



40 лет назад я – выпускница Воронежского инженерно-строительного института, свежее испечённый инженер путей сообщения по специальности «Автомобильные дороги» – ехала по распределению в Мышкин. Этот городок я тогда даже не смогла найти на карте, а лишь случайно наткнулась на статью в журнале «Крестьянка» о том, как местный лесник-женщина дошла до министра и отстояла сосновый бор, который должны были вырубить для прокладки линий электропередач. (Да, были времена, когда и одному человеку это было по силам!) Но в тресте «Яробрлмежколхозстрой объединение» мне посоветовали поменять его на Углич. Как сейчас помню этот хмурый осенний день 1977 года, неосвещённые улицы, разбитые тротуары.

В то время Правительством СССР была принята Программа преобразования Нечерноземья. Многие выпускники распределялись в Костромскую, Смоленскую, Ярославскую области. В Угличском районе тогда силами Межколхозной передвижной механизированной колонны велось большое жилищное строительство на селе, ПМК-16 занималась мелиорацией земель.



А вновь созданная 1 ноября 1977 года Межколхозная дорожно-строительная ПМК вела дорожное строительство на селе. Была поставлена задача – соединить все населённые пункты с центральными усадьбами колхозов, обеспечить дорогами с твёрдым покрытием к животноводческим комплексам.

Первым начальником Межколхозной ДПМК был Борис Ильич Волосевич, главным инженером – Виктор Николаевич Красоткин, прорабом – Анатолий Николаевич Стрижов, а я была мастером. В организацию тогда пришло много молодёжи – ребят после армии.



Поступило много техники: грузовые машины – ГАЗы, ЗИЛы, КАМАЗы, бульдозеры, грейдеры, скреперы. Была выделена площадка под производственную базу на Камышевском шоссе, началось строительство асфальто-бетонного завода в левобережной части города. На улице Шаркова был построен дом для работников ДПМК. Инертные материалы (песок, гравий, щебень) доставлялись баржами по Волге и складировались на левом берегу или в непосредственной близости к строительным объектам.



Мы строили много объектов в совхозе «Угличский», подъезды к животноводческому

комплексу в деревне Федяево в колхозе «Мир», автодороги Спасское-Клясово, Бурмасово-Харапугино в колхозе «Верный путь» (тогда ещё там был мост через Корожечну), Василёво-Горки, Климатино-Ульянкино и другие. У ДПМК сложились добрые деловые отношения с руководителями хозяйств В.С. Маловым, В.И. Шлыновым, Ю.Т. Соколовым, К.А. Сыроежкиным и другими. Они всегда шли на выручку. Наша техника стояла на машинных дворах этих хозяйств, там же заправлялась соляркой. В совхоз «Угличский» (деревня Маймеры) нас доставляли на автобусе хозяйства. Питались мы тогда в местной столовой.



До сих пор помню домашние обеды «от тёти Вали». Мы же, в свою очередь, всегда откликались на просьбы руководителей.

С теплотой вспоминаю всех, с кем мне тогда довелось работать. Перестроечные времена сделали своё дело, многие организации прекратили существование, другие сменили род деятельности. В районе почти не ведётся дорожное строительство на селе, а те дороги, что были построены в советские времена, разбиты, не содержатся в надлежащем состоянии, лишь грейдируются. Много деревень опустело...

Минувшим летом на совещании в Рыбинске министр сельского хозяйства Александр Ткачёв сообщил, что Ярославскому региону выделяется 1 млрд. 200 млн. рублей на развитие сельского хозяйства, так как в области большой потенциал развития животноводства и растениеводства. Ах, как хотелось бы, чтобы часть этих средств ушла и на строительство сельских дорог.

Наталья ПИСАРЕВА

Фото из семейного архива

«Угличанин» №41 (545) от 18.10.2017 года

{jcomments on}{loadposition yandex-кнопка}