**Новик Владимир Григорьевич**

1933 – 2006

Герой Социалистического Труда



ДАТЫ УКАЗОВ

12.05.1977

Медаль № 18787

Орден Ленина № 449193

ПАМЯТНИКИ

[Мемориальная доска](https://warheroes.ru/hero/hero.asp?id=33007)

Новик Владимир Григорьевич – бригадир комплексной бригады строительно-монтажного поезда №576 управления строительства «Бамстройпуть» Министерства транспортного строительства СССР, Амурская область.

 Родился в 1933 году на территории современной Сумской области Украины. Украинец.

 Работал в Украинской ССР (ныне – Украина), где возводил крупное коксохимическое производство. За высокие трудовые достижения по итогам восьмой пятилетки (1966-1970) награждён орденом Трудового Красного Знамени.

 В 1974 году приехал в посёлок Тындинский (с 1974 года – город Тында) Амурской области на строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Когда разворачивалось сооружение линии Тында – Беркакит, почти все подразделения строителей переживали сложный период становления. Работа была интересная и перспективная. И если основная масса молодежи устремилась на БАМ с вполне определенной целью – найти верное применение своим силам и способностям, то Новик, как ни странно, будучи взрослым человеком, обогащенным изрядным жизненным опытом, попал сюда случайно. Вернее ехал в далекий край он с вполне определенной целью – во время отпуска решил посмотреть на энергетическую жемчужину Дальнего Востока – Зейскую гидроэлектростанцию, да, задержавшись в Тынде, познакомился со строителями БАМа. А им как раз не хватало его «золотых рук». Так Владимир Григорьевич стал бригадиром комплексной бригады строительно-монтажного поезда (СМП) №576 управления строительства «Бамстройпуть».

 Тогда, в начальный период строительства, требовалось много полевого жилья, столовых, бань, школ, клубов. Причем необходимо было поставить все эти сооружения до наступления жестоких морозов. Понимая важность задания, Владимир Григорьевич как бывалый человек, за спиной которого не одна крупная союзная стройка, сразу решил начать с четкой организации дела. Он знал, что от согласованности действий всех, дисциплины и исполнительности каждого зависят успехи труда бригады. К людям он успел присмотреться, поэтому для него было ясно, кому что поручить. Хорошо продумав структуру рабочего коллектива, бригадир разбил людей на пары. Рядом с опытными рабочими он поставил молодых, но физически более сильных ребят. Здесь были учтены личные качества людей, их характеры, способности.

 Так сразу в бригаде начался плодотворный процесс взаимного дополнения и дружеской поддержки между наставниками и их подопечными. Потому что и молодежи было что передавать «старичкам», да и брать от «старичков» тоже удавалось немало. Начитанные, грамотные ребята быстро осваивали новое дело и довольно скоро догоняли в мастерстве наставников. Обретая производственные навыки, люди становились увереннее в себе. Как толковый бригадир Новик умело и тонко решил сразу несколько острых и очень важных проблем. Проходя выучку у высококвалифицированных старших товарищей, молодежь на первых порах была застрахована от упреков в низкой производительности в период профессионального становления. Рядом с наставниками быстрее вставала на ноги и завоевывала на стройке прочный трудовой авторитет. Важно отметить, что принципы взаимообогащения породили дух взаимопомощи и взаимовыручки, идо сих пор, попадая в эту благотворную атмосферу, каждый новый член бригады невольно проникается ею. Здесь дело поставлено так, что любой рабочий, если видит в этом необходимость, может смело предъявить претензии товарищу и тем самым своевременно разрешить конфликт. Это оберегает бригаду от недомолвок и ставит ее в положение коллективного воспитателя.

 Когда закончилось устройство посёлков и строители приступили к работам на самой магистрали Тында – Беркакит, Новик довольно быстро пришел к выводу, что на трассе организация труда, да и сама бригада должны быть другими. Проблемой номер один в те дни было сооружение водопропускных труб, из-за которой сдерживалась укладка полотна железной дороги. Новик давно задумывался над причинами отставания бригад, занятых строительством искусственных сооружений. Партийный комитет управления строительства «Бамстройпуть» хотел разобраться, почему так происходит. Вникая в детали, Владимир Григорьевич в конце концов пришел к выводу, что все дело в плохой организации труда. На каждой водопропускной трубе работала бригада, стало быть, везде надо было держать кран, бульдозер, бетономешалку, несколько грузовых автомашин. А это не всегда получалось. В результате то техника простаивала, то люди. «Нужен единый механизированный комплекс», – решил Новик. По его инициативе такой комплекс был создан, а возглавил его автор идеи. Он организовал поточное производство сразу в нескольких точках, сумев использовать высокопроизводительную современную технику на полную мощность. И впервые на линии Тында – Беркакит строительство водопропускных труб перестало быть проблемой.

 Опыт первого на БАМе комсомольско-молодежного механизированного комплекса позже использовали на практике все строители «магистрали века». А Новик уже думал о том, как еще интенсивнее ускорить работу, как высокий темп поддерживать постоянно. Все подсчитав и взвесив, они его товарищи решили, что им по силам ежедневно давать полторы нормы, где бы комплекс ни находился. И этот почин, переняв их опыт, подхватили многие.

 Сначала целевой задачей 1976 года для строителей БАМа было дойти с рельсами до станции Могот. Подумав, строители решили, что этого мало и взяли обязательство встретить 1977 год на границе Амурской области и Якутской АССР – на разъезде Якутский. Однако после XXV съезда КПСС часть строителей стало предлагать внести в данные обязательства поправку – на разъезде Якутский быть к 59-й годовщине Великого Октября (7 ноября 1976 года). А до конца года продвинуться еще дальше на север, до станции Нагорная. Большую помощь строителям тут оказали коммунисты Якутии. Получилось так, что не только строители БАМа, а вся Якутская АССР готовилась к важному событию – укладке первого железнодорожного пути по территории этой холодной земли. Задача была особенно трудной, и поэтому на ее границе решили уложить не «серебряное», как принято в таких случаях, а «золотое» звено. За право участвовать в его укладке боролись все бригады, но никто не сомневался, что среди первых претендентов на право уложить «золотое» звено будет бригада В.Г. Новика.

 И на этом участке работы Владимир Григорьевич решил применить проверенный метод – создать комплексную механизированную бригаду. Коллектив срочно осваивал новое дело. За первые же два с половиной месяца они уложили 45 километров стальной колеи и пришли на станцию Могот героями. Первый поезд встречали 5 августа, в канун Дня строителя, а не в конце года, как предполагалось первоначально. После этого успеха уже не было сомнений, что и на разъезд Якутский удастся провести рельсы в сроки, предусмотренные социалистическими обязательствами.

 Первый в Якутской АССР железнодорожный разъезд находится в 104 километрах от Тынды. Казалось бы, не так уж и много, но на этом участке пришлось построить 71 мост, 2 путепровода, проложить 66 водопропускных труб, отсыпать в земляное полотно 10,5 миллионов кубометров грунта. Выполняли этот огромный объем работ 7 тысяч человек, 90 экскаваторов, 150 бульдозеров, 1200 мощных самосвалов. А за право участвовать в укладке «золотого» звена боролись двадцать строительных подразделений. И вот 2 ноября 1976 года в ущелье между горами Станового хребта возле свежеокрашенного вагончика с броской надписью «Разъезд Якутский» собрались сотни людей на праздничный митинг. Сюда пришли местные жители, якуты и эвенки, геологи и старатели. На лютом морозе, в клубах выхлопного дыма с трудом угадывались контуры автомашин. В безопасном отдалении, возбужденные от непривычного скопления людей и шума моторов, держались оленьи упряжки. Героями дня были, конечно, строители. А среди них лучшие из лучших, победители социалистического соревнования: 8 бригад и 38 рабочих. Их выбрали из тысяч других строителей с большим трудом, потому что отстающих не оказалось. В число победителей вошла и бригада В.Г. Новика. Торжество не испортила даже метель. Гремел оркестр, катился по ущелью гул аплодисментов и, перекрывая все звуки, победно разнесся над горами гудок тепловоза. Медленно и важно подошел он к разъезду, украшенный транспарантами на русском и якутском языках. По новой ветке открылось рабочее движение поездов. И праздничный поезд пришел не просто для того, чтобы покрасоваться на митинге – он доставил 800 тонн грузов для строителей. Их перевозка по рельсам, подсчитали строители, позволяла теперь экономить 1,5 миллиона рублей в год. Здесь же на торжественном митинге строители приняли решение стать на трудовую вахту: «Шестидесятилетию Великого Октября – шестьдесят ударных недель». И обещали оставшиеся 116 километров до Беркакита пройти не к концу 1977 года, а значительно раньше. В 1976 году бригада В.Г. Новика построила 19 водопропускных труб, сэкономив при этом 542 человеко-дня, обеспечила график укладки пути на участке Сивачкан – Могот, уложив 51 и забалансировав 42 километра. Было выполнено работ расчетной стоимостью 756 тысяч рублей при плане 610 тысяч рублей. Выработка составила 14 тысяч рублей на человека, что на 5 тысяч больше среднего показателя по управлению «Бамстройпуть».

 Указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 мая 1977 года за выдающиеся производственные успехи, достигнутые в выполнении плана на 1976 год и принятых социалистических обязательств, **Новику Владимиру Григорьевичу**присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

 Стал первым Героем Социалистического Труда среди строителей БАМа.

 Свое слово, данное в ноябре 1976 года, бригада Новика сдержала. Еще в начале 1977 года, прикидывая свои возможности, коллектив бригады пришел к выводу, что к 60-летию Великого Октября сможет выполнить план трех лет пятилетки к 7 ноября. Летом стало ясно – бригада правильно оценила свои силы. Из общего объема работ на пятилетку в размере 4 миллионов рублей к тому времени ими уже было освоено 1 миллион 350 тысяч рублей (более половины), а в резерве еще оставалось четыре трудовых месяца. Претворяя в жизнь призыв XXV КПСС – поднять качество работы на каждом рабочем месте, этот коллектив нашел новую форму самоконтроля за качеством и эффективностью каждой операции. Каждое звено комплексной бригады ежедневно в специальном журнале самостоятельно отчитывается о результатах и качестве своего труда. Вроде бы в этом нововведении все просто, а вот отдача превзошла все ожидания. И самостоятельно учитывая качество и объемы труда, люди теперь более ясно стали разбираться, почему впереди при подведении итогов социалистического соревнования оказался именно этот рабочий и никто другой. Притом письменные ежедневные замечания, предъявленные к тем или другим службам, активизировали и деятельность инженерно-технического персонала. Самоконтроль показал, насколько важно учитывать психологические факторы производства. Зная, что в конце рабочего дня необходимо самостоятельно занести в журнал «самоконтроля» результаты собственного труда, люди, конечно же, стремятся лучше выполнять порученное дело, более тщательно следят за качеством операций. В бригаде уже давно не помнили случая, чтобы кто-то плохо выполнил задание или оставил рабочее место, когда есть возможность положить лишний кирпич, дополнительный куб бетона, метр опалубки. С другой стороны, журнал «самоконтроля» давал любому, взявшему его в руки, ясную картину динамики производства работ за день, неделю, месяц, квартал. В условиях сложнейшей таежной стройки «самоконтроль» стал эквивалентом личного клейма, которое дало опробованный эффект в промышленности.

 1 февраля 1981 года стал начальником СМП №698 треста «Тындатрансстрой» в посёлке Олекма Тындинского района Амурской области. В задачу СМП входило строительство линий связи и искусственных сооружений на участке будущей железной дороги, жилого посёлка. Путеукладчик пришел в Олёкму 5 марта 1982 года. В ноябре 1983 года встречали первый поезд в Олекме, ставшей теперь железнодорожной станцией отделения временной эксплуатации (ОВЭ) треста «Тындатрансстрой». Когда поставленные задачи были выполнены, строители передислоцировались в Якутию, а Олёкма с 1987 года стала посёлком железнодорожников.

 С 1990 года жил в селе Владимировка Благовещенского района Амурской области. Умер в 2006 году.

 Награждён орденами Ленина (12.05.1977), Трудового Красного Знамени (05.04.1971), Дружбы народов (10.08.1990), медалями.

 4 августа 2008 года в селе Владимировка, на доме №6 по Сосновой улице, где жил В.Г. Новик, установлена мемориальная доска.

Источник: https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\_id=29035