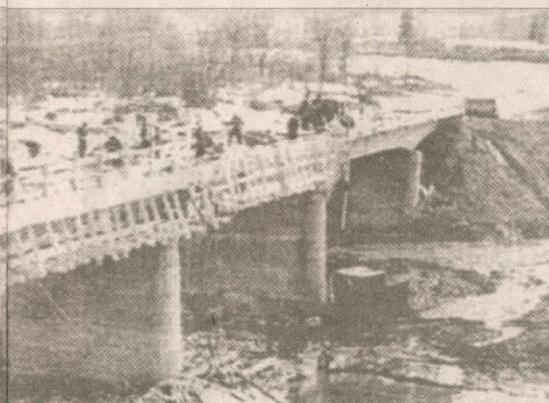


# Белые пятна в строительстве Воткинской ГЭС

О том, как строилась наша гидроэлектростанция, написано немало книг и газетных публикаций. Традиционно точкой отсчета грандиозной стройки, в результате которой появился наш город, считается 1956 год. Однако есть свидетельства, говорящие о том, что подготовка к строительству ГЭС началась в 1954 году. Чем занимались строители в течение двух лет? Ответы на эти вопросы нашли студенты Чайковского медицинского колледжа, побывавшие летом 2011 года в краеведческой экспедиции.



Строительство моста через реку Сива. Март 1955 г.



Летом рабочие переправлялись на левый берег Камы на лодках.



Так выглядела дорога в селе Кварса до строительства Воткинской ГЭС.



**Не только работа!**  
«Жили мы весело, — рассказала на встрече с членами актива музея Зоя Васильевна Батяева, приехавшая на стройку по направлению после окончания московского института. — На комсомольские собрания в Сайгатку ездили на лошадях, открытые грузовые машины. Выпускали газеты, «молнии», зимой ходили в лес на лыжах. Устраивали соревнования между бригадами, готовили концерты для местного населения. Не обошлось и без свадеб, а открыли череду регистрации браков Любовь и Павел Коробейниковы».

В сентябре 1954 года в одном из барачных Кварсы была открыта школа рабочей молодежи. «Первыми учениками стали электрики, — вспоминает А. Сентяков. — Зимой на уроках сидели в шубах, ватниках. Было так холодно, что чернила замерзали. А весной из-под пола выступала вода. Иногда, особенно после туманной ночи, прямо на уроках».

## Ближе к месту строительства ГЭС

В мае 1955 года в Кварсу начали прибывать строители с Камской ГЭС, однако размещать новое пополнение здесь было уже сложно. В связи с этим прорабу Г.А. Кокоудину предложили выехать в поселок Построечный (ныне — Новый), где уже было шесть барачных, — для организации прорабского участка и строительства жилого объекта из двухквартирных домов.

Набрав рабочую силу из местных жителей, Г.А. Кокоудин обратился за помощью к директору леспромхоза, который выделил две пиломары и 40 тысяч метров круглого лесопиломника. Воткинский машзавод выделил два локомотива мощностью 75 лошадиных сил, с помощью которых крутили пиломару, — электроэнергии в то время еще не было.

В 1955 году после окончания Глазовского медицинского училища по направлению Воткинского здравоотдела в поселок Построечный приехала медсестра Праксovia Первозицкова. Свою трудовую деятельность она начала, приняв за санитарки по акту стол, лавку и пустой шкаф для медикаментов. В 1972 году Праксovia Степановна переехала в город Чайковский и до пенсии работала на заводе ткацкой комбината шелковых тканей.

С 1956 года начался новый этап в жизни строителей — подготовка к началу основных работ: перекрытию реки Кама, строительству Воткинской ГЭС, созданию специализированных строительного-монтажных управлений.

## В период с 1954 по 1956 год:

- возведены два моста через реку Сива;
- сланы в эксплуатацию 37 км электролинии;
- построены более 10 тысяч метров жилой площади, школа, медпункт, баня на двенадцать мест.

Наталья Ильиных  
inat@chaint.ru

«На страницах книг об истории нашего города мы находили упоминания о первых отрядах строителей, высадившихся на станции Кварса Воткинского района в 1954 году. — рассказала Алла Дегтярева, руководитель музея «Призвание» Чайковского медицинского колледжа. — Нам стало интересно, что же происходило в Кварсе с 1954 по 1956 годы. А так как этот период практически не освещен в источниках, мы, планируя очередную экспедицию, задались целью выявить роль села Кварса в подготовительном периоде строительства Воткинской ГЭС».



Переезд строителей из Кварсы в поселок Построечный.



Строительство автодороги.



Бригада путейцев во главе с В.И. Мельниковым. Март 1954 г.



В зимнее время бригада Т.А. Кретовой увеличивала толщину льда на Каме.

— укладывали шпалы, рельсы». С появлением экскаватора «Баррикада» началась отсыпка железнодорожного полотна с помощью думпкаров. Темпы работы увеличились, началась

Им помогли комсомолки из Воткинска и близлежащих деревень. Рабочих возили в вагонах, а жили они в теплушках, неподалеку от места работы. Бригадой сварщиков руководил Анатолий Андреевич Коробейников.

Существующую железную дорогу приходилось обслуживать, занимались этим также преимущественно женщины. «Бригадиром у нас был Валентин Иванович Мельников, — вспоминает Мария

Ивановна, жительница села Кварса, работавшая в бригаде путейцев. — А в самой бригаде трудились одни женщины. Вагоны с грузом для строительства ГЭС прибывали один за другим — того и гляди, пути раскачают. Чтобы не допустить развития чрезвычайных ситуаций, Валентин Иванович пропал на путях допоздна, иногда и ночью проверял их перед приходом груза. Вот какой трудолюбивый, ответственный, исполнительный

Праксovia Первозицкова (слева) на рабочем месте в здравпункте.

и грамотный он был. Нам с ним было очень приятно работать».

Грузов на станции скапливалось много, техники не хватало. Дороги были плохие, поэтому две ходки на машинах от Кварсы до берега Камы были нормой. Стройматериалы разгружали на склады, оставшиеся от воинской части. Чтобы не допустить простоя вагонов, бригада грузчиков иногда работала и по ночам.

Осенью 1954 года автопарк увеличился до 48 машин. Начали приводить в порядок и переоборудовать гаражи, оставшиеся от воинской части, чтобы иметь возможность ремонтировать автотранспорт на месте. Первым заведующим гаражом в Кварсе был назначен Т.С. Мухачев.

**И вплавь, и по льду**  
Так как по плану объекты начали строить на левом берегу Камы, основ-

ной преградой в организации перевозок рабочих стала река. Летом людей переправляли на противоположный берег на катерах и лодках. Были случаи, когда лодки переворачивались и люди погибали. Зимой тоже все было не просто: чтобы переправить груз через Каму, приходилось увеличивать толщину льда. И этим тоже занимались женщины. Бригады М.М. Стерховой и М.А. Кретовой, приехавшие на стройку по комсомольской путевке из города Воткинска, вначале укладывали бревна на лед, а затем заливали их водой. После того, как вода схватывалась с бревнами, груз везли на противоположный берег Камы на лошадях и машинах.

**Проблем с продуктами не было**  
По решению Воткинского райкома комсомола в марте 1954 года для организации питания строителей в село

сказам очевидцев, жили на частных квартирах и в бараках, оставшихся после воинской части. А молодежь обосновалась в теплушках, в которых возили трулармейцев на Урал во время войны.

## Железную дорогу — к створу ГЭС

Одновременно со строительством автодороги начались работы по строительству железнодорожной линии Кварса — створ ГЭС. «Работа кипела днем и ночью, — вспоминает Анна Александровна Сентякова, работавшая на строительстве железной дороги укладчицей. — Впереди по трассе маячили темные чешуйчатые стволы. По краям дороги оставался лес — пихты, березы, черные стволы лип. В нашей бригаде работали одни женщины, а руководила ею Татьяна Ланшакова. В большом количестве гравий, песок, намывтый из Камы, поступал из Галево, затем его грузили на поезда и привозили на станцию Кварса. Разгружали песок, гравий вручную разнорабочие и на тележках развозили по будущему полотну железной дороги. Затем одни выравняли, поднимали, другие

## Почему петляет дорога?

Опытным инженерам, рабочим и геодезистам, приехавшим в Кварсу, приходилось работать в трудных условиях: предполагаемая трасса должна была проходить по нетронутым лесам, болотам. Помня опыт строительства дорог во время войны, учитывая условия конкретной местности и то, что в земле могут находиться неразорвавшиеся снаряды воинской части № 55092, специалисты вели дорогу не прямо.

«Земляные работы на строительстве автодороги велись днем и ночью, — рассказала Дарья Фоминична, жительница села Кварса. — Бульдозер строителей увеличился практически в десять раз. Семейные пары, по рас-