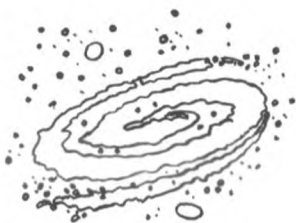


«Вологжане - Родине»
Книжная серия



Вологда
2012

*Мы родине служим - по-своему каждый,
И долг этот наш так похож иногда
На странное чувство арктической жажды,
На сухость во рту среди снега и льда.*

В. Шаламов

*Дорожным строителям Вологодской области
посвящается*

Елена МОСКАЛЁВА

МЕЩЕРЯКОВСКАЯ СТОРОНА

**Вологда
2012**

УДК 69
ББК 39.311
М82

Серия «Вологжане - Родине»

Автор благодарит Сергея Владимировича и Светлану Владимировну Мещеряковых за предоставленные материалы, кафедру «Автомобильные дороги» Вологодского государственного технического университета и лично заведующего кафедрой, доктора химических наук Владимира Александровича Шорина, а также сотрудников отдела библиографии и краеведения Вологодской областной библиотеки им. И.В. Бабушкина за помощь в работе над книгой. Особая благодарность - кавалеру ордена «Знак Почета», Заслуженному строителю, Почетному дорожнику, Почетному работнику транспорта России В.А. Мантрову.

Редакционная коллегия: Н.Н. Рогозин, А.Н. Плеханов,
Б.Ф. Мельников, Н.Н. Колпаков, В.А. Шорин, А.П. Марков.
Редактура - Н.Н. Рогозин, Н.Н. Колпаков.

Москалёва, Е. И.
М82 Мещеряковская сторона : [историческая повесть] / Елена Москалёва;
[редкол.: Н. Н. Рогозин и др.; ОАО «Вологодавтодор»]. - Вологда, 2012.
- 199 с.: ил. - 32
(Вологжане - Родине)
ISBN 978-5-91967-063-6

ISBN 978-5-91967-063-6

© Составление, редактирование.
ОАО «Вологодавтодор», 2012
© Москалёва Е. И., текст, 2012

Читателю

Сегодня про любое замышляемое дело говорят: проект, проектное решение, реализация проекта... И нет ничего плохого в том, что это латинское слово, означаемое движение вперед, столь прочно и широко вошло в обиход.

Про книгу, которую Вы держите в руках, тоже можно сказать как про часть большого проекта. Ведь она продвигает вперед, как нам кажется, очень правильную идею создания книжной серии о замечательных вологжанках, на собственном профессиональном поприще внесших неоценимый вклад для своих земляков, для нашей общей Родины - России.

Первая книга из серии «Вологжане - Родине» не случайно посвящена человеку, имя которого прочно связано с автомобильными дорогами региона. Владимир Александрович Мещеряков всю свою жизнь посвятил дорожному строительству, под его руководством были построены тысячи километров автодорог. Страна отметила его заслуги множеством наград: ордена - «Знак Почета», Трудового Красного Знамени и Октябрьской Революции, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», медаль «Ветеран труда», знак «Почетный дорожник», звание «Заслуженный строитель РСФСР». Но куда ценнее память людская.



Книга о В.А. Мещерякове - это памятное отражение событий, прямыми участниками которых были отцы и деды многих представителей современной молодежи. Объективно и доступно в ней собраны самые заметные этапы развития вологодских дорог, а между строк - судьбы многих тысяч людей, так или иначе связанных с дорожным хозяйством, добросовестно управляя которым в свое время удалось поставить на прочную основу экономику всей Вологодской области.

И последнее. Можно бесконечно ругать дороги и дорожников, власть и эпоху перемен, но «проектное решение» глобального «проекта» под названием «жизнь» будет эффективным, лишь когда мы научимся ценить созданное для нас предыдущими поколениями, и когда по их примеру будем строить будущее для наших детей. Желаем Вам достичь больших успехов в этом благородном деле!

*Редколлегия в составе: А.Н. Плеханов, Б.Ф. Мельников,
Н.Н. Рогозин, Н.Н. Колпаков, В.А. Шорин, А.П. Марков.*

От автора

Когда историк Ключевский прочитал повесть Паустовского «Мещерская сторона», то свое впечатление о ней сформулировал так: «Мысль бывает светла, только когда озаряется добрым чувством».

Какая связь между произведением советского писателя «Мещерская сторона», отзывом на него крупного ученого, и содержанием данной книги о В.А. Мещерякове? Связь смысловая, сущностная.

Человек - та же книга. Есть «главы» жизненного пути, «страница» за «страницей» слагаемые в содержание всей человеческой жизни. И светлой такая «книга» может оставаться даже после того, как будет прочитана ее последняя «глава».

Так подумала я, собирая в толстый том материалы и воспоминания очевидцев уже далеких событий, хорошо знавших героя этой исторической повести - Заслуженного строителя, Почетного дорожника России Владимира Александровича Мещерякова. И еще подумала: а ведь в судьбе этого конкретного человека отражаются судьбы многих его соплеменников - дорожников, строителей, в прошлом советских людей, ныне они - россияне или граждане ближнего зарубежья. Словно огромной дробилкой время перемололо



в щебень их судьбы, рассыпало по бескрайним просторам бывшего Союза.

Так почему же так тепло вспоминают они невероятно тяжелые годы ударных пятилеток? Почему век XX для поколения «детей войны», «комсомольцев-добровольцев», «стахановцев» и «советских руководителей» - это лучшие страницы их жизненной книги? И что за сторона света такая была у них, что озаряет добрым чувством память о прошлом?

И я снова нахожу ответ в сходстве содержания двух книг - книги «Мещерская сторона» и книги о В.А. Мещерякове.

«В Мещерском крае нет никаких особенных красот и богатств, кроме лесов, лугов и прозрачного воздуха. Но, все же, край этот обладает большой притягательной силой. Он очень скромнен - так же, как картины Левитана. Но в нем, как и в этих картинах, заключена вся прелесть и все незаметное на первый взгляд разнообразие русской природы».

Владимир Александрович Мещеряков никаких особенных богатств не «сколотил». Его «капиталом» был огромный опыт дорожника, богатством - дети и внуки. Скромный, незаметный на первый взгляд, но какой, как показало время, сильный, значимый был человек! Прошли годы, а люди все еще помнят его. Личностью был он многогранной, непостижимой. И в этом его «Мещеряковская сторона», суть настоящего и потому притягательного.

Елена Москалёва.

ПРОЛОГ

Он лежал на снегу, но холода не ощущал. Не чувствовал совсем ничего. Боль ушла бесследно, как ушли неведомо куда все тревоги, заботы. Обида, несколько дней терзавшая нестерпимо, растаяла и покинула его существо, талой водой ушла в землю.

Сквозь закрытые веки в его остывающее тело проникал дневной свет. Но не такой, какой бывает обычно в марте - не солнечный, не радостный. Когда он утром выходил из дома, еще тогда отметил: весна, а день хмуроват. Как будто даже природа сигналила ему: быть грозе. И вот оно как - все одно к одному: несчастье с близким человеком, разнос на рабочем совещании...

.. Но вот к нему стали подбегать люди, суетиться. Словно сквозь толщу воды слышал он их голоса. Кто-то тревожно кричал: «Вызовите скорее «скорую!», кто-то пытался нащупать на его запястье пульс...

Сквозь плотно закрытые веки видел он, как метались тени, просто тени... Кто, зачем, почему? - это было уже не важно.

«Я сделал все, что мог», - сказал он себе вчера, перелистывая страницы своей жизни. «У меня нет больше сил», - продолжил свой ответ сегодня на рассвете. Ему так и не удалось поспать - воспоминания, а потом и принятое решение не дали заснуть.

И вот он лежит минуту, другую, третью... Кажется, что, как и ощущения, запахи, звуки,... само время - все потеряло всякий ориентир, все расплылось в некоем пространстве, где нет логики, есть только память. Но и для нее остались считанные удары нитевидного пульса...

Глава 1. НАЧАЛО НАЧАЛ

Родители

- Вставай, сынок, вставай, - услышал он сквозь сон. Это мама. Провела рукой по смолистым волосам, чмокнула сына в щеку, еще раз легонько потормошила. Нежная, любимая мама... Потом, уже во взрослой жизни, долго будет щемить его сердце это упоительное ощущение от прикосновения маминых рук.

А пока... Ему четыре года, и он - сорви-голова Володька, рассказовский мальчишка, потомственный казак, из поволжских. Брат Юрка уже сидит за столом и за обе щеки уплетает картошку в мундире. Юрке шесть лет, и на правах старшего брата он вечно следит за «мелким», поучает, но и в обиду никому не дает Вовку. Эх, все-таки здорово, когда есть старший брат!

Сегодня они идут на рыбалку. Ребята говорят, что хорошо ловится голавль, линь и карп, хуже - жерех и судак. Надо обязательно прийти домой с уловом, не то есть будет нечего. Вчера мама сказала, что теперь они - главные кормильцы в семье. Вечером приходили какие-то сердитые дядьки в «кожанках», все перерыли в доме, разозлились,

что не нашли то, что искали (а что искали?). Потом увели куда-то отца. Мама долго плакала, и сейчас постоянно грустная. Юрка говорит: «нашего папку арестовали». Как это - «арестовали»? Он же не бандит, не враг!

Много лет спустя Владимир узнает, что его отец - Александр Илларионович Мещеряков, 1900 года рождения, был арестован по оговору, когда работал начальником паро-силового цеха Арженской суконной фабрики в городе Рассказове. Не всем нравилась принципиальность недавно переведенного из другого цеха 30-летнего начальника. Вернее - бригадиру, нормировщику, токарю и его ученику не понравилось, что больно уж рьяно тот взялся за дело, стал требовать от рабочих порядка и дисциплины. И додумались они написать в НКВД о том, якобы их начальник является организатором забастовки на фабрике, хранит дома фашистскую литературу, оскорбительно высказывается о товарище Сталине. По тем временам это было страшное обвинение!

От расстрельной статьи Александра Илларионовича спасло то, что «ход делу» не дал следователь, который разобрался, что к чему и сделал все, чтобы смягчить приговор. В поддержку честного человека А.И. Мещерякова выступили рабочие его цеха, однако их свидетельства учтены не были. Восемь месяцев велось следствие, в феврале 1938-го Александр Илларионович был осужден на три года лагерей и отправлен на лесоповал.

А дело его действительно легко можно было подвести под расстрел. Тем более, после мартовского Пленума ЦК

ВКП (б) 1937 года, на котором И.В. Сталин поставил задачу на уничтожение «врагов народа» и даже назвал конкретное число «врагов» - 30 тысяч троцкистов, зиновьевцев и другой «шушеры». Сразу же после Пленума в стране наступил настоящий массовый психоз: разоблачаются сотни тысяч неожиданно появившихся «врагов» и множество откуда-то вдруг возникших «контрреволюционных организаций».

Мещерякова-старшего арестовали буквально вслед вышедшей и направленной на места директиве ЦК ВКП(б) о развертывании массовых репрессий против врагов народа, подписанной И.В. Сталиным и В.М. Молотовым. Что, как не чудо, спасло семью Мещеряковых от уничтожения?! Тамара Александровна в качестве жены осужденного «врага народа» на 5-8 лет могла оказаться в лагере, а Юрию и Владимиру, как «вражеским» сынам, грозило стать пожизненными сиротами, разбросанными по детским домам. К счастью, этого не случилось.

В лагере Александр Илларионович заболел цингой и потерял все зубы. Но куда страшнее - чахотка. Эта болезнь впоследствии разовьется в астму и туберкулез, будет мучить его всю оставшуюся жизнь. Человек образованный (в 1930 году окончил Горьковский индустриальный институт), рассудительный и не по годам мудрый, он найдет понимание и сочувствие лагерного врача, который, видя перед собой невинно осужденного человека, постарается облегчить его участь. Благодаря чему тяжело больной Александр Илларионович Мещеряков остаток срока будет

отбывать, работая в лагере фельдшером, и это спасет его от явной смерти.

Много лет спустя он напишет заявление в Верховный Совет СССР, где расскажет свою историю о том, как попал в число «врагов народа», и в 1956 году его реабилитируют. Это было для него принципиально важно. И потому, что хотел найти справедливость. И потому, что не мог никак смириться с положением «врага», даже «бывшего». Но главная его забота была о сыновьях Юрии и Владимире - о том, чтобы «черная метка», так подло и жестоко поставленная на его собственную судьбу, не отразилась на судьбе наследников.

Два года в лагере под Воркутой - как сплошная черная полоса, прошла по жизни человека, проборошила душу. Он и так был человеком очень серьезным, сдержанным, а после случившейся в отношении него несправедливости, подлости человеческой, стал еще строже. Однако себе не изменил, верить в высшие идеалы (конечно же, не большевистские!) не перестал. Люди по-прежнему обращались к Александру Илларионовичу за советом, шли со своими горестями, зная: он все расставит по своим местам и подскажет выход. Человек недюжинного ума, сочетал он в себе большие способности прирожденного математика и философа.

После освобождения А.И. Мещеряков на фабрику не вернулся. Семья переехала в Аткарск Саратовской области. Этот город, словно плодородная почва для генеалогического древа большого рода Мещеряковых. В Ат-

карске в конце XIX века дед Александра Илларионовича - Петр, построил дом для своего немалого семейства. Но жить в нем мало довелось - дом сгорел, семья долго бедствовала.

Отец Александра Илларионовича, - а был он мужчиной огромной силы, смекалистый, на все руки мастер, - помог отчий дом отстроить, а позднее и свой поставил. Работал Илларион Петрович на железной дороге, очень хотел, чтобы сын Александр стал инженером. И Александр выучился на инженера-механика, что стало предметом невероятной гордости отца за сына. В роду Мещеряковых вообще считалось, что получить хорошее образование надо обязательно, в особенности - мужчине. И потому по мужской линии все Мещеряковы окончили вузы.

У Александра Илларионовича было два высших. С дипломом инженера-механика он начинал свою трудовую биографию на фабрике в Рассказове, а с дипломом педагога-учителя работал в учебных заведениях в Аткарске.

Итак, осень 1940 года, он вернулся. Позади жуткие годы заточения. Надо постараться забыть их и начинать новую жизнь. Правда, здоровье его совсем плохое. Но семью - жену и сыновей - можешь-не можешь, а кормить нужно.

Он вернулся в то время, когда в стране случились серьезные перемены. Завершилась советско-финская война 1939-1940 гг., к СССР присоединены прибалтийские государства, с Германией, победно шествующей по Европе, подписан пакт о ненападении. Все это было так далеко и

так чуждо отдельно взятой советской семье, что даже в ум не приходило: война уже стоит на пороге.

Александр Илларионович устраивается в Аткарскую среднюю школу преподавателем физики. При его здоровье и лагерном прошлом другой работы, более денежной, не нашлось. Жена, Тамара Александровна, бухгалтер в конторе «Аткарское заготзерно», тоже зарабатывает невеликие деньги. Семья едва-едва сводит концы с концами. Полуголодное существование вынуждает супругов Мещеряковых принять жесткое решение: определить старшего сына Юрия в военное училище. Благо дело, учился он, в основном, на «отлично», чего не скажешь про Володю, у которого по русскому и рисованию были постоянно «тройки». Как переживали эту долгую разлуку братья - история умалчивает. Но время показало: родительское решение было тогда, в 1940-м, судьбоносным, во всяком случае - для старшего сына Мещеряковых. Юрий Александрович Мещеряков не только выучился и стал профессиональным военным, инженером-электриком. Он имел несколько наград, пользовался большим авторитетом, работал над диссертацией. Правда, завершить свой научный труд ему не довелось - разбил инсульт. В звании подполковника ПВО, не дожив полгода до 50-летия, Юрий Александрович Мещеряков умер от сердечной недостаточности.

Ноябрь 1942 года. Александр Илларионович Мещеряков переводится в Аткарское железнодорожное училище № 2, где преподает математику, слесарное дело и материа-

поведение. До самой пенсии он будет работать в этом заведении, вместе с ним проходить разные этапы реорганизаций и реформ, воспитают не одну сотню таких же, как его сыновья, пацанов.

В 1951 году «за успешную подготовку молодых рабочих для железнодорожного транспорта,» Александр Илларионович Мещеряков будет награжден Почетной грамотой министра трудовых резервов СССР. Его трудовая книжка, до самой последней страницы, сплошь испещрена записями о вынесенных благодарностях и наградах.

Вспоминая своих родителей, Владимир Александрович не раз мысленно поблагодарит судьбу, что дала ему именно таких отца и мать. Внешне очень похожий на мать, перенявший от отца все по-настоящему мужское, он будет все больше проникаться сущностью их отношения к жизни.

Сдержанный, во всем любивший порядок - отец, мама - чернобровая красавица-казачка, живая, как сама природа. Между ними, такими, казалось бы, непохожими, была разница в 12 лет. Но этот разбег в возрасте их не разъединил, до самой смерти они были вместе. Всего-то на год мама пережила отца.

Хотя нет, был период, крепко встряхнувший семью Мещеряковых. Да так, что родители едва не развелись. Война чуть было не разорвала их сплетенные судьбы. А предтечей этой трагедии явилась другая - арест отца. И вот как оно было.

После ареста мужа Тамара Александровна Мещерякова (в девичестве - Крылова), ранее занимавшаяся воспитани-

ем сыновей и домашним хозяйством, устроилась на работу. У нее имелось «в багаже» специальное образование. В свое время она окончила в городе Николаевске Сталинградской области курсы счетоводов. Бухгалтерское дело было в роду Крыловых наследственным - бухгалтером работал отец Тамары Александровны - Александр Иванович.

17-летней девчонкой, после окончания курсов Тамара Александровна устроилась на работу счетоводом в соседний колхоз «Новый быт». Потом вышла замуж, родила сначала сына Юрия, а через два года - Володю.

С арестом мужа женщине пришлось преодолевать не только страх за свою участь и судьбу своих детей. Страх перед голодом был куда сильнее. Не найти работу означало остаться без пропитания и без средств к существованию.

В 1937 году, практически сразу же после того, как без единственного кормильца их дом опустел, Тамара Александровна устроилась на строительство железной дороги Саратов-Ртищево. Были потом переводы в другие организации железной дороги. С июня 1942-го до января 1946 года она - бухгалтер на прифронтовых участках военно-эксплуатационных отделений Управления железных дорог. Фактически - такая же служака, как любой солдат Красной Армии. Долгих четыре года, в отрыве от мужа и детей, продлится несение ею этой службы. Муж, Александр Илларионович, не раз напишет в сердитых письмах, что дом нуждается в хозяйке, а дети - в матери. Тамара Александровна подаст не одно заявление на имя своего начальника с просьбой дать ей отпуск, чтобы повидать мужа, сыновей.

Все безрезультатно. И лишь после того, как женщина направит рапорт высшему руководству, ее откомандируют в Аткарск, и в сентябре 1945-го она, наконец, вернется в семью.

Во время отсутствия Тамары Александровны воспитывать сына Александру Илларионовичу помогала его мать - Анна Васильевна Мещерякова. Бабушка для подрастающего Володи стала образцом женской сущности. Хозяйственная, работающая, чистоплотная до «не могу», Анна Васильевна вложила в него еще и то, что пронесет Владимир Мещеряков сквозь всю свою дальнейшую жизнь - уважение к Женщине, душевную нежность и щедрость.

Вот такую гремучую смесь характеров, принципов, навыков и способностей унаследовал Владимир Александрович Мещеряков от своих первых, самых главных учителей, подаривших ему жизнь.

Дети

...Мы - в обычной питерской «брежневке». За окном - слякотный декабрьский день 2011 года. А в чистой кухоньке двухкомнатной квартиры, в которой живет Сергей Владимирович Мещеряков, по-домашнему уютно. Мне как-то сразу стало с ними комфортно, с детьми Владимира Александровича.

Сергей - копия своей мамы Александры Петровны, поначалу кажущийся строгим, немногословным. Со Светланой - копией отца, мы и раньше были знакомы, а тут и

вовсе сблизилась, за разговором обнаруживая все новые точки соприкосновения. И главная из них - конечно же, личность их отца.

- Больше всего в детстве мне запомнилось, как отец, будучи начальником Вологодавтодора и депутатом областного Совета, - рассказывает Сергей, - брал меня с собой в командировки на автомобиле «Волга». Благодаря этому я побывал в самых отдаленных районах Вологодской области. Тогда, в 60-х годах, еще не было дорог с твердым покрытием, от Устюжны и Чагоды - на западе и до Великого Устюга - на северо-востоке, где живут наши родственники по линии матери. Такие поездки привили мне любовь к родному краю, а также дали базовые знания в области дорожных машин и строительства. Эти знания мне пригодились в будущем при ремонте и обслуживании своего автомобиля и при строительстве дачи.

Мне очень нравилось и я всегда ждал, когда же папа разрешит «порулить». Причем в то время я еще не доставал ногами до педалей и сидел на коленях у шофера. С возрастом и появлением опыта вождения мне уже доверяли полностью автомобиль, так что по достижении 18 лет я без учебы в автошколе сдал экзамены в ГАИ и получил водительские права.

По окончании школы я, тем не менее, не пошел в строительство, это осталось на уровне хобби. Отец очень хотел и все время агитировал, чтобы я стал врачом, и в то же время не препятствовал моим интересам. Не вмешиваясь в мою жизнь по мелочам, он выявлял и помогал решать ключевые

проблемы. Например, получить рекомендацию... обкома КПСС - вот так, ни больше, ни меньше! Она была необходима для моего поступления в Московский институт международных отношений. После неудачной попытки в Москве (а это был олимпийский 1980 год) я остался в родном Вологодском политехническом, окончил его с отличием и целиком ушел в науку, посвятив себя компьютерным технологиям.

Моя учеба в аспирантуре была прервана службой в армии. И снова помощь отца оказалась как нельзя кстати, но не в тяготах солдатской жизни, а моей жене с больным грудным ребенком.

Когда я учился в вузе, мы не раз пересекались с отцом на его работе. И всегда я видел в нем строгого, принципиального и, как мне казалось, слишком требовательного руководителя, который в то же время проявлял искреннюю заботу о материальном благополучии своих подчиненных. Даже иногда чужим людям оказывал помощь в большей степени, чем себе и собственной семье. А ведь возможности были. Например, получить новую квартиру, «отмазать» сына от армии... Партийная совесть не позволяла ему использовать служебное положение в корыстных целях.

Начальник областного управления, Заслуженный строитель и Почетный дорожник России, за свою жизнь он построил для людей пять тысяч километров автодорог, но так и не осмелился заасфальтировать дорогу к себе на дачу. В весенне-осеннюю распутицу буксовал в грязи, оставлял машину на другом конце поля и шел к дачному участку пешком.

Принципиальность отца я запомнил на всю жизнь. В 1983 году я проходил студенческую практику в одном из отделов Вологодавтодора. Мне тогда удалось починить старый компьютер и запустить программы дорожных расчетов. По окончании летней практики мне предложили совместительство, и я остался работать в этом отделе. С одной стороны, было интересно и хотелось помочь дорожникам в освоении компьютерной техники, а с другой - лишний заработок на личные расходы бедному студенту никогда не помешает. Хотя, помимо повышенной стипендии, я уже подрабатывал в двух местах: ночным сторожем в кино-театре и в вузе разрабатывал компьютерные программы. Целый семестр я ежедневно после учебы приезжал на работу в дорожную организацию, где отец был начальником. Естественно, пересекался с ним в коридоре, а он даже не подозревал о моем официальном трудоустройстве. А когда случайно узнал, то сразу уволил, решив, что меня устроили «по благу». При этом не стеснялся в выражениях. Обиды на него не было, но гордость и стремление быть независимым помешали мне подойти к отцу и объяснить реальное положение дел. Однако к моему удивлению дорожники всем отделом сами пришли к отцу с петицией, и он разрешил вернуть меня обратно, поскольку специалистов по компьютерной технике в то время не хватало.

Любую работу отец делал на совесть и нас, детей, приучил к добросовестному отношению к труду. Такая самоотдача не могла не отразиться на его личной жизни. В результате частых командировок и переработок меньше времени

оставалось на решение семейно-бытовых проблем. Но в том и проявлялись его блестящие организаторские качества. Отец успевал решать все глобальные вопросы.

Дача, сначала государственная, а потом личная, была для него лучшим местом отдыха. Там он любил сам и научил меня париться в русской бане, играть в шахматы, в преферанс и бильярд. Помню, заставлял каждый день есть суп, горячее. Его любимыми блюдами были уха, печенка, пироги с картошкой.

Одним из его завещаний мне было защитить докторскую диссертацию, несмотря на финансовые трудности. Эту волю отца я выполнил: первую докторскую диссертацию защитил в Санкт-Петербурге, но ее не утвердили в Москве (по бюрокритическим причинам). Но я не упал духом, подготовил вторую диссертацию, защитил ее и тем самым с достоинством выполнил наказ отца.

Другим наказом было - дать нашим детям высшее образование и не забывать предков, ухаживать за их могилами. Сам он тоже навещал и возил меня на кладбище в Аткарск, где похоронены его родители, наши бабушка с дедушкой. Следуя его завещанию, я составил родословную пяти поколений Мещеряковых (о ком сохранились сведения), надеюсь, наши потомки ее продолжат. Главная цель составления генеалогического дерева виделась в том, чтобы знать, кем были наши предки.

Тяжелая и ответственная работа отрицательно сказалась на здоровье отца, полноценный отдых и лечение возможны были только в период отпуска. Каждое лето

он ездил на юг и старался нас брать с собой. Его любимым местом отдыха был Кисловодск. Но по возвращении домой работа брала свое. После трех инфарктов отец не ушел на пенсию, не сбавил обороты, продолжал активно трудиться.

Показательно то, что всю свою жизнь отец посвятил дорогам и умер, переходя дорогу. Люди подхватили его, довели до тротуара и вызвали «неотложку», но, к сожалению, это не помогло. Врач скорой помощи, мой друг детства, констатировал, что медицина была бессильна

- сердце слишком изношено. Провожая гроб с телом отца в последний путь, траурная процессия проследовала по улицам Вологды. Никогда не забуду, как на каждом перекрестке, невзирая на создающиеся пробки, инспекторы ГАИ останавливали движение автотранспорта и траурной колонне отдавали честь!

Спасибо дорожникам, что помнят заслуги отца. Теперь здание ОАО «Вологодавтодор» украшает памятная доска с бронзовым барельефом. Портрет Мещерякова Владимира Александровича на фоне карты Вологодской области весьма символичен. Дороги изображены, как паутина кровеносных сосудов, жизненно важных и для экономики целого региона, и для просто человека.

...Мы разговаривали, и вдруг мне подумалось, что Владимир Александрович слышит наш разговор, слушает и

лукаво улыбается. Такую его улыбку довелось мне видеть при первой нашей встрече. Он возглавлял в то время Госэкспертизу, и я пришла к нему брать интервью. Наслышанная о строгом характере Мещерякова немного робела. Но работать с ним оказалось легко, я бы даже так сказала: «доступно». На мои вопросы он давал развернутые ответы.

- Владимир Александрович, а вы вовсе и не страшный!

- прощаясь, пошутила я. А он улыбнулся и сказал: «Да, я теперь уже совсем не страшный».

Улыбающегося Мещерякова довелось видеть не всем. Чаще - грозным, если что-то на объекте строительства или ремонта шло не так. Или сосредоточенным, если обсуждались планы и решения поставленной задачи.

Родные Владимира Александровича рассказали мне, что когда в уголках его счастливых глаз появлялись лучики солнца, накотившую сентиментальность он прятал за своей коронной фразой: «Ну что, давай врежем, пока при памяти?» Может, и грубовата шутка, но все, кто знал Мещерякова, слыша ее, понимали: ему хорошо.

А особенно хорошо ему было от веселого щебетанья детских голосов. Дал корень Мещерякова здоровые побеги! Сергей подарил внуков - Ваню, Саню и Юлию. Внучка Юля уже сама мама (увы, рождения правнучки Дарины Владимир Александрович не дождался). Дочь Светлана порадовала внучкой Людмилой, которой передались математические способности деда - она окончила вуз и работает в одном из коммерческих банков Вологды.

Незаметно разговор о представителях молодого поколения Мещеряковых снова вернулся к главному.

- Папа не был тихим ребенком, «маменькиным сынком», - говорит об отце Светлана. - Обожал свою мать - Тамару Александровну, уважал отца - Александра Илларионовича. Им довелось жить в нелегкий период - сталинские репрессии, война и послевоенные годы. Но благодаря папиной бабушке - Анне Васильевне, отцовой матери - их дети Юрий и Владимир избежали голода. Она не позволила продать корову, когда в семье совсем было туго с деньгами. Буренка-кормилица помогла выжить в голодное время. Папа до конца своих дней тепло вспоминал бабушку. Каждый год летом, невзирая на самочувствие, он ездил в Аткарск, чтобы навестить могилы родителей и бабушки Анны.

Поколение моего отца принято называть поколением «детей войны». Судьба обделила их безоблачным детством, жестоко закалив характер для будущих трудовых подвигов. И все же они были детьми.

Наш папа, говорят, был баламутом чуть ли не с рождения. Судя по школьному аттестату, учился он не очень ровно. А что ему давалось легко, так это математика. Помню, отец рассказывал про своего школьного учителя арифметики, который на уроках любил заставлять учеников решить в уме задачку. И пока он читал ее текст, папа уже готов был отвечать. Но учитель его опережал: «Считают все, Мещеряков не решает!»

До самой смерти у отца был острый ум, и слагал он числа лучше всякого калькулятора. Ни один продавец не мог его обсчитать. Пока тот прикидывал сумму на калькуляторе, папа мысленно ее уже подсчитал, и если итог отличался, хитро улыбался и просил перепроверить. Как правило, продавец с невинным взглядом называл правильную цифру, какую вывел раньше него отец.

Покинув родной дом, он без труда поступил в Саратовский автодорожный институт, по окончании которого попал по распределению в Ульяновскую область, где и познакомился со своей будущей супругой, нашей мамой - Потаповой Александрой Петровной. Умница и отличница, она по образованию была техник-строитель и после окончания в 1953 году Великоустюгского автодорожного техникума работала в МДС № 92, куда папа был направлен начальником машинно-дорожного отряда. Мама - тихая и застенчивая, но именно ее мой отец выбрал себе в жены. И не ошибся.

Глядя на него, можно было подумать, что всего на свете этот упорный и трудолюбивый человек добился сам. Но карьерный рост мужчины - это и заслуга его спутницы жизни. Моя мама всегда была рядом, честно и ответственно относилась к роли жены и «мужниного» ангела-хранителя, родила ему и воспитала двоих детей. Хотя ей самой нередко доставалось, ведь в условиях административно-командной системы формировался и без того довольно непростой характер моего отца-руководителя. Умная, деликатная, добрая - укротить, смяг-

чить твердый характер мужа ей было не под силу. И все же, когда я видела их вместе - строгий, крепкий папа и тихая, нежная мама - я становилась по-настоящему счастливой.

Они были очень разными: папа с сильным, твердым характером, привыкший ответственность брать на себя, и мама - вся такая домашняя. Она не задирала нос, старалась не использовать высокий статус своего мужа. И до последнего своего вздоха была «за - мужем». А он - опора и надежная защита для своей семьи - жены и детей. Нередко требовательный, иногда даже чересчур, мы постоянно ощущали его заботу.

Однажды, когда мне было 17 лет, меня сбил мотоциклист. И первое, о чем я попросила врачей «скорой», когда очнулась, - чтобы позвонили отцу. Он тут же примчался, добился, чтобы меня определили к лучшим докторам и собрали целый «врачебный» консилиум. Травмы были действительно нешуточные. Благодаря папе меня буквально вытащили с того света. Так что ему я обязана своим вторым рождением.

Отец считал, что он, как мужчина, должен нас материально обеспечивать. Я получила сначала одно, а затем и второе высшее образование. А мой брат после окончания института и службы в армии окончил аспирантуру в Ленинграде. Отец умел работать и зарабатывать. Неправедные деньги - считал он, - не принесут ни счастья, ни достатка. В этом он был абсолютно уверен и приучал к этой мысли и нас, его детей. «В Америке, вон, дети Рокфеллеров

и те работают», - не раз повторял он. Сам трудоголик, он приучал и нас к труду. Я благодарна ему за эти уроки, которые помогли мне выжить, когда в одно мгновение я перестала чувствовать отцовскую защиту.

Всю свою жизнь папа посвятил своей профессии. Он был в первую очередь дорожник, а все остальное - муж, отец, - как приложение к той главной стороне его жизни. Он был погружен в работу, но обсуждать ее с домашними не любил, считал, что это неправильно - вовлекать в свои дела членов семьи. И терпеть не мог, когда на него кто-то каким-либо образом пытался надавить.

Приходил он с работы поздно, мы уже спали. Часто уезжал в командировки. Суббота или воскресенье - он на дороге. С нами, пока мы с братом были маленькими, находилась только мама. Видимо он чувствовал, что детям не хватает его внимания, поэтому иногда отец брал нас с собой в поездки, чему мы с братом были безумно рады.

Как-то он взял меня на рыбалку. И, вероятно, чтобы увлечь меня рыбной ловлей, пошел на хитрость. Он украдкой насаживал заранее пойманных рыбешек на крючок, отвлекая мое внимание от реки, а затем, когда я вытаскивала удочку, делал изумленный вид, восхищаясь моим уловом. А мне было обидно: как это столько рыбок попало именно на мой крючок?! Наконец, уяснив окончательно, что рыбалка совсем меня не радует, отступился. Так и не стала я заядлым рыболовом. Теперь понимаю, что это были те короткие часы отдыха, в которые он позволял себе немного отвлечься от напряженной работы.

А уставал он, судя по всему, очень. Даже во сне кричал: «Километры давай!». В 1987 году, сразу после смерти мамы, он переносит один, а потом и второй инфаркт. И тут я была приятно удивлена, сколько же у него друзей! Однажды вступив в дорожное братство, отец служил ему преданно долгие годы. Такой же преданностью ответили ему друзья. Как один, поднялись они на защиту его здоровья - кто лекарствами, кто другой помощью.

Был такой случай. Приехав на нашу дачу в Кувшиново, отец обнаружил, что забыл дома валидол, который после очередного инфаркта всюду носил с собой. И тогда я пошла в находящуюся поблизости больницу в надежде найти там аптеку. Не нашла. Но информация о том, что на даче Мещерякову стало плохо, мигом разлетелась по округе. Не успела я вернуться, как меня уже опередил уважаемый врач - Геннадий Александрович Ваенский, навестивший отца с группой врачей и целым арсеналом лекарств.

Своим трудолюбием, человеческим отношением он заслужил глубокое уважение людей. Никогда не забуду слова матери одного шофера, у которого трое детей и который остался без работы: «До конца своих дней буду благодарить Бога за вашего папу!» А все потому, что он помог человеку трудоустроиться, хотя сам уже стоял одной ногой в могиле.

Конечно же, мой отец не был святым. Имелись и у него, как у любого человека, свои недостатки. Но я уверена, что достоинства его намного превысили все грехи, если таковые и были. А самое главное достоинство мо-

его отца - это забота и внимание к людям, которые сопровождали его по жизни. Он был опорой для многих, и прежде всего для нас, его близких. Эту опору, надежную отцовскую заботу и защиту я ощущала всегда, даже став уже взрослой. И первое, что я вдруг поняла, когда отца не стало, - замолчал телефон. Где бы мы ни находились - дома или в отпуске - папа звонил нам ежедневно. Он обязательно должен был услышать мой голос и убедить-ся, что с нами все в порядке. Телефонные звонки прекратились, и я окончательно поняла, что уже нет на этом свете дорогого моему сердцу человека - моего отца.

Родные

Он любил застолья. Но не те застолья, за которыми собираются, чтобы поесть-попить, а такие, при которых самые близкие люди говорят, шутят, поют, из «закромов» вытаскивают и выставив на стол самые лучшие соленья-варенья. В еде неприхотлив, очень любил Владимир Александрович такие встречи за большим столом. Они были нечастыми и потому особенно дороги его сердцу. И оно распахивалось, словно ставни в светлый день, и пело!

Ах, как хорошо было всем в такие часы! Как правило, собирались семьями, численность мещеряковской родни год от года росла.

И вот уже все вместе отмечают 40-летие Валерия и 60-летие его мамы - Зои Дмитриевны. Их дни рождения отделяют всего шесть дней. Собрались представители несколь-

ких поколений Мещеряковых - дети, внуки, дяди, тети, сестры, братья...

Майор ВВС в отставке, в прошлом вертолетчик, Валерий Юрьевич Мещеряков - любимый племянник, единственный сын родного брата.

«Эх, не довелось Юрию дожить до этого праздника, не дожил он и до рождения внучек Наташи и Светланы Валерьевных». Промелькнула эта мысль грустной тенью по лицу главы рода Мещеряковых и исчезла. И он запел свою любимую песню, да как! И все с наслаждением слушали «Вишневый сад».

Эту песню Владимир Александрович пел всегда, едва в его глазах зажигались огоньки. Вероятно, в такие минуты он вспоминал свое босоное детство в Поволжье, как лазали с мальчишками в чужие сады за дикой вишней «шпанка». Вспоминал свою молодость, а еще - как пели они в два голоса «Вишневый сад» вместе с братом Юрием.

*Цветет как в детстве мой вишневый сад,
Зовет под розовую сень,
И лепестки цветов, как снег, летят
В весенний день.*

*Ты помнишь, было нам 16 лет,
Когда не знали грусти тень.
И улыбался нам весь белый свет
В весенний день...*

Он пел, а в это время внучки Людмила и Юлия танцевали. Откуда дед взял эту песню? - они не знали. Им просто было хорошо, и они танцевали.

«Вишневый сад» по-мещеряковски - особая нота в родстве. При жизни Владимира Александровича эта песня невидимой нитью связывала всю родню Мещеряковых. Он никогда не рассказывал, как была популярна эта джазовая композиция в эпоху его молодости. А ведь помнил, что без нее не обходился ни один танцевальный вечер. Помнил и популярнейшую в 50-х годах певицу Капиталину Лазаренко, которая записала «Вишневый сад» с оркестром Утесова. Пластинка вышла миллионными тиражами, но достать ее все равно было почти невозможно.

*Когда отцвел родной вишневый сад,
Цветы роняя на плетень,
Поцеловал меня ты в первый раз
В весенний день.*

*Вот почему, когда вишневый сад
Раскинет розовую тень,
Среди цветов сердца сильнее стучат
В весенний день...*

Глава 2. НА ПОРОГЕ В ПРОФЕССИЮ

«Жить здорово!»

Середина 50-х годов. Сколько раз, оставаясь наедине с самим собой, он вспоминал то время! Эти минуты уединения были особенно дороги его сердцу. Казалось, что он возвращается не только в эпоху своей молодости. Его память освежала даже звуки и запахи тех лет, когда жить было безумно интересно, когда казалось, что впереди целая жизнь.

Захватывало дух от повсеместной новизны. В СССР - «Хрущевская оттепель», развенчание «культы личности», демократизация советского общества и ликвидация ГУЛАГа, рост промышленного производства и создание мощной энергетической базы. Все это проникало в сознание правильно «заточенного» на созидание Володи Мещерякова, вызывало огромное чувство гордости за свою страну. Ему остро хотелось быть полезным, сделать что-то важное. Ведь вокруг происходило столько всего! Советские ученые первыми в мире нашли применение «мирному атому», и в 1957 году в СССР была построена самая первая атомная электростанция. В этом же году

Советский Союз приступил к освоению Космоса - запущен первый в мире искусственный спутник Земли...

Сдерживающих факторов больше нет. Он, вчерашний студент Владимир Мещеряков, выходит из очерченного круга вузовского общего жития и делает свои первые шаги уже в новом качестве - инженера-дорожника. Впрочем, это качество ему еще придется оправдывать годами упорного труда. И он будет доказывать прежде всего самому себе, что, рожденный в СССР, не зря гордится своей страной, которая дала ему возможность выучиться и смело смотреть в будущее.

Свое будущее он видел отчетливо, прочно связывая его со строительством автомобильных дорог. Слишком тягостной была для него картина повсеместного бездорожья - такая страна, а добраться на автомобиле, скажем, куда-нибудь в тамбовскую или саратовскую глубинку невозможно! Дороги нужны всем - это бесспорно. Владимир в институте учился с таким убеждением, и диплом получал с уверенностью, что нужен своей стране так же, как дороги. О таких - сильных, смелых, жизнеутверждающих людях, готовых идти сквозь все преграды к своей цели, написал в конце 1950-х В. Шаламов:

Он тащит солнце на плече

Дорогой пыльной.

И пыль качается в луче

Бессильно.

И, вытирая потный лоб,

Дойдя до дома,

Он сбросит солнце, точно сноп

Соломы.

...И вот он, 23-летний, с дипломом инженера, широко шагает по улицам Саратова. С трех сторон обрамленный горами, этот город-миллионник на Волге нравится ему какой-то особенной домашностью, стал почти родным за годы учебы в Саратовском автомобильно-дорожном институте (в 1962 году преобразован в Саратовский политехнический институт, а с 1992 года приобрел статус государственного технического университета - СГТУ).

Конечно же, Саратов богаче, многолюднее, больше, чем его малая родина - город Рассказово Тамбовской области. Для него «рассказовский» край, эта драгоценная жемчужина «солнечного сплетения» России - словно родинка на теле. Память о Тамбовщине, ее лесных озерах, раздольных лугах и белоствольных березах, станет с годами отзываться в сердце светлой грустью. Ах, какие там были закаты! До рези в глазах малолетним мальчишкой восторженно замирал он, вбирая в себя природную красоту, и тихонько напевал невесть откуда пришедшую на ум мелодию (и откуда в нем такая врожденная мелодичность?).

Не раз пело его сердце от красоты закатов вдоль Аткары. Был он скуп на откровения и никому об этом не говорил. Аткара дала название городу, где прошло детство Владимира. Сюда, в глубинку Саратовской области, в город Аткарск, девятилетним пацаном он с родителями приехал в 1939-м. Сюда, словно к роднику припадая всем своим существом, возвращался в недолгие дни отпуска. Иначе не мог. Незри-

мая пуповина связывала его с этим городом. Здесь он отведал соль всенародного горя - грянула война. И тогда же, осенью 1941-го, испытал свое первое сильное волнение - пошел в первый класс Аткарской начальной школы № 1, затем второе - вступление в комсомол, когда учился в средней школе № 9. Аткарск был для Мещерякова не только памятью о военном детстве и отрочестве. В Аткарске - могилы отца и матери, которые он регулярно навещал и обихаживал. Святое дело для всякого нормального человека - помнить о своих корнях, любить родину, чтить родителей. Да, это правда - человек становится с возрастом сентиментален. Память возвращает картинки далекого детства, и даже чувства освежает, которые не проходят бесследно...

В начале большого пути

Верно подмечено: ничего в жизни не бывает случайно. Часто мы и не подозреваем, какие перипетии нас ждут на пути, и что им предшествует...

Владимир был тогда еще слишком мал, чтобы знать прошлое своего Рассказово. А в нем, в историческом прошлом города - эскизы будущих поворотов судьбы человека-Мещерякова.

Словно торф, выбираем из «кладовых истории» интересные факты.

Факт первый, «дорожный». В стародавние времена через Рассказово, в котором родился Мещеряков, и через села Рассказовского района проходила Большая Ногайская

дорога. Этот старинный тракт выделяется в истории государства Российского большой красной полосой.

В конце XV века некогда могущественная Золотая Орда перестала существовать, а на ее периферии возникли новые, одна из них - Ногайская орда. Русское государство, находившееся в кольце враждебного окружения, в любую минуту могло, как стог сена, вспыхнуть от факела большой войны. Великий князь московский - Иван III, дабы освободиться от татарского ига, заключает союз с ногайскими князьями. Это был огромный прорыв во внешней политике государства российского.

Однако дружба дружбой, а табачок врозь... Указал Иван III четкий маршрут ногайцам, которого они должны были строго придерживаться для дипломатических и торговых отношений с Москвой. Маршрут шел Большой Ногайской дорогой через Казань в Нижний Новгород, Москву. И, разумеется, через Рассказово.

Вот ведь какие чудные совпадения двух судеб - дороги и человека. Большая Ногайская дорога и Володя Мещеряков, будущий дорожник...

Факт второй, «вологодский». Иван III был сыном великого московского князя Василия, в народе прозванного Тёмным за слепоту. Его лишили глаз по приказу Дмитрия Шемяки, захватившего, было, власть. Шемяка даровал бывшему великому князю Василию Тёмному удел (своеобразная ссылка) - Вологду, куда тот должен был отправиться всем семейством. Но свергнутый князь не признал свое поражение, в Вологду не поехал, а поехал в Тверь.

Мещерякова тоже отправили в Вологду, только не в ссылку, а на борьбу с бездорожьем.

Факт третий, «родственный». У тверского князя Бориса получил Василий Тёмный поддержку, и вскоре сверг Дмитрия Шемяку. Шемяка бежал, его базой стал взятый им Устюг (из тех краев жена Владимира Александровича Мещерякова - Александра Петровна). Устюжане выступали на стороне московских князей и помогли войску во главе с наследником престола - княжичем Иваном одержать победу над войсками Дмитрия Шемяки, и междоусобная война, длившаяся четверть века, пошла на убыль.

Да, ничто не случайно, все события закономерны. Словно круги по воде, расходятся в стороны периоды жизни Владимира Александровича Мещерякова, от рождения в Рассказово до смерти в Вологде. Предопределено, предназначено где-то далеко и высоко - и стал человек строителем дорог.

Но, может быть, все было куда прозаичнее? Может, это просто близость Аткарска к Саратову определила выбор Мещеряковым вуза? Известно одно: учиться «на дорожника» он решил осознанно, твердо.

И молод, и специалист

И вот в кармане «широких штангин» - диплом! Это его последний день в Саратове. Завтра с направлением, выданным в институте, Владимир Мещеряков должен отправиться в соседнюю Ульяновскую область. Он, внутренне

готовясь к новой жизни, заранее поинтересовался, чем и как живет этот край, ведь ему, молодому специалисту, там жить и работать.

.. Ульяновская область в конце 50-х годов XX столетия в стране была в числе наиболее перспективных регионов. Здесь в 1949 году на Барановском месторождении, что в Николаевском районе, впервые получена промышленная нефть. Растущие объемы нефтедобычи со временем прочно поставят на ноги промышленность всего Поволжского региона. Ульяновская нефть «золотоносным потоком» потечет на нефтеперерабатывающие заводы Саратова, где из нее станут производить моторное топливо и другие нефтепродукты. Но не только «черным золотом» богата эта земля. Торф, залежи горючего сланца, месторождения глин, диатомита, стекольные и формовочные пески, мел, сырье для цементной промышленности и другие полезные ископаемые - отличное подспорье для развития строительной индустрии. Более того, на ульяновских кварцевых песках работают стекольные производства Кемеровской, Челябинской, Саратовской, Самарской областей, республик Коми, Удмуртии и Башкирии.

Владимир Мещеряков приехал в Ульяновск как раз в тот период, когда по всем «фронтам» шло строительство крупных производств. Ульяновская область, как и вся страна, восстанавливалась после страшного потрясения Великой Отечественной войной. В 50-60-е годы прошлого века здесь были построены Ульяновский домостроительный комбинат и комбинат строительных материалов, Но-

воульяновский цементный завод, Мелекесская атомная электростанция, другие заводы. Бурными темпами велось и дорожное строительство.

Мещерякову, молодому инженеру-строителю мостов и тоннелей (такую специальность он получил в вузе), в Ульяновском Облдоруправлении, куда он прибыл по направлению, быстро нашли применение. В его трудовой книжке появилась первая запись, открывшая первую страницу большой «дорожной» книги-биографии: 24 августа 1956 года начальник машинно-дорожного отряда при машинно-дорожной станции (МДС) № 97, что в селе Чердаклы. Ныне это большой поселок, центр Чердаклинского района, второго по величине и народонаселению в Ульяновской области.

Владимир Александрович жадно впитывал все новое, вносил свое, полученное за годы учебы в институте. Это не останется не замеченным. Не пройдет и двух лет, как в его трудовой книжке появится вторая запись - о назначении на должность главного инженера МДС.

Пять лет будет он колесить по просторам Поволжья, внося свою посильную лепту в обустройство поволжского края дорогами. За этот сравнительно короткий отрезок своей трудовой биографии пройдет В.А. Мещеряков все стадии роста, на деле познав характер работы руководителем, изучив производственные тонкости дорожного строительства и проектирования.

К 1961-му году он уже главный инженер Мелекесского дорожно-строительного управления №2. Протяженность

автомобильных дорог с твердым покрытием на территории Ульяновской области достигает в это время свыше 4,4 тысячи километров. Есть в этих «дорожных капиталах» и «мещеряковская» толика.

Пройдут десятилетия, пыль некогда грунтовых дорог сменит блеск асфальта, на висках ветеранов-дорожников проявится седина... Он будет тепло вспоминать людей, с которыми довелось ему работать в Ульяновской области, ковыльные степи, липовые леса - «Ерыклинские липняки», как их еще называют.

Ульяновский отрезок жизни в судьбе человека деятельного, каковым был Владимир Александрович, - срок существенный. Эти пять лет работы в дорожных организациях Ульяновского региона - как пятилетний план. Он выполнил его с честью, получил бесценный опыт, который очень пригодится Мещерякову в дальнейшем, на Вологодчине.

Глава 3. ПРЕОДОЛЕНИЕ

Первое управление

Поколению нынешних тридцати-сорокалетних руководителей повезло: им не узнать, что такое абсолютное повсеместное бездорожье. И слава Богу! Правда, за полвека творения рук человеческих - дороги - поизносились изрядно и сейчас местами напоминают поля сражений.

Оживят ли российские автодороги возрожденные дорожные фонды? Это покажет время. А что, если оглянуться вперед? Надо оглянуться на прошлое, чтобы в будущем учесть опыт, оставленный предыдущими поколениями.

На долю поколения Владимира Александровича Мещерякова пришлось время великих строек и тяжелого, самоотверженного труда. В конце 50-х годов двадцатого столетия острая нехватка автодорог стала серьезно тормозить развитие отечественной экономики. Стране срочно требовалась программа действий по созданию разветвленной сети автомобильных дорог. Эта задача стала первостепенной, рассматривалась как приоритет внутренней политики. Ответственность за ее выполнение несли все, сверху донизу «вертикали власти».

Решению такой глобальной задачи способствовал изданный в апреле 1959 года Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о привлечении сил и средств сторонних организаций (кроме бюджетных и общественных), которые хозяйственным или подрядным способом должны были участвовать в строительстве и ремонте местных автомобильных дорог.

Вологодская область в этот период из общей протяженности 16 тысяч километров не имела ни одного километра дорог с капитальным типом покрытия. И первое, что было запланировано на 1959-1965 годы - построить 124 километра дороги республиканского значения Вологда - Череповец с цементобетонным покрытием (задача для Вологодского ДСУ-1, созданного в 1959 году на базе МДС № 3). Второе - построить 50 километров дорог областного значения.

Из Ульяновска в Вологду В.А. Мещеряков приехал в 1961 году. Одним из первых, кто пожал руку вновь прибывшему, был С.Г. Митькин - начальник областного управления строительства и эксплуатации автодорог с 1961 по 1966 годы. Позднее, отзываясь о Митькине, Мещеряков скажет: «Наставник наш, человек, много сделавший для ликвидации бездорожья Вологодской области». Действительно, 1961-1966 годы - период стартовый, можно сказать, один из самых «ударных», причем, не только по строительству дорог. За эти годы улучшается планирование работы вступающей на ноги дорожной отрасли региона; ручной труд все больше механизмуется, поступает новая тяжелая техника; внедряются передовые технологии.

Мещеряков в гуще событий. Главный инженер ДСУ-1 (начальник - А.И. Подморин), он руководит строительством на основных стройках: автомобильной дороги с цементобетонным покрытием Вологда-Череповец и асфальтобетонной дороги Вологда-Кириллов. Благо, у предприятия есть свои заводы - асфальтобетонный и цементобетонный, построенные годом ранее на базе предприятия, что в поселке Ананьино.

И вновь не случайные совпадения дат и событий. Мещеряков обосновывается в Вологде в 1961-м, в тот же год, когда областную партийную организацию возглавил А.С. Дрыгин - легендарная личность не только в региональных масштабах. Участник Великой Отечественной войны (был командиром полка), бывший директор совхоза, Дрыгин отлично знал «цену» автомобильным дорогам и всячески содействовал дорожному строительству.

В это же время облисполком возглавили Л.А. Власенко (председатель) и А.В. Васильев (заместитель председателя, куратор дорожников). Они оказывали неоценимую помощь дорожникам. Много сил и забот дорожному строительству отдавали также председатель облисполкома В.А. Грибанов (1975-1984 гг.), заместители председателя М.Т. Евсеев, Н.Н. Трудов.

Помощь «сверху» положительно сказалась на темпах дорожного строительства. На Вологодчине забурлила

стройка, оживились коллективы. Но до получения первых результатов пока еще было далеко, ведь построить дорогу - не платье сшить.

Для производства дорожно-строительных работ в районах области созданы машинно-дорожные отряды, они ведут строительство местных дорог. Так, в Тотьме был организован МДО № 2, до середины 1959-го построивший 10 км дороги от Тотьмы до лесного поселка «13-й квартал». Еще 4 км со стороны села Бабушкино, от аэродрома до ручья Крутое, тотемские дорожники взяли буквально штурмом. Участок этот был очень сложный для строительства - новая дорога накладывалась на действующую старую, при возведении земляного полотна весной и осенью приходилось держать дежурный трактор для буксировки транзитного транспорта. Но дальнейшее освоение дорог в Тотемском районе пришлось прервать с началом строительства республиканской трассы Вологда-Череповец-Новая Ладога, на которое были переброшены силы машинно-дорожного отряда № 2.

...Однажды на заседании в обкоме партии обсуждался «дорожный вопрос». Первый секретарь обкома А.С. Дрыгин спрашивает у С.Т. Митькина:

- До Тотьмы доеду я на «Волге»?

- Доедете, если ваша «Волга» - теплоход, - отвечает начальник дорожного управления области. На этом полномочия Митькина закончились. Очень сожалел Владимир Александрович Мещеряков, что не рассчитал «весовые ка-

тегории» его друг-начальник. С.Г. Митькин, майор в отставке, не смог устоять перед натиском полковника А.С. Дрыгина и был вынужден перевестись в Ульяновск, где отработал до пенсии и прожил до своих последних лет.

После Митькина Облдоруправление два года возглавлял Ананьев. В феврале 1968 года начальником областного управления-заказчика дорог стал Шемоняков Николай Климентьевич. Был он специалистом грамотным (окончил Московский железнодорожный техникум и Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта), руководителем опытным (с 1954 года работал на руководящих должностях в организациях Бабаевского района) и человеком не робкого десятка (прошел Великую Отечественную войну). Конечно же, Мещерякову приходилось пересекаться с новым начальником управления строительства и ремонта автомобильных дорог облисполкома Шемоняковым. Неиссякаемая энергия одного и вдумчивая сдержанность другого принесли свои плоды. За пять первых лет активной борьбы с бездорожьем общими усилиями дорожников области, включая Вологодское ДСУ №1, начальником которого уже был на тот момент Владимир Мещеряков, было построено 203 километра дорог.

Наступление продолжается

С уверенностью могу утверждать, что Владимир Александрович Мещеряков не связывал свое появление на Во-

логодчине и создание всего дорожно-строительного комплекса области, не приписывал себе в том выдающихся заслуг. Он был слишком скромн для этого, амбициями не страдал. Помню, однажды я прямо спросила его: все-таки, какую роль отводит он себе в истории Вологодских дорог? На что Мещеряков, улыбувшись, ответил лаконично и многозначительно: «Мы все работали на результат».

«Все работали»... Это справедливо в отношении каждого, кто поднимал вологодские дороги, работал в дорожном хозяйстве области долгие годы. Освоением «дорожной целины» были заняты тысячи людей. Руководители области, начальники дорожно-строительных и транспортных организаций, проектировщики, большой список имен дорожных рабочих и механизаторов - все работали на результат.

Яркий пример отличных результатов в итоге совместного ударного труда - события 1966 года. Сдан в эксплуатацию мост через Сухону на автодороге Вологда - Архангельск. По случаю пуска движения по новому мосту собрались представители областной власти, парторганизаций городов Вологды и Сокола, строители и жители окрестных деревень. Мостовиков из Вологодского мостостроительного управления № 1 приветствовал и поблагодарил за трудовой подвиг председатель исполкома областного Совета депутатов Л.А. Власенко.

Результаты «эпохи Мещерякова» поражают.

1966-1968 гг.: в области построено 330 км дорог - почти на треть больше, чем за предыдущую пятилетку. Одна-

ко до удовлетворения потребности области в дорогах еще очень далеко. 89% областных дорог все еще не отвечают техническим требованиям для движения автотранспорта. Проще говоря, Вологодчина все еще не выбралась из «грунтовки». Обладая большой территорией, она страдает особенно в период весенне-осенней распутицы, когда грунтовые дороги становятся непроезжими.

Но жизнь не стоит на месте. Динамику развития ей задают своевременные решения. Так, в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР» в Вологодской области разработаны схемы развития автомобильных дорог республиканского, областного и местного значения. Намечены планы по объемам дорожного строительства на 1971-1975 гг. и 1976-1980 гг. Согласно им ежегодный рост темпов дорожного строительства должен составлять не менее 20%. Еще несколько лет, и в западном направлении область пересечет автодорога на Ленинград. Надежную транспортную связь с областным центром получат Кадуйский, Устюженский, Чагодощенский районы. До 1980 года намечено также строительство крупных мостовых переходов в железобетонном исполнении через реки Сухону в Великом Устюге и Юг в районе Кичменского Городка.

За годы VIII пятилетки (1966-1970) в области построят 646 километров дорог с твердым покрытием, в IX пятилетке будет построено еще больше - 1140 километров. Но эти успехи еще впереди.

В январе 1967 года приказом Минавтодора создается Облдорстройтрест, руководить которым назначают В.А. Мещеракова. В задачу треста входит создание опорной сети автодорог, то есть, строительство дорог, которые свяжут районные центры с областным. Эту задачу генеральный подрядчик - а именно такая роль отведена тресту - должен решать силами переданных из Облдоруправления ДСУ № 1, 2 и 3. Позднее, для наращивания темпов строительства, при тресте будут созданы еще четыре дорожно-строительные управления - № 4 в Сазоново (для строительства автодороги Вологда - Новая Ладога на территории Чагодощенского района), № 5 в Кириллове (для продолжения строительства автодороги Вологда- Вытегра - Медвежьегорск (Повенец), № 6 в Тотьме (для строительства автодороги Чекшино - Тотьма - Никольск и дороги Тотьма-Нюксеница) и № 7 в Грязовце, а также хозрасчетный строительный участок в Вологде.

С созданием Облдорстройтреста под руководством Мещеракова наступление на бездорожье продолжилось и активизировалось по всем фронтам. Только за три года, с 1967 по 1970 гг., трестом были построены 300 километров новых дорог.

В эти годы коллектив Череповецкого ДСУ № 3 ведет работы в районе Уломских болот, заканчивает строительство автоподъезда к Череповцу и поселку Кадуй - в целом это 23 километра новой дороги.

...Был такой случай, который характеризует Мещерякова как большого дипломата. Приехало инспектировать ход строительства «череповецкой» дороги высокое начальство из Вологды в составе секретаря обкома, зампредоблсполкома и председателя областного народного контроля. Показал им все Владимир Александрович, рассказал. А потом, чтобы «глотнувшие» воздуха стройки мужчины смогли переварить увиденное, организовал для них... уху. На берегу реки Конома, между Вологдой и Череповцом, отобедали они, заодно и отдохнули. Кто ж за такое осудит?! Ведь работали руководители высшего звена практически без прорыва, поэтому несчастные такого рода передышки, когда «полезное совмещалось с приятным», принимались с пониманием и ценились.

...А еще на «череповецкой» дороге коллектив мостостроительного управления № 1 вот-вот закончит строительство железобетонного моста через реку Суду и путепровода через «железку» в районе станции Суда. В северо-западном направлении от центра области ведется строительство автодороги с асфальтобетонным покрытием Вологда-Вытегра. Эта автомагистраль свяжет с областным центром Кирилловский, Вашкинский и Вытегорский районы. В жизни восточных районов области неопределимое значение новой автодороги Никольск - Великий Устюг-Красавино, строительство которой ведет коллектив дорожно-строительного управления № 2 из Великого Устюга (начальник - А.П. Марков). Дорога эта пока строится с гравийным покрытием, но позднее будет переведе-

на на асфальтобетонное покрытие. Идет реконструкция автодороги Чекшино - Тотьма - Никольск. В частности, отрезка от Тотьмы до Бабушкино, который силами Тотемского дорожного участка в 1970 году будет сдан в эксплуатацию.

Кроме этих объектов, схема перспективного развития сети областных дорог предусматривает реконструкцию автодороги Череповец - Белозерск с устройством асфальтобетонного покрытия; завершение строительства дороги Сокол-Устье-Кубинское; окончание строительства автодороги на Шуйское. Вологодское дорожно-строительное управление № 1 готовит к сдаче дорогу до Новленского. А в 1972 году дорожники хотят дать проезд по новой дороге до Кириллова. ДСУ-1 приступает к строительству участка Кадников-Чекшино автодороги Вологда-Архангельск. До города Кадникова уже построено 40 км. Из 238 километров общей протяженности дороги на Архангельск подлежит строительству 198 «вологодских» километров с усовершенствованным покрытием...

Всех объектов дорожного строительства периода начала сражений за километры не перечислить, их много. Выполнение обширных планов, а также дальнейшее создание условий для более широкого развертывания дорожного строительства потребовало новых подходов в комплексном управлении дорожным хозяйством.

В феврале 1973 года по приказу Минавтодора РСФСР произойдет слияние Облдоруправления и Облдортреста. Новое образование получит название «Вологодское об-

ластное производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог - «Вологодавтодор». Начальником управления назначат Владимира Александровича Мещерякова, начнется новая жизнь вологодских дорог.

Глава 4. ПРЕДТЕЧА АВТОДОРА

Окружение

Вологодавтодор - большая, отдельная часть жизни Владимира Александровича Мещерякова. Он будет идти к его рождению долго, год за годом созревая до понимания нужности такого дорожного ведомства. Пожалуй, это созревание можно сравнить с тем, как мужчина в ожидании рождения наследника строит планы. И когда долгожданный сын, наконец, появляется на свет, отец вкладывает в него все свои удесятеренные силы.

Годы работы в областном дорожно-строительном тресте, с января 1967-го по январь 1973 года, будут предшествовать рождению мощного организма, каковым станет Вологодавтодор. Но...

Так же, как мужчина без женщины не может стать отцом, так и организацию в одиночестве не «родить». За время управления Облдорстройтрестом В.А. Мещеряков окружит себя талантливыми людьми, не боящимися трудностей, по-хорошему дерзкими. Это «спецы», уже громко заявившие о себе на производстве - Г.А. Фоминский, В.А. Фролов, В.А. Беляков, И.В. Разбегаев, А.Б. Пономарёв,



С.В. Григорьев, А.М. Шарыпов, В.П. Гоголицын, В.А. Сорокин, И.И. Панкевич, В.И. Лакеев, В.В. Ефремов, М.А. Казакова, Ю.Б. Рогов, В.А. Волков и другие. Для него они были опорой и надеждой, сильной командой единомышленников.

Особо тесные отношения связывали Владимира Александровича Мещерякова с Владимиром Алексеевичем Мантровым. Оба они почти земляки - Мантров из Воронежской области, соседней с родной для Мещерякова Тамбовщиной. Более того, Тамбовская область в 1937 году вышла из состава Воронежской. Оба - почти ровесники (подумаешь, и всего-то на шесть лет Александрович старше Алексеевича!). Оба уже прошли закалку нервов и так надорвали свои сердца на дорожных «стройках века», что многое понимали без лишних слов, были откровенны друг с другом.

Орденосец, Почетный дорожник и Почетный работник транспорта, Заслуженный строитель России - эти награды Владимир Алексеевич Мантров получит много позже. А познакомится он с Мещеряковым в конце 1960-х годов. Владимир Мещеряков будет тогда подыскивать себе толкового главного инженера взамен Владимира Малофеева, по личным причинам уехавшего из Вологды в Одессу. Вспомнит про Мантрова, был наслышан о его способности «ставить на ноги» упавшие ДСУ и эффективно организовывать производство. Приедет Мещеряков в Данилов, где в ДСУ-3 Мантров работал главным инженером (очередная «переброска» из ярославского ДСУ туда, где стало «тонко и рвется»). Поговорят мужчины, покумекают. Владимир

Алексеевич честно ответит на предложение: мол, не может он бросить сейчас Даниловское управление, должен выполнить обещание наладить дело. А вот годика через два - вполне будет готов к переезду в Вологду. Владимир Александрович принял такой отказ с пониманием и сказал:

- Что ж, налаживай. Я подожду. Ты мне нужен.

Ровно через два года, в 1971-м, как и обещал, Мантров приедет к Мещерякову, в трест. И сразу с головой погрузится в работу. Сначала начальник производственно-технического отдела треста, потом, с рождением Вологодавтодора, - заместитель начальника управления, он будет незаменим там, где без твердой воли и грамотного управления производство пробуксовывает. А основным участком его работы станет 200-километровый разрыв Вологды - Новой Ладogi (133 километра дороги уже построено). И в том, что этот последний отрезок «бетонки» на Питер был сдан раньше намеченного срока с оценкой «отлично», есть огромная заслуга Владимира Алексеевича Мантрова. За эту дорогу он получит в 1976 году свою первую награду - «Почетный дорожник». Пройдет немного времени, и его назначат начальником «Севзапавтодора» - управления, в ведение которого будет передана Вологда - Новая Ладога, вместе с теми самыми его двумя сотнями километров.

Таких примеров, когда В.А. Мещеряков находил не просто нужных, важных (!) людей, немало. За пять лет работы треста он сумел организовать дело так, что стали гораздо слаженнее работать все составляющие огромного «организма» под названием «отрасль».



Ну вот, к примеру. Из-за отсутствия железнодорожных вагонов затормозилась поставка цемента. Мещеряков призывает на помощь автомобилистов из города Пикалево Ленинградской области. И в выходные, и в праздничные дни люди работали, понимая, как нужен цемент для строительства трассы на Ленинград. И шли непрерывно цементовозы на цементобетонный завод, что в поселке Лентьево, покрывая расстояния в сотни километров.

Да, ему очень многое удавалось. Однако даже в разговоре со своими друзьями Владимир Александрович никогда не бравировал своим умением находить решения и убеждать в их правильности. А ведь и за эти качества был Владимир Александрович очень уважаемым человеком в различных ведомствах. Так, не без его стараний Министерство автомобильного транспорта РСФСР выделяло дополнительно лимиты на транспорт общего пользования, что было очень важно для строительства дороги Вологда - Новая Ладога.

Огромное значение придавал В.А. Мещеряков организации труда. Начиная с 1967 года, с целью решения проблемы нехватки рабочих, с его подачи создаются и эффективно работают дорожные бригады для выполнения всего комплекса работ. Как следствие - сократился простой, повысилась производительность. А самое главное - участки дорог стали вводиться без недоделок.

Существенным стимулированием стало и такое нововведение, как аккордная оплата труда с выдачей значительной премии за досрочное выполнение задания с высоким

качеством. Затем перешли на бригадный подряд, когда общий заработок распределяла между участниками сама бригада, причем окончательный расчет производился после выполнения всего задания и сдачи его государственной комиссии. В бригадах началось освоение смежных профессий. Рабочие получали две-три и более профессий, в итоге повысилась заработная плата, исчезла текучесть кадров. Оставались самые квалифицированные специалисты, значительно улучшилось качество работ, на 150% - производительность, выросла дисциплина. Результат не заставил себя ждать - досрочный ввод дорог в эксплуатацию.

Надо сказать, сильно он переживал, что даже такие сверхвысокие темпы не ускоряют решение проблемы бездорожья. Работая на пределе человеческих сил, дорожники не могут в одночасье охватить строительством огромную территорию Вологодской области. Местная власть должна помогать, выполняя апрельский Указ 1959 года. Там, где в дорожном строительстве активно участвуют все предприятия, колхозы, совхозы, где постоянно поднимается роль производственно-дорожного участка, там успешно решается дорожная проблема. Да только помогают-выполняют не все и не везде. Сколько раз ставил ребром этот вопрос на партактиве коммунист Мещеряков! Сколько статей написал в газеты, описывая ситуацию в отрасли и называя территории, где руководители ничего не делают для обеспечения своего района дорогами. Наверное, не всем такая его неумная прямолинейность нравилась. Но уж, как говорится, таков уродился!



А внутри, в области солнечного сплетения, где, говорят, находится у человека душа, он все чаще стал испытывать ноющую боль, которая даже по ночам не утихала... Это сердце отдавало болью широко и все настойчивее. Организм стал подавать ему явные сигналы о пощаде. Но он не слушал, ему было некогда прислушиваться к своему организму...

Николаев, Дрыгин и другие важные персоны

Он просыпался вместе с солнцем - так привык. Некогда было нежиться в постели. Раннее утро - самое продуктивное время. Владимир Александрович приезжал на работу и до 8.00 успевал сделать массу дел: подписать документы, просмотреть почту, подготовиться к совещанию или очередной поездке в Министерство.

Все больше обустроивающейся Вологодской области время от времени нужна была помощь Москвы. И тогда В.А. Мещеряков ехал в столицу пробивать «дорожные вопросы». Сохранились его воспоминания об одной из таких поездок.

- Первое Министерство, которое мы посетили вместе с вновь избранным в 1961 году председателем облисполкома Л.А. Власенко, было Министерство автомобильного транспорта, куда в то время входили и дорожники (Главдорупр). Разговор с первым заместителем министра А.А. Николаевым состоялся тяжелый. На все наши просьбы и объяснения он отвечал отказом. При этом рассказал, что «в

верхах» решено затормозить строительство дорог. Якобы при разработке очередного пятилетнего плана Госплан СССР записал: «Сократить расходы на непроизводительные нужды», потому что Н.С. Хрущев, будто бы, дополнил эту резолюцию словами «...например, за счет строительства автомобильных дорог».

- После такой записи, - сказал А.А. Николаев, - о дорогах никто и слушать не хочет. Стало ясно, что дорожное строительство можно осуществлять, в основном, за счет возможностей области, за счет инициативы и энергии на местах. Решено было дорожный вопрос обсудить на одной из ближайших сессий областного Совета депутатов трудящихся. На сессию в 1962 году с повесткой «О мерах по усилению строительства дорог в области» был приглашен зам.министра Николаев. Выступления депутатов показали, каким злободневным и насущным является вопрос бездорожья. Но что интересно: ни один депутат в своем выступлении не обращался к Алексею Александровичу с просьбой помочь техникой или материалами. Все говорили, что дорожное строительство должно стать основной задачей советских и партийных органов, рассказывали о своих возможностях и резервах, которые еще можно найти.

Алексей Александрович Николаев - (1914—
1987 гг.), министр автомобильных дорог РСФСР с 1969
по 1985 год. При нем в дорожном хозяйстве произош-
ло реформирование дорожной отрасли, положительно



сказавшееся на развитии отечественных автодорог. В частности, был осуществлен перевод строительства и ремонта дорог на внебюджетное финансирование за счет дорожных сборов, выделение дорожного хозяйства в отдельную народно-хозяйственную отрасль с созданием Министерства автомобильных дорог РСФСР, была создана развитая сеть автомобильных дорог, укреплена дорожная отрасль.

Владимир Александрович Мещеряков был очевидцем того, как растроганный откровениями вологодских дорожников на тот момент пока еще заместитель министра Николаев обещал помочь. И он сдержал слово. Вскоре стройка Вологда - Новая Ладога зажила активной жизнью, получив необходимую дорожную технику и материалы. Началось ускоренное строительство дороги на Череповец. Министерство выделило автотранспорт, бульдозеры, экскаваторы, увеличило лимит автоперевозок на транспорт общего пользования. Теперь ежегодный ввод «ленинградской» дороги составлял 20 километров - невиданные по тем временам объемы. И все же этого было мало, ведь до границы с Ленинградской областью нужно было проложить 333 километра! Региону была непосильна такая ноша.

Когда вологжанам стало известно, что дорога от Ленинграда до Мурманска будет строиться за счет государственных средств силами организаций Министерства транспортного строительства СССР, руководители Воло-

годского обкома и облисполкома обратились в Минтрансстрой и Совет Министров СССР с аналогичной просьбой. Однако получили отказ. И как в таком случае ускорить строительство?

Оставался единственный выход - искать дополнительные резервы внутри области, создавать новые дорожно-строительные организации. А где на это взять материально-технические ресурсы? И снова - многочисленные обращения в Минавтотранс...

Леонид Андреевич Власенко (1913-1983 гг.) После окончания в 1936 году Академии Коммунистического Воспитания имени Н. К. Крупской работал преподавателем, затем заведующим учебной частью Великоустюгского педагогического училища. С 1941 по 1961 год - на партийной работе. В течение года возглавлял редакцию областной газеты «Красный Север». Затем, вплоть до 1965 года был начальником Вологодского областного управления производства и заготовок сельскохозяйственных продуктов. С 1965 по 1973 год - председатель исполкома Вологодского областного Совета народных депутатов.

Наконец, А.С. Дрыгин и Л.А. Власенко лично посетили председателя Совета министров А.Н. Косыгина и рассказали ему о судьбе их просьб и о том, что Министерство не в состоянии оказывать серьезную помощь. Алексей Николаевич Косыгин твердо заверил, что Вологодской области



помогут. Вскоре дорожники получили из резерва Совета Министров СССР 20 автомобилей КРАЗ, шесть бульдозеров на тракторе Т-100, три экскаватора. А Госплан помог оформить еще 10 автомобилей МАЗ...

Анатолий Семёнович Дрыгин (1914-1990 гг.) - первый секретарь Вологодского обкома КПСС с 1961 по 1985 год. В его время строился Череповецкий металлургический комбинат («Северсталь»), в области появилась разветвленная сеть дорог, были построены птицефабрики, химические предприятия Череповца, в Вологде - подшипниковый и оптико-механический заводы, активно развивалось жилищное строительство и сельское хозяйство.

Про таких, как он, говорят - человек-глыба. Он сдвинул с мертвой точки не только дорожно-строительный комплекс Вологодчины, но и все другие отрасли региональной экономики.

А.С. Дрыгин любил дороги. Наверное, потому, что отлично понимал их значение. В поездках по области он видел «узкие» места, на устранение которых тут же направлял все силы. И внутренне радовался, что по свежепостроенным дорогам все дальше можно забраться вглубь области. Да, он безусловно любил дороги и симпатизировал дорожникам.

Дрыгин сильно поддерживал Мещерякова, в обиду не давал, когда на того пытались «наехать» отдельные партий-

ные или исполкомовские номенклатурщики. Крутой нрав первого секретаря обкома знали все и нарываться на гнев Анатолия Семёновича боялись.

В.А. Мещеряков однажды нарвался. Было это уже в постпереходный период, после слияния Облдоруправления с трестом. Что греха таить, казачий норов нередко проявлялся в начальнике Вологодавтодора. Никогда не ругавшийся матом, он мог так отчехвостить, что руководители подразделений автодора выходили из его кабинета красные, как вареные раки.

Так вот, как-то позволил себе Владимир Александрович отругать бывшего своего руководителя - Н.К. Шемонякова, который в Вологодавтодоре занимал место заместителя начальника. То есть, теперь Шемоняков был подчиненным Мещерякова. Снести такую по отношению к себе грубость Николай Климентьевич не смог, рассказал Дрыгину. Тот позвонил тут же Мещерякову и сказал всего лишь одну фразу. Никто не знает, что именно прозвучало из телефонной трубки, но с тех пор Владимир Александрович стал осторожнее в высказываниях. И вряд ли потому, что этого от него требовала партийная дисциплина. Был получен еще один урок, который он «намотал себе на ус».

Очень подробно описаны куда как более серьезные уроки партийной дисциплины в книге Владислава Костылева «Алексей Николаев». В деталях рассказывая про жизненный путь министра А.А. Николаева, автор открывает такие факты, которые раньше были за семью печатями.

Там говорится и о политике советского руководства, и о том, как периодически трясло дорожную отрасль от чьих-то необдуманных решений, и о судьбе конкретных людей. Словом, отражена работа, которая велась «там», на самом верху.

А я увидела еще одну ценность в содержании этой книги. В судьбе министра Алексея Александровича Николаева, как в зеркале, отражается судьба Владимира Александровича Мещерякова. Да и сотни других человеческих историй, наверное, найдут свое отражение. Ведь тысячи людей вложили в развитие отечественных дорог собственное здоровье, а кто-то и личное счастье.

Да-а, жесткое было время, эпоха сильных характеров решительных мужчин. Нахожу подтверждения тому в книге много сделавшего для развития дорог вологодского региона Виктора Алексеевича Грибанова «Со мной мое поколение».

Виктор Алексеевич Грибанов (1922-2011 гг.). Уроженец Вологодской области, ветеран Великой Отечественной войны, Герой социалистического труда. Работал первым секретарем Грязовецкого (1958-1963 гг.) и Вологодского (1963-1966 гг.) райкомов КПСС, внес значительный вклад в развитие этих районов. С 1969 по 1975 год - секретарь Вологодского обкома КПСС. В 1975 году избран председателем Вологодского облисполкома, и в этой должности проработал до выхода на заслуженный отдых в 1984 году.

«За долгие годы я редко в какой только деревне не побывал, сотни и тысячи верст пришлось проехать по жуткому бездорожью, доводилось выбираться из ям и трясин, даже тонуть в весеннее половодье. Бездорожье особенно тяжело переживали жители дальних восточных районов: Никольского, Кичменгско-Городецкого, Тарногского, Нюксенского и Бабушкинского. Туда в период половодья, ранней весной, осуществляя операцию «Юг», раз в году завозили товары речным транспортом. По первопутку все суда Сухонского пароходства загружались мукой, солью, крупами, сахаром, тракторами, комбайнами и другими товарами с расчетом годовой потребности. Эти грузы областные базы и ведомства накапливали всю зиму и заботились об их сохранности и доставке в самые отдаленные населенные пункты. Всю эту эскадру, как правило, сопровождал первый заместитель председателя облисполкома. С окончанием строительства дорог на восток такая нужда отпала.

Начиная с 60-х годов, особенно в 70-80-е, велось интенсивное дорожное строительство. За 15-20 лет были построены трансмагистрали Вологда -Череповец - граница Ленинградской области; Вологда-Сокол-Сямжа - Верховажье - граница Архангельской области, а также сотни километров областных, внутрирайонных и местных дорог. За эти годы по существу почти все города и районные центры области были соединены дорогами с областным центром.

За короткие сроки возведены десятки крупных мостов: два через Шексну (в Череповце и Шексне), через Сухону - в

Великом Устюге, Соколе, Тотье, Нюксенице, через Суду - в Борисово-Суде, Кадуе, через Мологу - в Устюжне и другие.

Таким образом, огромная проблема для развития области была, в основном, решена.

Читаешь воспоминания уже ушедших от нас людей и думаешь: неужто все так и было? Как-то слишком уж правильно, очень уж по-геройски. Или это просто написано так - в духе их времени, советского?

Погружение в историю вологодских дорог все больше убеждало меня: да, так именно все и было! Хотя не все бывало гладко. Случалось, что при выездах на дороги у В.А. Грибанова оставались совсем не радужные впечатления.

Нахожу в записной книжке Мещерякова запись: «Грибанов: «Не делают дорогу капитально - много затрат на содержание (ремонт)». О какой дороге идет речь? - не ясно. Можно лишь по предыдущим записям вычислить, что речь об очередной стройке 1976-1977 годов. Впрочем, критику наводил и В.А. Мещеряков. Не давал спуска ни своим работникам, ни районному начальству.

И все-таки большинство руководителей райкомов и райисполкомов строительство автомобильных дорог считали главной задачей в своей работе. Особенно помогали дорожникам во главе с В.А. Мещеряковым пер-

вые секретари райкомов: Никольского - В.А. Берсенева и В.А. Ардабьев; Вологодского - В.И. Верейкин; Сокольского - А.И. Валуженич; Грязовецкого - В.Д. Солдатенков и председатели райисполкомов: Никольского - В.А. Корепин, Бабушкинского - В.А. Неклюдов, Сокольского - И.В. Седых, Тотемского - В.Ф. Захаров, Нюксенского - К.А. Пушников, Грязовецкого - В.А. Мельников, Кирилловского - А.И. Притыченко. Они держали под личным контролем вопросы дорожного строительства, отдавая этому делу много сил и времени.

Мещеряков - «Новая Ладога»

Его память, как уникальная записная книжка, хранила множество «страниц» с конспектными записями о дорожных объектах, планами, именами исполнителей этих планов.

Вот что рассказывал В.А. Мещеряков о строительстве «Вологды - Новой Ладоги»:

- Строилась эта дорога в крайне тяжелых условиях. Более 100 километров дороги «шло» по болотам и заболоченным местам. Отсутствие болотных экскаваторов и бульдозеров значительно сдерживало выторфовывание болот. Но здесь на помощь пришло Министерство топливной промышленности РСФСР, которое вело работы по освоению Уломских торфоболот для создания топливной базы строящейся в поселке Кадуй Череповецкой ГРЭС. Взамен дороги, построенной к поселку торфяников, было выделено шесть болотных

экскаваторов и два бульдозера. Вынуты миллионы тонн торфа, завезены десятки миллионов тонн песка и гравия, уложено более 50 тысяч кубометров цементобетона.

Как-то зимой приехал к нам министр А.А. Николаев. Повезли его на 170-й километр, где пролегало 10-километровое болото глубиной до 7 метров. Завезли его в выбранную траншею из торфа шириной 25 метров и глубиной до 10 метров, где самосвалы сгружали песок, а бульдозеры его разравнивали. Тут же работали экскаваторы по выемке торфа. Министр схватился за голову и произнес: «Теперь я понимаю, каких усилий вам стоит эта дорога. Не верится, что такое доступно людям, да еще в условиях зимы».

Заслуживают благодарных слов работники проектного института Ленинградского филиала ГипроДорНИИ. Они досрочно обеспечивали строителей проектной документацией высокого качества.

Строительство мостов осуществляло Вологодское мостостроительное управление № 1 Московского треста «Автомост» во главе с начальником управления Г.А. Соколовым. Ими были построены три путепровода и более 20 мостов. В постоянном отрыве от семьи, в сложных бытовых условиях, в дождь и снег мостостроители вели строительство с большим опережением плана, тем самым создавая дорожникам все условия для возведения железобетонных труб и земляного полотна.

Большую помощь в строительстве дороги оказывали промышленные предприятия и строительные органи-

зации. Так, Череповецкий металлургический комбинат (директор Ю.В. Липухин) выделял на отсыпку земляного полотна технологический автотранспорт - автомобили марки «БелАЗ» грузоподъемностью 27 тонн и мощный экскаватор емкостью ковша 2,5 кубометра. За счет собственных средств комбинат обеспечивал стройку металлом сверх лимитов.

Удалось договориться с руководителями треста «Черевецметаллургстрой» (управляющий А.В. Ковальков, заместитель управляющего Н.А. Пучков) о выделении автотранспорта в воскресные и праздничные дни. Водители за оплату в двойном размере с большим желанием вывозили с базы на бетонный завод гранитный щебень, цемент, железобетонные изделия, проходя расстояния более сотни километров.

Многое мог бы рассказать еще интересного Владимир Александрович. Например, о том, что было здесь когда-то шествие огромной людской беды. Дело в том, что в направлении, где сейчас проходит трасса А-114, раньше шла проселочная дорога. По ней в блокадный Ленинград переправляли различные грузы. Летом - автотранспортом, но большей частью на телегах. А обратно, вглубь Вологодской области, везли раненных бойцов и эвакуированных ленинградцев. Три десятилетия спустя взроют земную твердь не вражеские танки, не взрывы немецкой авиации со свас-



тикой на борту, а гусеницы тяжелой дорожной техники. Пройдут дорожники почти тем же путем, по которому в начале Великой Отечественной в Ленинград шла жизнь...

Да, сил дорога потребовала нечеловеческих. Люди, строившие ее, при жизни поставили себе памятник. Вологда - Новая Ладога многому их научила: некоторые выросли в крупных специалистов, приобрели смежные профессии, научились преодолевать трудности в жизни. Немало участников стройки было награждено орденами и медалями. Для каждого человека это, безусловно, важное признание заслуг. А кому-то повезло получить награду, так сказать, с небес, - талант художественный или поэтический. Да и как тут не стать художником или поэтом, когда вокруг такая красота!

Из известных мне дорожников, с которыми лично посчастливилось общаться и на журналистской, и на поэтической «ниве», хочу назвать имена двух замечательных поэтов. Это Александр Павлович Марков, коренной устюжанин, много десятилетий возглавлявший Великоус - тюгское ДСУ № 2, и незабвенный Валерий Александрович Стоумов, который с 1975 по 1992 г. работал в Вологодавтодоре, затем, после реорганизации, семь лет - заместителем председателя территориального дорожного комитета, а с 1999 по 2001 г. - начальником Упрдор «Холмогоры».

...От реки Суда до границы с Ленинградской областью дорога бежит по лесной и болотистой местности - удивительное сочетание природных ландшафтов. С одной стороны трассы, прижимаясь друг к другу, вы-

строились тянущиеся к небу березы, по другую сторону - своеобразный бело-зеленый букет из берез и высоких елей. Дальше, ближе к болотам, - многоэтажные рощи стройных сосен. Постепенно редая, они переходят в карликовые сосенки, разбросанные по большим просторам, на которых ковер из мха, щедро усыпанный вологодским виноградом - клюквой.

Дорога пересекает реки и ручейки, мелиоративные каналы, наполненные отдающей вороненым блеском болотной водой. Лес просматривается на сотни метров, в урожайные годы он изобилует множеством маслят, моховиков, боровиков и, конечно, белых грибов. Пожалуй, редко где есть такое разнообразие пейзажей, растительности, даров природы. И сейчас, всяк турист-автолюбитель, не лишенный чувства красоты, с удовольствием делает остановку, чтобы полюбоваться этой картиной, подышать свежим воздухом, порадоваться чудесным дарам этих мест, в которые его привела дорога Вологда - Новая Ладога.

В.А. Мещеряков видел, чувствовал красоту.

s

*...Я жив не единым хлебом,
А утром, на холодке,
Кусочек сухого неба
Размачиваю в реке...*

В. Шаламов

Но главное, что от него требовалось, - дать эти три сотни километров дороги на запад. Требование не только Вологодской области. Соединив Вологодчину с Ле-



нинградской областью, автодорога Вологда-Новая Ладога через Балтику даст выход на внешний и внутренний рынок, в том числе - продукции крупнейших в регионе предприятий.

В январе 1978 года, в соответствии с приказом Минавтодора РСФСР от 23 декабря 1977 года, создается управление «Севзапавтодор» с размещением в Вологде. Родоначалником «Севзапавтодора» стал Владимир Алексеевич Мантров. Можно сказать, его благословил на это бывший начальник Мещеряков В.А., за годы совместной работы ставший другом. Кандидатура Мантрова В.А. ни у кого не вызвала споров и сомнений. Именно ему, Мантрову, пришлось решать на пороге становления Упрдора самые насущные проблемы: строительство производственных баз, асфальтобетонных заводов и жилья для закрепления кадров, обеспечение ДРСУ дорожно-строительной техникой и материалами, обучение и переподготовка специалистов-дорожников. В составе управления были созданы пять ДРСУ, постепенно наращивающие свой технический потенциал. И уже в первые три года был получен осязаемый результат - реконструирован 30-километровый участок Ростилово - граница Ярославской области, начато строительство дороги Ростилово - Вологда с обходом Грязовца...

Качество под контроль!

Огромное внимание уделял Владимир Александрович контролю качества строительных материалов и

выполняемых работ. В тресте была создана большая лабораторная служба - ЦСЛ (Центральная строительная лаборатория; начальниками в разные годы были В.Н. Гагин, И.И. Панкевич, А.М. Шарыпов, Ю.Б. Рогов), в ее состав входили лаборатории дорожно-строительных организаций, а так же лаборатории асфальто- и цементобетонных заводов.

Надо сказать, освоение чего-то нового - от межбригадных соцсоревнований до технических новинок постоянно шло на строительстве трассы в сторону Ленинграда. За успешное внедрение технологии устройства песчаного цементобетона, разработанной СоюздорНИИ, начальник центральной строительной лаборатории Вологодского областного дорожно-строительного треста И.И. Панкевич был награжден серебряной медалью ВДНХ. Такой награды еще не удостоивался никто из огромного отряда дорожников СССР. Вторая медаль ВДНХ будет вручена тоже работнику центральной строительной лаборатории Вологодавтодора - С.Н. Авринской. Так работники ЦСЛ и организаций Вологодавтодора были вознаграждены за качественный труд.

И вот ведь, со временем оказалось, что цементобетонные дороги очень высокопрочные! Уже более сорока лет стоят без капитальных ремонтов (что, конечно же, плохо), а и не скажешь, будто они в безобразном состоянии.

Центральная лаборатория осуществляла разработку рецептов на асфальто- и цементобетонные смеси, выполняла сложные лабораторные испытания ДСМ, проводила



исследования и разрабатывала рекомендации по применению и внедрению новых строительных материалов и ресурсосберегающих технологий. При содействии и непосредственной помощи ЦСЛ были внедрены устройство дорожных оснований из местных грунтов, стабилизированных цементом и гранулированным доменным шлаком; покрытия из мелкозернистого песчаного цементобетона; новые добавки ПАВ для бетона - суперпластификатор С-3 и ПУД-1; геотекстиль иглопробивного, водоотталкивающего, нетканого синтетического материала; лак «Этиноль» для ухода за свежееуложенным бетоном и ряд других новшеств. Мещеряков всегда следил за всем новым, передовым, что обнаруживал у своих коллег в соседних регионах или находил в специализированных журналах.

Служба контроля качества постоянно развивалась вместе с предприятием. Она «по наследству» перейдет в Вологодавтодор, а после проведения в 1991 году структурных преобразований на базе ЦСЛ будет создана независимая испытательная лаборатория - Научно-производственный центр «Оникс», его возглавит Ю.Б. Рогов.

Много лет спустя ОАО «Вологодавтодор» учредит персональную стипендию имени В.А. Мещерякова лучшим студентам кафедры «Автомобильные дороги» Вологодского государственного технического университета, в том числе - за научную деятельность и новые разработки.

Глава 5. АВТОДОР

Беспокойное начало

«Дорога жизни», «Дорога к дому», «Дорога в бесконечность»... Сколько тревог, забот, радостей, несчастий, пота и крови связано с этим простым, казалось бы, понятием! Какой глубокий смысл всего лишь в одном слове «дорога»!

Он столько раз думал о философской сущности дорог. Вот, казалось бы, трудятся люди, словно муравьи копошатся, стараются опутать земную твердь прочными нитями дорог, чтобы бежала по ним жизнь полноводным потоком. И нет этому конца...

Начало 70-х годов XX века. Страна идет заданным курсом по дороге к светлому коммунистическому будущему. Рядовые советские люди живут одинаковой жизнью. Одинаково мечтают о цветном телевизоре, о поездке в Болгарию или хотя бы на южный берег Крыма... Кажется, что в стране каждый советский человек уверен в своем завтраш-

нем дне. Медики лечат и спасают, а не «просто выполняют работу». Строители строят для людей, а не ради собственного обогащения. Учителя не только учат, но и воспитывают будущих граждан, не будущих дельцов. Спортсмены на мировых аренах «дерутся» за победы СССР, не за доллары... А в воздухе уже витает запах перемен, слабо пока различимых на вкус и цвет.

Июнь 1969-го - образование Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР. Декабрь 1972-го - организация Главков в составе Минавтодора. 1973-й - реорганизация дорожных органов, слияние областных управлений с дорожными трестами, образование автодоров.

1 февраля 1973 года создается Вологодское областное производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог Главдорцентра Минавтодора - «Вологодавтодор». Возглавить новое управление назначают В.А. Мещерякова, главным инженером - Г.А. Фоминского. Основное, что от них требуется - активизировать работу по созданию опорной сети региональных дорог и наладить процесс содержания. Впереди - строительство главных магистралей: Сухонского тракта (Тотьма - Нюксеница - Великий Устюг), дорог Вологда-Вытегра-Медвежьегорск, Череповец-Белозерск-Липин Бор, Чекшино - Тотьма - Никольск, Урень - Шарья - Никольск - Котлас в границах Вологодской области и других. По существу, рождение Вологодавтодора означало переход на иную форму управления дорожным хозяйством области. Так, с февраля 1973-

го пошел отсчет новой жизни вологодских дорог.

Приняв на баланс все дороги региона, отныне Вологод-автодор стал их полноправным хозяином и «управленцем». Автодорожцы тут же берут повышенные обязательства и выполняют задания IX пятилетки за четыре года, построив 1130 километров новых дорог.

Теперь его занятость увеличилась во стократ. Мещеряков чуть ли не сутками пропадает на работе: постоянные командировки в районы, «оперативки» на объектах, и даже по субботам - совещания с начальниками отделов Вологодавтодора.

- Надо пошевелиться! - не перестает повторять он своим подчиненным на таких «субботниках». - Некогда прохлаждаться!

И «шевеление» бурлило по всем направлениям. Повсеместно создаются новые дорожные ремонтно-строительные управления, оснащаются техникой, строят свои базы. Включившись в соцсоревнование, ДРСУ работают с опережением производственного графика. «Коллективы Череповецкого ДСУ-3 и Сазоновского ДСУ-4 обязались закончить строительство автодороги Вологда - Новая Ладога в 1975 году, на год раньше установленного срока», - пишут газеты. - Вологодское ДСУ-1 готовится сдать десятки новых километров дороги на Кириллов. А в целом ДСУ-1 годовое задание 1973 года выполнило за 9 месяцев». 06-

ластная газета «Красный Север» сообщает в номере от 30 октября 1973 г.: «Во всех коллективах дорожных организаций области продолжается общественный смотр резервов производства. Постоянно улучшаются показатели использования дорожно-строительных механизмов и автотранспорта».

Лето 1973 года. На территории песчаного карьера, что у поселка Шексна Вологодской области, полно «дорожного» народа, да какого! Со всей Российской Федерации сюда съехались асы-механизаторы, чтобы показать свое мастерство, посостязаться с другими в умении ловко управлять рычагами многотонных машин, причем на скорость. И вот очередь дошла до механизаторов из подрядных организаций Вологодавтодора. За рычаги экскаватора сел Симон Яковлевич Банин, из Великоустюгского ДСУ-2. Даже самые опытные экскаваторщики, с интересом наблюдая, как он выполняет задание «забой - самосвал», пооткрывали рты. Засекли время и оказалось, что Банин зачерпывает ковшом грунт и высыпает его в кузов самосвала за 13-14 секунд вместо расчетных 34! Стали с ним говорить и выяснили, что на экономии времени можно добиться больших трудовых побед.

Впрочем, трудовых побед было немало не только у прославленного экскаваторщика С.Я. Банина и его последователей-передовиков производства. В первый же год деятельности Вологодавтодора трудовые коллективы управления построили и ввели в эксплуатацию 232 километра дорог с твердым покрытием, капитально отремонтировали

170 километров дорог, провели ремонт на 262 километрах. Подвели итоги и оказалось, что за 1973 год выполнено работ на 40 процентов больше прошлогодних показателей.

За досрочное выполнение народнохозяйственного плана многие работники получили хорошие премиальные, а всему коллективу Вологодавтодора было присуждено Красное знамя Совета Министров РСФСР и ВЦСПС. На торжественном собрании в присутствии передовиков производства, руководителей дорожно-строительных, партийных и профсоюзных организаций области знамя вручал заместитель министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог В.А. Брухнов. Он отметил, что вологодские дорожники добились резкого повышения производительности труда, умело используя основные фонды. Звание Героя социалистического труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» было присуждено машинисту экскаватора Великоустюгского ДСУ № 2 С.Я. Банину. Затем председатель исполкома областного Совета депутатов Л.А. Власенко огласил Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о присвоении звания Заслуженного строителя С.Я. Банину и В.А. Мещерякову.

Ну вот, получены первые результаты деятельности управления «Вологодавтодор». Казалось бы, все ясно - где, что и сколько еще необходимо сделать, чтобы обеспечить

прочную транспортную связь райцентров с Вологдой, Вологду - с соседними областями. Но В.А. Мещеряков мыслил еще масштабнее. Довольно быстро изучив слабые места областного дорожного хозяйства, он предлагает собственную программу развития отрасли. Не упуская из внимания широкие возможности, которые давал Указ 1959 года по привлечению сторонних организации к участию в строительстве и ремонте дорог, начальник Вологодавтодора тесно взаимодействовал с директорским корпусом крупнейших вологодских предприятий. Таким образом, стройка и ремонты велись не только за счет целевого выделения бюджетных средств, но и финансового или «натурального» участия предприятий и организаций. Так, совместив интересы газовиков и дорожников, Вологодавтодор построил дорогу, которая нужна была при прокладке газопровода и которая связала с областным центром сразу шесть районов.

Владимир Александрович отчетливо понимал, что без мобилизации дополнительных резервов соединить все райцентры с областным, а колхозы и совхозы - с райцентрами, будет очень трудно. Понимал он также и то, что для выполнения возрастающих объемов работ нужна крепкая производственная база. И потому на увеличение мощностей существующих предприятий и создание новых было выделено 2,5 миллиона рублей (в деньгах 1975 г.). Он говорил руководителям подразделений:

- В перспективе не только затраты возрастут, но и значительно повысятся требования по качеству выполняемых

работ. И сейчас наша основная забота - заложить прочный фундамент высокоэффективного использования капиталовложений.

Что это значило в его понимании?

Как известно, Вологодская область страдала тогда, страдает и сейчас от нехватки высокопрочных строительных материалов, необходимых для строительства и ремонта автодорог. И Мещеряков посылает в адрес Главного производственного управления Минавтодора предложение наладить межобластные поставки щебня и других твердых материалов. Ведь те лимиты по щебню, которые выделяются, не удовлетворяют потребности даже на треть. В результате автодороги вынуждены выкручиваться, кто во что горазд, восполняя недостачу малопрочными материалами. В Вологодской области пошли на использование отходов металлургического производства ЧМК - сталеплавильного и доменного шлаков.

- Все бы хорошо, да только такие дороги приходится ремонтировать через 5-6 лет, отвлекая людские и финансовые ресурсы с других «стоящих в очереди» объектов, - пояснял Владимир Александрович суть проблемы.

Он видел целостную картину, которая осложняла работу дорожников. Думал, как опытный стратег, - масштабно и на перспективу. Ну вот, скажем, с тем же щебнем, которого не хватает всем в северо-западном регионе. Так почему бы не объединиться, почему бы не создать в составе треста «Росдорстройматериалы» мощный карьер в Карелии, работающий на потребности областей-пайщиков?!

Были бы решены сразу несколько проблемных моментов, главные - качество и сроки.

Второй решающий фактор, имеющий стратегическое значение для «дорожной» экономики, на который начальник Вологодавтодора обращал внимание вышестоящих руководителей, - дорожные покрытия. Мещеряков утверждал на примере трассы Вологда - Череповец, что, имея капитальное покрытие, за 15 лет эксплуатации эта дорога находится в удовлетворительном состоянии. Тогда как асфальтированные дороги за этот же срок приходилось уже дважды ремонтировать, да и затраты на их содержание гораздо выше. А если учесть, что их необходимо еще и на два месяца в году закрывать для проезда, то общий вывод становится очевиден: в климатических условиях Русского Севера надо строить бетонные дороги, это гораздо выгоднее.

Да, он смотрел на несколько ходов вперед. Так опытный шахматист видит и чувствует, берясь за ферзя, чем отзовется ему очередной ход. Создание специализированных передвижных колонн, внедрение бригадного подряда - эти и другие мысли пчелиным роем кружились в его голове, не давали покоя...

Дорожная наука

Резко выросшие объемы дорожно-строительных работ вскрыли еще одну проблему - нехватку специалистов-дорожников. И тогда, совместно с руководством области,

было принято решение открыть в Вологодском строительном техникуме специальность «Строительство и ремонт автомобильных дорог». В 1970 году к учебе приступили учащиеся двух «автодорожных» групп техникума. Производственную практику они проходили на строительстве автомобильной дороги Чекшино - Тотьма и дорог районного значения.

В 1974 году состоялась защита первых дипломных проектов будущих дорожников. Председателем государственной аттестационной комиссии был в то время главный инженер управления «Вологодавтодор» Г.А. Фоминский. Он остался доволен подготовкой молодых специалистов среднего звена.

На протяжении многих лет руководил техникумом Борис Николаевич Рогозин, талантливый педагог, организатор и высокопорядочный человек. Не без его стараний выпускники техникума стали работать во всех подразделениях дорожно-строительных организаций области. Преподавателям приходилось много работать для проведения учебного процесса на должном уровне: заниматься оснащением кабинетов и лабораторий необходимым оборудованием и материалами, наглядными пособиями, нормативной справочной литературой и другими дидактическими материалами.

Для увеличения количества учебных аудиторий в техникуме собственными силами был разработан проект и осуществлено строительство надстройки второго этажа над мастерскими. С 1975 года здесь компактно расположи-

лись кабинеты специальных дисциплин отделения. У истоков новой специальности были преподаватели: Н.Ф. Шпигин, О.П. Владимиров, Г.Г. Ноздрачева, Н.М. Васильева. Курировал работу на отделении заместитель директора по производственному обучению А.Н. Обухов. В 1975 году первым заведующим отделением был назначен А.В. Тузов. Затем в этой должности работали О.П. Владимиров, С.В. Осолодкин, В.К. Левин, Н.Ф. Шпигин, М.М. Жесткая, Н.И. Кардаш.

Управление «Вологодавтодор» оказывало большую помощь техникуму в становлении специальности, материально-техническом обеспечении кабинетов и лабораторий. Стало доброй традицией и неременным условием, чтобы в период производственной практики студенты-дорожники принимали участие в строительстве дорог на территории Вологодской области, подъездных путей к объектам промышленного и сельскохозяйственного назначения, обустроивали города и поселки, работали на строительстве взлетных полос аэродромов. Кроме работы в пределах Вологодчины студенты участвовали в обустройстве проспектов и улиц в Ленинграде, Москве и Московской области, в Ярославле, Костроме, Архангельске, Коми АССР, Карелии и других регионах. Они были активными участниками студенческих строительных отрядов в 80-е годы, которыми руководили преподаватели колледжа В.И. Старков, Ю.П. Голубев, Е.С. Копылов, С.Л. Попов, Н.А. Стоумова.

В 1975 году в Вологодском политехническом институте (сегодня - технический университет) при прямой

поддержке Вологодавтодора открывается новая специальность - «Строительство автомобильных дорог» (сейчас называется «Автомобильные дороги»). Первый выпуск из 50 подготовленных специалистов состоялся в 1980 году. С тех пор численность прошедших профессиональную подготовку по дневной, заочной и ускоренной формам обучения увеличилась многократно. Бывшие выпускники трудятся во всех проектно-изыскательных, строительных и эксплуатационных дорожных и мостовых организациях Вологодской области, занимают руководящие должности или работают ведущими специалистами.

Много лет заведует кафедрой доктор химических наук, профессор В.А. Шорин. Под его руководством кафедра «Автомобильные дороги» планомерно проводит не только обучающий процесс, но и осуществляет научные разработки. Практическое применение получили такие из них, как обеспечение устойчивости земляного полотна и дорожных одежд в условиях сезонного промерзания, улучшение качества дорожно-строительных материалов, внедрение высоких технологий и эффективных строительных материалов.

С момента создания кафедры и по сегодняшний день Вологодавтодор всячески способствует тому, чтобы обучающий процесс шел в ногу со временем. Поэтому материальная база кафедры постоянно совершенствуется, ее лаборатории периодически переоснащаются. Преподаватели кафедры являются авторами ряда новых технологий, не имеющих российских и зарубежных аналогов.

В том же 1975-м Вологодавтодор создает при управлении собственный учебный центр. В нем рабочие получают новые специальности и обучаются смежным профессиям, ИТР проходят курсы повышения квалификации. Много лет руководил учебным центром Н.А. Соломин. В итоге комплексной целевой программы подготовки кадров, которая ведет отсчет от истоков Вологодавтодора, удалось создать прочный базис дорожного хозяйства области.

Широкие «коридоры»

Напряженным был для дорожников последний год IX пятилетки - 1975-й. Дорожники осилили довольно большой объем, много было построено новых километров и мостов. Только за один 1975 год введены мосты через реки Кой в Вологодском районе, Стрелицу в Сокольском, Вопру, Тиксну, и Еденгу в Тотемском районе. В первый год десятой пятилетки продолжилось строительство мостов через реку Юг в Кичменгско-Городецком районе и реку Сухона в Великоустюгском районе.

В 1975 году был построен участок до Сямжи протяженностью 51 километр. Но перед Вологодавтодором, кроме дороги на Архангельск, стояла еще одна стратегическая задача - строительство дороги Вологда-Повенец, дающей выход Карельской АССР в центральную часть России. Она строилась параллельно с другими дорогами. «Держать руку на пульсе» активно работающего дорожно-строительного комплекса было невероятно трудно. Однако Владимиру

Александровичу это удавалось. Порой, чтобы получить дополнительное финансирование или выбить автотехнику, которой всегда на стройке сильно не хватало, он шел на невинные хитрости.

Однажды он оказался в числе руководителей, сопровождавших высокое министерское начальство. Чтобы задать новый импульс строительству дороги до Ферапонтова, с подъездом к Кириллову, Мещеряков предложил показать ценнейшие историко-архитектурные памятники Кириллова и Ферапонтова председателю Совета Министров РСФСР Г.И. Воронову, его заместителям и еще двум министрам - культуры и дорожного строительства, которые приехали с визитом по приглашению руководства области. Съездили и посмотрели и Кирилло-Белозерский монастырь, и знаменитые фрески Дионисия в соборе Рождества Богородицы Ферапонтова монастыря. А заодно Владимир Александрович рассказал, как хотелось бы вологодским дорожникам поскорее проложить дороги к этим святыням. Чтобы стали они доступны всем и каждому - и нашим согражданам, и иностранным туристам. И так, видимо, был убедителен, что вскоре появилось решение Совмина: «Обязать министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог и Вологодский облисполком в ближайшие годы построить асфальтированную дорогу Вологда - Ферапонтово с подъездом к Кириллову».

Тут же во след министерской директиве в Кириллове оперативно создается ДСУ-5, строится производственная база, асфальтобетонный завод, благоустроенное жильё

для местных дорожников. Начальником Кирилловского ДСУ назначают В.К. Зайкова. Надо сказать, хватило лиха на этой стройке дорожники. Трасса пролегла по сложной лесисто-болотистой местности, выкорчевка-выторфовка отнимали много сил и времени. Однако, даже при том, что не хватало экскаваторов и самосвалов, бульдозеров и другой техники, в 1976 году проезд в Ферапонтово с подъездом к городу Кириллову был открыт и ценнейшие памятники истории и культуры стали доступными для отечественных и зарубежных туристов. Не обманул Мещеряков. Слукавил немного, но не обманул. Потому что был уверен: люди автодора его не подведут.

«В 1976-м коллективом Вологодского областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог введено в строй 250 километров новых дорог с усовершенствованным покрытием при обязательстве 230 километров, - сообщалось в прессе.

- Хорошо поработали Череповецкое и Тотемское дорожно-строительные управления, Вологодское и Череповецкое линейные управления автомобильных дорог (ЛУАД), Чагодощенский и Белозерский производственно-дорожные участки».

Областное руководство ставило перед Вологодавтодором новую задачу - связать Великий Устюг, Кичменгский Городок, Никольск хорошими шоссе с железнодорожными станциями. Придет асфальт и на сельские дороги, где будет заасфальтировано более 100 километров. Дойдут дорожники асфальтом до Нюксеницы, сделают подъезд к

Тарноге, закончат дорогу до Никольска, Кириллова, Белозерска, Сямжи и Верховажья. Наполовину будут построены дороги от Лентьева до Бабаева и от Великого Устюга до Нюксеницы...

...Тем временем, после сдачи участка дороги Кадников-Чекшино вологодские дорожники настраиваются на строительство трассы в Сямжу и далее до границы с Архангельской областью. В свою очередь, архангелогородцы на сессии Архангельского областного Совета народных депутатов вместе с министром строительства и эксплуатации автомобильных дорог А.А. Николаевым и министром автомобильного транспорта Е.Г. Трубицыным обсуждают, как бы ускорить ход строительства трассы Архангельск - Вологда. Оба министра дали согласие всячески содействовать тому, чтобы магистраль, имеющая огромное государственное значение, была построена в максимально сжатые сроки. Она даст прямой выход Москве к крупнейшему порту на Белом море, а Архангельску - выход в центр страны, к Ленинграду и другим городам. И свое министерское слово они сдержали. Минавтотранс дважды выделял для стройки по 80 автосамосвалов, а Минавтодор - денежные средства, материалы и дорожную технику.

Вологодавтодор подвел итоги за 1971-1975 годы. Пятилетний план капиталовложений IX пятилетки выполнен на 122%. Вместо 926 построены 1130 километров дорог с твердым покрытием. Отремонтировано 2,5 тыс. км дорог при плане 1,96 тыс. км.

Время летело пулей, отмеряя жизнь дорожных строителей годами ударных пятилеток, километрами новых дорог. Вот «пикет» 1973-1975, дальше - «пикет» 1976-1980, за ним - новая веха, очередная пятилетка, план, работа на пределе, праздники по случаю сдачи объектов и открытия движения автотранспорта.

1977-1980 гг.: запланировано построить 2100 километров дорог, из них 1000 километров - общего пользования, 1100 километров - внутрихозяйственные дороги для колхозов и совхозов. Эти цифры Владимир Александрович озвучил на партактиве работников дорожных организаций. И уже в 1977 году получен первый результат - построены и введены в эксплуатацию 250 километров дорог, из них 32 километра - сверх плана. Такие обязательства было тем более важно выполнить, потому как год 1977-й особенный, юбилейный.

А еще к 60-летию Великого Октября дорожники обещали сдать дорогу Урень - Котлас на участке Кудрино - Никольск; 20 километров автодороги Вологда - Архангельск; 10-километровый участок автодороги Биряково - Тотьма, построить мосты через реки Юг, Шулма, Вороньга; соединить с районными центрами 20 центральных усадеб колхозов и совхозов дорогами с твердым покрытием.

Вологда 1977 года, площадь Революции. Здесь в ознаменование 60-летия Великого Октября собралось мно-

жество народа по случаю торжественного открытия памятника вологжанам-революционерам и участникам гражданской войны. Открыл монумент депутат Верховного Совета СССР, первый секретарь Вологодского обкома КПСС А.С. Дрыгин. И тогда всеобщему обозрению предстала скульптура двух смещенных под углом стел высотой 10 и 12 метров, изображающих сомкнутые знамена; на барельефах - фигуры, символизирующие единение рабочих, солдат и крестьян. А на центральном барельефе, обращенном в сторону Советского проспекта, - три самостоятельные композиции: прощание с семьей, бой и образ раненого бойца.

Пройдут десятилетия, к памятнику прочно приклеится народное название «Зуб». И мало кто из молодых вологжан, расположившихся на ступеньках вокруг него, будет разглядывать детали, отражающие революционное прошлое Вологды и страны. К сожалению, нить исторической памяти где-то оборвалась...

От праздников к будням

Забота о людях стала все больше выходить на первый план. В вахтовых поселках появились столовые. Хозяйственным и подрядным способом ежегодно строили тысячи квадратных метров жилья для дорожников...

...Владимир Александрович любил свою работу и людей, которые самозабвенно отдавались дорогам. И через эту свою любовь иногда бывал чересчур резок, даже жес-

ток. Вероятно, требования времени вынуждали его быть таким.

Многие из руководителей дорожно-строительного комплекса Вологодской области работали с Владимиром Александровичем, характер его знали не понаслышке. В.А. Волков - долгое время работал главным инженером Вологодавтодора, Ю.П. Галузин - зам. начальника, Н.Н. Rogozin, бывший генеральный директор, ныне - председатель совета директоров акционерного общества Вологодавтодор, А.В. Басков, прошедший путь от прораба, начальника ДРСУ до заместителя генерального директора Вологодавтодора, В.И. Злобин - начальник Вологодского ДСУ-1, начальник федеральной автодороги «Москва - Архангельск», депутат Вологодской городской Думы; А.П. Марков - начальник Великоустюгского ДСУ-2; В.А. Мишенёв - начальник Никольского ДРСУ, В.А. Беляков - директор Дирекции строящихся дорог...

Нельзя не сказать и о том сотрудничестве дорожников и автотранспортников, которое было налажено при В.А. Мещерякове. Понимая важность строительства дорог, работники автомобильного транспорта оказывали большую помощь дорожникам. В состав областного транспортного управления даже была введена должность заместителя, который контролировал работу автомобилей на дорогах области. Много уделяли внимания дорожному строительству Г.И. Загребин - начальник областного транспортного управления, В.А. Пуховиков - начальник Вологодского автотранспортного предпри-

ятия, В.В. Фетюков - начальник Тотемского автотранспортного предприятия, В.В. Молодцов - начальник автоколонны № 1116.

К 1979 году в распоряжении строительных и эксплуатационных организаций, входящих в систему автодора, уже имелась мощная техника, был сформирован основной состав трудовых коллективов, известны планы на перспективу. Управление «Вологодавтодор» создало мощную техническую базу из 300 автомашин, 50 экскаваторов, 180 бульдозеров, 40 скреперов, 50 тракторов, 11 асфальтобетонных и трех цементобетонных заводов. Нет особых проблем и с финансированием. На дорожное строительство из областного бюджета ежегодно выделяется 35-40 млн. рублей. Дороги республиканского значения строятся за счет целевых средств государственного бюджета, который формируется от двухпроцентных отчислений пользователей автодорог.

Накануне Нового 1978 года открылось регулярное движение по автомобильной дороге Великий Устюг - Кичменгский Городок - Никольск.

На новое строительство дорог в 1981-1985 гг. намечалось значительно увеличить объемы финансирования. Для выполнения таких объемов работ областное управление приняло ряд мер, таких, как строительство АБЗ и ЦБЗ, установок по выпуску битума, разработка карьеров. Результаты XI пятилетки впечатляют! Построено 1312 км новых автодорог, капитально отремонтировано более 1800 км, введено мостов 2231 пог. м, построено



свыше 35,0 тыс. м² жилья. В целом объем капитальных вложений составил более 140,0 млн. руб.

Но еще так много нужно сделать, прежде чем можно будет сказать - основные дороги региона построены, есть проезд! Еще так много всего встретится на дороге жизни конкретного человека, прежде чем она, его дорога, сделает крутой поворот...

Глава 6. ЖИЗНЬ ПОСЛЕ...

Достижения и потрясения

Начало XII пятилетки, 1986 год. Автодор работает, как слаженный механизм. Опорная сеть дорог Вологодской области, в основном, создана. Вологодавтодор выполнил поставленную перед ним задачу. Только за два первых года пятилетки автодорожцы построили 565 километров дорог.

В.А. Мещеряков выполнил задачу, поставленную самому себе, когда решился возглавить областное управление «Вологдавтодор». Помимо дорог и мостов, строится база УПТК «Вологдавтодора», тысячи квадратных метров жилья для работников, живущих в Вологде и области, ДРСУ оснащены современной техникой, в собственном учебном центре проводится планомерная работа по переподготовке кадров...

Похоже, он, все-таки, устал за 20 лет напряженной, непрерывной работы руководителем треста и управления. Однако признаваться себе в этом не хотел. Работы было по-прежнему много, планов - громадье. Грядет сезон основных дорожных работ 1987 года... Так почему же неспокойно его сердцу? Откуда эта щемящая тревога? Он видел,

что страна уже не та. Понимал: происходят перемены, догадывался, к чему они могут привести страну, и какие последствия будут для с таким трудом построенных дорог.

...Однажды В.А. Мещеряков пригласил к себе Н.Н. Рогозина, которому доверял абсолютно и на которого возлагал большие надежды с того самого периода, когда тот возглавлял еще Вологодское ДРСУ Сейчас Николай Николаевич работал у В.А. Мантрова в «Севзапавтодоре» главным инженером.

Кстати, это Мещеряков его Мантрову порекомендовал. Позвонил ему как-то В.А. Мантров и говорит:

- Найди мне толкового главного инженера.

Как говорится, вошел в ситуацию Мещеряков В.А., представил, насколько нелегко другу, начальнику федерального дорожного управления, обходиться без грамотного помощника. Ну, и «отпустил от себя» Николая Рогозина, который в то время возглавлял Вологодское ДРСУ

И вот, спустя пять лет снова позвал. Разговор состоялся мужской, конкретный. Владимир Александрович вокруг да около не ходил, прямо спросил:

- Пойдешь ко мне замом?

Н.Н. Рогозин согласился.

...А дальше случилось то, от чего теперь постоянно неровно билось сердце. Привыкший целиком отдаваться работе, редко бывавший дома с семьей, Владимир Александрович однажды обнаружил, как сильно нуждается в домашнем уюте. И вдруг такое потрясение - 8 мая 1987-го внезапно умирает жена, Александра Петровна.

Боль утраты гнобила его, не покидая ни на день, ни на минуту. Тяжким камнем в груди застряло чувство вины перед женщиной, с которой, - что греха таить, - бывал он не достаточно внимательным, иногда даже грубым. Так и не успел сказать он ей теплые слова благодарности за детей, и повиниться уже не сможет.

Смерть близкого человека подкосила здоровье Мещерякова. Приговор врачей - словно удар плеткой: инфаркт! За ним - второй! Болел он долго. Все никак не мог оправиться от потери супруги. Так, наверное, после ампутации ноги или руки человеку все еще кажется, будто бы конечность его на месте и даже побаливает... Позднее он велит своим сыну и дочери похоронить его только рядом с женой, не иначе.

* * *

Руководить областным дорожным управлением после перенесенных инфарктов он уже не мог. И поэтому принимает решение покинуть пост начальника Вологодавтодора. Но сидеть дома или копать грядки Мещеряков не желал. Стал думать, как жить дальше.

Оправившись от болезни, Владимир Александрович Мещеряков получает предложение возглавить экспертизу. Вернее - экспертный отдел при Вологодском облисполкоме, который существовал на средства бюджета с марта 1974 года, проводя экспертизы проектов строящихся объектов бюджетной сферы. В отделе в тот период работало

всего три специалиста: Д.М. Сандлерский, А.Ф. Матвеев и Г.Н. Басенкова.

Казалось бы, он нашел себе новое применение - там, где бесценными оказались все его качества и опыт талантливого организатора и руководителя. Ну, так и работай себе спокойно, без нервов, коль попал в тихую заводь, - береги свое надорванное сердце. Нет, это не для него.

С приходом Мещерякова тихая жизнь отдела экспертизы закончилась. Он представлял себе работу по экспертизе строительства иначе, функции экспертного отдела - шире. И поэтому Владимир Александрович предлагает создать вместо отдела Управление государственной вневедомственной экспертизы. Тогдашний председатель облисполкома А.Г. Корнилов поддержал инициативу неугомонного новатора Мещерякова. В октябре 1988 года в соответствии с решением Вологодского облисполкома Управление было создано. Со временем полномочия «хозрасчетного управления вневедомственной экспертизы» расширились. В Положении, трактующем его цели и задачи, появилась строка: «...защита интересов заказчиков от недоброкачественной проектной продукции, а также обеспечение эксплуатационной и экологической безопасности и соблюдения градостроительных требований». Впрочем, экспертиза прошла не только через эти перемены. Страна приближалась к новому отрезку большого пути. Вспомним, какое то время.

Конец 80-х - начало 90-х годов прошлого столетия. В стране идет «перестройка» по всем направлениям общественно-политической жизни. Принимаются законы «о

госприемке» и «о трудовых коллективах» (ощутимых результатов не дали). Проводится широкая антиалкогольная кампания (за два года госбюджет потерял около 67 млрд. руб., выросло производство суррогатов, самогонварения, токсикомания - в итоге кампания провалилась и была отменена)... И это только начало перемен, но уже вызревают «ягодки» намечающейся демократизации, страна отведаёт их горечь сполна. Многие тогда вспомнят высказывание Петра Столыпина: «Противникам государственности хотелось бы избрать путь радикализма, путь освобождения от исторического прошлого России, освобождения от культурных традиций. Им нужны великие потрясения, нам нужна Великая Россия!»

Переход к рыночной экономике и, вместе с тем, полномасштабные реформы в стране не могли не затронуть принципы руководства и проведения экспертизы. Перемены переменами, а при этом важно, как считал В.А. Мещеряков, чтобы экспертиза была государственная, работающие в ней специалисты - бескомпромиссные, грамотные эксперты и порядочные люди.

Когда он занял новую должность, то фактически стал реформировать экспертизу. Были, надо сказать, на его пути сдерживающие факторы. Законодательство выставляло жесткие рамки по целому ряду направлений строительной деятельности. Ведь то, что сегодня разрешено, тогда было запрещено. Тем не менее, Мещеряков создал новую модель управления экспертизой, которую, правда, не все одобряли. Однако прошло время, и стало совершенно ясно, как он был прав.

В.А. Мещеряков возглавлял Управление госэкспертизы в течение 15 лет. Говорят, работать с ним было очень нелегко. Мол, потому что, во-первых, человеком был очень умным, а во-вторых, - очень упрямым. «А у меня есть великие сомнения!» - запомнилась сотрудникам госэкспертизы эта его коронная фраза.

Автономное учреждение Вологодской области «Управление государственной экспертизы проектов документов территориального планирования, проектной документации и результатов инженерных изысканий по Вологодской области» - такое длинное название сейчас у экспертного управления, созданного В.А. Мещеряковым. Вряд ли кто-то осмелится с этим поспорить. Мещеряков не просто создал прочный фундамент Управления госэкспертизы по Вологодской области, он обеспечил будущее этой важной структуры. При нем увеличился объем работ Управления, численность работников и главное - значительно вырос авторитет госэкспертизы.

...И вновь дороги

Реформы конца XX века не обошли стороной дорожную отрасль, она подверглась реорганизации.

В декабре 1987 года, согласно постановлению Совета Министров РСФСР, областное производственное управление строительства и эксплуатации автодорог «Вологодавтодор» становится проектно-ремонтно-строительным объединением (ПРСО), руководителем назначают

В.А. Ноздрачёва. (К слову, в этом же году автомобильная дорога Москва-Архангельск получает статус республиканской. У Вологодавтодора, - за минусом километров республиканских дорог, - в подопечных пока еще все дороги региона).

В 1991 году, с распадом СССР, начинается становление нового государства - Российской Федерации. Структура дорожных организаций претерпевает существенные перемены. В апреле 1992 года Вологодавтодор становится государственным предприятием, за которым закрепляется роль подрядной организации, полномочия заказчика объединение утрачивает. Они переходят к вновь созданному территориальному дорожному комитету (Вологодскому ТДК), возглавил который В.А. Ноздрачёв.

Одними из первых в стране работники Вологодавтодора принимают решение об акционировании, и 13 января 1993 года Вологодавтодор становится акционерным обществом. Это позволило сохранить накопленный за два десятилетия огромный потенциал предприятия и трехтысячный трудовой коллектив. В состав ОАО «Вологодавтодор» вошли 25 ДРСУ, Великоустюгское ДСУ № 2, мостовое ремонтно-строительное управление, проектная контора, карьерное управление и управление производственно-технологической комплектации. Вот так далось вхождение в рынок, нелегко. Однако на «легкие хлеба» автодорожцы и не рассчитывали.

В 1997 году руководителем ТДК области, а затем - департамента дорожного хозяйства, назначают Бориса Фавстовича Мельникова. Он заступил в должность в очень сложный период: объектов стройки и ремонта было крайне мало, вместо денежного расчета производился бартерный обмен, за выполненные работы задолженность перед подрядными организациями составляла колоссальные суммы. Постепенно ситуация стала выправляться: стабильными стали объемы дорожных работ, многомесячная задолженность была погашена.

Конечно же, В.А. Мещеряков отлично знал о положении дел в дорожном хозяйстве. Он не терял связи со своими коллегами-дорожниками, всегда был в курсе того, чем живет Вологодавтодор. Более того, являясь начальником госэкспертизы, Владимир Александрович принимал личное участие в процессе строительства дорог.

Как пример - автодорога Урень-Шарья-Никольск-Котлас, штабом строительства которой руководил А.Н. Плеханов (первый заместитель губернатора Вологодской области в 1996-2005 гг.). Из 55,3 км строящегося участка на Вологодскую область приходилось 16,9 км; на Костромскую - 37,8 км. Наконец, в сентябре 1999 года дорогу приняли в эксплуатацию, был дан сквозной проезд на всем протяжении трассы, входящей в международный коридор №11.

Этому большому событию предшествовало трехстороннее соглашение, которое подписали губернаторы Во-

логодской и Костромской областей, а также руководитель федеральной дорожной службы России, «руководствуясь взаимной заинтересованностью». Основные работы по разрубке трассы, выемке грунта, возведению дорожного полотна, устройству водопропускных труб, укладке асфальтобетона выполняли, в том числе, структурные подразделения Вологдавтодора - Никольское ДРСУ (директор В.А. Мишенев) и Великоустюгское ДСУ-2 (И.К. Толстиков). Кроме них в работе принимали участие предприятия Костромской, Вологодской, Кировской, Нижегородской областей, республик Коми и Мари-Эл, а также АО «Северсталь» и Вологодское отделение Северной железной дороги. Для обеспечения строительства на трассе было смонтировано и активно действовало шесть АБЗ. Стройка бурлила круглые сутки. Постоянно ход строительства отслеживали специалисты ТДК Вологодской области и лично председатель дорожного комитета Б.Ф. Мельников.

Надо отметить, что весь 1999 год был довольно продуктивным. С пуском дороги Урень - Шарья - Никольск - Котлас сильно выросла интенсивность движения автотранспорта, чем осложнилось положение транзитных городов. Особенно острой эта проблема стала для города Красавино Великоустюгского района Вологодской области. Необходимость строительства объездной дороги возникла, в первую очередь, из-за условий дорожной безопасности. Строительство объездной дороги взял под свой контроль В.Е. Позгалев (губернатор области в 1996-2011 гг.). Вплоть до завершающего

этапа стройку курировал А.Н. Плеханов, затем его сменил В.В. Рябишин. Личное участие в разработке плана трассы обхода города Красавино принимал начальник областного ДДХ Борис Фавстович Мельников.

Начало стройке было положено в ноябре 2001 года, когда за дело взялись дорожники из Великоустюгского ДРСУ №2 Вологодавтодора. В сложных гидрогеологических условиях в ходе строительства в целом было разработано, уложено в дорожную насыпь, привезено из карьеров почти 2 млн. кубометров грунта, большая часть этих объемов ушла на возведение насыпи высотой 19,7 метра (такой высокой насыпи на строительстве вологодских дорог еще никто никогда не делал)!

Помимо этого пришлось Вологодавтодору решать еще одну задачу - строительство по особому проекту моста протяженностью 145 м, высота опор - 18 м! Столь сложных мостов, как мост через речку Лапинка, МРСУ Вологодавтодора строить не приходилось. Тем не менее, мостовики и дорожники не подвели. Обход Красавина протяженностью 8 км в установленный срок был сдан в эксплуатацию.

А вот строительство другого объекта - обхода г. Вологды - сопровождалось проблемами иного плана. Немало было сломано «копий» в дискуссиях на тему, где должна пройти трасса обхода г. Вологды. Немало потрачено нервов на различные согласования документации и экспертизы, финансовых средств - на компенсационные выплаты местным жителям. По приблизительным данным, из 800

с лишним миллионов рублей (общая стоимость 1 очереди обхода Вологды) 120 миллионов составили затраты на природоохранные мероприятия. С целью снижения негативного воздействия на окружающую среду построено 18 очистных сооружений для очистки поверхностных вод, поступающих с полотна автодороги.

Генеральным подрядчиком ОАО «Вологодавтодор» на 1-м пусковом комплексе обхода протяженностью 7,12 км и 2-м пусковом комплексе протяженностью 2,82 километра выполнены работы, что называется, от нулевого цикла (проектирование автодороги, сооружение земляного полотна с устройством железобетонных труб, водоотводных канав, подземных кабелей связи, мостов и путепроводов) до сдачи объекта «под ключ». Лучшие строительные организации работали на сооружении транспортных развязок через автомагистрали Вологда-Медвежьегорск и Москва-Архангельск, путепровода через Северную железную дорогу, мостов через реки Вологда, Чернавка и Пудежка и других сложных инженерных сооружений, входящих в состав окружной автодороги. В 2003 году I очередь обхода г. Вологды вступила в действие.

На фоне некоторых северо-западных областей Вологодская область выглядит сегодня относительно благополучно, и в не последнюю очередь - благодаря дорогам. Только это благополучие создано не вчера и не сегодня.

Колоссальный рывок вперед был сделан в предыдущие десятилетия. Коллективам дорожных подрядных организаций, дорожному департаменту, правительству области, безусловно, удалось достичь очень хороших результатов по развитию дорог Вологодчины.

Сегодня у вологодских дорожников плановых ремонтов почти нет. А то, что есть, напоминает тушение пожаров. Скучные средства направляются туда, где уже настолько «горит», что не ремонтировать дороги просто нельзя. Тем временем, год от года объемы недоремонтов областных автодорог растут, стремительно разрушается созданная с таким трудом сеть дорог региона.

Живучесть и дееспособность организации, созданной Мещеряковым, подтвердило само время. Автодорожцы умеют и хотят строить, ремонтировать, содержать дороги и мосты, продолжая благоустраивать родную Вологодчину. Конечно, современный Вологодавтодор уже не тот, что раньше. Важно, что у него по-прежнему много сил.

В 2013 году акционерному обществу «Вологодавтодор» исполняется 20 лет. В 2013 году будет ровно 10 лет, как не стало родоначальника Вологодавтодора - Владимира Александровича Мещерякова. Он сделал все, что мог, и, пожалуй, даже больше...

ЭПИЛОГ

«Вот и отцвел он, мой вишневый сад...», - слабым импульсом дрогнула мысль. В забытьи для всех, он мгновенно увидел всю свою жизнь. Она промелькнула зигзагообразной молнией. «Жарко»... В груди его полыхал огонь, сгорало сердце. «Жарко-то как! Совсем как в тот наш последний день». И умирая, он увидел: они гуляют по Вологде - он, внучки, сын, дочь...

... Вдруг веки задрожали, сердце вздохнуло, слабым ударом толкнуло по венам кровь, будто по проводам. Да только не заискрилось, не разлилось по телу желание жить.

Над ним хлопотали врачи, пытались завести его сердце. А он лежал безучастно, отстраненный от суеты, от работы, от забот и тревог, от радости и печали, от желаний и еще от много того, что могут испытывать люди живущие. Лежал, как бы готовясь предстать в новом своем качестве.

«Я сделал все, что мог», - подумал сквозь туман сознания. И ушел по новой дороге. К небу...



ЗНАТЬ И ПОМНИТЬ

***Николай Николаевич Колпаков,**
генеральный директор
ОАО «Вологодавтодор»,
в дорожной отрасли с 1982 г.*

Уважаемый Читатель! Как Вы поняли, прочитав предыдущее содержание, наша книга о редкостном человеке - Владимире Александровиче Мещерякове. Вся его жизнь была посвящена людям. Сегодня это звучит высокопарно, хотя на самом деле естественно для каждого порядочного человека, невзирая на время, в котором выпало жить.

Мы получили в наследство бесценное богатство - огромную страну, в которой все создано поколениями наших отцов и дедов. Опираясь на их опыт, мы быстрее идем по пути созидания, чтобы оставить крепкое, богатое наследие нашим детям и внукам. Да, это трудно достижимая цель. Но не зря говорят: дорогу осилит идущий!

Переход на новую форму бюджетного финансирования, ликвидация дорожных фондов отбросили на десять

с лишним лет назад все прежние достижения. В итоге мы сегодня имеем километры разбитых дорог и огромные потери времени и денег. Слава богу, одумались. Дорожные фонды восстановлены. Но потребуется время, чтобы наверстать упущенное, возродить коллективы дорожных организаций, обновить сеть дорог, которые с таким трудом были построены.

Анализируя ситуацию в дорожной отрасли, в частности, для коллектива ОАО «Вологдавтодор», хотелось бы отметить следующее. 2011 год в целом можно считать удачным, хоть и были определенные сложности. Мы смогли преодолеть падение объемов предыдущих двух лет, увеличив объемы ремонтно-строительных работ на 29%. Договорные обязательства на ремонт городских и территориальных автомобильных дорог выполнены. Справились мы и с задачей по содержанию автодорог Вологодской области, а это 7912 км автодорог (на 400 км больше прошлого года). Существенные результаты удалось получить на производстве строительных материалов. Так, предприятиями акционерного общества было выпущено 95 тыс. тонн асфальтобетонной смеси, добыто песка и ПГС 433 тыс. м³, произведено природного щебня 38,7 тыс. м³. Кроме этого выросли показатели и по производству дорожной атрибутики: барьерного ограждения, дорожных знаков и стоек.

Возможности нашего предприятия очень большие, но, к сожалению, используются они не в полной мере. В связи с ограниченными финансовыми возможностями заказчиков Вологдавтодор по-прежнему не достаточно задейст-

вован на ремонте автодорог, и это, конечно же, нас не может не беспокоить. Чтобы сохранить квалифицированные кадры, пришлось осваивать новые рынки в поисках заказчиков. В 2011 году наше акционерное общество заключило 69 контрактов на 1,3 млрд. руб., в том числе - по итогам аукционов в Архангельской области и Карелии. Для вологодского областного департамента лесного комплекса мы построили в Чагодошенском районе Вологодской области лесную дорогу протяженностью 5 километров; по заказу дорагентства «Архангельскавтодор» построили мост через реку Паденьга, отремонтировали мост через реку Онега; выполнили значительный объем работ по контрактам с «Газпромтранс Ухта» и другими организациями.

В настоящее время в составе ОАО «Вологодавтодор» 19 филиалов с общей численностью 1473 человек. Перспективы для дальнейшей плодотворной работы коллектива Вологодавтодора хорошие, связаны они с возрождением дорожных фондов. Будут деньги, будут и новые дорожные объекты. А значит, благоустроеннее станет наша Вологодчина, Россия.

В будущее мы смотрим в полной уверенности, что впереди нас ждет большая работа. Этому учит пример наших предшественников - предыдущего поколения дорожников во главе с Владимиром Александровичем Мещеряковым.



*Мещеряковы: братья Владимир и Юрий
с женами Александрой и Зоей, в гостях
у родителей в Аткарске, 1957 г.*



*А.П. Мещерякова - жена, с дочерью Светланой,
пос. Карсун Ульяновской обл., 1957 г.*



Супруги Мещераковы – Владимир и Александра.



Молодой отец В.А. Мещераков с сыном Сергеем, 1964-65 г.



С сыном Сергеем на Черном море, Архипо-Осиповка, 1975 г.



*В.А. Мещеряков с отцом, мамой и сыном Серрежей, 1968 г.
Дочь Светлана и внучка Людмила.*



*С сыном Сергеем на
отдыхе, Кисловодск,
1982 г.
и в армии, 1986 г.*



С дочерью Светланой.

*Сын Сергей и
племянник Валерий.*



Внучка Юлия.



Внучка Людмила.



Внуки Саня и Ваня.



Правнучка Дарина.



*Внук Ваня у барельефа
деду на здании
Вологодавтодора.*



На строительстве дорог области. 1970-е годы.



Дороги Вологодчины начала 1970-х.





А.Д. Багулина.



В.А. Беляков.



В.И. Злобин.



Г.А. Фоминский.



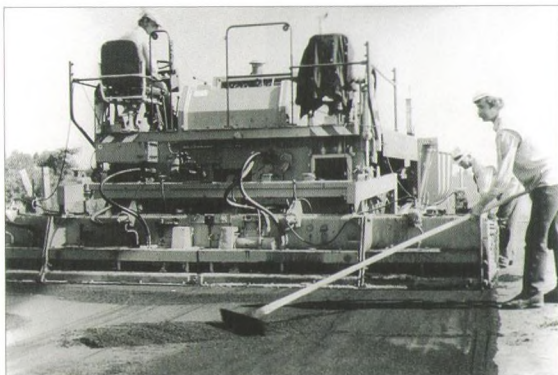
КРАЗ 60-80-х годов XX столетия.



*Начало строительства автодороги
Чекишино - Тотьма - Никольск.*



Злополучный Борщевский волок.



Укладка асфальта, 70–80-е годы XX века.



*Строительство цементобетонной дороги
на Ленинград, 70-80-е годы XX века.*



Вместе и в трудовые будни, и в праздники.



*Начальник управления «Вологодавтодор»
В.А. Мецерьков награждает лучших работников.*



*Встретились коллеги-дорожники России.
В.А. Мещеряков - второй слева.*



Очертания будущей дороги.



Объект готов к сдаче. Приемку ведет рабочая комиссия.



*К 60-летию Октября дорожники построили
20-километровый участок дороги на Архангельск.*



ЦСЛ
«Вологодавтодора»
стала базисом
для НПЦ «Оникс».



*Активное участие в строительстве дорог принимали
студенческие строительные отряды.
...Среди нынешних руководителей немало тех,
кто был в составе этих ССО.*



В ожидании торжественного момента сдачи очередного участка автодороги.



*Соединила дорога Вологодскую и Архангельскую области,
есть сквозной проезд!
...Хлеб-соль - начальнику Вологодавтодора В.А. Мещерякову.*



*С 1987 г. и до своих
последних дней
В.А. Мещеряков
возглавлял
Госэкспертизу.*



*2001 г. Несколько слов для прессы.
С микрофоном - Почетный дорожник РФ, журналист
Вологодского областного радио В.В. Аруев.*



2000 г. Череповец, сдача путепроводной развязки.
Слева направо: мэр Череповца М.С. Ставровский,
первый зам.губернатора А.Н. Плеханов,
начальник МО-61 Г.В. Рогачёв.



2001 г. Первый заместитель губернатора Вологодской
области А.Н. Плеханов вручает В.А. Мещерякову
благодарность губернатора за участие в строительстве
участка п. Мирный - Кема
автодороги Вологда - Медвежьегорск.



*2003 г. Генеральный директор Вологодавтодора
Н.Н. Rogozin - с приветственным словом.
...Сдана 1-я очередь обхода г. Вологды - 9,9 км, соединившие
автодороги М-8 «Холмогоры» и Вологда - Медвежьегорск.*





В.А. Мещеряков, С.Я. Банин, А.П. Марков.



*В.А. Мещеряков третий справа, в группе руководителей:
Н.Н. Трудов, А.Г. Корнилов, В.А. Грибанов.*



2001 г., сдана обхода города Никольска протяж. 8 км.
Слева направо: глава комитета районного самоуправления В.В. Подольский, начальник ДДХ Вологодской области Б.Ф. Мельников, ген. директор ОАО «Вологодавтодор» Н.Н. Рогозин открывают проезд.



Слева направо: В.А. Мещеряков, В.А. Волков, В.И. Злобин, А.П. Марков.



*Руководители подразделений и партнеры
Вологодавтодора на экскурсии в Кирилло-Белозерский
монастырь.*



*Мосты соединяют берега, сердца и судьбы -
это аксиома дорог.*



Строительство обхода Красавино было обусловлено увеличившейся интенсивностью движения и острой проблемой пробок на «угоре» в окрестностях речки Лапинка, мост через неё пришлось строить по особому проекту.





А так выглядел обход Вологды в начале XXI века в период строительства.



*По свежеложенному асфальту мчится свадебный кортеж.
Это новая жизнь спешит по дороге XXI века.*



НЕУГАСАЮЩАЯ ПАМЯТЬ

Книга в книге

*Память сердца! Память сердца!
Без дороги бродишь ты, -
Лун, блуждающий в тумане,
В океане темноты.*

.....

*Память сердца! Память сердца!
Где предел тебе, скажи!
Перед этим озареньем
Отступают рубежи.
Ты теплее, ты добрее
Трезвой памяти ума...
Память сердца, память сердца,
Ты - поэзия сама!*

Вероника Тушинова

Сердце неугасающая память... Пока мы помним, мы живем. А когда уйдем, оставив свой созидательный след на земле, люди будут помнить о нас. Вот так идет это непрерывное движение - словно по кольцевой автодороге.

Мы собрали в одну главу воспоминания людей, лично знавших В.А. Мецзякова. Глазами очевидцев представлены фрагменты самых памятных для них воспоминаний о вологодских автомобильных дорогах, связанные с именем Владимира Александровича. И получилась из этих фрагментов особая, бесценная книга - книга памяти об истории развития дорожного дела на Вологодчине.



...Один из первых

Владимир Алексеевич Мантров,
*Заслуженный строитель РФ,
. Почетный дорожник РФ,
Почетный работник
транспорта России,
(1973-1978 гг. - начальник ПТО,
зам. начальника Вологодавтодор).*

В этом очерке мне хотелось бы рассказать об удивительном человеке, с которым меня свела судьба, - о бывшем управляющем Вологодским дорожно-строительным трестом, а затем объединением Вологодавтодор, - Мещерякове Владимире Александровиче.

В марте 1971 года я был приглашен на должность и.о. главного инженера треста, которым командовал Владимир Александрович. Область задыхалась от бездорожья. И как раз в это время, с 60-х годов прошлого столетия началось грандиозное строительство Череповецкого промышленного узла.

Несмотря на наличие железнодорожного и водного сообщений, нашей области, как воздух, необходима была развитая сеть автодорог для доставки продукции непосредственно к местам производства работ, складам, базам, причалам, центральным усадьбам колхозов и совхозов, лесным поселкам и деревням, для перевозки пассажиров. Все понимали, что без этого область будет развиваться од-

нобоко и в передовые не выйдет. Владимир Александрович осознал, что сразу не объять необъятное, надо сосредоточить внимание на основных направлениях строительства. В первую очередь - закрыть череповецкое направление и дать выход продукции на Москву и Ленинград. Дальше нужно было связать областной центр с районами, и тогда к этой основной «стволовой сети» будут быстро примыкать все села и деревни с их сельхозпродукцией. Вот такой план был предложен В.А. Мещеряковым, принят руководством области и одобрен в Минавтодоре.

Задача очень сложная. Для ее решения от В.А. Мещерякова требовалось создать мощную, подвижную структуру управления. Вот тут-то и проявилась поистине гениальность Владимира Александровича. Он первым понял, что на Северо-Западе с его переувлажненным климатом и резкими изменениями температур атмосферного воздуха надо строить дороги с цементобетонным покрытием, поскольку долговечность асфальтобетонного покрытия в таких климатических условиях низкая.

В Вологодской области до 60-х годов не ведали, что такое асфальтобетон. Но как строить дороги с усовершенствованным покрытием, когда нет прочных каменных материалов, нет ни одного асфальтового или цементобетонного завода? И тогда довольно быстро были построены заводы, производственные базы, жилье для работников.

К 80-м годам благодаря выдающемуся организаторскому таланту В.А. Мещерякова, поистине героическим усилиям рабочих и инженерно-технического персонала дорожно-

строительных и мостовых организаций основная сеть дорог, расположенных в Вологодской области, была создана. В ее состав вошли дороги общегосударственного (ныне федерального) значения: Москва - Архангельск и Вологда-Новая Ладога, а также республиканские дороги: Вологда - Кириллов до границы с Карелией, Вологда-Тотьма-Никольск-Великий Устюг, Тотьма - Великий Устюг и другие.

Надо отметить, что в организации дорожного строительства большую помощь лично оказывали первый секретарь Вологодского обкома КПСС А.С. Дрыгин, председатели облисполкома Л.Н. Власенко и В.А. Грибанов, их заместители А.В. Васильев, В.А. Шивринский и М.Т. Евсеев, а также на тот момент председатель горисполкома В.Д. Пармёнов.

Ежегодно вводилось в строй порядка 100 с лишним километров дорог с усовершенствованным покрытием. Для достижения таких результатов, в добавок к имеющимся мощностям дорожно-строительных управлений ДСУ №1 в Вологде и ДСУ №2 в Великом Устюге, за сравнительно короткое время были созданы ДСУ №3 в Череповце, ДСУ №4 в поселке Сазоново, ДСУ №5 в Кириллове и ДСУ №6 в Тотьме. За ходом работ на объектах строительства Владимир Александрович устанавливал жесточайший контроль. При производственно-техническом отделе треста был создан диспетчерский отдел, в который стекалась вся информация по объектам, о ходе дел делались ежедневные доклады лично управляющему треста. Владимир Александрович одним из первых в системе Минавтодора применил сетевые графики строительства объектов, они акку-

мулировали все: сроки строительства, проблемы и решения, качество работ и строительных материалов, рабочая приемка вводимых объектов...

При тресте была создана центральная лаборатория, чуть позже в каждом ДСУ появились и свои строительные лаборатории. Они испытывали цемент, щебень, песок, битум, минеральный порошок, различные добавки на соответствие техническим условиям и СНиП. В процессе строительства велся контроль за уплотнением земляного полотна, качеством выторфовывания, уплотнением неровности основания, укладкой цементобетонного и асфальтобетонного покрытия. Такие же испытания проводились и асфальтобетонной смеси. Ежедневно проверялась ровность покрытия, уклоны поперечного и продольного профиля, ширина и толщина всех слоев устраиваемой дороги.

Особое внимание уделялось проектным работам. Как только появлялась часть проекта, Владимир Александрович собирал технический совет, на котором начальник технического отдела докладывал ему свои соображения по проекту. Проектная документация тщательно изучалась и нередко отсылалась проектировщикам на доработку. По указанию В.А. Мещерякова была создана проектная контора треста.

Прогрессивный он был человек. Владимир Александрович сам понимал и нас, специалистов, учил, что все новое, прогрессивное приводит к экономии бюджетных средств и повышению качества выполняемых работ. Как

пример, - его идея, что традиционно применяемую при устройстве цементобетонного покрытия мешковину следует заменить на лак Этиноль. В итоге такого нововведения высвободились целые бригады и водополивочные машины, значительно улучшилось качество покрытия. Также по его указанию применялась омагниченная вода с целью экономии цемента при приготовлении смеси.

Он был, безусловно, до мозга костей производственником. Но всегда помнил о людях, на производстве работающих. В связи с отдаленностью дорожных объектов В.А. Мещеряков одним из первых в стране ввел вахтовый метод. В непосредственной близости от объекта строительства стали строиться оснащенные бытовой техникой, тепло- и электроэнергией, пищеблоками жилые городки для механизаторов и рабочих. И люди отвечали тем же. В комплексных бригадах (кстати, тоже предложение Мещерякова), которые строили объект от «ноля под ключ», то есть, до подписания акта приемки государственной комиссией, работать считалось почетно. Практически все работники и рабочие за свой труд получили благоустроенные квартиры. Только в Вологде было построено не менее десяти многоэтажных домов.

Он подбирал и воспитывал кадры с особой тщательностью. Для подготовки высококвалифицированных кадров по указанию начальника треста Мещерякова был создан учебный пункт. Со всей области обучались в нем механизаторы, проводились конкурсы профессионального мастерства с присуждением звания «Лучший по про-

фессии» и премированием победителей. Обладая природными данными руководителя, человек инициативы и жесткой требовательности, он и от своих замов, от руководителей низшего звена требовал такой же отдачи, трудолюбия, преданности дорожному делу.

Владимир Александрович воспитал и вырастил целую плеяду прекрасных дорожных руководителей. Это его бывшие заместители - Н.К. Шемоняков, Ю.В. Гаврилов, Н.Я. Андреев, В.А. Сорокин; главные инженеры - Г.А. Фоминский, Д.А. Ядрихинский, В.А. Ноздрачев; начальники ДСУ - В.А. Фролов, В.И. Злобин, А.П. Марков, Б.М. Усов, В.Н. Гагин, Л.А. Еничев, Н.Н. Спасский; начальники отделов - В.А. Волков, И.И. Панкевич, В.А. Беляков, В.В. Ефремов, Ю.В. Рогов; диспетчер В.Т. Палагичев и, наконец, ныне председатель совета директоров, а ранее долгие годы - генеральный директор Вологодавтодора, преемник В.А. Мещерякова Н.Н. Рогозин. Благодаря этим людям, трудовым коллективам, ими возглавляемым, дорожники области, ведомые Владимиром Александровичем Мещеряковым, добились хороших результатов. Из отсталого региона Вологодчина перешла в разряд передовых по темпам дорожного развития. За высокие производственные показатели трест, а затем и Вологодавтодор многократно удостоивались высоких наград партии и правительства страны, отраслевых и министерских.

Родина высоко оценила его огромный вклад в дело развития дорог России. Владимир Александрович Мещеряков награжден орденами Знак Почета, Трудового Красного

Знамени, Октябрьской революции и другими правительственными наградами. Он первый дорожник области, получивший звание «Заслуженный строитель России».

Иногда, заглядывая сквозь призму времени, я думаю, что он мог быть руководителем и более высокого ранга, например, губернатором Вологодской области или министром транспорта России. Мещеряков В.А., безусловно, и с этим справился бы. Но... Таким он остается в моей памяти.



Держал в своих руках все нити...

*Прижизненные воспоминания
Вячеслава Алексеевича Волкова,
Заслуженного строителя РФ,
Почетного дорожника России
и Росавтодора
(1988-2005 гг. - главный инженер,
заместитель генерального
директора Вологодавтодор).*

В январе 1967 года в нашей области был создан дорожно-строительный трест, в состав которого вошли Вологодское ДСУ №1, В-Устюгское ДСУ №2 и только что созданное в 1966 году Череповецкое ДСУ №3. Управляющим трестом был назначен Мещеряков Владимир Александрович, работавший до этого начальником ДСУ №1. Основной задачей треста было создание опорной сети автодорог (соединение Вологды с соседними регионами, а также соединение рай-

центров с областным центром дорогами с усовершенствованным покрытием).

В апреле 1967 года я перешел из Облдоруправления работать в трест на должность старшего инженера проектно-сметной группы. В связи с тем, что в штатном расписании треста не было технического отдела, его обязанности были возложены на нашу группу. Руководство группой было возложено на меня. В это время и произошла наша первая встреча с Владимиром Александровичем.

С первых дней работы было ясно, что это грамотный, требовательный и неординарный руководитель, который тщательно разбирается во всех вопросах дорожного строительства. Глубоко вникая в каждую проблему, он искал и находил выходы из создавшегося положения. Настойчивость его была непривычна. Отличала управляющего скрупулезность и работоспособность. Он держал в своих руках все нити жизни треста. Владимир Александрович обладал высшей степенью ответственности за порученное дело, сумел подобрать для управления службами треста и структурных подразделений людей под стать себе, ответственных и исполнительных, объединенных общей целью коренного изменения дорожной сети области. Это был талантливый лидер дорожной отрасли не только Вологодской области, но и Российской Федерации, и поэтому он заслуженно пользовался уважением у руководства области, в главке и Минавтодоре РФ.

Основными стройками в тот период были автодороги Вологда - Новая Ладога, Урень - Котлас и

Вологда - Медвежьегорск. В ноябре 1967 года Вологодское ДСУ №1 было освобождено от строительства автодороги Вологда - Новая Ладога и приступило к строительству участка Кадников-Чекшино на автодороге Москва - Архангельск.

В 1968 году в составе треста создаются Сазоновское ДСУ №4 и хозрасчетный строительный участок. В 1970 году Вологодское ДСУ начало строительство автодороги Чекшино - Тотьма - Никольск на участке Биряково- Тотьма за счет средств, выделенных на строительство первой нитки газопровода «Сияние Севера», и продолжило строительство автодороги Москва-Архангельск на участке автодороги Чекшино - Сямжа.

В этом же году создается Кирилловское ДСУ №5, а в 1972 году - Тотемское ДСУ №6, которое сразу же начинает строительство автодороги Тотьма -Нюксеница- Великий Устюг. Много внимания управляющий трестом уделял развитию производственных баз ДСУ. На момент образования (1967 год) в тресте был только один цементобетонный завод (д. Борисово, Череповецкий район) и один асфальтобетонный (д. Ананьино, Вологодский район). За время существования треста (1967-1972 гг.) были построены три цементобетонных завода (д. Нелазское, село Lentьево, пос. Сазоново) и пять асфальтобетонных заводов (г. Великий Устюг, с. Чекшино, с. Биряково, г. Кириллов, г. Тотьма), произведена реконструкция с заменой асфальтосмесителей АБЗ в д. Ананьино. Пущена в эксплуатацию и начала выдавать продукцию для нужд дорожного строительс-

тва дробильно-сортировочная установка в Шекснинском районе. Запроектированы и начато строительство производственных баз ЦСУ №3 в Череповце, ДСУ №6 в Тотьме, база стройучастка в Вологде, ремонтно-механическая мастерская ДСУ №2, профилакторий для техобслуживания автомашин ДСУ №1. Проектировалась производственная база ДСУ №5 в Кириллове, бескомпрессионная окислительная установка в Шексне, административное здание на ул. Комсомольской в Вологде.

Все это позволило за шесть лет существования треста увеличить объемы строительно-монтажных работ, выполняемых предприятиями треста, более чем в три раза и ввести свыше 400 км автодорог с усовершенствованным покрытием. Неоднократно тресту вручалось переходящее Красное знамя Минавтодора и ЦК профсоюза.

В 1973 году, в связи с проводимой в республике реорганизацией управления дорожным хозяйством, областной дорожно-строительный трест объединили с областным управлением строительства и ремонта дорог, создав мощную структуру - Вологодское областное производственное Управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог «Вологодавтодор». Возглавил это управление В.А. Мещеряков. Функции и обязанности его значительно расширились и требовали большой отдачи сил. Но это его не пугало. Работа была смыслом его жизни.

В 70-е-80-е годы Владимир Александрович с присущей ему настойчивостью продолжает развивать опорную сеть автодорог области. В 1974 году создается Грязовец-

кое ДСУ №7 для реконструкции автодороги Москва-Архангельск на участке Вологда -Г рязовец - граница Ярославской области. В 1976 году закончено строительство автодороги Вологда - Новая Ладога с подъездами к Череповцу, п. Кадую, Устюжне и Чагоде. Продолжается строительство автодороги Чекшино-Тотьма-Никольск, Москва - Архангельск, Вологда - Повенец, Устюжна - Сандово, Устюжна-Пестово, Лентьево - Бабаево и др. В 1982 году соединен с областным центром город Тотьма. В 1986 году заканчивается строительство участка Вологда - граница Архангельской области автодороги Москва - Архангельск. Много внимания уделялось строительству искусственных сооружений. Построено более сотни мостов, в том числе крупных, таких, как мост через р. Сухона в Великом Устюге на автодороге Урень-Котлас и мост в Тотьме на автодороге Чекшино-Тотьма-Никольск. Начато строительство моста через р. Кубена на автодороге Васильево-Устье.

В то же время Бабаевский, Вологодский, Грязовецкий, Кирилловский, Усть-Кубинский, Чагодощенский, Череповецкий и Шекснинский районы приступили к следующему этапу развития сети дорог - соединению центральных усадеб совхозов и колхозов с райцентрами.

По-прежнему много внимания уделяется развитию производственной базы дорожно-строительных и дорожно-эксплуатационных организаций. Построено 14 асфальтобетонных и пять цементобетонных заводов, реконструированы существующие АБЗ, строятся гаражи, железнодорожные тупики, дробиль-

но-сортировочные установки, установки по производству битума и другие объекты. Для обеспечения организаций Автодора кондиционными каменными материалами в 1978 году создается карьероуправление.

Владимир Александрович всегда требовал, чтобы до начала календарного года структурные подразделения имели проекты производства работ и стройфинпланы. При разработке ППР определялись необходимые ресурсы для выполнения поставленных перед подразделением задач. Как правило, всегда недоставало автосамосвалов, щебня, битума и другой техники и материалов. ППР ведущих организаций рассматривались у Мещерякова, разработанные мероприятия утверждались, назначались сроки и ответственные за их исполнение.

Решение наиболее сложных вопросов Владимир Александрович брал на себя. Так, при строительстве участка Ботово-Суда на автодороге Вологда - Новая Ладога трассу на 148 км пересекла р. Суда. МСУ №1 - субподрядчик по строительству моста через р. Суда, могло пропустить построенный транспорт через мост не ранее октября 1968 года. При разработке и рассмотрении ППР встал вопрос о доставке материалов через реку на участок 148-154 км, который необходимо было ввести в 1968 году. Было принято решение запроектировать и построить понтонную переправу в 30 метрах выше по течению от створа строящегося моста. Проектирование переправы поручили руководимой мной группе, строительство - ДСУ №3, а самый сложный вопрос изыскания понтонов Мещеряков взял на

себя. Вологодский облисполком и Минавтодор обратились в Минобороны СССР с просьбой изыскать для нужд области понтонный парк. В феврале 1968 года вопрос был решен положительно, трест получил понтонный парк длиной 150 метров. Но зеркало реки Суда - более 250 метров. Тогда принимается скорректированное решение: запроектировать и построить свайно-эстакадную часть переправы на участке глубиной до трех метров, а наплавную часть выполнить с использованием двух барж и понтонного парка. Вопрос о приобретении барж у Северо-западного речного пароходства Владимир Александрович тоже берет на себя. В результате 15 мая 1968 года временный мост через р. Суда был построен, что обеспечило бесперебойную доставку материалов и ввод участка 143-154 км автодороги Вологда - Новая Ладога. И таких примеров можно привести десятки.

Планерки В.А. Мещеряков проводил первоклассно. Этому, как и многому другому, у него можно было поучиться. Приняв решение, он требовал неукоснительного исполнения. Однако мог изменить свою точку зрения. Хотя делал это очень редко и только в том случае, когда возражения подтверждались инженерными расчетами. Контроль выполнения принятых решений отводил первое место. В его кабинете в зимний период висели графики ежедневной вывозки дорожно-строительных материалов на все важнейшие объекты области. Успешное выполнение этих заданий давало возможность бесперебойно работать в летний строительный сезон и обеспечивало

необходимый задел земполотна. В весенне-летний период их заменяли графики выпуска и укладки материалов в покрытие автодорог, что обеспечивало ввод их в установленные сроки.

На каждый объект производственный отдел заводил карманную книжку для руководителей треста, а затем Автодора. Эта книжка представляла из себя схематический профиль строящейся автодороги с попикетными объемами основных работ (разрубка трассы, снятие растительного слоя, искусственные сооружения, нижняя часть земляного полотна, песчаный подстилающий слой, основания и покрытия). Данные о выполнении работ на каждом пикете ежедневно заносились в эти книжки. Таким образом, руководство Автодора наглядно видело ситуацию на объекте на текущий момент.

Владимир Александрович всегда следил за новыми тенденциями и новыми материалами в дорожном строительстве. Так, одним из первых в России Облдорстройтрест совместно с СоюздорНИИ внедрил устройство покрытий из песчаного цементобетона. А вместе с Воронежским инженерно-строительным институтом были разработаны и внедрены в производство основания из песчано-гравийных смесей, укрепленные гранулированными шлаками. Широкое применение получили гранулированные шлаки в асфальтобетонах и в ряде других разработок. Все это позволило устранить дефицит гранитного щебня.

Наращиванию объемов работ, успешному решению задач послужило внедрение аккордной оплаты с выдачей

значительной части премии при досрочном выполнении законченного комплекса работ. Затем перешли на бригадный подряд, когда весь заработок между участниками распределяла сама бригада. Этой же цели способствовало и социалистическое соревнование, стимулирование рабочих всегда быть первыми. Область регулярно выходила победителем Всероссийского соцсоревнования в дорожном хозяйстве и получала переходящие Красные Знамена ЦК КПСС, Совмина РСФСР, Минавтодора, ЦК профсоюза (даже получила такое знамя на вечное хранение).



Строитель до мозга костей

*Александр Павлович Марков,
Заслуженный строитель России,
Почетный дорожник России,
Почетный дорожник Росавтодора,
Почетный гражданин
г. Великий Устюг.
(1962-1999 гг. - директор
Великоустюгского ДСУ №2
«Вологодавтодора»).*

Первые мои встречи с Владимиром Александровичем были в 60-е годы, в его бытность начальником ДСУ №1 в Вологде. Я тогда работал начальником ДСУ №2 в Великом Устюге. Встречались мы на областных совещаниях, планерках. Облдоруправлением руководил в те годы Сер-

гей Григорьевич Митькин (с 1961 по 1966 гг.), который оказал большое влияние на карьерный рост В.А. Мещерякова.

Должен сказать, что в период становления ДСУ №1 Сергей Григорьевич около года сам по совместительству возглавлял коллектив этого управления. И заметил молодого талантливого инженера Мещерякова. Сначала он перевел его из прорабов на должность главного инженера, затем - директора ДСУ №1.

Говоря о личности Владимира Мещерякова, нельзя не сказать о людях, которые его окружали. Во-первых, это жена его, Александра Петровна, которая была устюжанкой. Так что, В.А. Мещерякова я считаю наполовину своим земляком. С Александрой мы окончили один техникум - Великоустюгский автодорожный, она - в 1954-м, а я - в 1956-м году. До сих пор помню ее, стройную, симпатичную, скромную девушку с длинной косой. Так вот, Владимир Александрович часто приезжал в Великий Устюг на родину жены, не раз бывал у меня дома. Во-вторых, дети его, Светлана и Сергей, в летние месяцы подолгу жили в гостях у своей бабушки-устюжанки.

Любил он играть в шахматы с моим сыном Алексеем, в те годы школьником. Владимир Александрович увлеченно рассказывал Алеше о романтической профессии дорожника. Сейчас мой Алексей - главный инженер Вологодского ДРСУ. И вот уже его сын, мой внук Дима «грызет» дорожную науку...

...В далекие 60-е годы прошлого столетия дела дорожные были плохи. Правительство России искало пути выхода

из тупика. И вот в феврале 1965 года в Москве, в Колонном Зале Дома Союзов созывается Всероссийское совещание по дорожному строительству. Вологодскую область представляют начальник Облдоруправления Митькин С.Г., начальник ДСУ №1 Мещеряков В.А. и я, начальник ДСУ №2. Слово для вступления предоставлено Сергею Григорьевичу.

Должен сказать, что накануне совещания «всем миром колдовали» над его выступлением (жили мы в одном номере московской гостиницы). С.Г. Митькин был весьма темпераментный, бесстрашный человек, прошедший Великую Отечественную до самого Берлина. В своем наступательном стиле он и толкнул речь - честно рассказал о проблемах Вологодской области, о нуждах дорожников, о необходимости реорганизации дорожной отрасли. В зале было более тысячи участников совещания, в президиуме, кроме руководства дорожной отрасли России, - представители ЦК партии и Совмина. Выступающих было много, все говорили о проблемах своих регионов, и красной нитью проходило: надо вытаскивать Россию из бездорожья. Это было на редкость масштабное и судьбоносное совещание российских дорожников.

Сразу же после него вышло Постановление Совета Министров РСФСР № 259 «Об улучшении строительства, ремонта и содержания местных автомобильных дорог». Создается сеть ПДУ, на автодороги выделяется больше средств...

И вот в 1967 году создается Вологодский дорожно-строительный трест. На первых порах в его состав входят

три дорожно-строительных управления. А позднее, в связи с ростом дорожных строительных работ, создается еще ДСУ №4 в Сазонове, №5 в Кириллове, №6 в Тотьме и №7 в Грязовце. В состав треста вошли и другие вспомогательные подразделения. Возглавить эту строительную махину доверили молодому, но уже опытному строителю автомобильных дорог Владимиру Мещерякову. В то время было ему всего 33 года.

...И началось! Во всех уголках Вологодчины, от запада до востока, пошло великое наступление на бездорожье. Ежемесячные планерки у Мещерякова стали обязательными, все руководители подразделений отчитывались за свои дела. Появилось такое понятие, как «особо важное задание» - выполнение плана осенне-зимней заготовки и вывозки дорожно-строительных материалов, ввод в действие того или иного объекта, строительство баз, жилья для работников, а также развитие подсобных хозяйств.

Естественно, за отличную работу коллективы награждались морально и материально. Когда получались отставания от графика, Владимир Александрович звонил мне домой. Иногда трубку брала моя жена.

- Зинаида Васильевна, что-то с вывозкой в ДСУ-2 не все ладно, начали отставать. Разберитесь, пожалуйста,
- говорил ей, зная, что жена дорожника в курсе. И после домашних «разборок» кривая графика уходила вверх. Может это и шутка, но так было не раз.

Многих работников знал Владимир Александрович по имени-отчеству. Потому что большое внимание уделял рабо-

те с кадрами, проявлял постоянную заботу о быте рабочих. Как они живут на вахте, как их кормят? Его действительно интересовали бытовые проблемы людей, ход строительства для них благоустроенного жилья. Подвергались жесткой критике те, кто не осваивал деньги на жилье и производственные базы.

Будучи в Великом Устюге, В.А. Мещеряков любил зайти в теплицу, которая круглый год кормила наш коллектив огурцами, помидорами и зеленым луком целых десять лет. И, разумеется, обходил мастерские, асфальтный завод. А как он настаивал на скорейшем монтаже АБЗ в поселке Дымково!

И вот, в 1969 г. мы дали первый асфальт. Завод был построен менее чем за год. На пуск нового производства был приглашен и Мещеряков. Началась новая «дорожная» эпоха не только для Устюга, но и для всех восточных районов Вологодской области.

К концу 1960-х годов остро встал вопрос об ускорении строительства автодороги Кич-Городок - Никольск.

В.А. Мещеряков и заместитель председателя облисполкома А.В. Васильев принимают кардинальные меры по плановой работе на этой важной стройке. Более ста единиц автотранспорта и дорожно-строительной техники работает на строительстве дороги. В.А. Мещеряков, А.В. Васильев, Г. И. Загребин - начальник автоуправления и я неделями жили в Кич-Городке. Строительство вели с двух сторон - от Кич-Городка и со стороны Великого Устюга. При председателе райисполкома создан штаб. В августе 1967 года был

дан проезд до Кич-Городка в гравийном исполнении, и все грузы, разгруженные на берегах Сухоны в Великом Устюге, повезли автотранспортом. С облегчением вздохнули жители Кич-Городецкого и Никольского районов.

Но работа на дороге Кич-Городок - Никольск только начиналась. Впереди было много лет упорного труда. А вначале надо было построить 40 километров участка дороги от Великого Устюга до Михнинской. На это ушло еще три года. И только в 1978 году мы окончательно пришли в Никольск с устойчивой дорогой - гравийкой.

Все эти годы влияние Мещерякова было огромным. И его полюбили никольчане, избрали депутатом областного Совета. А выдвинули Мещерякова в депутаты жители Кемского «медвежьего угла», из колхоза им. Ленина, сполна познавшие, что такое жизнь, когда нет проезда ни зимой, ни летом.

Однажды, а было это в конце мая 1977-го, звонит мне шеф (так за глаза Мещерякова звали руководители дорожных управлений) и говорит:

- Приезжай в Никольск, поедem в колхоз им. Ленина на встречу с избирателями.

Мещеряков любил бывать в Никольске. Крепко подружился с местным предриком В.А. Корепиным. Не раз бывал на родине поэта А.Я. Яшина в Блуднове и на Бобришном угоре, где установлен памятник-надгробие нашему великому земляку.

Так вот, встретились мы в Никольске и на завтра вместе с В.А. Корепиным поехали в Кему. На встречу пришло все

взрослое население колхоза. На Владимира Александровича смотрели, как на бога. И первым, самым главным, был наказ отремонтировать дорогу от поселка Борок до Нижней Кемы. Владимиру Александровичу оставалось только сказать: «Все, что в моих силах». А сам лукаво смотрит на меня и говорит: «Ну как, осилим?» Я, поразмыслив, сказал, что смогу безболезненно выделить три мощных автоскрепера и два бульдозера на базе Т-100, ведь строительство дороги Кич-Городок - Никольск уже подходило к завершению.

И строители перешли с построенного объекта на «депутатский» объект. Соответственно появилась и строчка в плане «Работы для облисполкома» в сумме пятьдесят тысяч рублей. К 1 сентября был обеспечен нормальный проезд, и на следующие встречи с избирателями Владимир Александрович ездил уже без «группы поддержки». Он всеми силами старался как можно быстрее дать выход из Никольска на Вологду, через Рослятино. Это было решением проблемы и для Великого Устюга. После окончания строительства этой дороги большое внимание стал уделять стройке Тотьма - Нюксеница - Великий Устюг.

Для ускорения работ в Нюксеницу направляется отряд ДСУ №2. Началось строительство моста через реку Уфтыюга. Наша задача - строительство подходов к мосту. Не раз мы с Владимиром Александровичем встречались в Нюксенице в деревне Березовая Слободка. Познакомились с очень колоритным человеком - председателем колхоза «Россия» В.М. Прокопьевым. На все у него хватало сил, на людей и на работу.

Не без помощи Владимира Александровича вырос у нас Герой Социалистического труда Симон Яковлевич Банин. После получения С.Я. Баниным в 1966 году Ордена Ленина было решено - быть ему героем соцтруда. И началась в этом направлении повседневная работа, ежедневный учет выработки. Должен признаться, что будущий герой работал на хороших, надежных по тем временам тросовых экскаваторах Э-652. На них Симону Яковлевичу удавалось пятилетку выполнять за три года, а ежедневная выработка превышала тысячу кубометров. На примере Банина Владимир Александрович организовал школу по обмену опытом. У Симона Яковлевича учились многие машинисты экскаваторов Минавтодора.

И вот, наконец, в январе 1974 года С.Я. Банину присвоено звание Героя социалистического труда с вручением медали «Золотая звезда». Указ из газеты «Правда» мы зачитывали в клубе в деревне Байдарово Никольского района. Поздравить героя приехал и Мещеряков. К сожалению, Симона Яковлевича сегодня тоже нет с нами, но мы его не забыли. В июле 2012 г. на доме, где он жил, установлена мемориальная доска.

Помню, был такой случай с Мещеряковым. Как-то приехали мы с ним в Череповец на металлургический комбинат по поводу отгрузки доменного шлака. Пришли на прием к Цветкову, заместителю директора комбината по сбыту - фигура довольно авторитетная и крупная. В приемной много людей разных национальностей. Мещеряков передал записку секретарю, та доложила Цветкову:

вот, приехал Мещеряков из Вологды. Буквально через пять минут мы были приняты. Вопрос об отгрузке дробленого шлака был решен.

Огромную роль Владимир Александрович сыграл при строительстве аэродромов в Великом Устюге и в Кич-Городке. Он был в большой дружбе с командиром Вологодского авиаотряда Львом Петровичем Елифёровым. В год строительства взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек с перроном мы выдали асфальтобетонной смеси более 80 тысяч тонн. Работали день и ночь. И вот, в августе 1974 года - первый рейс ЯК-40. На приемку прилетели Мещеряков и Елифёров, а право почетных пассажиров было предоставлено участникам строительства - бригаде рабочих ДСУ №2. На ЯК-40 они совершили обзорный полет над Великим Устюгом.

...Мы жили «по-Мещерякову», старались быть похожими на него. В критических ситуациях всегда задавали себе вопрос: а как поступил бы шеф? Мы уважали, побаивались его и в то же время любили этого человека.



Слово и Честь

*Иван Иосифович Панкевич,
Почетный дорожник России,
Лауреат ВДНХ СССР
(серебряная медаль),
начальник ЦСЛ Вологодавтодора
(1969-1975 гг.),
начальник техотдела
Вологодавтодора
(1975-1986, 1988-1998 гг.).*

Впервые я познакомился с Владимиром Александровичем Мещеряковым 13 января 1969 года, когда пришел устраиваться на работу. Вологодский Облдорстройтрест располагался в Вологде по улице Чернышевского, 133 и занимал несколько комнат. Остальную часть здания на втором этаже занимали работники Вологодского ДСУ №1.

Хорошо помню, что кабинеты начальника Облдорстройтреста В.А. Мещерякова и главного инженера В.А. Малофеева были на втором этаже, а на первом располагались красный уголок, производственный отдел, отдел снабжения и центральная строительная лаборатория треста (куда я был принят начальником) совместно со строительной лабораторией ДСУ №1.

Тогда шло строительство дорог по четырем основным направлениям: Вологда - Новая Ладога на участке Суда - граница Ленинградской области, на котором были за-

действованы Череповецкое ДСУ №3 и Сазоновское ДСУ №4; Москва - Вологда - Архангельск на участке Кадников - Чекшино и на автодороге Вологда - Медвежьегорск на участке Кубенское - Новленское (строительство осуществляло Вологодское ДСУ №1); Урень - Шарья - Никольск - Котлас на участке Великий Устюг - Кич-Городок, строительство которой осуществляло Великоустюгское ДСУ №2.

Эти дороги для области имели огромное значение, поэтому Мещеряков занимался лично организацией работы привлеченного по Указу от апреля 1959 г. автотранспорта, землеройной техники, экскаваторов и др. Он объезжал на автомашине строящиеся объекты ДСУ №1, ДСУ №3, ДСУ №4. Подгонял, если это было нужно, подсказывал, вообще держал руку на «пульсе», никому не давал спуска. Он не терпел никаких приписок, подтасовок. Как-то возник вопрос о том, что шоферы везут больше песка, чем положено, что экскаваторщик грузит больше кубометров в кузов автомобиля, чем нужно. Тогда В.А. Мещеряков велел выехать мне в карьер и взять насыпной вес песка и взвесить этот автомобиль с грузом и без него. Оказалось, что грузовой автомобиль грузится по норме.

Кроме строительства Владимир Александрович уделял огромное значение качеству выполняемых работ. При создании Череповецкого ДСУ №3, Сазоновского ДСУ №4, Кирилловского ДСУ №5, Тотемского ДСУ №6 и Грязовецкого ДСУ №7 сразу открывались строительные лаборатории этих управлений, оснащенные самым современным лабораторным оборудованием.

В.А. Мещеряков и В.А. Малафеев на каждой планерке поднимали вопрос о качестве. Строго спрашивал с центральной строительной лаборатории, интересовался качеством выпускаемых асфальтобетона и цементобетона, требовал, чтобы эта продукция строго соответствовала ГОСТам и СНиПам. И поэтому, начиная с 1969 года, все сдаваемые участки принимались госкомиссиями только с оценками «хорошо» и «отлично», а участок дороги Суда - граница Ленинградской области (автомобильная дорога Вологда - Новая Ладога) протяженностью 179 км был в 1975 году полностью введен в эксплуатацию с общей оценкой «отлично».

Кроме дорожно-строительных работ, Мещеряков много внимания уделял строительству мостов. Это он преобразовал небольшой стройучасток в Мостостроительное управление (начальник В.А. Пьянков), которое занималось строительством и реконструкцией небольших мостов по всей области.

Хочу отметить Мещерякова В. А. как человека-новатора, который старался внедрить в строительство автомобильных дорог все новое и передовое, что достигала наука и техника. Он поддерживал связь со многими научно-исследовательскими лабораториями и институтами, которые вели разработки по применению при строительстве дорог отходов промышленности, разрабатывали новые материалы. Так, после поездки на строящуюся автомобильную дорогу Москва - Рига в 1970 году в Облдорстройтресте были внедрены резиновые колпачки, применяемые для швов расширения цементно-бетонных покрытий, что позволило

снизить трудозатраты и улучшить качество. До этого применялись бумажные колпачки, которые делались вручную.

В том же году для ухода за свежесуложенным бетоном в тресте стали применять пленкообразующий материал «Лак Этиноль» - вместо традиционного метода засыпки песком со следующей поливкой водой в течение 14 суток. Тогда же, по разработкам СоюзДорНИИ, на автодороге Череповец - Белозерск был построен опытный участок протяженностью 1 км покрытия из песчаного цементобетона. Опыт удался. Поэтому было решено строить такие участки на дороге Вологда - Новая Ладога. Применение песчаного цементобетона на строительстве автодороги Вологда - Вельск - Сия - Архангельск дало экономический эффект в ценах тех лет - 348,7 тыс. руб., позволило высвободить более 235 железнодорожных вагонов для перевозки щебня из карьеров Ленинградской области и Карелии и около 300 машино-смен автотранспорта для перевозки щебня на расстояние свыше 200 км. Причем, В.А. Мещеряков четко следил за расходом цемента, битума, щебня и других строительных материалов, за соблюдением рецептов.

По разработкам БелДорНИИ в 1972 г. на всех цементобетонных заводах Облдорстройтреста были внедрены устройства для омагничивания воды, идущей на приготовление цементобетона. Экономия цемента составила 18 кг на м³, что дало возможность построить дополнительные километры дороги. А применение сначала рядового щебня, затем - граншлака наряду с каменноугольной смолой Череповецкого металлургического завода позволило до-

рожникам области строить более надежные и долговечные дороги, снизить затраты на их содержание, увеличить скорость движения транспорта.

Однако, занимаясь строительством дорог, Владимир Александрович никогда не забывал о людях: строилось жилье не только в Вологде, но и во всех 26 районах области. Благоустроенные квартиры получали почти все работники Облдорстройтреста и ПРСО «Вологодавтодор».

При Мещерякове строились асфальтобетонные и цементобетонные заводы, дорожно-ремонтные пункты (ДРП), гаражи и закрытые стоянки для техники. Он был настоящий дорожник, человек слова и чести. Да, неординарный, суровый, требовательный, жесткий, я бы сказал, в чем-то жестокий. Но именно эти качества позволили ему сделать прорыв в дорожной отрасли региона - построить основную сеть автомобильных дорог, связать 23 районных центра с Вологдой.



Всего себя отдавал работе

Николай Александрович Соломин,
ветеран ВОВ и Вооруженных Сил СССР,
(1978-1995 гг. - директор
учебного пункта Вологодавтодор).

Когда в 1950 году я прибыл в Вологду, службу проходил в автобатальоне. Дорог в городе практически не было.

С твердым покрытием дорога на улице Ленинградской, булыжная - на Грязовец да первый в городе небольшой участок асфальта возле здания областного комитета партии - вот и все, пожалуй.

В 1965 году в ДСУ №1 встретил В.А. Мещерякова, который был тогда в этой организации главным инженером. Мы познакомились и подружились. Мои друзья стали его друзьями, с ним мы проводили свободное время вместе с нашими семьями, ходили на лыжах или играли в шахматы. Владимир Александрович был неплохим шахматистом. В быту непритворлив, всего себя отдавал работе.

В.А. Мещеряков любил меня расспрашивать о годах войны, о жизни в Германии, в особенности интересовался экономикой Германии и состоянием немецких дорог. Знал, что в годы войны исколесил я много городов российского Черноземья, Украины, Белоруссии, Польши, что в 1944-м попал в Германию и впервые увидел, какими дороги могут быть.

В июле 1973-го, когда подошло мое время увольнения из армии, Мещеряков пригласил меня к себе на работу в Вологодавтодор. И в конце августа того же года я устроился старшим экономистом группы по привлечению ресурсов на дорожные работы. Мою деятельность на новом поприще руководитель Вологодавтодора сразу же взял под свой контроль. Суть моих обязанностей заключалась в привлечении ресурсов и финансовой помощи всех организаций города Вологды и Череповца для дорожного строительства. Приходилось много ездить, взаимодействовать с

руководителями организаций и партийным руководством. В результате в Вологодавтодор стали поступать строительные материалы и денежные средства. Такое мощное материальное подспорье, опирающееся на соответствующий Указ Правительства РСФСР и неимоверную организаторскую энергию В.А. Мещерякова, позволило активизировать развитие дорожных организаций во всех районах Вологодской области. Стали строиться производственные базы, жилье для работников, приобреталась дорожная техника... И, как следствие, много строилось автомобильных дорог.

1973-1978 гг. - период настоящего строительного бума: созданы дорожно-строительные управления в Вологде, Великом Устюге, Череповце, Сазонове, Кириллове, Тотме и Грязовце. Было принято на работу большое количество инженерно-технических работников и рабочих (более трех с половиной тысяч человек). Созданы производственные базы в 26 районах Вологодской области. Вот так В.А. Мещеряков исполнял указания правительства о ликвидации бездорожья, максимально задействуя для этого все имеющиеся ресурсы - людские, технические, технологические, привлекая для помощи партийные и советские органы. Он обладал большими организаторскими способностями.

Бурное строительство дорог потребовало привлечения большого количества рабочих и служащих. Возникла необходимость организации при Вологодавтодоре учебного пункта по подготовке кадров и повышению квалификации. В.А. Мещеряков поддержал идею создания учебного

пункта, и уже в 1978 году в новом здании Вологдавтодора на Комсомольской, 55 было выделено целое крыло под учебный пункт. Я был назначен его директором. За короткий период мы оснастили оборудованием и учебными пособиями кабинеты строительства и эксплуатации автомобильных дорог, класс для подготовки специалистов по грузоподъемным механизмам, класс охраны труда и техники безопасности. Была создана библиотека с комплектом литературы и плакатов, приобретены учебные агрегаты. Обучение проводили преподаватели Вологодского политехнического института, инспекторы технадзора и ГАИ, специалисты автошколы ДОСААФ, а так же самые опытные работники Вологдавтодора. Практику учащиеся проходили на базе Вологодского ДСУ №1 и на асфальтовом заводе в Ананьино. В год мы обучали по 200-250 человек. Учебный пункт Вологдавтодора считался одним из лучших в Российской Федерации. И в этом прямая заслуга Владимира Александровича. Многие специалисты-дорожники, по сути, благодаря ему стали достойной сменой ветеранам, поднимавшим дорожную отрасль под руководством В.А. Мещерякова.

Он отдал строительству дорог на Вологодчине четверть века, 25 самых лучших лет своей жизни. Такое забыть невозможно...



Помогал найти решение

*Валерий Изгорьевич Злобин,
кавалер Ордена «За заслуги перед
Отечеством» II степени,
Почетный дорожник России
(в отрасли с 1971 по 2005 гг.).*

В 1971 году после окончания Волгоградского института инженеров городского хозяйства я приехал в Вологду, в Вологодский дорожный трест. Управляющим треста был тогда Владимир Александрович Мещеряков. До этого фамилию Мещерякова я слышал в институте при распределении, от начальника Волгоградского дорожного треста Юрия Александровича Старосельца, однокашника Владимира Александровича.

Но лично познакомиться с В.А. Мещеряковым мне удалось не сразу, поскольку приняли меня на работу мастером в Череповецкое ДСУ-3 и направили на строительство автодороги Вологда - Новая Ладога.

Прошло немногим более четырех лет, и вот я направлен на должность главного инженера во вновь организованное ДСУ-7 г. Грязовца. А после - снова Череповецкое ДСУ-3, сначала главным инженером, затем начальником этого управления. Затем - Вологда, ДСУ-1, где я сначала работал главным инженером, потом начальником управления.

Владимир Александрович сыграл большую роль в становлении меня как специалиста-дорожника. То, что он мудрый был руководитель, это не секрет ни для кого. Мудрый, но порой и жесткий. Он и с себя спрашивал строго, и, естественно, с подчиненных. Одним словом, человек неординарный. Однако, каким бы он ни был жестким в работе, никогда скоропалительно не расставался с кадрами, старался провести воспитательную работу, и даже если у работника были промахи, всегда давал человеку шанс исправить положение. Так что, до увольнения дело доходило крайне редко. По-человечески он относился к людям. Сам ответственный и дисциплинированный руководитель, того же требовал и от подчиненных. Не считаясь с выходными, мог в субботу-воскресенье поехать куда-то на объект.

Но и отдохнуть возможность давал. Обычно у дорожников самый жаркий сезон - лето, трудятся практически без отдыха. Мещеряков после сдачи дороги мог руководителям устроить отдых: специально направлял на курсы повышения квалификации - чем не отдых после напряженной работы?! Руководящие работники в зимний период часто направлялись для повышения квалификации во Владимир или в учебный центр Минавтодора в г. Мамонтовка.

Владимир Александрович ценил тех людей, с которыми работал, от управленцев до сотрудников низового звена. Понимая, что отрасли необходимы квалифицированные кадры, он приветствовал открытие в 1975 году в Вологод-

ском политехническом институте кафедры «Автомобильные дороги» и выделял средства из фондов предприятия для оснащения лабораторий.

Очень большое внимание уделялось строительству жилья в Вологде, Череповце, Устюге для специалистов-дорожников. В Автодоре если и были очереди на жилье, так потому, что люди стремились там работать, знали: зарплату и жилье обязательно зарабатывают.

Владимир Александрович Мещеряков отдал системе Автодора более 26 лет. За это время были построены участки федеральных магистралей Вологда - Новая Ладога и Вологда - Архангельск, связавшие областной центр с райцентрами дорогами на Кириллов, Великий Устюг, Никольск, Тотму и другими не менее значимыми автотрассами. Вклад В.А. Мещерякова здесь трудно переоценить.

Он умел лоббировать интересы дорожной отрасли региона, а, по сути, - интересы вологжан, в каком бы уголке Вологодчины они не проживали. Благодаря его организаторским способностям и умению находить общий язык с людьми, вологодские предприятия отчисляли на дорожное строительство значительные суммы, направляли в помощь людские ресурсы. Каких нервов это стоило, - пожалуй, лишь ему, Мещерякову, известно.

А еще он всегда приветствовал введение новых технологий, что сыграло свою значимую роль в освоении вологодского бездорожья. Так, на автодороге Вологда - Новая Ладога впервые в России был применен песчаный цементобетон, использовался крупнозернистый песок без добав-

ления гранитного щебня, весьма дефицитного и дорогого для нашего региона. Это сейчас молодежь не понимает: «как это — нет того, нет другого?!», а тогда ...

И во время, и после моей работы с ним, Владимир Александрович всегда помогал мне при принятии важных решений. Я и в Вологде остался во многом благодаря ему. Был момент, когда я решил возвращаться в Волгоградскую область, на родину. Мещеряков тогда мне хорошие рекомендации дал, но со мной все же поговорил. Не убеждал, сказал только: «Выбор за тобой, решай. Только скажи мне твердо, если остаешься». И я остался. Вот так и вышло, что дальнейшая моя жизнь прошла в совместной с ним работе. Его все время окружали люди, работа для него была всем. Но... все же не было для него ничего роднее и дороже, чем его дети - сын Сергей и дочь Светлана. Сильно их любил Владимир Александрович. Помню, как во время командировки на строящуюся дорогу в Устюженском районе он разыскивал сына, находящегося в стройотряде на границе с Калининградской областью. Хотел увидеть его, передать посылку с гостинцами. Вот как - гостинцы от отца, для которого даже взрослый уже сын - все равно ребенок...

...Когда меня пригласили на должность начальника управления дороги Москва - Архангельск, я первым делом к нему поехал советоваться. И когда избирался депутатом городской Думы — тоже к нему. Контакты наши не прекращались, и когда он возглавлял Облдорстройтрест и Вологдавтодор, и когда стал возглавлять Госэкспертизу Вологодской области. Иногда мы встречались в неформальной

обстановке. Была у него квартира на Конева, холостяцкая. Так бывало, приболит или просто позвонит, мы втроем - я, Н.Н. Rogozin и В.А. Волков - все бросаем и мчимся к нему. Очень важны были для нас эти встречи.

Ни дня без дела

*Даниил Алексеевич Ядрихинский,
кавалер ордена «Знак Почета»,
Почетный дорожник России,
главный инженер Вологдавтодора (1978-1986 гг.).*

В Вологду на работу в ДСУ-1 я приехал в 1952 году. В то время ни одной дороги междугородного сообщения с твердым покрытием не существовало. До Сокола, Грязовца, Череповца, не говоря уже других районах области, нужно было добираться на поезде. Помню, в выступлении на одном совещании председатель облисполкома В.А. Грибанов сказал: «Дождемся ли мы того времени, когда до Череповца можно будет доехать на легковой машине?» Дождались!

С Владимиром Александровичем Мещеряковым я познакомился в 1961-м. В то время он работал главным инженером ДСУ-1 Вологды, я там же - старшим прорабом. В то время начальником ДСУ-1 был В.А. Седов, настоящий наставник для нас. Имея большой производственный стаж и опыт руководителя, он учил нас никогда не забывать о людях, относиться к ним бережно и терпеливо.

С В.А. Мещеряковым мы виделись каждый день, решали производственные вопросы. Он уже тогда был хорошим организатором, требовательным руководителем, отстаивающим свое мнение.

В 1966 году меня перевели в Череповец главным инженером ДСУ-3, поэтому с Владимиром Александровичем я виделся достаточно редко, вплоть до 1978 года, когда из Череповца меня перевели снова в Вологду главным инженером Вологдавтодора. Мне предоставили служебное жилье, и мы с Владимиром Александровичем три месяца прожили в одной служебной квартире.

С работы Владимир Александрович приходил всегда очень поздно. После окончания рабочего дня он просматривал сводки из ДСУ, итоги соревнования, анализировал обстановку и в случае необходимости уже на следующий день был на объекте. Часто Владимир Александрович выезжал на дорогу вместе с заместителем председателя облисполкома А.В. Васильевым, с которым всегда находил общий язык. Когда Мещеряков выезжал на место, он проверял и качество дороги, и условия размещения, питания рабочих, обеспечение их материалами и инструментами, ремонт дорожной техники. Именно при активной поддержке В.А. Мещерякова при Вологодавтодоре было создано большое количество производственных баз с цехами для ремонта автомобилей и дорожной техники, складскими помещениями инертных материалов, другими подсобными помещениями.

В Вологдавтодоре мы с Владимиром Александровичем проработали вместе восемь лет в соседних кабинетах, виделись по работе каждый день, решали производственные вопросы, иногда спорили. В то время я отвечал за экономию дорожно-строительных материалов, и мне, например, стоило большого труда убедить Владимира Александровича в необходимости приобретения закрытых вагонов для перевозки цемента.

Как умелый хозяйственник, Владимир Александрович всегда приветствовал новые технологии строительства. В его бытность начальником Вологдавтодора стали применять песчаный цементобетон, омагниченную воду для производства цементобетона. По итогам социалистического соревнования и по освоению новых технологий Вологдавтодор всегда занимал ведущие места.

В 1986 году я вернулся в Череповец, возглавил ДСУ-3. В последние годы его жизни мы поддерживали хорошие отношения, часто общались по телефону. У нас всегда были общие темы для разговора, ведь на протяжении почти всей моей трудовой биографии мы находились рядом друг с другом!

Теперь, спустя годы, можно уверенно сказать: наше поколение много сделало для становления дорожной отрасли. А Владимир Александрович Мещеряков, в свою очередь, прилагал все усилия для активизации дорожного строительства в Вологодской области.



Видел будущий объект

*Леонид Алексеевич Еничев,
Заслуженный строитель России
(с 1981 г. - управляющий трестом
«Дорколхозстрой»,
президент ООО «Волдорстрой»),*

После окончания Ленинградского инженерно-строительного института я работал на Сортовальском мебельно-лыжном комбинате инженером-конструктором, потом - главным инженером. Затем переехал в Кириллов, где стал работать директором автопредприятия, находящегося на тот момент в плачевном состоянии (из 140 машин работало 30). Постепенно ситуация на автопредприятии стала выправляться, мы начали строить жилье для работников, меня избрали депутатом районного совета. Вдруг пришло приглашение мне работать в Ярославле, собрался я из Вологодской области уезжать.

Незадолго до моего увольнения в начале рабочего дня приехал ко мне из Вологды Владимир Александрович Мещеряков и предложил остаться, принять под начало ДСУ №5. После недолгого раздумья я согласился. Так с его легкой руки я возглавил Кирилловское дорожно-строительное управление, в котором проработал с 1977 по 1981 годы.

Объемы работ ДСУ увеличились в несколько раз, меня избрали членом бюро райкома КПСС. В 1981 году перевели в Вологду управляющим трестом «Дорколхозстрой» (впоследствии - объединение «Вологдаагропромдорстрой»). На новой работе мне приходилось практически ежедневно контактировать с Мещеряковым. Мы выполняли одни и те же задачи и поручения. Наш трест занимался строительством дорог, дороги районного масштаба переводились в ходе строительства и реконструкции в областные. Из 2300 км построенных дорог около 30% было построено совместно с Вологодавтодором.

В 1982 году вышло постановление ЦК КПСС о развитии Нечерноземья. С Мещеряковым мы часто после работы допоздна обсуждали, корректировали программу дорожно-строительных работ и думали, как ее осуществить. Одна только наша организация - Вологдаагропромдорстрой - построила в те годы более 2000 километров дорог. В районах области было построено много дорог именно внутрирайонного сообщения, что в свою очередь способствовало развитию районной инфраструктуры.

В совместной работе Владимир Александрович всегда хорошо совмещал теоретические и практические разработки, интересовался новыми технологиями. Мне нравились в нем логичность мысли, умение увидеть строящийся объект от начала и до конца - от проектной документации, обеспечения стройки материалами, механизмами и людскими ресурсами до устройства придорожных полос. Особое внимание он обращал на проект производства работ

и соблюдение графика строительства, все вопросы умел увязать комплексно. И потому параллельно со строительством дорог шло строительство производственных баз, налаживался ремонт техники, организовывались пункты питания и проживания при работе вахтовым методом, одновременно шло интенсивное строительство жилья.

Как умный и дальновидный руководитель, В.А. Мещеряков подбирал знающих и компетентных руководителей, всегда тонко чувствовал, свое место занимает человек или нет. Такое окружение подобралось не сразу, конечно, и этих людей Мещеряков берег. Иногда после совещаний мы собирались вместе, общались и по работе, и неформально. Владимир Александрович и здесь пытался нас сплотить.

За свою жизнь я встречал несколько человек, у которых учился и кому хотел подражать. Это мой первый руководитель - директор Сортовальского мебельно-лыжного комбината Николай Прокопьевич Галкин, который дал мне дорогу в жизнь. Это Александр Иорестович Тихомиров, председатель Кирилловского райисполкома, бывший фронтовик, который меня, молодого руководителя, всегда морально поддерживал. И третий человек, который, несмотря на шероховатость его характера, научил меня многому - Владимир Александрович Мещеряков. Его методы и опыт работы я также использовал в своей практике руководителя.



Шел избранным путем

*Борис Фавстович Мельников,
Заслуженный строитель России
(1997-2009 гг. - начальник ДДХ
Вологодской области).*

Великий русский писатель, лауреат Нобелевской премии Иван Алексеевич Бунин высказал мысль, что «все человеческие судьбы слагаются случайно, в зависимости от судеб, их окружающих». На мой взгляд, это выражение спорное, и пример тому - жизнь уважаемого дорожника В.А. Мещерякова.

Он не полагался на случайные события, а с первых лет самостоятельной жизни шел избранным путем, сам вершил свою судьбу. Естественно, в рамках условий социалистического общества. Напористый, грамотный инженер, он был по достоинству оценен и выдвинут на руководящие должности в дорожном хозяйстве Вологодской области. К сожалению, в те годы мне не довелось встретиться и поработать с ним. Моя производственная деятельность была связана с развитием Череповецкого промышленного узла, поэтому контактов с вологодскими дорожниками почти не было.

Наше знакомство с Владимиром Александровичем произошло на начальной стадии моей работы в качест-

ве председателя территориального дорожного комитета (1997 г.). Руководители дорожных организаций - Н.Н. Рогозин, В.А. Волков, В.И. Злобин и другие - во многих случаях ссылались на своего прежнего лидера, говоря: «А вот Мещеряков делал так...» или «Это было еще при Мещерякове». С первых дней своей работы я понял, что Владимир Александрович является для них безусловным авторитетом, и что много полезного у него можно было бы перенять.

В принципе, кардинально изменились со «времени Мещерякова» лишь условия финансирования, а рабочий цикл, люди остались прежними. И потому наши встречи с Владимиром Александровичем и обсуждения текущих и перспективных производственных проблем были полезными для меня и для дорожников.

Нет необходимости скрывать, что подходы к вопросам качества выполняемых работ, сроков строительства в промышленности и дорожном хозяйстве в советское время и в рыночное значительно отличались. Общение с Владимиром Александровичем помогло мне найти общий язык с руководителями всех дорожных подрядных организаций, и в первую очередь с самой крупной из них - Вологодавтодор.

А наиболее тесное взаимодействие с ним началось тогда, когда В.А. Мещеряков возглавил Управление государственной вневедомственной экспертизы проектов строительства по Вологодской области. Большой личный опыт помог ему быстро создать эту новую организацию, укомплектовать ее грамотными специалистами. Террито-

риальный дорожный комитет сразу почувствовал отдачу от работы Управления экспертизы. Все решения, предлагаемые проектными организациями, подвергались жесткой экспертизе. Некоторые из них авторам проектов приходилось серьезно корректировать. Управлением под началом Мещерякова анализировались объемы земляных работ, карьеры, качество конструкций и материалов, и даже способы их доставки. Эффект от такой работы коллектива экспертов - существенная экономия бюджетных средств, до 5 процентов от стоимости проекта.

Дальнейшее ужесточение законодательства в части проведения конкурсов и торгов при размещении подрядов потребовало новых подходов при взаимодействии заказчика, проектных организаций и госэкспертизы. Традиционная очередность приводила к тому, что сезон дорожно-строительных работ заканчивался, а экспертного заключения все еще не было. Владимир Александрович без долгих рассуждений согласился проводить экспертизу поэтапно, на стадии проектирования. В итоге сэкономилось время - от двух до шести месяцев. Впервые так осуществлялось проектирование двух комплексов обхода города Вологды (I-го и II-го). И результатом такой совместной работы стал качественный участок протяженностью 10 километров. В дальнейшем поэтапная экспертиза применялась и на других наших объектах строительства.

Характер Владимира Александровича не позволял ему спокойно реагировать на повторяющиеся ошибки проектировщиков и равнодушно наблюдать общее снижение ка-

чества проектных работ. Неоднократно по его инициативе территориальный дорожный комитет, а затем департамент дорожного хозяйства проводил «разбор полетов», в результате которых обозначались претензии к проектным организациям и применялись штрафные санкции. К примеру, при экспертизе проекта одного из участков направления Вологда - Пудож Владимир Александрович попросил провести совещание с проектной организацией и обоснованно предложил (а ДДХ с ним согласился) новый вариант прокладки трассы в обход заболоченного участка. Пришлось проектировщикам доработать проект, а в конечном счете - выигрышное дело. И вот уже восемь лет стоит без просадок эта дорога.

К большому сожалению, здоровье не позволило ему поработать еще какое-то время, наши контакты стали нечастыми. Оценивать его деятельность я не вправе. Но выразить уважение и признательность этому человеку считаю своим долгом. За то, что он оставил после себя трудоспособные, крепкие коллективы дорожных организаций. За то, что за плановыми показателями не забывал о людях, воспитал целое поколение грамотных специалистов-дорожников. Его способность действовать в постоянно меняющейся обстановке - тоже пример, достойный уважения, ориентир для молодых руководителей, как надо выстраивать работу, чтобы быть действительным лидером, двигателем созидательного процесса.

Так что, пример Владимира Александровича Мещерякова опровергает высказывание классика. Не все челове-

ческие судьбы слагаются случайно. Есть явные закономерности - когда человек любит то, что раз и навсегда выбрал делом своей жизни.



Сказал - сделал

Василий Васильевич Ефремов,
*Почетный дорожник России,
1967-2000 гг. - главный
механик Облдорстройтреста,
Вологодавтодора,
председатель профкома.*

В августе 1963 года я, молодой специалист, по окончании ВЛИСИ прибыл на работу в Вологодское ДСУ-1. В это время начальником был Сергей Григорьевич Седов, главным инженером - Владимир Александрович Мещеряков. Первая моя встреча на новом месте была именно с ним. Владимир Александрович подробно рассказал о работе, которую проводило дорожное управление, о структуре предприятия. Он произвел впечатление человека сдержанного, немногословного, досконально знающего предприятие, работников, их проблемы.

Особое внимание обратил на специфику коллектива завода. И после нашей короткой беседы он предложил мне занять место прораба АБЗ в Ананьине. С глубоким знанием

дела Владимир Александрович быстро и полно обрисовал мне цели и задачи. Этот первый серьезный разговор настроил меня на успешную работу. Когда я работал прорабом, мы встречались несколько раз в неделю на планерках. Иногда Владимир Александрович приезжал на АБЗ с контрольными проверками.

В 1964 году В.А. Мещерякова назначили начальником ДСУ-1. Здесь в полной мере проявились его организаторские, технические способности. Он посещал участки работы, интересовался вопросами доставки стройматериалов, битума, цемента, оперативно решал проблемы строительства. Он всегда четко контролировал утвержденный график доставки материалов, а в случае срыва немедленно подключался к решению возникающих трудностей и помогал лично.

Владимир Александрович внимательно относился к людям. Например, после трех лет работы меня перевели в ремонтно-механические мастерские. Нужно сказать, что в то время это было подразделение, от работы которого зависел результат деятельности всего предприятия. Я увидел Владимира Александровича в новом качестве: взыскательным, строгим и одновременно чутким к людям. Он никогда не повышал голос, спокойно требовал выполнить работу в назначенный срок.

Мне он помогал всегда, и я не помню случая, когда на просьбу о помощи в принципиальных вопросах он не откликнулся. Думаю, принцип его отношения к нам можно сформулировать так: «Сказал - сделал».

По производственным делам мы с Владимиром Александровичем часто выезжали в командировки в Москву: в Министерство, в Главк. Вопросы финансирования и снабжения строительства материалами решались всегда очень тяжело. Мы вместе прорабатывали тактику ведения переговоров в Министерстве, выставляли претензии по снабжению. В такие моменты общались как друзья, ведь мы с ним были почти одногодками, оба с базовым высшим образованием, решали общую задачу. Объединяла нас и любовь к шахматам. Владимир Александрович играл вполне прилично, но я имел II разряд по шахматам, и обыграть меня ему никак не удавалось.

Он очень много времени отдавал работе, раньше восьми вечера не уходил домой. Всегда очень ответственный и дотошный, он никогда не уезжал с объекта, пока все не проверит и не даст указания прорабам и мастерам. Случалось, рабочие совещания затягивались - до тех пор, пока Владимир Александрович не решит все производственные вопросы до конца, коллектив по домам не расходится. Всегда отстаивал свою точку зрения, пользовался авторитетом и у руководства, и у рабочих на местах, несмотря на то, что иногда мог вспылить. Это, бывало, вызывало у подчиненных некоторое недовольство, что скрывать....

Под руководством В.А. Мещерякова ДСУ работало ритмично, слаженно, мы достигали хороших результатов в работе. Правда, были и неудачи. Но все же общие результаты были значительными благодаря умелому руководству В.А. Мещерякова. Так, его способности и профессио-

нализм, умение видеть перспективу помогли ему убедить областное руководство в необходимости создания единой дорожной организации области. Именно тогда несколько дорожно-строительных управлений были объединены в трест.

Он умел находить пути решения производственных проблем. Например, когда ДСУ-2 затянуло монтаж установки по производству битума, то по инициативе Владимира Александровича нами была организована бригада, что позволило успешно завершить этот монтаж.

Мы не встречались вне работы, и Владимир Александрович не любил рассказывать о доме. Но к нему на работу часто приходил сын Сережа, тогда еще школьник. В ожидании отца он часто тут же готовился к урокам. Вообще к детям Владимир Александрович относился очень нежно.

В завершение хочу сказать, что Владимир Александрович обладал всеми необходимыми для успешного руководителя качествами, такими, как требовательность, справедливость, грамотность, преданность делу. Скажу больше: я всегда думал, что он более высокой должности достоин.



Ему бы работать министром...

*Валерий Александрович
Ноздрачёв,
Заслуженный строитель РФ,
Почетный дорожник РФ
(в отрасли с 1969 г.).*

В.А. Мещеряков сам умел добиваться цели и заставить людей делать так же - вот два качества, которые двигали всем. Это была пора создания сети дорог. Он по этой части сделал много, бесспорно. Основной упор - на строительство, что, конечно, давало Вологодской области преимущество (в то время на стройку деньги и все прочее региону выделялись без особых проблем). И мы ведь очень много построили дорог, которые «дешевыми» тогда называли.

Мещеряков был хороший специалист, грамотный организатор, хотя тоже совершал ошибки. Мне повезло, что я работал с ним - многому научился. В 80-х я работал в ДСУ, собирался уходить, потому что там самостоятельности не было в принимаемых решениях. Облисполком определил меня к Владимиру Александровичу замом. Не сразу все шло нормально, потому что характер у него был твердый. А как иначе? Нужна была сперва сила, дисциплина, чтобы поднять отрасль, и потом уже технические вопросы решать.

Тяжело было работать с В.А. Мещеряковым, полезно, но тяжело. Нервно. За все мы несли ответственность. Но у него хорошие связи были с руководителями районов, умел он находить точки соприкосновения. Вот ему работать как-ким-нибудь министром - было бы самое то. Я думаю, что от этого Россия только выиграла бы. Талант руководителя у Мещерякова был безусловный. При Мещерякове Автодор гремел.

Он все время нас настраивал, что объемы и производительность труда должны расти, технологии новые применяться. Хотя порой было и неважно. Помимо планов он еще успевал другие вопросы решать, связанные с будущим. При нем было у людей главное - уверенность в непотопляемости Автодора. А значит, и в том, что будет работа и нормальная зарплата. И даже если человек уходил из Автодора, найти работу для него не было проблемой - все знали: кто был автодоровцем, умеет работать.

В.А. Мещеряков много вкладывал в политех (прим.: Вологодский государственный политехнический институт, ныне - технический университет). Когда создавали кафедру «Автомобильные дороги» при институте, много денег в нее вкладывали. Он понимал, что стране нужна наука. И шел на финансовые вложения в кафедру, тем самым увеличивал количество специалистов, чтобы дорожная наука шла вперед.

Помню, когда начинали строить дорогу на Великий Устюг, от Нюксеницы до Тотьмы, сколько было противников этого строительства. А сегодня посмотрите, какое движе-

ние по ней интенсивное. Сразу несколько районов связала эта дорога. А ведь когда начинали, тогда даже не предполагал никто, насколько она нужна. Перед началом строительства нами была проведена большая работа, чтобы изучить все моменты. Это же дорога историческая, одна из древнейших в Вологодской области. Переживал В.А. Мещеряков тогда крепко, что не находит понимания «в верхах». Он все время был, как натянутая струна, сколько я его помню. Понимал Владимир Александрович, что готовых начальников не бывает, и учил людей. Не справился - пеняй на себя. И есть, наверное, такие, кто ему не очень благодарен за «погубленную» карьеру.

А познакомились мы в 1969 году. Был он в то время молодой, активный. Тогда объемы были небольшие, потом - все больше. Так, все нагнеталось, все на нервах. Он не давал успокоиться ни нам, ни себе. И работали мы без выходных. Мещеряков знал до мелочей, как идут дела на стройке, всегда «держал руку на пульсе».

Считаю, что мне повезло, что я работал с ним. Бывало, конечно, не все гладко, приходилось и возражать, но это нормально, это жизнь. Тогда время такое было, горячее. И на таких людях, как В.А. Мещеряков, держалось все. Система на таких людях держалась.



Решающая встреча

*Юрий Борисович Рогов,
Почетный дорожник РФ,
Почетный работник транспорта
России, член-корреспондент
Международной ассоциации
качества «СовАсК»
(в 1970-1991 гг. работал
в ЦСЛ Вологодавтодора).*

Моя первая встреча с Владимиром Александровичем Мещеряковым произошла в середине апреля 1970 года, когда уволившись с должности начальника дистанционных мастерских ПЧ-15 Северной железной дороги и полтора месяца находясь в поисках приемлемой для меня работы, я почти случайно оказался в административном здании на улице Чернышевского, 133.

Хороший знакомый моего отца, в то время уже ушедшего из жизни, повез меня устраиваться на работу на должность главного механика в совхоз «Красная звезда». По дороге ему необходимо было по служебным делам заехать к механикам Вологодского ДСУ № 1.

Когда мы подъехали к зданию ДСУ, он предложил мне на всякий случай узнать о наличии свободных вакансий. Тогда в этом здании размещался административный аппарат дорожно-строительного треста (ДСТ) и ДСУ Рабочее место главного инженера находилось в

кабинете управляющего трестом. Как сейчас помню, что справа от входной двери находился рабочий стол главного инженера В.А. Малафеева, а прямо напротив входа - стол управляющего трестом В.А. Мещерякова. Поздоровавшись, я подошел к столу главного инженера и представился. Во время собеседования я обратил внимание на управляющего трестом. Это был достаточно молодой человек, очень серьезный, с волевыми чертами лица и вдумчивым взглядом. Он сосредоточенно делал записи на листках бумаги. Вдруг, прекратив писать, он посмотрел на меня и спросил: «Юрий Борисович, Борис Петрович Рогов - твой отец?». «Да», - коротко ответил я. Управляющий больше ничего не сказал и снова углубился в свои записи. Конечно, меня приятно удивило, что управляющий трестом знал моего отца, который до своей кончины руководил асфальтобетонным заводом треста «Вологдасельстрой» в Вологде.

Закончив разговор с главным инженером, я направился сначала в ЦСЛ для знакомства с начальником лаборатории Иваном Иосифовичем Панкевичем, а затем вернулся в отдел кадров для оформления документов о приеме на работу в ДСТ.

Вот так неожиданно почти случайное посещение здания на Чернышевского, 133 предопределило всю мою дальнейшую жизнь. Не последнюю роль в этом сыграла первая встреча с замечательным человеком, в высшей степени профессиональным дорожником - Владимиром Александровичем Мещеряковым.

Конечно, работая рядовым специалистом дорожно-строительного треста, я не имел возможности постоянного делового общения с управляющим трестом. Но даже короткие контакты в командировках на строящихся объектах, на различных общих собраниях коллектива и других коллективных мероприятиях (субботниках, праздничных демонстрациях и пр.) позволили мне сложить в яркий узор многогранную мозаику неординарной личности этого человека, профессионального специалиста-дорожника, ответственного руководителя и наставника-учителя.

Очень запомнилась мне одна обстоятельная личная встреча с Владимиром Александровичем в первых числах сентября 1974 года. В это время дорожно-строительный трест реорганизовался в ПРСО «Вологодавтодор» и силами шести ДСУ осуществлял строительство многих важных для области и страны автомобильных дорог - Вологда - Архангельск, Вологда - Новая Ладога, Урень - Котлас и др. Объединение «Вологодавтодор» имело к этому времени определенные достижения в строительстве автодорог в Вологодской области и пользовалось заслуженным авторитетом в Минавтодоре РСФСР.

А вот что предшествовало этой встрече. В начале августа 1974 года в составе группы специалистов я был направлен в командировку в Кич-Городецкий и Никольский районы с целью изысканий песчаных и гравийно-песчаных карьеров для строительства автодороги Урень - Котлас, участок Кич-Городок - Никольск. В течение ме-

сяца два месторождения были изысканы и обследованы, и мы вернулись домой 31 августа. Первого сентября ко мне подошел начальник отдела кадров Барабошин Сергей Васильевич и сообщил, что со мной хочет поговорить начальник объединения Владимир Александрович Мещеряков.

...Поздоровались. Владимир Александрович немного помолчал, потом заговорил:

- Юрий Борисович, Министерство оказало честь нашему объединению и направило заявку для представления кандидатуры из числа наших специалистов для направления в рабочую заграничную командировку в африканскую республику Сомали сроком на два года. По нашему мнению, из всех специалистов твоя кандидатура наиболее отвечает требованиям. Но хочу поставить в известность, что контрактная должность называется «оператор битумоплавильных котлов АБЗ».

Возникла небольшая пауза. Помолчав немного, Владимир Александрович продолжил:

- Юрий Борисович, зная тебя по твоей работе и отзывам руководителей отделов и начальников ДСУ, считаю, что ты справишься с возлагаемой на тебя задачей и ответственно отнесешься к ее выполнению. Хочу услышать твое мнение.

В голове мгновенно пронеслась цепочка мыслей и вопросов: «Справлюсь ли я?.. Смогу ли выдержать жару?.. Специальность новая для меня... Что ответит дома жена?» Но все быстро уложилось в концепцию, что

судьба дает мне отличный шанс проверить себя в сложной ситуации и проявить свои способности, а результат придет позже. Сообразуясь с этим, я ответил:

- Владимир Александрович, спасибо Вам за оказываемое мне доверие. Со своей стороны я обещаю Вам, что постараюсь не подвести. Что касается новой для меня должности, то до отъезда я постараюсь изучить основательно теоретическую базу этой специальности и применить знания в практической работе.

Далее Владимир Александрович сказал:

- Даю тебе два дня для принятия окончательного решения. Переговори с супругой, все продумай.

Окончательное решение после разговора дома с женой было принято, о чем я и доложил Владимиру Александровичу на следующий же день.

А далее была поездка в декабре в Москву в Минавтодор и затем в 26 управление Генерального штаба Советской Армии, направлявшее специалистов в заграничные командировки по линии Минобороны СССР. В 26 управлении я прошел проверку знаний по контрактной должности без единого замечания.

В последний момент в отделе кадров мне было предложено поехать в заграничную командировку в должности техника-лаборанта АБЗ, с чем я, понятно, сразу же согласился и два года работал в Сомали в этой должности, а по совместительству в течение более полугода исполнял обязанности директора столовой, кормившей свыше 150 наших специалистов.

После возвращения из Африки, работая в управлении «Вологодавтодор», в Дирекции строящихся дорог, в ООО НПЦ «ОНИКС», я неоднократно встречался с Владимиром Александровичем, в основном, по деловым вопросам.

Спустя много лет с учетом собственного жизненного опыта могу сказать, что Владимир Александрович Мещеряков был неординарной личностью, ярким человеком своего времени.

Как руководитель, прошедший все ступеньки карьерного роста, Владимир Александрович был принципиальным, бескомпромиссным, требовательным начальником, отличным организатором производственного комплекса, сумевшим поднять дорожное хозяйство Вологодской области на соответствующий уровень.

Он всегда старался лично разобраться в проблемных вопросах и умел мобилизовать потенциал специалистов-дорожников всех уровней для решения поставленных задач, не считался с личным временем и здоровьем. Обладая высокими профессиональными знаниями и опытом, не считал зазорным обращаться по каким-то неясным для него вопросам к специалистам соответствующего профиля. Для меня Владимир Александрович Мещеряков является достойным примером ответственности, трудолюбия и человечности.



Помогал всем, как мог

*Николай Игнатъевич Боцкарёв,
друг семьи Мещеряковых.*

С Владимиром Александровичем Мещеряковым мы познакомились давно, еще в 70-е годы. В то время я работал председателем райисполкома в городе Устюжна Вологодской области, а Владимир Александрович курировал строительство автодороги Вологда - Новая Ладога. Выход на федеральную дорогу, связь с областным центром и с Петербургом имели для Устюжны огромное хозяйственное и культурное значение, ведь дороги межрайонного сообщения были в отвратительном состоянии.

Бывая в райисполкоме и зная бедственное положение района с дорогами, Владимир Александрович сделал распоряжение об отводе дороги на Устюжну длиной около 15 километров и обустройстве выхода из города на поселок.

После моего переезда в Вологду мы продолжили наше знакомство, тем более что и дачи наши находились по соседству за поселком Лукьяново. Первым делом и Владимир Александрович, и я построили себе дачные домики. Он засадил свой участок яблонями, которые привез из Горлиц Кирилловского района, поставил теплицу для огурцов

и помидоров, хотя разведением овощей или цветов особо не увлекался - был человек занятой, поэтому на даче мог проводить только выходные, а в рабочие дни заезжал на машине по вечерам, чтобы полить посадки.

Иногда у него на даче собирались друзья, играли в шахматы или преферанс. В шахматы и мы с ним сражались не раз. Признаюсь, что всегда он меня обыгрывал.

Ни охотой, ни рыбалкой Владимир Александрович не увлекался. Часто вместе с отцом приезжала дочь Светлана с внучкой. Свободное время Владимир Александрович любил проводить с детьми. С ними у него были доверительные отношения. Как настоящий отец, он старался их поддержать и морально, и материально. Дети уважали отца, а он уважал их. И как он мечтал, его сын и дочь выросли достойными людьми, получили хорошее образование.

Когда я работал начальником управления жилищно-коммунального хозяйства области, мне приходилось обращаться за помощью к Владимиру Александровичу. Дело в том, что дорог в городе по протяженности было больше, чем в районе, ремонт требовался постоянно. Приходилось иногда просить материалы и битум в Вологодавтодоре, который считался хорошо обеспеченной организацией. Они строили для своих работников много жилья, собственные производственные базы. Понятное дело, рабочие и ИТР Вологодавтодора зарабатывали денег больше, чем работники коммунального хозяйства. Часто мы встречались на совещаниях в исполкоме. Вла-

димир Александрович пользовался авторитетом и у Анатолия Семеновича Дрыгина, у других руководителей. А с Арсением Васильевичем Васильевым он дружил, они часто вместе выезжали на дороги области. Я запомнил Владимира Александровича человеком доброжелательным, открытым и в то же время очень ответственным и дотошным всегда и во всем. Работе он отдавал свое время и силы и много хорошего и полезного сделал для Вологодской области.



**«Нет!» чрезвычайному
положению**

*Василий Александрович Корепин,
председатель Никольского
райисполкома в 1978-1990 гг.*

Июнь 1978 года. За десять дней выпало три месячных нормы осадков, и вплоть до наступления холодов по дорогам района автотранспортом было не добраться. Деревянные мосты через реки Юг и Шаршеньга половодье разрушило, колхозы остались без связи с райцентром и соседним Великим Устюгом. В районе объявлено «чрезвычайное положение».

Для изучения ситуации на месте и принятия ре-

шения в район бедствия прибывают В.А. Мещеряков и М.Т. Евсеев - заместитель председателя облисполкома.

До Устюга не доехали три километра, дальше - только пешком. Я встретил их с двумя парами бродней, предположив, что сапоги эти, тогда единственно подходящая обувь, будут моим высоким гостям очень кстати.

По Никольску проезда не было, центральную улицу Колева выстлали поперек осинником. Единственная связь с миром - самолетом. До аэропорта пассажиры добирались пешком, иногда - на вездеходе ЗИЛ-157.

Надо сказать, что в то время в районе было 22 тысячи голов крупного рогатого скота, в том числе - 9200 дойных коров. Молочная продукция из наших хозяйств доставлялась тоже самолетами АН-2, со взлетно-посадочных полос в деревнях Черцово Аргуновского сельсовета и Борок В-Кемского сельсовета. Для доставки ГСМ и муки в дальние колхозы из воинской части в район были направлены пять ГТС.

При непосредственном участии Владимира Александровича Мещерякова были решены очень важные для Никольского района вопросы. Изыскана, запроектирована и к августу 1979 года силами Великоустюгского ДСУ № 2 построена дорога протяженностью 5 километров от пристани Иваково до республиканской дороги на Великий Устюг. В навигацию, в мае 1979 года в рамках операции «Юг» в Иваково доставлены понтоны и установлены. В итоге 16 колхозов получили устойчивую связь с райцентром и Великим Устюгом. Отмечу также, что в тече-

ние считанных дней операции «Юг» в райцентр судами были доставлены тонны различных грузов, в том числе - необходимые для скорейшего строительства дорог: доменный шлак, дорожные плиты и другие ЖБИ, металл. Люди работали на разгрузке сутками, самоотверженно, на совесть.

В Никольске был построен мост через реку Юг. Идея и техническое решение этой задачи принадлежат сугубо В.А. Мещерякову. Они заключались в следующем: мост строится на основе бывших опор ГЭС, на которые на высоту 1,3 метра укладываются балки перекрытия - две по 40 и две по 10 метров. Пришлось такие, с медными присадками «двутовы» изрядно поискать. Но и с этим Мещеряков справился, договорился с заводом-изготовителем в Улан-Уде, и балки по воде были доставлены. Конструктив моста позволял осуществлять проплав древесины молею в центральный пролет, что тоже было очень немаловажно.

В 1982 году в городе построили железобетонный мост-красавец. При Никольском ДРСУ Вологдавтодора создан мастерский участок Вологодского МСУ № 1. Для его создания в район вместе с Владимиром Александровичем прибыл из Москвы главный инженер Мостостроя (увы, точно не помню, но кажется, это была Ольга Резванцева). И как результат: вскоре в районе были построены два моста через реку Юг, два - через Шаршеньгу, два - через Кипшеньгу. Свои новенькие мосты получили и реки Андонга, Лоха, Кичменьга в Кич-Городке.

Начиная с 1979 года, по предложенному В.А. Мещеряковым проекту, в районе были организованы ударные месячники по ремонту автодорог, в течение которых работа велась крупными отрядами дорожников. Так, на одном из участков сконцентрировали порядка 110 единиц техники, люди работали по полторы смены, для них организовали питание, по выходным - доставку автобусом домой. Результат оказался, можно сказать, моментально - были капитально отремонтированы 6 километров дороги Верховино - Старина, 8 километров дороги Калинино - Наговицино - Захарово - Вахнево, 12 километров дороги Граница Бабушкинского района - Зеленцово, 16 километров - Поселок Молодежный - Карныш - Никольск и другие.

В период руководства Мещеряковым управлением «Вологодавтодор» построены с твердым покрытием участки республиканских дорог, также имевшие огромное значение для нашего района. Это такие дороги, как Великий Устюг - Кич-Городок - Никольск, Никольск - Аргуново, Козловка - Кожаево - Никольск. Большой объем строительных работ выполнило Великоустюгское ДСУ № 2 Вологодавтодора, руководимое А.П. Марковым.

Не могу не отметить, что при Мещерякове в районе была создана крепкая материально-техническая база ДРСУ. Построены мастерские, гаражи, АБЗ, битумохранилище, два дозатора. Никольский дорожный участок пополнился техникой - бульдозерами, экскаваторами, асфальтоукладчиком, самосвалами. Это положительно сказалось на благоустройстве города Никольска: заасфаль-

тированы улицы Маршала Конева, Советская, Красная и другие, общей протяженностью 6,2 километра. Более того, силами Вологодавтодора запроектирована и построена двухэтажная гостиница «Юг».

21 марта 1980 года решением городского Совета народных депутатов Владимиру Александровичу Мещерякову было присвоено звание «Почетный гражданин города Никольска». Он действительно очень многое сделал для никольчан, для района. И как руководитель областного дорожного ведомства, и как депутат областного Совета народных депутатов. Этот человек запомнился мне своими величайшими способностями строителя, человеческой вежливостью, наличием недюжинного ума и энергии.

Жил по справедливости

*Мария Ильинична Журавлёва,
в прошлом - начальник планового отдела
республиканского объединения по строительству и
эксплуатации автомобильных дорог Нечерноземной зоны
РСФСР «Росдорцентр».*

Мое мнение о Владимире Александровиче Мещерякове? Истинный дорожник! Он был предан своей отрасли и воспитывал подчиненных в таком же духе: чтобы они не формально, а с любовью относились и к своему делу - дорогам, к родной Вологодской области.

Мы выезжали к ним с проверками: техническая группа - по производственной части, а я - с плановой проверкой (плановые подрядные работы и т.п.).

...Я много где побывала, так вот у меня о Мещерякове осталось очень хорошее мнение. И Вологодская область мне нравилась: много церквей, много красивых, живописных мест.

К Мещерякову с проверкой я ездила не с целью найти какие-то недостатки в работе, а наоборот - чтобы поучиться у этого руководителя. Потому что я тогда была молодой и многого не знала. Когда бригада собиралась в командировку, мой начальник говорил: «К Мещерякову вы едете в первую очередь для себя. Вы тут почерпнете много знаний и о дорогах, и о людях, и о всей Вологодской области».

Когда мы приезжали, Владимир Александрович хорошо нас встречал и напутствовал: «Делайте все по справедливости. Найдете «минус», говорите».

После проверок он собирал всех сотрудников, и мы высказывали свое мнение, что и где увидели. Он никогда не возражал, не спорил, выслушивал все замечания.

В Вологодской области много озер, рек, болот, лесов, техника дорожникам нужна особая, поэтому Владимир Александрович привлекал военных строителей. Помню, прилетели в Великий Устюг. И там, в Устюге, он показал, как военные строят дороги, как прокладывают пути, какую базу создало Великоустюгское ДРСУ. Говорил про перспективы, про то, какие трассы будут построены на другом берегу. Увы, мне не пришлось больше съездить в Устюг и

посмотреть, реализовал ли он свои помыслы или нет.

Он очень многое предвидел на будущее. Вообще он был эрудит, всесторонне развитая личность. Ему, конечно, бывало нелегко, потому что не всегда его предложения поддерживались местной властью. Ему, случалось, ставили препоны. Но он как-то по-своему умел все решать на месте, никогда ни один конфликт не вышел на уровень министерства. В.А.Мещеряков был дипломатом. А главное - он был человеком справедливым, честным, дорожником до глубины души. Такая у меня о нем осталась память.



Из породы первопроходцев

Владислав Анатольевич Костылев,

*начальник Главка
объединения «Росдорцентр»
в 1971-1992 гг..*

Начинали мы с В.А. Мещеряковым примерно одинаково - с создания дорожных организаций. Только я в Костроме, а он - в Вологде. А ведь организация - это не просто механизмы, материалы и мастерские. Это, в первую очередь, дорожный коллектив. Владимир Александрович сумел создать настоящий коллектив и завоевать высокий авторитет. Сначала он был руководителем

Вологодского ДСУ, потом правильно был рекомендован на руководство дорожным трестом, а затем - Вологдавтодором. То есть, он сумел получить уважение работников дорожных организаций и руководства области, в частности, зампреда Марата Тимофеевича Евсеева. Министр Николаев его уважал, потому что Мещеряков был интеллигентный человек, умел себя вести в любом обществе, умел правильно общаться с руководителями и подчиненными, в приятельской компании и на торжественном мероприятии. Врожденная у него была интеллигентность или приобретенная с опытом - не знаю, но от многих руководителей автодоров он выгодно отличался. С людьми обращался уважительно и в то же время «отца солдатам» из себя не строил.

Мещеряков построил много очень важных дорог. Под его руководством строились дороги на Ленинград, на Ярославль. Он один из активнейших участников строительства федеральной дороги Москва - Архангельск. По протяженности у нас в России такой дороги больше нет. Будучи начальником Главка, я поручил произвести расчеты, и вот что получилось: эта дорога на участке от Архангельска до Вологды по объему земляных работ в два раза больше, чем все гидроэлектростанции каскада Волги, да и по количеству уложенного бетона - тоже больше. Это были грандиозные стройки! А мы, дорожники, в те времена были полузасекречены, о нас не говорилось во всеуслышание. Мы были первопроходцами, частенько по пояс в трясине пробирались...

Умный, прозорливый был он человек. Когда возникали у меня сложные вопросы, которые нужно было выносить в правительство или министру, я с Мещеряковым советовался, и на примере его организации «проигрывал» вариант, пойдет или не пойдет данный вопрос. Он оказывал мне в этом деле очень большую помощь. С ним и чарку можно было выпить где-нибудь на берегу... Веселый, светлый человек был Владимир Александрович!



По делам - результаты

Владимир Васильевич Мальцев,
*работал заместителем министра
Минавтодора РСФСР,
председатель Совета ветеранов
Росавтодора Минтранса России.*

Владимир Александрович Мещеряков был человеком дела, организатором дорожного строительства Вологодской области. Мы прекрасно его помним!

Когда решались вопросы соревнований между областями, Вологодская область благодаря его руководству часто занимала высокие места. В.А. Мещеряков организовал поставку дорожно-строительных материалов, каменных материалов, ввел некоторые вопросы механизации - новыми машинами, новой техникой.

Вологодские дорожники были в первых рядах среди дорожников Нечерноземной зоны. За то время, что В.А. Мещеряков руководил дорожной организацией, резко увеличились объемы строительства дорог и практически началось сближение колхозов, совхозов с районными центрами, а районных центров - с Вологдой. Вот это осталось в памяти.



Безграничный авторитет

Николай Федорович Шпигун,
инженер, эксперт Управления
госэкспертизы
по Вологодской области
(с февраля 1991 г.
по настоящее время).

Впервые я встретился с В.А. Мещеряковым летом 1965 года. Владимир Александрович был тогда начальником Вологодского ДСУ №1, которое вело работу по устройству асфальтобетонного покрытия на автодороге Сокол-Кадников. А мне от имени дорожного участка №704 было поручено вести технадзор за технологией устройства асфальтобетонного покрытия. К тому времени я имел 4 года практической работы и знал уже нескольких начальников. Владимир Александрович сразу поразил меня своим знанием технологии асфальтобетонных работ. Эти знания были на уровне

штатного работника дорожно-строительной лаборатории. Те же начальники, которых я видел ранее, владели только объемами работ, а технологию знали плохо.

В дальнейшем, до 1991 года, я работал в параллельных с Владимиром Александровичем дорожных организациях, поэтому встречи были редкими и короткими. Но я всегда отмечал про себя, что В.А. Мещеряков выгодно отличался от других руководителей. Каждая наша встреча заканчивалась принятием конкретного решения. Не секрет, что были тогда руководители (я их называю дипломатами), которые не отказывали, но и ничего не решали. Владимир Александрович был другим: всегда находил решение проблемы, правда, при условии, что ты пришел с конкретным делом, а не «просто поговорить».

Так как Владимир Александрович сам хорошо знал технологию асфальтобетона, то требовал таких же знаний от руководителей районных дорожных организаций. Я, бывая в районах и беседуя с районными руководителями, видел результат его требований. От руководителей можно было теперь услышать не только про объемы работ, что понятно, но и о проблемах по повышению тех или иных показателей асфальтобетона, например, о водонасыщении асфальтобетона.

В течение 12 лет мы с Владимиром Александровичем работали в одной организации - Управлении госэкспертизы проектов Вологодской области. Организация работ была примерно следующей. Поступивший проект автомобильной дороги Владимир Александрович просматривал

вначале сам и, имея громадный опыт, сразу же находил слабые места и подозрительные решения, затем рекомендовал мне выполнить контрольные расчеты. И, как правило, подозрения Владимира Александровича подтверждались. И тогда мы уже вместе делали еще раз контрольный расчет. Поскольку некоторые расчеты довольно объемны, то бывало, с одной мостовой сваей просиживали полдня, но подозрительный расчет просто так, без проверки, не проходил.

Поскольку времени было затрачено много, мое заключение в целом по объекту Владимир Александрович брал с собой. Шел домой, как говорится, с «домашним заданием». На следующий день уже по пунктам рассматривалось мое заключение. Чувствовалось, что каждый пункт он продумал: «Это - хорошо, это давай усилим, а эту мелочевку уберем, она ничего не решает, а только затеняет серьезные пункты». И так по каждому пункту! Сколько на все это потрачено личного времени, про то, как говорится, история умалчивает.

По моему мнению, Владимир Александрович во второй половине XX века внес огромный вклад в развитие автомобильных дорог области.

Велик был его авторитет по дорожным делам. Несмотря на то, что в 90-х годах Владимир Александрович непосредственно на дорогах не работал, к нему в экспертизу регулярно приходили областные и районные руководители за советом по тем или иным дорожным делам. Он знал о дорогах все!



Благодарен судьбе

***Николай Николаевич Рогозин,**
Заслуженный строитель РФ,
Почетный дорожник РФ,
председатель совета директоров
ОАО «Вологодавтодор»
(1993-2011 гг. - генеральный
директор Вологодавтодора).*

Наша первая встреча с Владимиром Александровичем состоялась в апреле 1973 года.

Завершилась моя двухгодичная служба в железнодорожных войсках. Одиннадцать лет странствий - Калининская область, Ленинград, снова Калининская, затем Читинская область... Но где бы я ни был, всегда стремился вернуться в Вологду.

И вот я дома. Попытка трудоустроиться на железную дорогу успеха не имела. Предложили занять вакантную должность главного инженера дистанции пути в Череповце

или в Вожеге - на выбор, мне нужна была только Вологда.

Друг мой, Вячеслав Алексеевич Волков, работавший в то время в Областном производственном управлении строительства и эксплуатации автомобильных дорог, представил меня Владимиру Александровичу как инженера путей сообщения, имеющего производственный опыт строительства и содержания железных дорог и опыт руководителя. В результате обстоятельной бесе-

ды мне была предложена должность главного инженера Вологодского линейного управления автодорог. На мою просьбу решить жилищную проблему был дан положительный ответ. И вдруг, уже по завершении разговора, Владимир Александрович задает вопрос: не соглашусь ли я на должность начальника ДЭУ-222, которое занималось выполнением работ по содержанию автодороги союзного значения? Он пояснил мне, что хоть и входит это дорожно-эксплуатационное управление в систему ГУШОСДОР (государственного Управления шоссейных дорог), находившегося в Москве, Вологодский облисполком и обком партии, тем не менее, «на ковер» вызывают Вологодавтодор по поводу состояния центральной дороги. Я согласился, а что делать?! Тут же Владимир Александрович по «тройке» набрал заместителя председателя облисполкома и договорился о встрече и моем представлении. Этот отбор я не прошел. И тогда приказом по Вологодавтодору был назначен главным инженером Вологодского линейного управления автодорог. Так началась моя дорожная жизнь в Вологодавтодоре. Прямые контакты с Владимиром Александровичем («позаглаза» мы его уважительно называли «шеф») были не частыми, но я чувствовал, что он отслеживает мою деятельность. И когда в моей семье появилась вторая дочь, я получил трехкомнатную квартиру.

Работалось мне интересно, с большим желанием. В своем руководителе я видел высочайший профессионализм и ответственность, какую-то неумность в решении

любых вопросов, касались ли они чисто производства или затрагивали интересы работников предприятия.

Шло время. 70-80-е годы - период активного наступления на бездорожье, развитие и укрепление материально-технической базы дорожных организаций. За 8-ю, 9-ю, 10-ю, начало 11-й пятилетки была создана вся опорная сеть автомобильных дорог области. Работал Владимир Александрович не только с полной отдачей сил и таланта, а на износ. В решении поставленных задач прослеживались такие его черты руководителя, как жесткость, требовательность и в то же время объективность в оценке производственных успехов или неудач.

В 1979 году, после выхода на заслуженный отдых начальника Вологодского ДРСУ Василия Васильевича Назарова - очень сильного руководителя и хорошего человека, я получил приказ о моем назначении на должность начальника этого ДРСУ. Пошел исполнять приказ. И только через некоторое время задал вопрос Владимиру Александровичу: почему же при новом назначении меня-то не спросили, смогу ли, а вдруг не справлюсь? На что он ответил просто: «О чем говорить! Один из лучших главных инженеров - тебе и быть начальником ДРСУ».

В 1981 году, после смены партийного руководства в Вологодском районе, в одну из суббот меня пригласил на беседу первый секретарь райкома партии и предложил написать заявление, так сказать, «по собственному желанию» - об освобождении от должности начальника и переводе на должность главного инженера ДРСУ. В понедельник я

доложил об этом Владимиру Александровичу и получил полную защиту. Но через некоторое время, опять же в субботу, я был снова приглашен на беседу к первому секретарю райкома, где был снова поставлен вопрос о моем «добровольном» уходе с должности. Опять доложил об этом Владимиру Александровичу, и не без его помощи получил поддержку уже на уровне секретаря обкома КПСС. А сам глубоко задумался о моей дальнейшей работе в Вологодском районе при таком районном начальстве - «Шпана, она и есть шпана, какую бы должность кто бы там не занимал».

Судьба все же повернулась ко мне снова лицом добрым, и я получил приглашение занять должность главного инженера Северо-западной автомобильной дороги. Владимир Алексеевич Мантров, в те годы начальник Севзапавтодора, сделал мне такое предложение. Этот мой перевод был, похоже, неожиданным для шефа. Но он понимал, в какой ситуации я находился, ведь знал про наши сложные служебные отношения с первым секретарем райкома партии. Беседа с Владимиром Александровичем была недолгой, доброжелательной. Однако на прощание шеф сказал: «Будешь проситься обратно, не возьму». От таких слов я растерялся сначала, а потом ответил вопросом: «Владимир Александрович, что я сделал плохого для Вологдавтодора?»

Пять лет главным инженером Северо-западной автодороги, под руководством Владимира Алексеевича Мантрова - руководителя «от Бога», дали мне очень многое, как в личном плане, так и для профессионального роста, пос-

лужили крепким фундаментом в последующей деятельности. Только слова шефа, сказанные им на прощание, не оставляли меня. Не покидало предчувствие, что в дальнейшем встреча наша с В.А. Мещеряковым неизбежна. Так и случилось.

Весной 1987 года Владимир Александрович позвонил и коротко сказал: «Надо встретиться, есть разговор». И разговор этот закончился предложением вернуться мне в Вологодавтодор на должность заместителя начальника по строительству. Без долгих раздумий я дал согласие. Так продолжилась моя работа уже под непосредственным руководством Владимира Александровича.

В производственных делах шеф был, как и прежде, неутомим, энергичен, все вопросы деятельности Автодора прорабатывал до мелочей, был требователен как к подчиненным, так и к себе, уделял большое внимание социальной жизни коллектива.

К большому сожалению, в конце 1987 года Владимир Александрович по состоянию здоровья был вынужден оставить руководство Вологодавтодором. В Минавтодоре РСФСР Владимир Александрович пользовался большим уважением и авторитетом. Не удивительно поэтому, что ему было предложено возглавить Северо-западную автомобильную дорогу вместо Владимира Алексеевича Мантрова, который из-за конфликтной ситуации с одним из секретарей обкома был вынужден оставить руководство Севзапавтодором. Шпана, оказывается, и в обкоме партии встречалась.

Владимир Александрович, не дожидаясь приказа Министра о новом назначении, с присущей ему энергией, и я бы сказал, с огромным желанием начал прорабатывать все вопросы будущей деятельности Северо-западной автомобильной дороги. Очень много и дотошно, со знанием дела расспрашивал меня о Северо-западной дороге и ее проблемах, о деятельности этого ведомства, о руководителях ДРСУ, специалистах управления.

...Но, оборвалось все неожиданно. В Министерство от коллектива управления «Севзапавтодор» поступила жалоба, что «дороге» нужен не такой руководитель. В стране шла перестройка. Владимир Александрович отказался от ранее принятого предложения возглавить руководство Северо-западной автомобильной дорогой, и был назначен начальником Управления Вологодской областной государственной вневедомственной экспертизы проектов строительства. При расставании в напутствие нам всем, кому посчастливилось работать под его руководством, он сказал кратко и прозорливо: «Не переругайтесь в работе». Эти вещие слова я помнил всегда, как постулат, который послужил в моей дальнейшей работе одной из основ в выстраивании деловых отношений «руководитель - подчиненный».

В 1988 году в области развернулись большие дорожные работы по государственной программе «Дороги Нечерноземья». Требовалось в кратчайшие сроки подготовить массу проектно-сметной документации, обеспечить проведение технической экспертизы проектов строительства.

И здесь Владимир Александрович так организовал работу Государственной вневедомственной экспертизы проектов, что в какой-то степени из бюрократического органа экспертиза превратилась в полноправного участника выполнения госпрограммы «Дороги Нечерноземья». В то время на проектно-изыскательские работы было привлечено большое количество проектных организаций всего Советского Союза, в практику внедрялось экспертное сопровождение проекта. Эксперты принимали участие в рассмотрении всех «узловых» и главных технических решений проекта на стадии проектирования, что в дальнейшем значительно сокращало сроки проведения технической экспертизы проектов строительства.

Наступил 1992 год, новый этап смутного времени. 1 апреля создается Территориальный дорожный комитет, а Вологодавтодор стал сугубо подрядной организацией. Рушилась вертикаль управления Вологодавтодор. Встал вопрос «Что делать?» Коллектив принял решение - акционироваться.

А перед Владимиром Александровичем стояла другая дилемма: перевести Вологодскую областную экспертизу под федеральный контроль или зарегистрировать как областную государственную вневедомственную техническую экспертизу проектов строительства? Этот вопрос обсуждался нами очень активно, и если я предлагал «Москву», то Владимир Александрович был за «область». В какой-то момент для моего лучшего понимания этого вопроса шеф предложил вместе с ним съездить в Москву в Управление

федеральной экспертизы, что и было сделано. В итоге Владимир Александрович убедил меня, да и себя, наверное, тоже, что Госэкспертиза должна быть своя, вологодская, областная. Все встало, как говорится, на свои места.

Тем временем ситуация в дорожном хозяйстве складывалась сложная, нервная и временами непредсказуемая, особенно в части оплаты за выполненные дорожные работы. Руководители дорожных организаций - Н.Н. Рогозин, В.И. Злобин, Л.А. Еничев, Л.Н. Субботин - во II квартале 1994 года провели совещание и решили создать общественную некоммерческую организацию - «Ассоциацию дорожных организаций Вологодской области». Руководителем организации единогласно избрали В.А. Мещерякова. Владимир Александрович со свойственной ему настойчивостью, дотошностью, целеустремленностью взялся за это важное общественное поручение. Постоянно встречался как с руководством Территориального дорожного комитета (а в дальнейшем - департамента дорожного хозяйства Вологодской области), так и с областными руководителями, отстаивая вопросы развития дорожной отрасли и законные интересы подрядных организаций.

В это время я много общался с ним как по вопросам организации руководства предприятием, так и по вопросам работы с ветеранами. Была разработана система мер по оказанию материальной помощи и помощи в решении бытовых вопросов ветеранам Вологодавтодора, Совет директоров утвердил Положение «О ветеранах Вологодав-

тодора». Регулярно проводились (проводятся и теперь) встречи руководства Вологодавтодора с ветеранами Великой Отечественной войны и ветеранами труда. Эти встречи проходят в неформальной обстановке, за праздничным столом, с музыкальным сопровождением. Оказалось, что и сами ветераны умеют многое - не только поделиться воспоминаниями о своей трудовой деятельности, но и спеть забористые частушки, сплясать, станцевать, дружным хором исполнить русские народные песни. Полной неожиданностью для всех нас, участников таких встреч, было исполнение Владимиром Александровичем русского старинного романса. Его приятный, мягкий голос и прекрасное исполнение завораживало и уносило меня куда-то в неизвестное, прекрасное.

В 1996 году акционеры избрали Владимира Александровича председателем Совета директоров Вологодавтодора, продолжилась наша совместная работа, направленная на развитие и укрепление акционерного общества.

Владимир Александрович тогда был все так же активен, настойчив в защите интересов Вологодавтодора, что иногда я даже просил его побереечь себя. Он искренне переживал за дорожную отрасль, ее ухудшающееся состояние. Переживал и за судьбу организации, в создание и развитие которой вложил всю свою душу, талант руководителя. Он отлично разбирался в людях и создал крепкую управленческую команду, что позволило Вологодавтодору выстоять в лихие 90-е прошлого века и продолжить развитие в трудное десятилетие нового столетия.

Вологодавтодор сегодня - это современное дорожное предприятие, обладающее большим потенциалом - высокой технической и профессиональной способностью выполнять задачи проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог с наименьшими финансовыми затратами для заказчика. Вологодавтодор обеспечивает выполнение 70% объемов дорожных работ в Вологодской области, успешно работает и за пределами региона. В этом, без сомнения, огромнейшая заслуга родоначальника Вологдавтодора - Владимира Александровича Мещерякова.

Тридцать лет совместной работы с ним, и....

Я благодарен судьбе за то, что мне выпал счастливый билет - работать под началом такого Человека! Он сделал для меня очень многое, многому научил. С именем Владимира Александровича Мещерякова я связываю лучшую часть моей жизни.

*Дорога, дорога, разлука, разлука.
Знакома до срока дорожная мука.
И отчее племя, и близкие души,
И лучшее время все дальше, все глуше.*

*Лесная сорока одна мне подруга.
Дорога, дорога, разлука, разлука.*

*Устало в пыли я влачусь, как острожник,
Темнеет вдали, приуныл подорожник,
И страшно немного без света, без друга,
Дорога, дорога, разлука, разлука...*

Николай Рубцов

СОДЕРЖАНИЕ

Пролог	11
<i>Глава 1.</i> Начало начал	12
Родители	12
Дети	20
Родные	32
<i>Глава 2.</i> На пороге в профессию	35
Жить здорово!	35
В начале большого пути	38
И молод, и специалист	40
<i>Глава 3.</i> Преодоление	44
Первое управление	44
Наступление продолжается	48
<i>Глава 4.</i> Предтеча Автодора	55
Окружение	55
Николаев, Дрыгин и другие важные персоны	60
Мещеряков - «Новая Ладога»	69
Качество под контроль!	74
<i>Глава 5.</i> Автодор	77
Беспокойное начало	77
Дорожная наука	84
Широкие «коридоры»	88
От праздников к будням	93
<i>Глава 6.</i> Жизнь после...	97
Достижения и потрясения	97
...И вновь дороги	102
Эпилог	109

<i>Н.Н. Колтаков.</i> Знать и помнить	110
Книга в книге. «Неугасающая память»	113
<i>В.А. Мантров.</i> Один из первых	115
<i>В.А. Волков.</i> Держал в своих руках все нити	121
<i>А.П. Марков.</i> Строитель до мозга костей	129
<i>И.И. Панкевич.</i> Слово и Честь	138
<i>Н.А. Соломин.</i> Всего себя отдавал работе	142
<i>В.И. Злобин.</i> Помогал найти решение	146
<i>Д.А. Ядрихинский.</i> Ни дня без дела	150
<i>Л.А. Еничев.</i> Видел будущий объект	153
<i>Б.Ф. Мельников.</i> Шел избранным путем	156
<i>В. В. Ефремов.</i> Сказал - сделал	160
<i>В.А. Ноздрачёв.</i> Ему бы работать министром	164
<i>Ю.Б. Rogov.</i> Решающая встреча	167
<i>Н.И. Бочкарёв.</i> Помогал всем, как мог	173
<i>В.А. Корепин.</i> «Нет!» чрезвычайному положению 175	
<i>М.И. Журавлёва.</i> Жил по справедливости	179
<i>В.А. Костылев.</i> Из породы первопроходцев	181
<i>В.В. Мальцев.</i> По делам - результаты	183
<i>Н.Ф. Шпигин.</i> Безграничный авторитет	184
<i>Н.Н. Rogozin.</i> Благодарен судьбе	187

*Историческая повесть из книжной серии
«Вологжане - Родине».*

Елена Москалёва

Мещеряковская сторона

Редакционная коллегия: Н.Н. Рогозин, А.Н. Плеханов,
Б.Ф. Мельников, Н.Н. Колпаков, В.А. Шорин, А.П. Марков

Редактура - Н.Н. Рогозин, Н.Н. Колпаков
Компьютерный дизайн и верстка - Е. Корякина
Корректурa - Е. Рязанова
Фото - Е. Рязанова, Е. Москалёва

Формат 60x84/16. Уел. печ. л. 11,62. Тираж 1000. Заказ №231.

Отпечатано в ООО ПФ «Полиграф-Книга».
160001, г. Вологда, ул. Челюскинцев, 3.