нем, помнят его сослуживцы, пишут свои воспоминания о Человеке, генерале, строителе.

ШАМАРИН АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ (1904-1994)



Генерал-майор. Заместитель начальника УИТЛ ДФ-9 и строительства железных рудников МВД СССР.

Он был под стать Царевскому по работоспособности. За его плечами был уже большой практический опыт работы с заключенными. В имеющихся архивных данных его трудовой путь обозначен только с 1943 года, когда его назначили начальником УНКВД Кемеровской области. 8 августа 1948 года А.В.Шамарина назначают начальником Вычегодского УИТЛ и строительства Волго-Балтийского водного пути. В июне 1946 года его переводят на новый участок работы - начальником УИТЛ и строительства Волго-Донского соединительного канала. И когда в марте 1950 года его назначили заместителем начальника УИТЛ и строительства железных рудников, Михаил Царевский целиком возложил руководство исправительно-трудовым лагерем на Шамарина, добавив к его обязанностям еще и руководство всеми подсобными предприятиями на стройке. Работал Шамарин активно. Он многое сделал для электрификации стройки в ее начальный период, создавал подсобные предприятия. В памяти горожан он остался как организатор лагерного отделения строгого режима - "Шамаринской дачи". После перевода М.М.Царевского в Томск-7 Шамарин исполнял обязанности начальника строительства, пока приказом МВД СССР на эту должность не назначили полковника Аркадия Андреева.

По состоянию здоровья Андрей Васильевич Шамарин в январе 1954 года был уволен в запас. Долго болел, лечился в госпиталях, прожил долгую жизнь. Он умер 12 мая 1994 года в поселке Шереметьево под Москвой.

ЗАКУСИЛО АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ

(1908-1971)

Генерал-майор. Начальник охраны и заместитель начальника УИТЛ строительства №994 (п/я 9) по охране.

Кадровый работник НКВД МВД СССР. Во время Великой Отечественной войны он был начальником УНКВД Приморского края. Затем с апреля 1946 года возглавлял УМВД Саратовской области. В октябре 1950 года его назначают начальником охраны и заместителем М.М.Царевского по охране. Пробыл он на стройке всего пять месяцев. В марте 1951 года его по семейным обстоятельствам перевели на работу в МВД Украинской ССР.

Как значится в архивных документах, 04.01.1960г. Александр Алексеевич Закусило был уволен по болезни с должности заместителя начальника УВД Киевской области.

МИЛЬШТЕЙН СОЛОМОН РАФАИЛОВИЧ (1899-1955)

Генерал-лейтенант, первый заместитель начальника УИТЛ и строительства железных рудников.

Несмотря на то, что Мильштейн пробыл в городе недолго - с 1951 по 1953 год, он является, пожалуй, самой загадочной личностью из тех, кто когда-либо руководил в Красноярске-26. Судите сами. В 1938 году Соломон Рафаилович приезжает в Москву из Грузии вместе с... Лаврентием Павловичем Берией (!) и назначается заместителем начальника следственной части НКВД СССР. Вскоре он становится начальником транспортного управления НКВД СССР.

С началом Великой Отечественной войны Мильштейн назначается заместителем начальника управления особых отделов (УОО). В октябре 1942 года его вновь назначают начальником транспортного управления НКВД СССР.

В марте 1951 года он прибывает в Красноярск-26, назначенный на должность первого заместителя начальника УИТЛ и строительства железных рудников. (Что это? Ссылка в Сибирь, на периферию, попавшего в опалу особиста или, наоборот, знак доверия со стороны Лаврентия Павловича, который, как известно, возглавлял работы по созданию атомного оружия?)

Числясь в должности первого заместителя, С.Р.Мильштейн в основном занимался на стройке вопросами транспорта. И сделал в этой области многое: организовал специализированные воинские автомобильные подразделения, занимался обеспечением автотранспортных средств, строительством автомобильных парков.

19 марта 1953 года его неожиданно отозвали в Москву в МВД СССР, где он был арестован. Военная коллегия Верховного Суда СССР 30 октября 1954 года приговорила его к высшей мере наказания. 14 января 1955 года он был расстрелян.

В этом кроется еще одна загадка. Дело в том, что сразу после смерти Сталина начиная с марта 1953 года Берия начал "чистку" органов госбезопасности и внутренних дел. Каким образом угодил в эту "мясорубку" бывший выдвиженец Лаврентия Берии? Вряд ли без его команды. Затем, когда в июне арестовали и самого Лаврентия Павловича, следом за ним в тюрьму и "к стенке" пошли многие его сподвижники - как истинные, так и мнимые. По злой иронии судьбы в разряд "соратников Берии", разделивших его участь, попадали и те чекисты, которые были арестованы еще им самим и разрабатывались как "враги народа", но к чьему выдвижению Лаврентий Павлович в свое время

приложил руку. Не исключено, что именно по этому сценарию завершилась и жизнь генерала Соломона Мильштейна.

Мы пока не располагаем данными следствия и обвинительного заключения, но когда-нибудь обязательно вернемся к этой истории. Фотографий С.Р.Мильштейна в городе не сохранилось.

ЭСАКИЯ НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ (1906-1987)



Генерал-директор пути и строительства II ранга, начальник управления п/я 9/44 (Горное управление). Герой Социалистического труда. Лауреат Ленинской и Государственной премий, заслуженный строитель РСФСР и заслуженный инженер Грузинской ССР.

Николай Михайлович Эсакия окончил Тбилисский политехнический институт и Московскую горную академию. С 1932 года он стал одним из первопроходцев Московского метрополитена. Здесь Эсакия прошел путь от сменного инженера до начальника строительства подземных станций "Красные ворота", "Маяковская", "Новослободская".

С первых дней Великой Отечественной войны Н.М.Эсакия успешно возглавляет строительство ряда крупных объектов, в том числе строительство Черноморской железной дороги, имеющей стратегическое значение. Неоценимый вклад он внес в восстановление в рекордные сроки разрушенных фашистами шахт, мостов, тоннелей.

После войны Эсакия направляют в Германию на Похимовское месторождение урана. Для добычи урана было организовано советско-германское акционерное общество "Висмут". Генеральным директором этого АО был назначен Николай Михайлович Эсакия.

В 1950 году постановлением Совмина СССР Эсакия назначают заместителем начальника строительства №994 (п/я 9) по горно-проходческим работам. Высокая эрудиция, техническая грамотность, богатый опыт ведения горных работ позволили ему буквально в считанные дни организовать горно-проходческие работы для комбината №815 (ГХК).

Николай Михайлович был руководителем высшего класса. Строгий, справедливый, очень внимательный ко всем запросам работников управления, отзывчивый, прекрасно владеющий технологией ведения горнопроходческих работ. Он создал монолитный коллектив горняков, успешно выполнивших ответственное задание правительства, построив уникальный подземный комбинат.

В июле 1960 года, когда основной объем горных работ был выполнен, Эсакия отзывают в Москву и назначают заместителем начальника Главтоннель-метростроя Министерства транспортного строительства.

С 1970 по 1973 год он возглавляет строительство Ингури-ГЭС, а затем до последних дней своей жизни он работал консультантом и главным технологом Тбилтоннельстроя.

Этот удивительно талантливый руководитель, замечательный человек оставил о себе у всех, кто с ним работал и общался, очень добрую память.

ЧЕСНОКОВ АНДРЕЙ СЕМЕНОВИЧ (1900-1971)



Генерал-директор пути и строительства III ранга, заместитель начальника Горного управления (п/я 9/44), заслуженный строитель РСФСР.

Судьба связала Андрея Семеновича с железнодорожным строительством с раннего детства. Родился он в семье рабочего-железнодорожника, учился в железнодорожном училище, в армии в 1919-1920 г. служил рядовым в железнодорожном батальоне. В 1927 году закончил Ленинградский институт инженеров путей сообщения. Сначала работал в Мосжилстрое, а затем с 1934 года на строительстве Московского метрополитена, где прошел путь от начальника участка до заместителя начальника Московского метростроя. При его участии построены станции метро "Арбатская", "ВДНХ", "Профсоюзная", "Новые Черемушки", многие перегонные тоннели.

В 1951 году, когда Царевского отозвали в Москву, А.С.Чеснокова назначили начальником стройки. В этой должности он проработал около года. Объемы

строительства, специфика, взаимоотношения с военностроительными частями и лагерными отделениями для Андрея Семеновича оказались слишком сложными. Руководство МВД СССР предложило ему, опытному горняку, перейти в Горное управление. Николай Михайлович Эсакий с удовольствием согласился, чтобы Чесноков стал работать его первым заместителем. Здесь Андрей Семенович оказался на своем месте.

Обеспечение стройки необходимыми механизмами, материалами, бытовое устройство работающих при напряжённой производственной деятельности А.С.Чесноков выполнял успешно. Живой, энергичный, всюду поспевающий, иногда резкий, но больше - чуткий и внимательный.

В 1956 году приказом Минтрансстроя СССР его назначают начальником особых строек министерства. С 1962 по 1964 гг. он работает начальником Управления по сооружению гидротехнических тоннелей на строительстве высотной Асуанской плотины в Египте.

С 1964 года до конца своих дней он возглавлял завод железобетонных и бетонных конструкций метростроя.

ПАНЧЕВ СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ (1900-1965)



Генерал-директор пути и строительства III ранга, Главный инженер Горного управления (п/я 9/44). Герой Социалистического труда, Лауреат Государственной премии.

С.С.Панчев в 1921 году окончил Московскую горную академию. Работал горным инженером, затем преподавателем в горной академии, заведовал кафедрой, ему было присвоено звание профессора. После войны он вместе с Н.М.Эсакия был направлен на работу в Германию в акционерное общество "Висмут", и также вместе они были переведены в Красноярск-26.

Его вспоминают как удивительно скромного, высокоэрудированного человека, всегда спокойно, без суеты решавшего сложнейшие вопросы проходки горных выработок, необычных по своим размерам.

Хорошие деловые отношения с начальником управления Эсакия, богатый производственный опыт позволяли ему успешно проводить эффективную техническую политику в горном управлении.

Все техническое руководство обычно лежит на главном инженере любого предприятия, но здесь, в отличие от горнодобывающих предприятий, прибавилось решение технологических вопросов проходки горных выработок необычного объема и высотой до 70 метров, их крепления и множество других.

Объемы горных работ поистине потрясающие. Если сравнивать, например, объем Московского университета на Ленинских горах со всеми учебно-вспомогательными корпусами, равный 2,7 млн. куб. метров, с объемом выработок ГХК, то объект в Красноярске-26 оказывается почти в четыре раза больше.

В 1955 году по состоянию здоровья С.С.Панчев переходит на преподавательскую работу в Московскую горную академию, где снова заведует кафедрой. Умер он в 1965 году.

ЕГУНОВ КОНСТАНТИН ИВАНОВИЧ (1908-1955)



Генерал пути и строительства III ранга, главный маркшейдер Горного управления (п/я 9/44).

Маркшейдер - одна из главных фигур при подземном строительстве. Маркшейдерию называют искусством. Главная задача этой службы состоит в том, чтобы перенести проект подземного сооружения в натуру.

Руководить маркшейдерской службой был назначен Константин Иванович Егунов, интеллигент, умелый руководитель, высокоэрудированный специалист.

Родился он в 1908 году в крестьянской семье в деревне Истья Московской области. В 1933 году после окончания Московского геодезического института по мобилизации Московского комитета ВЛКСМ был направлен на строительство Московского метрополитена. В 1933-1935 годах работал маркшейдером объекта, затем начальником участка метростроя.

В 1937 году его назначают главным маркшейдером, заместителем начальника метростроя по маркшейдерии.

С 1938 года он - начальник и главный инженер управления по геодезии и маркшейдерским работам метростроя.

При непосредственном участии К.И.Егунова были построены станции "Красные ворота", "Маяковского" и "Электrozаводская".

С 1 января 1952 года он назначается главным маркшейдером управления п/я 9/44. Таких сложных выработок по своей конфигурации ему еще не приходилось переносить на натуру. Самое главное - точность сбойки встречных выработок. Ведь работы велись одновременно из нескольких тоннелей: с "Прижима", с берега реки Шумихи и через шахтные стволы глубиной до 200 метров с горы. Сбойки являлись результатом точности маркшейдерских расчетов, и большой радостью и удовлетворением результатами своего труда была первая сбойка - разница в осях выработок составила менее 20 см по горизонтали.

На каждом "хозяйстве" (так назывались строительные управления, входившие в Горное управление, было их шесть) были организованы маркшейдерские службы, возглавляемые опытными маркшейдерами Московского метростроя.

Всеи этой разветвленной и в то же время единой службой умело руководил Константин Иванович Егунов: наставлял, проверял, спрашивал строго за ошибки, координировал работы маркшейдеров хозяйств.

Его жизнь рано оборвалась. 10 января 1955 года он погиб в автомобильной аварии. Похоронен в Москве.

ШТЕФАН ПЕТР ТИХОНОВИЧ (1911-1995)



Генерал-майор. Начальник управления "Сибхимстрой". Герой Социалистического труда, заслуженный строитель РСФСР, лауреат премии Совета Министров СССР.

О Петре Тихоновиче горожанам известно многое. Но его биография была так насыщена событиями, таким многогранным человеком он был, что каждая деталь

его жизни не только интересна не знавшим его, но и полезна для будущего поколения.

Сослуживцы из Челябинска-40 охарактеризовали его так: "Штефан не заканчивал экономических университетов, он просто имел природный экономический дар, какое то седьмое чувство, поэтому мог разговаривать на равных с любым плановиком, с любым бухгалтером. И нередко загонял их в угол. По отношению к нему больше всего подходит слово "мудрый". Твердый, требовательный, всех держал на расстоянии, но при этом справедливый".

Под этой характеристикой подпишутся многие из тех, кто работал рядом с Петром Тихоновичем.

Биография его типична для многих руководящих работников того времени. Родился в крестьянской семье в Днепропетровской области. Закончил строительный институт, после чего работал на стройках Украины, Урала. Затем служба в армии, с которой он не расставался до конца своих дней. Во время Великой Отечественной войны он находится в действующей армии на защите Ленинграда, Кавказа, был участником многих сражений. После войны его направляют на работу в народное хозяйство, на объекты, связанные с атомной промышленностью: Средняя Азия, Новосибирск, Нижняя Тура, Челябинск-40 и, наконец, Красноярск-26. Здесь мы убедились действительно в мудрости его руководства. Сколько нужного сделано им для строителей города, какой размах получила строительная индустрия города! П.Т.Штефан оставил память о себе, как о крупном руководителе, хорошем человеке, настоящем Генерале.

Когда Штефан умер, кто-то из городских журналистов справедливо заметил, что вместе с ним ушла целая эпоха в истории города.

**Сергей КУЧИН, старший сотрудник МВЦ.
К публикации подготовил Григорий ЯНУШКЕВИЧ**

Кучин С.П. Генералы железных рудников : [о генералах, возглавлявших строительство ГХК в разные годы] / С. П. Кучин// Город и горожане. - 1998. - 16 июля. - С. 6-7.