

0839.2  
Е 56

специальный  
выпуск

БАМ

периодическое  
ослепительное  
строительство  
1979

ЕСТЬ  
ВОСТОЧНОЕ  
КОЛЬЦО!

ТРУДОВОЙ  
ПОВЕДЕ  
СТРОИТЕЛЕЙ  
ВОСТОЧНОГО  
УЧАСТКА  
БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ  
МАГИСТРАЛИ  
ПОСВЯЩАЕТСЯ



# ЕСТЬ ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО!

---

1857  
4981



ХАБАРОВСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО · 1979

ББК 36.2  
6Т1(09)  
Е 86

Е  $\frac{31802-43}{М160(03)-79}$  3602000000

© Хабаровское книжное  
издательство, 1979

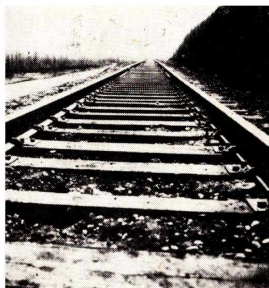


---

## ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ПАНОРАМА СТРОЙКИ

---

В строительстве  
новой железной дороги  
принимали участие:  
институт  
Дальгипротранс,  
мостоотряды № 26 и № 51  
треста Мостострой-8,  
подразделения  
воинов-железнодорожников,  
специализированные  
строительно-монтажные  
поезда:  
Укрстрой,  
МолдавстройБАМ,  
ТаджикстройБАМ,  
ХабаровсктрансстройБАМ,  
ВолгоградстройБАМ,  
ПензастройБАМ,  
НовосибирскБАМстрой,  
АлтайБАМ,  
ТамбовстройБАМ.  
Многие промышленные  
предприятия  
Хабаровского края  
выполняли  
заказы строителей  
Восточного  
участка БАМа



---

ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ПАНОРАМА СТРОЙКИ

---

Длина трассы  
от Ургала  
до Комсомольска-на-Амуре —

**503**

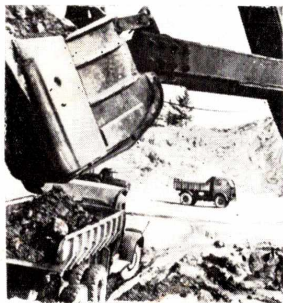
километра.  
Из них  
новых путей —

**304,**

реконструировано —

**199**

километров



---

ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ПАНОРАМА СТРОЙКИ

---

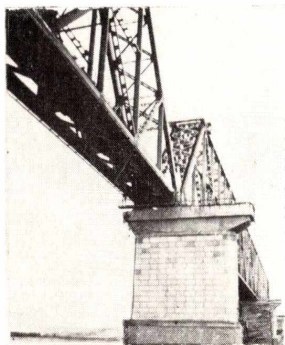
Общий  
объем земляных  
работ —

**20 668 090**

кубометров  
грунта.  
Реконструирован  
туннель  
протяженностью

**1806**

метров



---

ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ПАНОРАМА СТРОЙКИ

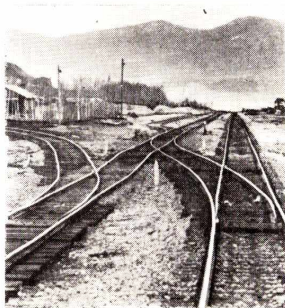
---

Общее число  
искусственных  
сооружений —

**249,**

в том числе  
средних  
и больших мостов —

**21**



---

ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ПАНОРАМА СТРОЙКИ

---

Ведется  
строительство

**41**

станции и разъезда.

В эксплуатации  
участка

примут участие  
более

**3000**

железнодорожников

и специалистов

других  
профессий



---

А. К. ЧЕРНЫЙ,  
*первый секретарь Хабаровского крайкома КПСС*

# ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

Выполнение грандиозной программы комплексного развития Дальнего Востока ознаменовалось важным событием. Значительно раньше намеченных сроков открыто рабочее движение поездов на участке Байкало-Амурской магистрали от Ургала до Комсомольска-на-Амуре протяженностью более 500 километров.

Вот так, этап за этапом, все ближе подходим мы к тому дню, когда в стальной путь большого БАМа ляжет «золотое» звено, и первый поезд торжественно проследует от Тайшета до Комсомольска, откроется второй железнодорожный выход к Тихому океану.

Необходимость создания Байкало-Амурской магистрали диктовалась уже давно самим ходом развития Сибири и Дальнего Востока. Еще в 1906 году, после завершения русско-японской войны, в Иркутске состоялось специальное совещание, в резолюции которого отмечалась крайняя необходимость скорейшего сооружения новой железной дороги: «...когда экономическая жизнь Сибири разовьется настолько, что одна магистраль не в состоянии будет удовлетворять потребности края, то эту последнюю следовало бы вести севернее озера Байкал».

Тогда же был предложен смелый, аргументированный с точки зрения экономической целесообразности проект Северо-Байкальской железной дороги. Однако Российскому

государству не под силу было в ту пору осуществить столь грандиозный замысел — этому мешали слабо развитая экономика, отсутствие достаточных финансовых средств, низкий уровень технической вооруженности транспортного строительства, недостаток квалифицированных инженеров-строителей, проектировщиков, изыскателей. К тому же вскоре началась первая мировая война, а затем, после победы Великой Октябрьской социалистической революции, война гражданская, в результате которых были еще более подорваны экономические ресурсы, доставшиеся по наследству от царизма молодому советскому государству. В первый период своего существования, когда необходимо было в первую очередь решить проблемы, связанные с восстановлением разрушенного хозяйства и созданием мощной индустриальной базы социализма, партия и правительство нашей страны были вынуждены на некоторое время отложить осуществление проекта строительства новой железнодорожной магистрали. Однако подготовительные работы продолжались.

В то время рассматривались два возможных варианта сооружения Северо-Байкальской железной дороги. Первый из них предполагал связать рельсами Тулун и Усть-Кут, во втором предлагалось вести дорогу от станции Невер к реке Лене — через Томмот или порт Аян на Охотском побережье, и далее на соединение с тулунским направлением. Были высказаны предложения о строительстве пионерной линии железной дороги в золотопромышленные районы Якутии с выходом ее к морю в Охотске и Аяне. Кроме этих основных предлагались еще несколько вариантов сооружения новой магистрали.

Впервые слово **БАМ** прозвучало в 1930 году, когда дальневосточные краевые организации направили в адрес ЦК ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров СССР предложение провести новую трассу от действующей линии Трансси-

бирской магистрали через северную оконечность озера Байкал к одной из бухт в Татарском проливе с ответвлением в направлении Хабаровска. К тому времени на Дальнем Востоке были организованы первые рекогносцировочные транспортно-экономические изыскания трассы Хабаровск — Советская Гавань, а в 1931 году Дальжелдорстрой провел предварительные полевые изыскательские работы на этом направлении. Постановлением СНК СССР в качестве конечного пункта трассы к Тихоокеанскому побережью был установлен не Хабаровск, а небольшое село Пермское на реке Амур. Вскоре после этого началось строительство города Комсомольска-на-Амуре и прокладка железнодорожной линии от станции Волочаевка на север, в результате чего Комсомольск стал рассматриваться проектировщиками как один из промежуточных пунктов восточного отрезка Байкало-Амурской магистрали.

Одновременно с тем как на берегу великой дальневосточной реки вырастал город юности, проводились подготовительные работы по организации строительства БАМа. В 1932 году было создано Управление строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, а в 1933 году на базе Восточносибирской экспедиции НКПС был образован Отдел технических изысканий.

При выборе генерального направления будущей железной дороги особое внимание обращалось на ее важнейшую роль в решении задач перспективного освоения природных ресурсов и интенсификации комплексного социально-экономического развития восточных районов страны.

На XVII съезде ВКП(б) в докладе о втором пятилетнем плане было отмечено исключительно важное значение строительства новой дороги для успешного развития народного хозяйства Страны Советов. В докладе отмечалось, что «из всех новых железнодорожных строек выделяется грандиозностью сооружения Байкало-Амурская магистраль. Она со-

единит Забайкалье с низовьями Амура и будет способствовать вовлечению в хозяйственную жизнь громадной территории, бывшей до сих пор в значительной части недоступной человеку». Съезд подчеркнул, что БАМ позволит в основном решить проблему сухопутного транспорта на востоке страны.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 17 августа 1937 года все работы по изысканию трассы и проектированию Байкало-Амурской железнодорожной магистрали были возложены на Народный комиссариат путей сообщения СССР. В системе Союзтранспроекта НКПС СССР возникла специальная контора по изысканию и проектированию — Бамтранспроект. Специалистам этой вновь созданной организации было поручено сконцентрировать и обобщить все имеющиеся проектно-изыскательские материалы, провести разработку единых технических условий и развернуть работы по всей трассе магистрали.

К тому времени уже действовала железная дорога Волочаевка — Комсомольск, а примыкающий к ней строящийся участок от Комсомольска до Советской Гавани открывал второй выход к Тихоокеанскому побережью, что имело особенно важное народнохозяйственное значение. Во-первых, этот участок новой магистрали позволял несколько сократить расстояние морских перевозок на Колыму, Камчатку и Сахалин. Во-вторых, это давало возможность существенно уменьшить напряженность грузоперевозок по Транссибирской железной дороге на участке от Волочаевки до Владивостока.

В середине 1941 года на линии Комсомольск — Советская Гавань завершились работы по отсыпке земляного полотна, строительству мостов и водопропускных труб, была проложена автодорога, с двух сторон подходившая к Сихотэ-Алинскому хребту, что позволяло начать подготовку к строительству большого туннеля и приступить к строи-

тельно-монтажным работам на станциях Пивань, Хунгари, Комсомольск и Советская Гавань. Тысячи строителей были готовы к тому, чтобы в самые сжатые сроки, несмотря на сложнейшие природно-геологические условия, соорудить новую железную дорогу, но этому помешала начавшаяся Великая Отечественная война.

В 1941 году сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали приостановилось, а на второй год войны проектно-изыскательские работы были свернуты полностью. И все же в суровую военную годину БАМ внес свой вклад в борьбу с фашизмом. Десятки километров рельсов, уложенных в дальневосточной тайге, были разобраны и перевезены на фронт, где из них была построена знаменитая Волжская рокада под Сталинградом, сыгравшая важную роль в разгроме немецко-фашистских войск, в результате которого произошел коренной перелом в ходе военных действий на советско-германском фронте. Производственная база, инженерно-технические кадры БАМа были также переброшены к местам боев, где они занимались строительством фортификационных сооружений и дорог на подступах к Москве и Сталинграду, а также на Ленинградском фронте.

После того как всему миру стала ясна неизбежная и уже близкая победа советского народа в Великой Отечественной войне, ЦК ВКП(б) и Советское правительство, несмотря на колоссальное напряжение военного времени, сочли возможным возобновить осуществление проекта Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. С учетом первоочередных задач, связанных с необходимостью ускоренного развития экономики Дальнего Востока, было решено прежде всего закончить строительство железнодорожной линии, обеспечивающей выход от Комсомольска-на-Амуре к Тихоокеанскому побережью. Сооружение этой линии намечалось осуществить в небывало сжатые сроки.

Весной 1944 года завершились организационно-подготовительные работы, а в середине мая на всем протяжении трассы — от Комсомольска в направлении к океану развернулось строительство железнодорожного пути. Тяжелейшие горно-геологические условия местности не давали возможности оперативно маневрировать строительной техникой, и главный рельсовый путь на всем протяжении линии был, по существу, уложен почти вручную. И все же, несмотря на исключительные трудности, все железнодорожные объекты были сданы в установленные правительством сроки. В конце июля 1945 года открылось сквозное движение поездов на этом участке, а в Комсомольске начали работать два дизель-электрических парова, обеспечивающие переправу железнодорожных составов через реку Амур.

После окончания Великой Отечественной войны появилась возможность возобновить строительство всей Байкало-Амурской магистрали. Сооружению магистрали в предельно короткие сроки должен был содействовать опыт скоростного строительства линии Комсомольск — Советская Гавань. В соответствии с новыми требованиями уточнялись проекты организации строительства — в частности, на участках Ургал — Комсомольск и Известковая — Ургал. Последнюю ветку было решено строить незамедлительно, чтобы как можно скорее получить доступ к Буреинскому месторождению каменных углей и тем самым расширить энергетические ресурсы Дальнего Востока.

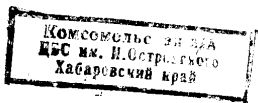
Выполнение грандиозной программы сооружения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали требовало огромных затрат металла, железобетонных и металлических конструкций и других остродефицитных материалов, а также миллиардных средств. Трудности, связанные с первоочередной задачей восстановления разрушенного войной народного хозяйства, заставили временно отказаться от начала работ по сооружению участка магистрали от

Ургала до Комсомольска. Строительные подразделения были передислоцированы в европейские районы страны, где они приняли участие в восстановлении транспортной сети.

В 1967 году возобновились проектно-изыскательские работы по трассе Байкало-Амурской магистрали. В изыскательских работах и проектировании трассы участвовали крупные проектные организации страны, которые в основном подтвердили ранее принятое генеральное направление магистрали. В начале 70-х годов накопленный экономический потенциал в нашей стране достиг того уровня, при котором оказалось под силу осуществление грандиозного проекта, имеющего масштабы национальной программы.

Партийные, советские и хозяйственные органы Дальнего Востока, начиная с момента зарождения проекта и до настоящего времени, уделяют строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали постоянное и первостепенное внимание. 10 июня 1932 года бюро Далькрайкома ВКП(б) приняло постановление «О строительстве Байкало-Амурской магистрали». В этом документе отмечалось, что «строительство БАМ проходит в таежных районах, лишенных дорог, редко населенных и малоисследованных, с чрезвычайно тяжелыми климатическими и топографическими условиями. Поэтому заданные партией и правительством темпы работ будут обеспечены только при максимальной поддержке строительства со стороны центральных, краевых и районных партийных, профсоюзных и советских организаций».

В постановлении определялись конкретные формы и размеры необходимой помощи строителям: «...выделить 10 000 га земли... для организации подсобных сельскохозяйственных предприятий и необходимое количество лесных, сенокосных и рыболовных угодий для организации на строительстве самостоятельных промыслов и заготовок... Обслу-



жить наличной сетью лечебно-санитарных учреждений первичные нужды строительства... Выделить 3000 пар сапог и спецодежду». С целью улучшения организационно-хозяйственной подготовки к началу строительных работ, постановление указывало на необходимость «...направить на строительство, в месячный срок, группу в 50 человек для работы в кооперативных, профсоюзных и партийных организациях... Немедленно направить... специалистов, знающих районы строительства и условия работы в мерзлотах» и т. д.

В том же 1932 году, 19 декабря, бюро Далькрайкома ВКП(б) приняло еще одно постановление — «О строительстве БАМ», первый пункт которого обязывал «все краевые организации при реализации нарядов центра на продфураж, промтовары, стройматериалы, техническое снабжение — наряды для БАМа выполнять в первую очередь». Руководителям проектно-изыскательских и строительных подразделений постановление предоставляло право по согласованию с соответствующими райисполкомами использовать для нужд строительства местный гужевой транспорт, а также местных жителей, хорошо знающих таежные тропы, в качестве проводников.

Выступая 5 января 1934 года на XI Дальневосточной краевой партийной конференции, секретарь Далькрайкома ВКП(б) Л. И. Лаврентьев говорил: «У нас началась еще одна огромнейшая работа — строительство Байкало-Амурской железной дороги... Теперь, после того как в тезисах Центрального Комитета... было об этом строительстве сказано, мы будем всячески популяризировать его, чтобы разъяснить населению края и всей страны необходимость бурных темпов строительства Байкало-Амурской магистрали, этой новой дороги к Тихому океану... Это строительство должно послужить для нашей молодежи... героическим примером, воодушевляющим на новый трудовой подъем, придающим новые силы в борьбе».

В последующий период, когда уже в полной мере вернулись работы по строительству новой дороги, Хабаровский крайком ВКП(б) совместно с краевым Советом депутатов трудящихся учредили переходящие Красные знамена для вручения передовым коллективам строителей за наиболее высокие производственные показатели в социалистическом соревновании, а также выделили крупные денежные суммы для премирования наиболее отличившихся руководителей строительных подразделений, рабочих и инженерно-технических работников.

Проявляя неустанную заботу о развитии железнодорожного транспорта в крае, Хабаровский крайком ВКП(б) принял 4 марта 1949 года специальное постановление, которое указывало на необходимость скорейшего проведения подготовительных работ, связанных с предстоящим вводом в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Известковая — Ургал. Постановление предписывало установить строжайший контроль за качеством выполняемых работ, подготовить кадры эксплуатационников, чтобы своевременно обеспечить бесперебойную перевозку по этой линии народнохозяйственных грузов в соответствии с потребностями края.

Коммунистическая партия и Советское правительство всегда придавали огромное значение социально-экономическому развитию Сибири и Дальнего Востока. Достаточно вспомнить постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР, принятые в 1967 и 1972 годах, в которых были определены конкретные меры по ускорению комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района.

Для строительства БАМа особое значение имело принятое 8 июля 1974 года по личной инициативе Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Леонида Ильича Брежнева постановление Центрального Комитета КПСС и Совета

Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которое дало вторую жизнь великой всенародной стройке. Коммунисты Хабаровского края на специальном пленуме крайкома КПСС, состоявшемся в сентябре 1974 года, определили для себя конкретные задачи, вытекающие из этого исторического документа.

Пленум рассмотрел текущие и перспективные вопросы, связанные с выполнением постановления партии и правительства, утвердил мероприятия, направленные на обеспечение выполнения планов и заданий по строительству и вводу в эксплуатацию объектов Восточного участка БАМа. Для оперативного рассмотрения и решения организационно-технических вопросов, связанных с проектированием и строительством магистрали, была создана постоянно действующая комиссия под председательством секретаря крайкома КПСС. Вопросы оказания практической помощи стройке были рассмотрены также на пленумах и собраниях актива Хабаровского, Комсомольского-на-Амуре горкомов КПСС, Верхнебуреинского, Комсомольского, Облученского и Железнодорожного райкомов партии.

Краевая партийная организация, партийные комитеты городов, районов,строек, предприятий, учреждений и организаций развернули активную организаторскую и массово-политическую работу в коллективах по разъяснению народнохозяйственной значимости строительства БАМа, мобилизации усилий трудящихся на оказание всесторонней помощи в решении вопросов подготовки и развертывания строительных работ.

Решения партийных органов нашли горячий отклик у всех трудящихся Хабаровского края. В трудовых коллективах, выполняющих заказы БАМа, состоялись митинги, партийные и рабочие собрания, на которых трудящиеся принимали обязательства по досрочному и качественному

выполнению заданий под девизом «Заказам БАМа — зеленую улицу!»

С выходом в свет постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 года широким фронтом развернулось организованное наступление на вековую тайгу, болота и мари, вечную мерзлоту. Как всегда, первыми в этом наступлении были изыскатели. Институт Дальгипротранс приступил к изысканиям на участке Ургал — Комсомольск, экспедиция института Мосгипротранс осуществляла эти работы в направлении от Ургала на запад. На трассе были созданы коллективы изыскательских партий. Всего на проектно-изыскательских работах по БАМу в крае было занято несколько сот человек. Многие из них показали образцы высокоответственного отношения к порученному делу.

Коллектив института Дальгипротранс на общем собрании принял повышенные социалистические обязательства по ускорению работ и досрочной выдаче строителям рабочих чертежей на объекты БАМа. Партийное бюро института утвердило план мероприятий, обеспечивающих выполнение этих обязательств, установило оперативный контроль за состоянием дел в изыскательских партиях и трассировочных группах. В помощь Дальгипротрансу проектные и геологоразведочные организации края направили большую группу опытных инженеров-изыскателей и проектировщиков. По путевкам крайкома ВЛКСМ в полевых партиях трудились комсомольцы — шоферы, механизаторы и молодые рабочие других специальностей, члены отрядов «БАМ-74» и «БАМ-75».

В результате осуществления этих и других мер, комплексная экспедиция Дальгипротранса завершила проектно-изыскательские работы со значительным опережением графика. Строители досрочно получили проектно-сметную документацию и уже осенью 1974 года смогли приступить

к строительству автомобильных дорог, линий связи, отдельных участков земляного полотна, искусственных сооружений и верхнего строения пути.

Сооружение Байкало-Амурской магистрали стало истине всенародным делом. Коллективы предприятий стремились с опережением установленных сроков поставлять сюда автомобили, тракторы, подъемно-транспортные механизмы, жилые вагончики и сборно-щитовые домики, металлические и железобетонные конструкции, строительные материалы. Выполнение сложных заданий, высокие темпы труда могли быть достигнуты при условии концентрации на важнейших объектах строительства не только материально-технических, но в первую очередь людских ресурсов. В этом тоже ярко и красноречиво проявился всенародный характер стройки: целые республики и области взяли шефство над сооружением железнодорожных станций и поселков на трассе будущей магистрали, послали сюда в составе строительно-монтажных поездов лучших своих представителей — высококвалифицированных рабочих, грамотных инженеров.

В ноябре 1974 года на хабаровскую землю прибыл передовой отряд специализированного строительно-монтажного поезда Укрстрой. Украина решила в порядке шефства над БАМом возвести силами своих строительных организаций жилой поселок с комплексом культурно-бытовых объектов на станции Ургал. ССМП Укрстрой на правах строительно-монтажного треста развернул работу силами пяти хозрасчетных участков, которым по месту их формирования были присвоены наименования «Донбасс», «Харьков», «Карпаты», «Киев» и «Днепр». Вскоре дальневосточники встретили хлебом-солью коллективы шефских отрядов из Молдавии и Таджикистана, затем из Волгоградской и Новосибирской, Пензенской и Тамбовской областей, Алтайского края, которые начали возведение станций и

жилых поселков Алонка, Солони, Джамку, Амгунь, Березовка, Эворон и Хурмули. Станция Сулук сооружается силами молодых строителей Хабаровского края.

Нелегко пришлось тем, кто был на БАМе первым. Суровая природа, новые необжитые места, трудная работа, краткие сроки строительства испытывали людей на прочность. Осваивая могучую технику, прокладывая новую дорогу, возводя поселки, первопроходцы закладывали и первые добрые традиции, создавали прочную основу для ритмичной трудовой деятельности. Чтобы выдержать все испытания, важно было вначале сформировать коллективы, способные решать сложные задачи. Краевая партийная организация нацеливала партийные, профсоюзные, комсомольские организации на создание в строительных подразделениях отношений дружбы, товарищеской взаимопомощи, творческого сотрудничества и моральной поддержки.

Одной из самых примечательных особенностей стройки века является возраст ее участников. В большинстве своем это люди молодые, делающие в жизни самые первые самостоятельные шаги. Это о них сказал Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев: «По зову своих сердец, как настоящие советские патриоты, на эту стройку со всех концов страны приехали тысячи юношей и девушек. И трудятся они отлично».

Работу молодых строителей координировал и направлял штаб ЦК ВЛКСМ на Восточном участке БАМа, а также Комсомольский-на-Амуре горком, Верхнебуреинский и Солнечный райкомы ВЛКСМ, Центральный Комитет ВЛКСМ, обкомы и крайкомы комсомола шефствующих республик, краев и областей. В ходе строительства БАМа не раз обсуждалась на партийных и комсомольских собраниях, на совещаниях и слетах тема наставничества. Именно наставники воплощали в жизнь слова Л. И. Брежнева,

сказанные им в речи на XVII съезде комсомола, с которого отправился на строительство магистрали первый комсомольский отряд: «Все лучшее, что накоплено нравственным опытом нового общества, мы должны передать молодежи, каждому юноше и каждой девушке...»

Сотни молодых добровольцев, прибывших на строительство БАМа, трудились самоотверженно и высокопроизводительно. Яркое подтверждение получили здесь преемственность поколений, социалистический интернационализм. Как сорок лет назад Комсомольск-на-Амуре, сегодня БАМ стал главным экзаменом молодежи на зрелость, школой трудового самовоспитания, поприщем для проявления таланта и мастерства. Среди молодых строителей магистрали широко развернулось движение «Я — хозяин стройки!», подтвердившее высокий уровень их политической зрелости, свидетельствующее о присущей нашему молодому поколению гражданской ответственности.

Образцом хозяйского, по-настоящему заинтересованного отношения молодежи к делам и проблемам стройки является работа отряда «Хабаровский комсомолец», составляющего ядро и основу строительно-монтажного поезда ХабаровсктранстройБАМ. С первых дней работы на БАМе этот коллектив включился в борьбу за присвоение ему звания комсомольско-молодежного. И это почетное звание было ему присвоено. Молодые строители станции Сулук взяли на вооружение лозунг «Каждый день — ударный!» и с честью своими делами утверждают этот девиз.

Вообще можно сказать, что БАМ стал главным делом комсомолки Хабаровского края. Комсомольско-молодежные бригады, входящие в состав строительных организаций на Восточном участке, являются верной опорой партийных, советских и хозяйственных органов, показывают образцы творческой активности, самоотверженности, энтузиазма.

Учитывая особую сложность Восточного участка маги-

страли, сюда для укладки полотна главного пути были направлены подразделения железнодорожных войск, которые в трудных условиях сумели по-солдатски быстро обустроиться и развернуть строительные работы. 5 февраля 1975 года недалеко от Ургала было уложено первое звено железнодорожного полотна, и с этого дня — километр за километром путеукладчик воинов-железнодорожников двигался в сторону Березовки, откуда навстречу ему шли другие подразделения железнодорожных войск.

Имена многих воинов-железнодорожников по праву вписаны в героическую летопись строительства Восточного участка Байкало-Амурской магистрали. Им приходилось работать в пятидесятиградусные морозы, жить в палатках, в условиях оторванности от баз материально-технического и продовольственного снабжения, выполнять многокилометровые рейсы по трудным таежным дорогам.

Командиры, партийные и комсомольские организации подразделений всеми формами и средствами доводили до сознания каждого воина высокую ответственность его труда, помогали осмыслить величие стоящих перед ними задач, укрепляли веру солдат в свои силы. Коммунисты и комсомольцы, находясь всегда в первых рядах на самых трудных участках, самоотверженным трудом оправдывали доверие партии и правительства, добивались выполнения и перевыполнения плановых заданий. Многие воины, отслужив положенный срок, остаются на БАМе, чтобы продолжать строить магистраль.

В борьбу за досрочное открытие рабочего движения поездов на участке Ургал — Березовка внесли свой решающий вклад мостостроители отрядов № 26 и № 51 треста Мостострой-8. Их самоотверженный труд обеспечил досрочную сдачу в эксплуатацию всех больших мостов на Восточном участке БАМа.

Трудовым успехам строителей Восточного участка

БАМа помогало пристальное внимание широкой общественности. Концертные агитбригады, группы лекторов и пропагандистов, ветеранов комсомола, писателей и художников — это не просто гости, а поистине участники строительства БАМа, успеху благородной миссии которых способствовало широко развернувшееся социалистическое соревнование «За лучшее культурное обслуживание строителей Восточного участка Байкало-Амурской магистрали». Партийные организации, работники учреждений культуры и искусства, редакций краевых газет, радио и телевидения, организаций книжной торговли, общества «Знание» в своей повседневной деятельности уделяли первостепенное внимание идейно-политическому, нравственному и эстетическому воспитанию строителей БАМа, мобилизации их трудовых усилий на досрочное выполнение установленных заданий по сооружению магистрали. Хабаровский крайком КПСС держал под неослабным вниманием эту большую работу, был ее вдохновителем и организатором.

С первых дней строительства развернулось соревнование за досрочный ввод в эксплуатацию Восточного участка БАМа. Значительному сокращению плановых сроков производства работ способствовали широкое применение новейших, самых передовых методов строительства, внедрение новой высокопроизводительной техники, творческий, самоотверженный, героический труд, результаты которого порой превосходили самые смелые расчеты проектировщиков. Об этом свидетельствуют многочисленные примеры.

Так, строительство моста через реку Амур возле Комсомольска проектировщиками было рассчитано в строгом соответствии с апробированными нормами и традициями в отечественном и зарубежном мостостроении. Но опытные инженеры мостоотряда № 26 треста Мостострой-8 экспериментально выяснили, что многотонные фундаменты опор моста можно установить на железобетонных сваях-оболоч-

ках, не строя специальных кессонных камер. Это было смелое, новаторское, рациональное решение. Подобным методом в Советском Союзе большие мосты еще не возводились.

Раньше, чтобы отправить железнодорожные составы на Ванино, Советскую Гавань, в районе Комсомольска ежегодно зимой приходилось строить ледовую дорогу, поезда шли по рельсам, проложенным по льду Амура, составы приходилось расформировывать на одном берегу, вновь формировать на другом; летом составы перевозились речными паромами, а поздней осенью и ранней весной все подъездные пути у Комсомольска были забиты вагонами, в порту Ванино у причалов стояли суда в ожидании грузов. Мост через Амур изменил обстановку: теперь составы к порту Ванино идут без задержки в любое время года.

Горячо поздравляя всех участников строительства железнодорожного мостового перехода через реку Амур с досрочным завершением строительства этого уникального транспортного сооружения, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Леонид Ильич Брежнев писал: «Этот успех достигнут благодаря вашему героическому труду, творческому поиску, внедрению прогрессивных технических решений и новых методов строительства. Одержанная победа стала возможной в результате широко развернувшегося социалистического соревнования, большой организаторской и политической работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций».

Коллектив мостоотряда № 26 треста Мостострой-8 приобрел в Комсомольске бесценный опыт, который очень пригодился в дальнейшем — в частности, при сооружении крупных мостовых переходов через реку Амгунь на 209 и 228 километрах магистрали. Эти мосты были сданы в эксплуатацию также со значительным опережением плановых сроков, что дало возможность и воинам-железнодорожникам

намного раньше, чем было запланировано, проложить рельсы БАМа над этой таежной рекой.

Другой характерный пример: через горную реку Бурею строители поставили автомобильный мост, чтобы иметь возможность перевезти технику и материалы на другой берег и одновременно начать укладку пути на обоих берегах. Но река Бурья еще не достаточно полно изучена гидрологами. После июльских ливневых дождей вода в ней стала прибывать с невероятной быстротой — по полтора метра в час. Подъем воды в реке достиг критического уровня. Стремительный поток смывал дома, цистерны с горючим, заливал экскаваторы. За короткий срок вода местами поднялась почти на 9 метров. Как комментировали синоптики, такое случается раз в столетие. Руководство стройкой никого не обязывало рисковать своей жизнью, спасая мост. Но нашлись добровольцы — коммунисты и комсомольцы — воины-железнодорожники под руководством командира Светлова. Они с вертолета высадились на мост, который превратился в зыбкий островок, разбирали заломы, спасая мост от могучего напора стихии, и даже ночью не ушли с этого опасного островка. Через несколько дней по спасенному мосту прошла техника и грузы. Стройка не была остановлена разбушевавшейся стихией.

И таких примеров трудового героизма строителей — тысячи.

Огромному подъему трудовой и политической активности участников стройки века способствовали приветствия Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнева строителям магистрали, его встречи с молодыми бамовцами, посещения Хабаровска и Комсомольска во время поездки по районам Сибири и Дальнего Востока. В своих выступлениях перед трудящимися и партийно-хозяйственным активом дальневосточных краев и областей, а также на совещании первых

секретарей крайкомов и обкомов КПСС Дальнего Востока Леонид Ильич Брежнев обстоятельно рассмотрел проблемы строительства БАМа, настоящего и будущего Сибири и Дальнего Востока, поставил масштабные задачи дальнейшего экономического развития нашей страны, дальнейшего повышения жизненного уровня советских людей.

Осуществляя контроль за ходом строительства магистрали, бюро крайкома неоднократно рассматривало вопросы по оказанию эффективной помощи строителям. Вопросы, требующие оперативного решения, регулярно рассматривались на заседаниях краевой, городских и районных комиссий по БАМу.

С целью обеспечения своевременного ввода в эксплуатацию Восточного участка магистрали, создания необходимых условий эксплуатационникам краевой комитет партии проявляет особую заботу об ускорении строительства станционных поселков и развитии железнодорожного хозяйства на БАМе. Установлены контакты с партийными комитетами всех шефских республик, краев и областей, строительно-монтажные поезда которых работают на БАМе, систематически рассматриваются вопросы по созданию благоприятных условий для работы шефских строительных коллективов, в оперативном порядке оказывается необходимая помощь воинам-железнодорожникам.

Еще в начале 1976 года делегаты XVII краевой партийной конференции выразили единодушное стремление коммунистов Хабаровского края досрочно, в 1979 году, открыть рабочее движение поездов на участке Ургал — Березовка и тем самым замкнуть Дальневосточное кольцо железных дорог. С этого времени в социалистическом соревновании строителей Восточного участка, проходящего по территории нашего края, появился новый стимул — они включились в борьбу за право уложить в стальную колею этого участка дороги последнее, «серебряное» звено, про-

вести первый поезд, быть его почетным пассажиром, принять участие в торжествах, посвященных открытию рабочего движения.

В сентябре 1978 года бюро краевого комитета КПСС рассмотрело вопрос «О ходе выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» на ее Восточном участке, проходящем по территории Хабаровского края». В нем было отмечено, что строители успешно решают задачу открытия сквозного рабочего движения поездов на участке Ургал — Березовка в первом полугодии 1979 года, сдачи его во временную эксплуатацию в 1980 году, а также ввода в постоянную эксплуатацию в 1980 году участка Березовка — Комсомольск-на-Амуре.

Руководствуясь указаниями Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева о том, что в районах БАМа необходимо создавать хорошие условия для жизни и быта дальневосточников, и решать эту задачу глубоко, по-партийному, на должном техническом уровне, с учетом природных, климатических и других особенностей района, бюро крайкома КПСС поручило крайисполкому уточнить планировку станционных поселков БАМа с учетом наиболее оптимальных архитектурно-планировочных решений с целью создания наиболее благоприятных условий для жизни будущих эксплуатационников новой магистрали. Краевой комитет КПСС обязал Комсомольский-на-Амуре и Биробиджанский горкомы, Верхнебуреинский и Солнечный райкомы КПСС усилить контроль за ходом строительства объектов на Восточном участке БАМа, оказывать больше практической помощи первичным партийным организациям в деле развертывания эффективного социалистического соревнования за успешное выполнение принятых на 1978—1980 годы обязательств, больше проявлять заботы

о бытовом устройстве и торговом обслуживании строителей Байкало-Амурской магистрали.

Вопросам ускорения строительства Восточного участка магистрали большое внимание было уделено также на XVIII краевой партийной конференции в январе 1979 года. Делегаты конференции подчеркнули особую важность открытия рабочего движения на участке Ургал — Березовка уже в июне 1979 года.

Многолетний самоотверженный труд тысяч участников грандиозной стройки, помноженный на постоянную и действенную помощь партийных организаций, комсомольских, профсоюзных и хозяйственных органов, увенчался славной победой. Сегодня строители Восточного участка магистрали, трудящиеся Хабаровского края рапортуют партии и правительству: рабочее движение на участке Ургал — Березовка открыто! Пройдет совсем немного времени, и по новой железной дороге устремятся тяжеловесные грузовые составы, помчатся стремительные пассажирские экспрессы, начнет действовать Дальневосточное кольцо.

Благодаря досрочному открытию движения поездов на участке Ургал — Комсомольск-на-Амуре создадутся благоприятные возможности для быстреешего вовлечения в хозяйственный оборот угольных и железорудных месторождений. Освоение этих богатств даст мощный толчок развитию горнорудной, угледобывающей, химической промышленности, черной и цветной металлургии.

На базе огромных лесных массивов этого района значительно возрастут объемы заготовок леса для внутренних потребностей страны и на экспорт в страны Тихоокеанского бассейна, откроются замечательные перспективы мощного развития деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности.

В зоне магистрали будут освоены и вовлечены в сельскохозяйственное производство новые земли в долинах се-

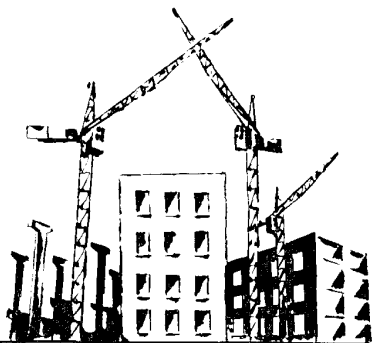
верных рек, здесь возникнут новые совхозы и подсобные хозяйства промышленных предприятий.

Восточный участок новой дороги позволит значительно разгрузить Транссибирскую магистраль от Хабаровска до Владивостока и Находки, увеличить объемы перевозок народнохозяйственных грузов через порт Ванино.

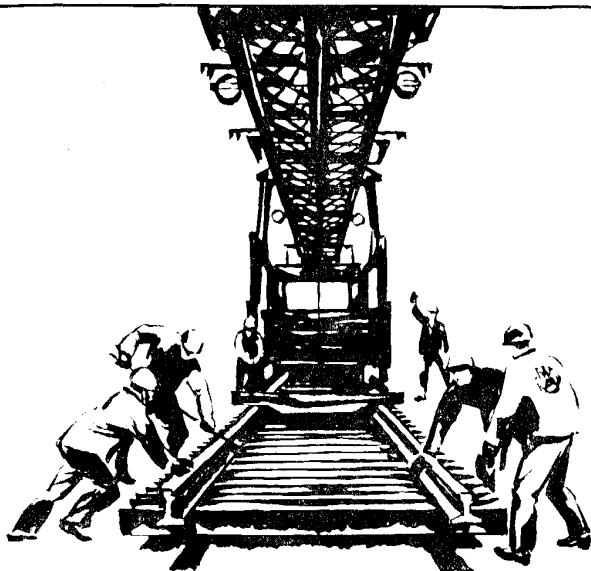
Новая железная дорога будет способствовать закреплению кадров в восточных районах страны, создаст более благоприятные условия для жизни и быта дальневосточников, откроет новые источники повышения их благосостояния. Короче говоря, новая дорога поможет успешному решению целого комплекса социально-экономических задач, актуальных для северо-востока страны.

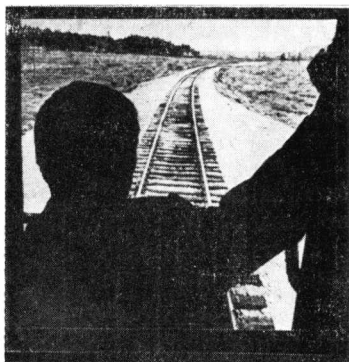
Итак, одержана крупная победа в деле наращивания производительных сил Дальневосточного экономического района. Торжественно празднуя эту победу, мы видим перед собой новые горизонты и новые задачи. Предстоит большая работа по обустройству новой железной дороги, по завершению строительства станций и поселков, внедрению на всем протяжении магистрали от Ургала до Комсомольска современных средств автоматизации и диспетчерского управления, обеспечивающих высокую эффективность перевозок. Самая ближайшая задача сегодня состоит в том, чтобы создать для железнодорожников новой магистрали добротные условия для жизни и работы. В этом направлении делается и уже сделано немало, однако досрочный ввод в эксплуатацию Восточного участка БАМа требует ускоренного разрешения этой злободневной проблемы.

Нет сомнения, что строители магистрали успешно решат и эти задачи, сделают все необходимое для того, чтобы новая железная дорога служила коммунизму. Байкало-Амурская магистраль уже сегодня преобразует лицо края. И первые поезда, которые пойдут по восточному БАМу, — это поезда в наше замечательное будущее.



# СОЗИДАТЕЛИ





Б. Н. ГАМАУЗОВ,  
начальник проектно-изыскательского  
института Дальгипротранс

## ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Проектировщики, изыскатели... Об этих людях, составляющих авангардный отряд строителей Байкало-Амурской магистрали, сказано и написано уже немало. Но сегодня, когда по новому стальному пути, связавшему таежные станции Ургал и Березовку, пошли первые поезда, хочется вновь обратиться к истории многотрудной работы этих людей. К истории сравнительно давней, начало которой уходит в годы первых пятилеток, и к истории близкой, когда ее творцами посчастливилось быть и сотрудникам нашего института.

Первые рекогносцировочные изыскания восточной части БАМа предусматривали исследование двух основных вариантов: северного — через верховья рек Селемджи, Нимана и Буреи с выходом к пос. Керби и Комсомольску — и южного — по нижнему течению Нимана, с пересечением Буреи, далее вдоль Амгуни и Горина к Комсомольску. Оба варианта предусматривали пересечение ряда крупнейших горных хребтов, их осуществление требовало большого объема строительных работ. Стоимостные показатели оказались примерно одинаковыми, что делало варианты равноценными. Однако открытие Ургальского каменноугольного месторождения окончательно решило вопрос о направлении Восточного участка БАМа по южному варианту — через Ургал.

Дальнейшие изыскания — в 1933 и 1934 годах — позволили уточнить места пересечения дороги с двумя высочайшими горными хребтами — Дуссе-Алинским и Баджальским — и прокладку основного пути в системе рек Буреи, Амгуни, Горина с их многочисленными притоками.

К тому времени Дуссе-Алинский горный район, северо-восточную часть которого местные аборигены эвенки называли Большой Горой или Белой Горой, оставался практически не изученным. В 1931 году отряд Академии наук СССР прошел маршрутом от поселка Чекунда через Дульниканский перевал, по реке Сулук до Сулукского озера, спустившись затем в долину реки Буреи. Весь поход был совершен на лошадях и оленях, причем большая часть лошадей пала. Удалось выполнить лишь глазомерную съемку, на основании которой была составлена схематическая карта масштаба 1 : 500 000. Инженерно-геологические условия остались невыясненными.

Район обследования представлял собой дикую местность без каких-либо населенных пунктов и дорог, не считая так называемой «олень-дороги», по которой ежегодно перегоняли на летние пастбища от Усть-Нимана мимо прииска Александровского к высокогорному Сулукскому озеру большие стада оленей. Использовать этих животных как выючный транспорт в летний период было крайне трудно.

В сутки летом олень с грузом в два пуда проходит не более 10—12 километров, — писал один из участников изысканий. — Олени совершенно не выносят летнего передвижения по тайге. Всевозможный гнус — оводы, слепни, комары, мухи и мошки — сильно их поражает. Летом они линяют, укусы через тонкую кожу вызывают у них гнойные раны... Животные сильно болеют и гибнут в пути. Кроме того, они совершенно не переносят жары... Выйдя из Чекунды 10 июля с девятнадцатью оленями, я прибыл в Могды 24 июля только с четырнадцатью оставшимися в живых, которые были очень слабы. Тунгусы и колхозные пастухи заявили, что на этих оленях далее двигаться вообще нельзя, до Баджала они не дойдут, и советовали плыть на лодках...»

Однако это тоже представляло значительные трудности. Более всего приспособлены к горно-таежным рекам долбленные лодки эвенков, но передвигаться в них можно было только бечевой или при помощи шестов.

Уровень воды в местных реках обычно бывает очень низким, что делает практически невозможным движение пароходов даже по наиболее крупным из них: Амгуни и Горину. Идти же по берегам опять-таки весьма затрудни-

тельно: на пути два-три яруса пойменного леса, сильно захламленного валежником, плавником, изрезанного многочисленными руслами сухих проток и стариц. А в паводки, которые проходят здесь исключительно бурно, реки и ручьи сильно разливаются, их поверхность заполняется плывущими корягами, которые образуют на кривунах многометровые заломы. В такие периоды путешествие по рекам не только небезопасно, но и невозможно, так же, как и движение по затопленному пойменному лесу.

Трудности усугублялись еще и почти полным отсутствием населения в районах изысканий, большими упущениями в снабжении изыскателей продовольствием и одеждой. И тем не менее к концу полевого сезона 1933 года было протрассировано 1660 км различных вариантов магистрали от Ургала до Комсомольска. Необследованным остался лишь перевал из бассейна реки Солони в долину реки Черт. Это был настолько глухой и труднодоступный район, что его не посещали даже местные охотники. Но в 1934 году изыскатели прошли и здесь. Основное направление трассы было выбрано.

В последующем были проведены окончательные изыскания линии, составлен ее технический проект. Развернувшиеся с 1939 года работы по строительству магистрали на Восточном участке велись в основном от Комсомольска на запад. Началось также строительство станции Ургал и тоннеля через Дуссе-Алинский хребет.

Но грянула Великая Отечественная. Строительство линии Ургал — Комсомольск было законсервировано. Однако актуальность задачи по сооружению второго железнодорожного выхода к океану являлась настолько очевидной, что, несмотря на все трудности военного времени, крайний восточный отрезок БАМа — от Комсомольска до Советской Гавани — был построен, причем в рекордно короткое время.

Сразу же после окончания Великой Отечественной войны — в августе 1945 года — было принято решение возобновить строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и, в частности, ее Восточного участка. Ургальская и Амгуньская экспедиции восстановили здесь его трассу, критически оценив оптимальность ранее принятых вариантов. В новом техническом проекте линии Ургал —

Комсомольск, разработка которого завершилась в 1948 году, сохранилось прежнее основное направление трассы и ранее принятые варианты, но вопросы, касающиеся конструкций зданий и сооружений, а также технологии и организации строительства, были освещены по-новому, с учетом возросших требований и накопившегося к той поре опыта строительства дорог в аналогичных климатических и мерзлотно-грунтовых условиях.

Шло время. Шли и работы. На всем протяжении от Ургала до Комсомольска протянулась воздушная линия связи, пролегла временная автодорога (за исключением 70-километрового участка в верховьях Амгуни).<sup>1</sup> Началось возведение земляного полотна и искусственных сооружений. Почти полностью завершилось строительство Дуссе-Алинского тоннеля. Участок линии от Комсомольска до станции Березовка протяженностью 200 км был принят во временную эксплуатацию как лесовозная магистраль и обеспечил в дальнейшем развитие целого ряда лесопромышленных предприятий этого района.

В 1957 году по заданию Минлеспрома Дальневосточный государственный институт транспортного строительства выполнил изыскания и разработал проект реконструкции участка БАМ от станции Эбгун до Комсомольска (около 250 км. Через семь лет, опять же по заданию этого министерства, Дальгипротранс повторно разрабатывает проект «Продолжение Комсомольской железной дороги в Амгуньские лесные массивы». Им предусматривались достройка и продление лесовозной магистрали по трассе БАМ от станции Березовка до станции Амгунь. Протяженность участка составляла 60 км. Однако оба названных выше проекта не были полностью реализованы, и Минлеспром ограничился лишь частичной реконструкцией и усилением некоторых обустройств железнодорожного хозяйства линии Березовка — Комсомольск. Несмотря на ее относительно слабую техническую оснащенность, она позволила в 60-х годах развернуть активные лесоразработки в районе станций Хурмули, Горин, Дуки, Болен и особенно в районе конечной станции — Березовки. А к концу этого периода начали активно осваиваться леса по трассе БАМ, прилегающей к Ургалу...

Теперь, когда все это осталось давно позади, когда

строители «восточного плеча» магистрали переживают радость большой трудовой победы, связанной с открытием сквзсного рабочего движения поездов по широкой железнодорожной колее Ургал — Березовка, справедливо вспомнить имена тех, кто, если можно так выразиться, закладывал ее фундамент. Это начальник Дуссе-Алинской экспедиции 1933—1944 годов А. А. Фарафонтъев и разделившие тогда вместе с ним необыкновенные трудности исследования будущей трассы руководители изыскательских партий А. С. Бокарев, В. В. Писарев, И. А. Форштадт. Это изыскатели и проектировщики БАМа в 1937—1944 годах инженер путей сообщения Ф. А. Гвоздевский, глава комплексной экспедиции Н. И. Маккавеев. Это наши старшие коллеги по Дальгипротрансу, выполнившие в конце 50-х и начале 60-х годов изыскания и разработку проектов реконструкции участков магистрали С. В. Полухин, П. Ф. Рязанцев, Л. С. Солодовникова, В. Т. Мысак, А. В. Корниенко... Это и многие другие товарищи, чья творческая мысль, неутомимый труд, самоотверженность сделали возможным нынешний успех.

Нелегко был путь к нему и дальше.

Переломным в истории изысканий БАМа явился 1967 год, положивший начало новому этапу проектно-изыскательских работ, развернувшихся на огромной территории от Лены до Амура. Для их выполнения были мобилизованы силы пяти специализированных проектно-изыскательских и пяти комплексных институтов Минтрансстроя, в том числе отряды изыскателей Дальгипротранса. Ему поручались работы на участке Ургал — Комсомольск, протяженностью 508 км.

К тому моменту были обнаружены новые месторождения полезных ископаемых, произошла переоценка гидро-ресурсов, возникли новые леспромхозы и предприятия горнорудной промышленности. Наконец, были дополнены и качественно переоценены сведения о природно-климатических условиях в районе БАМа, изменилась техника строительства. На смену паровозной тяге пришли тепловозная и электрическая, был утвержден новый расчетный вес поезда — 4 тысячи тонн вместо 3,5 тысячи. Все это потребовало разработки совершенно новых вариантов трассы, придерживаясь ранее намеченного генерального направления.

На Восточном участке трасса БАМа претерпела незначительные изменения. Однако комплекс неблагоприятных для строительства и эксплуатации железных дорог природных условий — сложный рельеф, горно-таежные реки, замерзлочные мари, пучинистые грунты и скальные осыпи — вызвал необходимость разработать как можно больше ее вариантов и подвариантов, чтобы затем выбрать наилучший из них по надежности и технико-экономической эффективности.

Серьезные трудности возникли при выборе варианта трассы в верховьях Амгуни. Слева в эту реку обрываются многочисленные скальные прижимы, а справа — вливаются горные притоки: Орокот, Герби, Талиджак, Баджал и другие, которые образуют выносы из гальки и валунов, с большими наледями и замерзлоченными в междуречьях торфяными марями.

Специалистами Дальгипротранса было предложено обычное решение: пересечь водотоки, чтобы железнодорожная насыпь служила одновременно и в качестве дамбы, регулирующей водный поток. Преимущество этого варианта заключалось и в том, что он позволял вести строительство железной дороги широким фронтом и сократить нормативные сроки прокладки линии на участке длиной 70 км.

Еще одним исключительно трудным участком оказался обход так называемого Мерекского косогора. Между станциями Джамку и Амгунь трасса на протяжении около 20 км попадала в зону речного прижима, имеющего исключительно неблагоприятные инженерно-геологические и гидрологические условия. Скальные обрывы, осыпи, выходы грунтовой воды с образованием наледей, подмыв берега течением реки, подъем уровня воды в паводки до 4 метров... Несмотря на техническую возможность косогорного варианта, не было гарантии того, что в дальнейшем, при эксплуатации железной дороги, она не будет здесь периодически деформироваться. Поэтому Дальгипротранс предложил вариант с двумя большими мостами через Амгунь, экономическая выгода при этом составила более 7 млн. рублей.

Изыскательские работы на Восточном участке БАМа особенно интенсивно выполнялись в 1968 и 1969 годах силами двух экспедиций (начальниками их были П. Ф. Ря-

занцев и Н. С. Попов). Они двигались навстречу друг другу от Березовки и Ургала. Основные полевые подразделения возглавляли начальники партий В. Г. Герасимов, А. С. Ганжа, С. Е. Коростелев. Инженерно-геологические работы выполняли отряды М. К. Михеенкова и В. Т. Коблова под руководством главного геолога В. И. Пруглова, а затем — В. Н. Шергина. С 1967 по 1972 год общее руководство проектно-изыскательскими работами осуществлял автор проекта В. И. Солодовников. За этот период был уложен основной магистральный ход от Ургала до Березовки протяженностью 300 км, составлен план и профиль трассы, рассмотрены ее основные варианты с выбором оптимального, намечены пункты строительства станций и поселков.

Отличительной особенностью изысканий на БАМе было то обстоятельство, что пришлось выполнять работы не только в летний период, но и зимой. А инженерно-геологические изыскания под мостовые переходы и съемку продольных профилей рек оказалось возможным осуществлять только в зимний период.

Обследование участков ранее построенного земляного полотна, водопропускных труб и мостов показало, что в условиях сурового климата на вечномерзлых грунтах эти сооружения, построенные 20 лет назад по старым техническим нормам, получили серьезные повреждения. Это вызвало необходимость более тщательно изучить инженерно-геологические условия строительства, гидрологический режим рек, характер наледных явлений, а также причины, вызвавшие развитие деформации различных сооружений, чтобы учесть их при проектировании.

Климат Дальнего Востока отличается обилием муссонных дождей, вызывающих иногда катастрофические наводнения. Во избежание размывов и деформаций будущих сооружений (мосты, трубы, каналы), группой специалистов Дальгипротранса были разработаны региональные нормы стока с малых бассейнов применительно к районам восточной части БАМа. Эти нормы послужили основой для расчета отверстий водопропускных сооружений.

На Восточном участке БАМа широко распространены вечномерзлые грунты, относящиеся к категории так называемой высокотемпературной мерзлоты, которая чутко реагирует на инженерное вмешательство: происходит протаи-

вание и осадка грунтов основания с деформацией возводимых сооружений. Дальгипротрансом был выполнен комплекс наблюдений и исследований вечной мерзлоты и разработаны необходимые рекомендации по проектированию и строительству земляного полотна для железнодорожного пути в этом районе.

Значительные трудности возникли при организации и выполнении проектно-изыскательских работ в связи с их большим объемом. Предстояло, например, пробурить 13 тысяч погонных метров скважин, выполнить более 3,5 тысяч лабораторных анализов грунта, прорубить для укладки трассы 400 км просек, выполнить 350 кв. км тахеометрической наземной съемки и аэрофотосъемки, а также большое количество других видов работ (устройство временных помещений, автотранспортных проездов, мостов).

Без современной техники бурения разведочных скважин, без автомобилей высокой проходимости, без геофизических и геодезических приборов выполнить такой объем работ было бы невозможно. Однако в отдельных случаях даже современную технику трудно было приспособить к специфическим местным условиям. Скажем, вездеходы, несмотря на высокую проходимость, довольно часто выходили из строя из-за быстрого износа ходовой части. Не каждый геодезический прибор выдерживал колебания температуры воздуха от +30 градусов летом, до —40 зимой. Или взять буровые станки наиболее производительного колонкового бурения на автоходу. Они оказались непригодными в условиях бездорожья. В Дальгипротрансе нашли выход: по инициативе начальника отдела инженерной геологии Р. П. Болотникова из имеющегося оборудования был смонтирован буровой агрегат повышенной проходимости.

Упорные, верные своей нелегкой тропе, изыскатели день за днем, метр за метром бурили мерзлоту, прорубали в таежных буреломах трассу. Уверенные в необходимости своей работы, они трудились самоотверженно, сокращали сроки изысканий, приближая начало строительства. И такой день наступил.

После того как в июле 1974 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о сооружении Байкало-Амурской магистрали, работа у нас стала еще более горячей. Нужно было не только с новой энергией,

широким фронтом вести в местах развертывавшейся стройки полевые изыскания, но и подготовку технических проектов, своевременную выдачу рабочих чертежей на основные виды работ.

Бюро Хабаровского крайкома партии в ту пору рассматривало вопрос о мерах по ускорению разработки проектно-сметной документации для Восточного участка БАМа. Выполняя принятое решение, парторганизация института взяла это дело под неослабный контроль. Этим занимался специальный штаб, созданный партийным бюро. Он еженедельно анализировал положение с разработкой технических проектов на участке Ургал—Березовка—Комсомольск, оперативно решал возникающие проблемы. Все, что было связано с этой работой, неоднократно обсуждалось на партийных собраниях.

Коллективу института удалось справиться и по срокам, и в качественном отношении с подготовкой и выдачей проектно-сметной документации. Большой ее объем был разработан для строительства земляного полотна главного пути (под руководством Т. С. Мокроусовой и Л. И. Кошечевой), искусственных сооружений (бригадами Е. Д. Невзоровой и М. А. Астафьевой). В настоящее время быстрыми темпами разрабатываются проекты служебно-технических зданий, локомотивных депо, всего комплекса железнодорожного хозяйства.

Автором комплексного проекта Восточного участка был Ю. А. Астафьев. Под руководством главного специалиста отдела изысканий А. Л. Смяловского разрабатывался технический проект участка Березовка—Комсомольск, а его разделы—под руководством В. Н. Егорова, В. Г. Павлова, Г. Н. Вожедова, Г. С. Малого, Г. В. Семина, В. А. Петренко, В. С. Бульбы, В. Д. Теплицкого, Я. Е. Цесарского, А. И. Каневского, В. Г. Губенко, Т. В. Лаврентьевой, Г. Н. Попова.

Краевой комитет партии оказал существенную помощь Дальгипротрансу и в организации проектно-изыскательских работ, в результате чего мы смогли приобрести необходимое количество передвижных домов для изыскательских подразделений, пригласить для временной помощи специалистов из других проектных институтов Хабаровска, организовать надежное снабжение изыскателей продуктами и

запасными частями, обеспечить оперативную телефонную связь между полевыми подразделениями.

Для производства изысканий институт направил на Восточный участок БАМа 4 изыскательские партии, один мостовой отряд и две инженерно-геологические партии. Общая численность людей, занятых полевыми работами на участке Ургал — Комсомольск, составила 220 человек, из них около 70 человек инженерно-технического состава. Экспедиция была оснащена 17 автомашинами, четырьмя гусеничными вездеходами и 7 буровыми установками.

Коллективы изыскательских и геологических партий значительно пополнились молодежью. Широким фронтом развернули работы подразделения начальников партий Н. И. Божкова, П. Ф. Суслова, Н. А. Воросцова (одного из заслуженных ветеранов Дальгипротранса), Б. Л. Смолина, В. П. Кислова. Большой объем полевых работ был выполнен буровыми мастерами А. Н. Тюлькиным, В. Н. Буханенко, инженерами-изыскателями А. Ф. Москвичевым, П. А. Хабаровым, П. Ф. Храмцовым.

В полевые подразделения были направлены партийные организаторы из числа наиболее активных коммунистов. Парторганизации особое внимание уделяли социалистическому соревнованию между изыскательскими партиями. Итоги его оперативно освещались в стенной печати, наглядной агитации. Лучшие изыскатели И. И. Божков и В. С. Мужалко удостоились чести быть сфотографированными у Знамени Победы в Москве. 57 работников Дальгипротранса награждены медалью «За строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Можно привести немало примеров высокой самоотверженности людей. В сложных таежных условиях круглогодичных изысканий на трассе длительное время, до самого окончания работ трудилась одна из немногих женщин-изыскателей, молодой инженер, член КПСС Л. В. Соболевская. Стойко перенося тяготы и неустроенность полевой жизни, она делала все необходимое и возможное, чтобы обеспечить строителям фронт работ. Опытный изыскатель старший техник А. З. Казаченко в трескучие зимние морозы в полтора-два раза при отличном качестве перевыполнял нормы топогеодезических работ. Таких же показателей добился буровой мастер В. Н. Буханенко... Не одна

страница потребовалась бы для того, чтобы назвать всех отличившихся.

Памятной вехой в летопись БАМа вошел день 26 октября 1976 года, когда на 178 километре от Ургала изыскательскими партиями Н. А. Воросцова и Б. Л. Смолина была замкнута трасса Восточного участка. Теперь по следам изыскателей двинулся путеукладчик, потянулись рельсы новой дороги — все дальше и дальше на восток, все ближе к торжественному дню укладки в полотно Восточного кольца последнего, «серебряного» звена.

---

Я. М. МАЙОРОВ,  
*генерал-лейтенант,  
начальник политического управления  
железнодорожных войск*

## СОЛДАТСКИЕ РЕЛЬСЫ

Передо мной небольшая, в два десятка страниц, клеенчатая тетрадь — «Комсомольская летопись БАМа».

Вот одна из первых записей: «1974 год. Подразделение железнодорожных войск под командованием капитана М. Давиденко прибыло на будущую станцию Маревая».

...Отряд первопроходцев формировался и экипировался для броска в тайгу около двух недель. Отбирались солдаты мужественные, физически закаленные, способные не теряться в любой критической ситуации. Десятки раз проверялось состояние автомобилей, тракторов. Ведь и эту технику, и впридачу еще пилораму, палатки, инструмент, запас продовольствия надо было доставить по бездорожью на глухую и безвестную станцию, где создавался опорный пункт строителей, плацдарм для решительного наступления на тайгу.

Четверо суток шли воины сквозь таежные дебри. Топорами прорубали себе путь, едва ли не на руках волокли технику через мари и перевалы. На пятые сутки машины не выдержали. В подразделение поступила радиограмма: «...находимся на 38-м километре. Трактора разуты. КраЗы увязли в трясине. Пробиваемся пешком».

Пробились. За первой группой воинов отправилась вторая, третья. Шли пешком, ехали на вездеходах, летели на вертолетах. Одна из групп под командованием М. Давиденко оказалась отрезанной бездорожьем и непогодой. Позже входивший в тот десант ефрейтор Г. Гайдуков рассказывал:

— Сначала-то у нас все шло хорошо. Прилетели на

вертолете, устроились... Правда, первую ночь под открытым небом спали. Расстелили палатку на склоне сопки под лиственницами, улеглись, а сверху подпалатником укрылись. Утром просыпаемся — волосы у всех белые от инея. С неба мороз, из-под земли тоже мороз... Вечная мерзлота. А потом занепогодило. Вертолет в срок не прилетел, и остались мы с одними сухарями. Но работу не прекращали, несколько каркасов для палаток построили. Спасибо тайге — поддержала в трудный час. Командир рябчиков настрелял. Варили суп из дичи, ели с сухарями. Через три дня небо очистилось от туч, вертолет прилетел. Продукты доставил, письма, посылки, рядовому Гаджиеву фрукты из Азербайджана прислали...

Неунывающий народ солдаты. Сколько они в те первые дни и ночи трудностей перенесли, какие невзгоды испытали! Не раз еще ночевали в тайге под открытым небом, мерзли в лютую стужу, рисковали жизнью. Всякое бывало.

Однажды при строительстве временного моста случилось непредвиденное. Из-за сильных дождей в реке поднялся уровень воды, угрожая опрокинуть установленные опоры. К командиру обратился комсомолец сержант Н. Шенгелия. Он предложил добраться до опор вплавь, завести тросы и попытаться удержать опоры тракторами. С ним вызвались пойти на трудное дело сержант В. Кудьба, рядовые Н. Филиппов и Р. Чонкошадзе. Командир принял меры безопасности, и через несколько минут смельчаки бросились в ледяную воду, закрепили тросы, удержавшие опоры моста.

В другой раз, когда колонна машин преодолевала вспененную от паводка реку, один из автомобилей развернуло стремительным течением, он накренился, и в кабину, где находились офицер А. Безгубенко и водитель ефрейтор Р. Ромазанов, хлынула вода.

— Плавать умеете? — спросил офицер солдата.

— Плохо.

Безгубенко помог водителю взобраться на крышу кабины, а сам, видя, что с берега помочь нельзя, поплыл к ближайшей косе. Там из поваленных деревьев он соорудил плот и, преодолевая течение, рискуя жизнью, отправился в обратный путь к машине, чтобы спасти солдата. Ему удалось это сделать...

Говорят, что трасса рождает героев и что БАМ сам хороший воспитатель. Но процесс этот не стихийный. Высокие моральные качества воспитываются активной и целенаправленной партийно-политической работой, постоянным идейным влиянием на сознание каждого человека. В значении этого еще раз убеждаешься, читая книги товарища Л. И. Брежнева «Малая земля», «Возрождение» и «Целина», ставшие подлинной сокровищницей опыта партийно-политической работы, прекрасным пособием, которое учит, как ее надо вести и в сложных условиях боевой обстановки, и сейчас, в мирное время.

На БАМе с первых дней строительства сама жизнь предъявила к нашим командирам и политработникам повышенные требования. Огромные масштабы стройки, сложность решения задач, когда сроки их выполнения необычайно сжаты, а суровая природа не отдает без борьбы ни одного метра таежного пространства, — все это в какой-то мере напоминало фронтовую обстановку. Особенно важным было всегда и во всем ставить во главу угла вопросы морально-психологической закалки солдат, сержантов, прапорщиков и офицеров. И результаты работы в этом направлении налицо. Вот факты.

Военный водитель младший сержант А. Гайдашев за три месяца совершил 15 многокилометровых рейсов, доставляя в глубину тайги важные грузы. Каждый такой рейс продолжался 6—8 суток — по зыбким болотам, лежневкам, вброд через коварные реки. Лицо и руки у Гайдашева потрескались от холодных ветров и лютой стужи.

— Трудно? — спросили однажды у него.

— На БАМе всем трудно, — ответил младший сержант. — Но если на дальней точке люди из-за отсутствия горячего сидят без света, я неделю спать не буду, а пробьюсь к ним. И каждый так сделает.

Как тут снова не вспомнить книгу товарища Л. И. Брежнева «Возрождение». На одном из совещаний партийного и хозяйственного актива Запорожья, где обсуждался вопрос о восстановлении Днепрогэса, отдельные участники совещания пытались свести разговор к «добыванию» цемента и других стройматериалов. Товарищ Л. И. Брежнев ответил им так: «Цемент, бесспорно, нужен. Без него бетона не замесишь. Но гораздо важнее, что-

бы человек, который кладет бетон в плотину, понимал, почему этот бетон надо укладывать и трамбовать при двадцатиградусном морозе на сорокаметровой высоте...»

С первых дней пребывания на БАМе наши командиры, политработники, партийные и комсомольские активисты различными формами и средствами доводят до сознания всех военнослужащих величие стоящих перед ними задач, помогают осмыслить и определить свое место в выполнении намеченных планов, укрепляют веру в свои силы и возможности.

Когда наши передовые отряды пробились через тайгу к опорным пунктам, мы встали перед многими проблемами. Не хватало жилья, не было кино, радио (автоклубы завязли на временных дорогах), газеты и письма воины получали только на пятые—седьмые сутки. На сотни километров вокруг ни одного населенного пункта. Многие подразделения работали мелкими разобщенными группами. И в те нелегкие первые дни освоения трассы каждый командир, каждый коммунист стал пропагандистом и агитатором, независимо от того, какую штатную должность он занимал. Так обстоит дело и сейчас.

Большую помощь нашим командирам и политработникам в мобилизации воинов на выполнение стоящих перед ними задач оказывают местные партийные и советские органы. Лекционные группы Хабаровского края, Амурской области и Якутской АССР постоянно бывают на опорных пунктах трассы, проводят выступления по актуальным вопросам внутренней и внешней политики КПСС и Советского государства, рассказывают о перспективах развития Дальнего Востока и Сибири в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали.

Конкретные задачи тех коллективов, которым доверено строительство БАМа, оперативно обсуждаются на собраниях партийного и комсомольского актива, во всех первичных партийных и комсомольских организациях. На собраниях и семинарах командиров и политработников всесторонне рассматриваются особенности прокладки будущей трассы и возведения ее многообразных сооружений, определяются первоочередные задачи по развертыванию социалистического соревнования среди личного состава.

Коммунисты и комсомольцы выражают единодушное

стремление самоотверженным трудом оправдать доверие партии и правительства, обеспечить досрочное выполнение плановых заданий по вводу участков магистрали в эксплуатацию. Многие воины, отслужив положенный срок, изъявляют желание остаться на БАМе, чтобы продолжать строить магистраль. Как правило, это лучшие солдаты и сержанты, герои ратных будней, кто своим упорным трудом внес достойный вклад в прокладку таежной трассы. Среди них машинист экскаватора сержант М. Серегин, бульдозерист ефрейтор В. Кудряшов, водители младший сержант А. Трепалин, ефрейторы В. Повишин, П. Пасисниченко, А. Гулемин, рядовой Л. Чебоганов и многие другие.

Среди сегодняшних строителей БАМа немало и бывших мотострелков, танкистов, артиллеристов, воинов других родов войск. Сменив рычаги боевой машины на рычаги бульдозера или экскаватора, автомат — на мастерок, они высоко держат армейскую марку, идут в первых рядах. На их примере можно еще раз убедиться в справедливости слов товарища Л. И. Брежнева о том, что армия — это хорошая школа мужества и мастерства. Так осуществляется на деле лозунг: «Народ и армия едины», так в результате целеустремленной партийно-политической работы создается высокий боевой настрой, та атмосфера, в которой рождаются герои.

Дальневосточное железнодорожное кольцо... Открыть здесь рабочее движение поездов в 1979 году — такую цель вместе со всеми строителями поставили перед собой воины-железнодорожники.

Работы на кольце начались осенью 1974 года. Начались они с расчистки трассы, с прокладки автодорог, с обустройства. А уже 2 января 1975 года копровая команда комсомольца сержанта А. Викулова забила первую сваю под опоры 622-метрового моста через реку Бурею.

Чтобы представить, каких трудностей стоило покорение Буреи, достаточно вспомнить о том, что первую пробную сваю мостовики забивали четыре дня. Две тысячи раз взлетал и падал молот копра, а свая углубилась в грунт только на двадцать сантиметров. Вечная мерзлота, скальные пласты, лед и пятидесятиградусные морозы — все это, будто сговорившись, противостояло человеку. Превращалось в лед топливо для сваебойных агрегатов. Словно хруп-

кие палочки, ломались на морозе стальные болты, но мостовики подразделения, которым командовал офицер Л. Светлов, не сдавались. На копрах стали применять специальное незамерзающее топливо, прямо на льду установили пилораму, и сразу же отпала необходимость ездить далеко за брусом для ряжей и ледорезов. Прапорщик А. Пророк предложил и осуществил проект полевой кузницы; за короткий срок вместе с кузнецами рядовым В. Ильютой и Ю. Бабушкиным, токарями рядовыми И. Шишкановым и В. Федоровым он изготовил 16 тысяч болтов, скоб, штырей, ершей, ломов.

Коммунисты Б. Березний, В. Голосов, Г. Аникин, В. Семочкин, А. Ващенко и многие другие находились на самых трудных участках, порой сутками не уходили с моста, воодушевляя и мобилизуя солдат своей стойкостью и трудолюбием. Когда на монтаже опор наметилось отставание от графика, партийная организация направила на производство этой операции самых опытных, самых стойких своих членов.

15 апреля, за несколько дней до весеннего паводка, на мосту был уложен последний пролет. Огромное и сложное сооружение было воздвигнуто воинами за рекордно короткий срок — немногим более чем за три месяца. Практика мостостроения такого еще не знала.

За самоотверженный и доблестный труд комсомольская организация подразделения мостовиков была награждена Красным знаменем Центрального Комитета ВЛКСМ, а комсомольская организация, возглавляет которую А. Марченко, — знаменем Хабаровского крайкома ВЛКСМ. Многим комсомольцам были вручены значки ЦК ВЛКСМ «Молодому гвардейцу пятилетки».

Героическая история строительства моста, однако, на этом не закончилась. В том году выдалось необычайно жаркое лето, растопившее льды на вершинах гор. А потом изнуряющий зной сменился теплыми ливнями. Реки вышли из берегов. На Бурее уровень воды поднялся до отметки, которую не выдывали даже старожилы этих мест.

Тревожным стало положение у моста. Река поглотила высокие ледорезы, образовала огромный затор из бревен и коряг. Уровень воды поднялся еще выше. Когда наступила ночь, просвет между нижней частью пролетов и по-

верхностью всды составлял немногим более сорока сантиметров. Мост содрогался от огромного напора, в любую минуту он мог рухнуть.

— Кто добровольно желает высадиться с вертолетов на мост? — спросил командир построившихся воинов.

Шаг вперед сделали все, как один. Отобрали самых крепких, самых выносливых. Всю ночь при свете прожекторов работали воины, забыв об отдыхе. Они растаскивали деревья баграми, проталкивали их под мост, перебрасывали через перила. Сержанты Н. Винолов, Н. Нестеров, рядовые Е. Сахбаев, В. Поздеев, И. Мартушенко и многие другие добровольно шли туда, где было опаснее, работали каждый за троих. Лейтенант Е. Супрун спустился с моста на зыбкую массу плавающих деревьев и помог вовремя ликвидировать быстро нарастающий затор.

Сутки без сна и отдыха боролись участники десанта за свой мост и отстояли его.

Барьерным местом, как говорят строители, был на Дальневосточном кольце и Дуссе-Алинский тоннель. Он пробит сквозь хребет много лет назад, когда еще только началось строительство второго пути к Тихому океану. Война и послевоенная разруха помешали закончить прокладку Северного Транссиба. Многие искусственные сооружения будущей дороги подверглись консервации. Был законсервирован и Дуссе-Алинский тоннель. Огромный 1 800-метровый подземный коридор, пробитый в скалах и вечной мерзлоте, надолго лишился должного ухода. Время не пощадило уникального сооружения. Пришли в ветхость дренажные устройства, оказались засыпанными породой смотровые колодцы. Разрушительную роль сыграли грунтовые воды и жестокие холода.

Когда воины-железнодорожники подошли к Дуссе-Алинскому хребту, тоннеля фактически не существовало. Он был почти полностью забит льдом.

Как быстрее и с меньшими затратами реконструировать тоннель? Проектом предусматривалась разработка льда механическим способом. Времени отводилось — один год. Военные инженеры предложили растопить лед теплым воздухом. В осуществлении задуманного большую помощь воинам оказали горняки-дальневосточники. И вскоре у входа в тоннель заработали два мощных вентилятора и тепло-

генераторы. По длинным рукавам, проложенным в узкой щели у свода тоннеля, теплый воздух устремился в его глубину. Ежедневно таяло около 400 кубометров льда.

Работали самоотверженно. Когда нужно было ликвидировать пробку в середине тоннеля, группа воинов во главе с младшим сержантом Н. Марийченко вооружилась стбойными молотками и стала пробираться по узкому лазу. С каждым метром идти становилось труднее. Ноги скользили по изъеденному льду, местами приходилось становиться на колени. Остро чувствовался недостаток кислорода. Холодные струи воды, бежавшие навстречу, падавшие с потолка, вымочили всех до нитки. Наконец в луче электрического фонаря засветилась глыба сплошного льда, забившая тоннель снизу доверху.

Пустили в ход отбойные молотки. Неожиданно мощный поток воды, прорвавшись в отверстие, сбил с ног младшего сержанта Марийченко, — это была вода, скопившаяся в другой половине тоннеля. Сквозная брешь была пробита. Мужество и высокое мастерство проявили при этом рядовые Р. Галеев, Р. Хаилов, Ю. Михеев, В. Митуллин и другие воины-комсомольцы.

32 тысячи кубометров льда было уничтожено за три месяца, в четыре раза быстрее, чем это предусматривалось проектом. Вскоре строители реконструировали и дренажные сооружения, уложили стальные нити рельсов. Летом 1977 года через Дуссе-Алинский тоннель прошел рабочий поезд.

— Это наш трудовой подарок 60-летию Великого Октября, — заявили на митинге воины.

Надо подчеркнуть, что год 60-летия Октября, год принятия новой Конституции СССР стал для воинов-бамовцев во многих отношениях знаменательным. Памятным он стал и благодаря историческим событиям в стране, и событиям, так сказать, местного значения.

В Хабаровске состоялся первый слет победителей социалистического соревнования воинов-железнодорожников — строителей Восточного участка Байкало-Амурской магистрали, на котором были подведены итоги работы за два минувших года, намечены новые рубежи. С большим подъемом было принято приветственное письмо ЦК КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР, Совету Министров

СССР, лично товарищу Леониду Ильичу Брежневу. Участники слета заверили партию и правительство в том, что с честью выполняют поставленные задачи и социалистические обязательства юбилейного года.

Слово свое воины сдержали. Трудовой победой встретили они принятие новой Конституции СССР. Путьцы подразделения, которым командует офицер В. Нестеренко, досрочно уложили последнее звено рельсов на участке Ургал — Сулук. Первый грузовой состав провел по новому участку отличник боевой и политической подготовки младший сержант С. Лихачев. Нелегко далась эта победа: крепким орешком оказался участок. Трасса здесь пересекает десятки больших и малых речек, перегорожена хребтами, сопками. Земляное полотно приходилось сооружать на прижимах. Скальные грунты уступали только силе взрывчатки. Но все, что требовалось, было сделано в срок.

Родина высоко оценила самоотверженный труд первопроходцев. Многие воины в юбилейном году удостоились орденов и медалей. Среди награжденных — офицеры В. Бондаревский, В. Кочешков, А. Мельник, В. Глазков, прапорщик Т. Беловол, сержант А. Андреев, рядовые С. Гигаури, Н. Кальяров и другие. Лауреатами премии Ленинского комсомола стали молодые офицеры А. Кузнецов и Е. Зуев. Десяткам воинов на БАМе присвоено почетное звание «Лучший механизатор железнодорожных войск».

Ныне в социалистическом соревновании участвуют все воинские коллективы Восточного участка БАМа. С каждым днем ширится движение за досрочное выполнение всеми экипажами экскаваторов своих годовых директивных норм, за овладение смежными специальностями, сдачу сооружаемых объектов только с высокими оценками, за экономию и бережливость строительных материалов. Родился девиз: «Объектам БАМа — комсомольский знак качества». Он нашел горячую поддержку строителей магистрالي.

Учитывая широкий размах соревнования, а также возросший объем и сложность задач, командиры, политработники, партийные и комсомольские организации сосредоточивают внимание на совершенствовании всей организаторской и политической работы с личным составом. Предусмотрено дальнейшее глубокое изучение воинами-бамовцами материалов XXV съезда КПСС, последующих решений

ЦК партии и Советского правительства, Конституции СССР. Свои задачи в свете решений ноябрьского (1978 г.) Пленума ЦК КПСС обсудили на собрании партийного актива коммунисты трассы мужества.

Определены конкретные меры по улучшению экономической учебы личного состава. В системе командирской подготовки отводится больше времени на изучение военнотехнической тематики. На БАМе в большинстве подразделений проводятся экономические конференции, оживилась работа университетов и лекториев технических и экономических знаний, школ и кружков по изучению вопросов конкретной экономики, повышению профессионально-технического уровня воинов. Ширится движение наставничества.

Вполне понятно, что воины-бамовцы живут не только кубами отсыпанной земли, таежными рейсами, мостами и километрами дороги. Люди на стройке молодые, здесь умеют весело отдыхать. Любят спорт, песню, стихи. БАМ не обижен вниманием профессиональных актеров, певцов, музыкантов. Но умеет растить и свои таланты: своих поэтов, композиторов, художников.

Ни морозом, ни лесом  
Нас нельзя испугать.  
Нашей волей железной  
Можно рельсы вязать.

Это слова из песни «Дорога мечты». Ее авторы — офицеры П. Епенков и А. Сорока. Музыку написал руководитель вокально-инструментального ансамбля «Магистраль» капитан Л. Нечипорук.

Для самостоятельного творчества воинов, для роста их культурного уровня на БАМе созданы хорошие условия. В далеких таежных городках есть клубы, библиотеки, во всех подразделениях имеются музыкальные инструменты. Воины-бамовцы чувствуют заботу всего народа, гордятся доверием партии, с задорной комсомольской песней вершат свои героические дела.

Огромное, неизгладимое впечатление произвела на строителей БАМа встреча их передовых представителей с Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Л. И. Брежневым во время его поездки в районы Сибири и Дальнего

Востока в апреле 1978 года. Тепло и сердечно встретили юноши и девушки Леонида Ильича. Они рассказали ему о том, что уже сделано ими, поблагодарили за постоянную заботу об улучшении условий труда и быта строителей магистрали.

От имени воинов-железнодорожников товарища Л. И. Брежнева приветствовал делегат XVIII съезда ВЛКСМ ефрейтор В. Бабулин.

— Мы рады доложить вам сегодня, — сказал он, — что воины-железнодорожники идут на БАМе в авангарде соревнующихся. Мы прекрасно понимаем, какое значение имеет магистраль, и со всей ответственностью заявляем, что дорога будет построена досрочно и с отличным качеством.

Выразив большое удовлетворение от встречи со строителями Байкало-Амурской магистрали, товарищ Л. И. Брежнев сказал, что им предстоит решать задачи не из легких, но они по плечу героическим коллективам юношей и девушек. «Пройдет немного времени, — продолжал Леонид Ильич, — и в этих краях трудом человека будут созданы новые промышленные комплексы. БАМ поможет полнее использовать богатейшую кладовую недр этого района, по-новому решить вопрос развития производительных сил. Это программа большого государственного значения».

Над выполнением этой грандиозной программы и трудятся сейчас вместе с молодыми посланцами комсомола и солдаты с эмблемами железнодорожных войск на петлицах. Приведу некоторые примеры из трудовых будней наших подразделений, расположенных на Восточном участке БАМа.

Еще один наш молодой офицер — лейтенант Вячеслав Трач стал недавно лауреатом премии Ленинского комсомола в области производства. Эскаваторный взвод, которым он командует, план 1978 года выполнил к 1 октября, сэкономив более 6 тонн дизтоплива. Сверх годового плана освоено свыше 36 тысяч рублей. Лейтенант Трач и его подчиненные внесли 11 рационализаторских предложений, экономическая эффективность которых определяется в 9 тысяч рублей.

Как правило, на 30—40 процентов перекрывают сменные задания подчиненные офицера В. Каждана. И не слу

чайно именно им было предоставлено почетное право вбить в железнодорожное полотно последней станции Восточного участка БАМа Герби «серебряный» костыль. Свыше 150 километров главного бамовского пути проложили они с 1975 года.

— Особенно сложным для нас был последний 56-километровый участок от Сулука, — рассказывает В. Каждый. — Сорок больших и малых речек, овраги, наледи преграждали путь, и все же в Герби пришли вовремя — до весенней распутицы.

В числе правофланговых соревнования и коллектив, возглавляемый коммунистом А. Наталевичем. Воины-железнодорожники этого коллектива уже трудятся в счет пятого года пятилетки. Особенно славится здесь комсомольско-молодежный экипаж экскаватора в составе братьев младших сержантов Сергея и Юрия Силевых. План первого квартала 1979 года они выполнили на 130 процентов, разработав 34 тысячи кубометров грунта.

Так из года в год, из месяца в месяц крепнут, ширятся, развиваются замечательные трудовые традиции воинов-бамовцев. Летопись великой стройки продолжается.

## ПОКОРИТЕЛИ РЕК

Когда летишь в самолете над огромными таежными пространствами, которые пересекает Байкало-Амурская магистраль, поражаешься обилию больших и малых рек. Чтобы первый поезд смог совершить свой торжественный путь по новой дороге от Байкала до Амура, тысячи водных преград должны покориться строителям. Только коллективам нашего треста поручено возведение мостовых переходов более чем через 30 таких крупных преград, в том числе через Зею, Селемджу, Бурею, Амгунь, Герби, Орокот, Хурмулинку, Силинку. И это ответственнейшее задание с честью выполняется: десятки больших и малых мостов соединили своими ажурными переплетами берега рек вдоль восточной трассы БАМа. И все они, как правило, сдавались в рабочую эксплуатацию намного раньше установленных сроков. Многие сотни наших монтажников, бетонщиков, плотников, буровиков, механизаторов, командиров производства вложили в это свой самоотверженный труд.

Самую первую и самую памятную свою победу мостостроители отпраздновали 26 сентября 1975 года, когда в Комсомольске-на-Амуре был сдан мост через великую дальневосточную реку. Он неразрывным звеном связал стальную цепь строящейся магистрали, открыл главный ход к океану. В тот день людям, сотворившим это рукотворное чудо, вспоминались трудности и неувязки начального периода строительства, жаркие споры сторонников прогрессивного метода сооружения опор при помощи свай-оболочек с теми, кто хотел действовать по старинке. Вспоминалась напряженная пора монтажа стальных конструкций,

когда буквально на каждом шагу требовались изобретательность, упорство и мастерство. Зимой и летом, в дождь и пургу, днем и ночью ни на минуту не прекращались работы на монтаже.

О бурном кипении, трудностях и сложностях этой ударной стройки хорошо сказано в посвященных ей стихах:

Ударная все смогла и вобрала:  
Стужу зимы и скрежет металла,  
Риск и восторг высоты невозможной,  
Холод и мрак глубины растревоженной.  
Работа! Работа! И ночью, и днем,  
С бетоном, с железом, с водой и огнем...

Эти добрые традиции трудового энтузиазма и мужества, конструкторского, инженерного и рабочего творчества приняты на вооружение, закреплены и приумножены строителями других мостов Восточного БАМа, в первую очередь, амгуньских. Их возводил тот же коллектив — мостотряд № 26. И это стало для него еще одной ступенью в деле совершенствования профессионального мастерства.

Трудности, которые приходилось преодолевать на Амгуни, были связаны прежде всего с тем, что мосты через нее стрсались в необычных условиях — практически на границе вечной мерзлоты. А темпы укладки главного пути БАМа требовали от мостостроителей не только уложиться в плановые сроки, но и в значительной степени сократить их. Накопленный ранее опыт позволил еще быстрее и эффективнее, чем на Амуре, провести сооружение опор на оболочках. С новой силой проявились трудовой энтузиазм и выдержка людей, их смекалка, умение находить оригинальный выход из трудных положений.

Известно, например, что для сооружения мостовых опор нужно огромное количество бетона. Но как доставить его на строительную площадку, удаленную от завода почти на тридцать километров, в зимний буран и сорокаградусный мороз? Ведь для закладки пригоден только тот бетон, который еще не сстыл... Были перепробованы все морозостойкие марки цемента, но подходящей так и не нашли. Тогда решили при помощи специальной установки, которую спроектировали и изготовили в короткий срок, прямо в кузове самосвала прогревать бетон до 50—60 градусов, а затем по возможности быстро доставлять его на строительство

моста. Метод оказался приемлемым, и стужа перестала быть помехой.

Значительный экономический эффект был получен благодаря успешному решению еще одной задачи. Для придания опорам большей прочности при бурных ледоходах обычно применялась гранитная облицовка. Добыча камня в карьерах, его шлифовка и транспортирование, изготовление сложных очертаний, установка гранита в тело опоры — все это требовало огромных затрат труда, времени, большого числа высококвалифицированных рабочих. И вот в условиях БАМа впервые вместо гранита был использован железобетон в виде блоков, изготовленных по специальной технологии (так называемый «шок-бетон»). По качеству и надежности такая облицовка не уступает гранитной.

Подобных и других сложных проблем при строительстве амгуньских мостов было немало. И, к чести коллектива мостоотряда-26, все они были успешно решены.

Первый из мостов, переброшенных через стремительную таежную реку на 228-м километре Восточного участка БАМа, был введен в строй на 6 месяцев раньше установленного срока. Путеукладчик с лозунгом «Вперед, на Ургал!» прошел по нему накануне принятия новой Конституции СССР — 4 октября 1977 г. А в конце сентября следующего года на 209-м километре участка путеукладчик двинулся по настилу второго амгуньского моста. Завершение его строительства с опережением на 3 месяца позволило еще более ускорить работы на сооружении магистрали и сделать реальным открытие рабочего движения между Ургалом и Комсомольском в первой половине 1979 г.

Достигнутым успехам в немалой степени способствует широкое внедрение бригадного подряда в строительстве. В нашем тресте большинство коллективов трудятся по этому прогрессивному методу. Его преимущества особенно ярко проявились при сооружении двух амгуньских мостов. Так, бригада Е. П. Ставицкого вела монтаж пролетных строений, бригада А. Я. Кравченко — укрупнительную сборку узлов моста, бригада М. П. Ермакова осуществляла обустройство пролетных строений лесоматериалом, а на сооружении опор трудилась бригада П. А. Бойко. Бригадный подряд обеспечил высокие темпы, качество, слаженность и четкость в работе на всех этапах строительства. Один

примечательный пример. Кавалер ордена Трудового Красного Знамени П. А. Бойко и его товарищи по бригаде должны были провести все работы по сооружению пяти опор моста через Амгунь на 209 километре за пять месяцев, а справились с этим на 42 дня раньше срока. Расчетная стоимость порученных бригаде работ составляла 240,9 тыс. рублей, фактически же затраты выразились в сумме 220,9 тыс. Приведенный факт красноречиво свидетельствует о том, какие большие резервы таит в себе метод бригадного подряда, опирающийся на творческую инициативу коллектива.

Ставицкий, Кравченко, Бойко... Их имена по праву называют в числе наиболее отличившихся мостостроителей БАМа.

Евгений Петрович Ставицкий вот уже без малого четверть века связывает берега рек мостами. Три из них он возводил на Волге, один на Амуре. В амгуньские — тоже вложил свой труд. На втором из этих мостов его бригада собрала 110-метровый пролет за 15 дней при нормативном сроке — полтора месяца. Тов. Ставицкий заслуженно носит на груди орден Трудового Красного Знамени.

П. А. Бойко был на Амуре рядовым монтажником, на Амгуни возглавил бригаду. Как он ею руководит, — уже сказано выше. Такой же путь роста прошел кавалер ордена Трудовой Славы III степени Владимир Беспалов. Монтажник, а тем более бригадир, должен многое уметь: разбираться в чертежах, если понадобится — сконструировать то или иное приспособление, быстро и точно состыковать многочисленные конструкции, будь то на земле или на 20—30-метровой высоте, накрепко соединить железобетонные балки или уложить бетон под водой... И Петр, и Владимир все это умеют. Отменно умеют! Именно о таких людях выразительный афоризм: «Мы строим БАМ, БАМ строит нас».

А заслуженный строитель РСФСР Александр Яковлевич Кравченко! Был такой случай. Во время бетонирования одной из свай-оболочек фундамента пятой опоры второго амгуньского моста вышла из строя система подачи цемента. А особенность подводного бетонирования такова, что его нужно вести непрерывно, до полного завершения. Случись задержка, и всю работу придется переделывать, пред-

варительно убрав уже затвердевший бетон. Что предпринять? На мосту ждут бетон. Кто-то предложил: «Вон Кравченко работает, давайте его позовем, человек он находчивый, смекалистый, что-нибудь придумает». Бригада Александра Яковлевича действительно вела поблизости укрупнительную сборку металлических конструкций. Пришел он на зов, быстро оценил обстановку, понял, что на устранение неисправности времени нет, и принял единственно правильное решение. Через несколько минут вся его бригада уже была на заводе и вручную обеспечивала подачу цемента со склада. По живой цепочке непрерывно передавались 50-килограммовые мешки, пока на мост не ушли 4 автомашины с бетоном.

Вспоминается и другое. При сооружении опор моста на 209 километре коллектив, возглавляемый В. П. Беспаловым, оказал своевременную и действенную помощь бригаде И. И. Полякова, которая по ряду причин отстала от графика строительства. Рабочие Дубинин, Косырев, Старостин, Ковалев, Маюков, Хабаров и другие проявили высокую сознательность, сделав все возможное, чтобы более широким шагом пошли вперед их товарищи по соревнованию.

Хорошо организованное социалистическое соревнование стало у нас одной из самых надежных основ успешного решения больших и сложных задач, стоящих перед мостостроителями. Оно способствовало созданию среди них атмосферы высокой ответственности, дисциплины, заинтересованности каждого в результате общего труда, помогло развить творческую инициативу, коллективизм, взаимовыручку, ведет к неустанному поиску новых и новых резервов производства, налаживанию четкой организации трудового процесса. Во всех коллективах нашего треста подхвачено и приобрело широкий размах движение под девизом «Ни одного отстающего рядом!» Многие участники этого движения — рабочие, бригадиры, командиры производства — стали наставниками молодежи.

Есть еще один немаловажный фактор, обеспечивающий нашим мостостроителям возможность высокопроизводительной, качественной работы широким фронтом. Те, кто возводил уникальный мостовой переход через Амур, опирались на солидную производственную базу в Комсомоль-

ске. Здесь же было заранее подготовлено все необходимое для следующей стройки — моста через Амгунь на 228 километре: оборудование для погружения свай-оболочек и бурения грунта, металлоконструкции для сооружения шпунтовых ограждений, инструмент, оснастка. Затем новая производственная база была развернута в поселке Ясном, в непосредственной близости от обоих амгуньских мостов. Там действовали бетонный завод, производственные мастерские, склады, гараж и многое другое. И сам поселок мостостроителей получился прекрасным!

На строительстве мостов через реки Аякит, Левый и Правый Орокот, Герби, Талиджак мостоотрядом № 51 был применен поточный метод ведения работ. Впереди скоростного потока шла бригада буровиков, возглавляемая А. Р. Якубовским. В сложных геологических и гидрологических условиях эта бригада обеспечивала фронт работ коллективам, идущим вслед за ней по технологической цепочке. Комплексные бригады А. В. Рахманова, В. Г. Метельского, В. Ф. Петровского быстро и слаженно возводили опоры мостов, обеспечивая своевременную их сдачу под монтаж пролетных строений.

Образцы самоотверженного труда показывали монтажники бригады В. Е. Власова. На строительстве моста через реку Герби они установили своеобразный рекорд, смонтировав последнее 66-метровое пролетное строение всего за восемь дней!

Лучшими среди лучших в коллективе мостоотряда № 51 являются П. В. Трубачев, В. С. Атаманчук, В. И. Соловьев, В. М. Сивцов, А. Н. Аверьянов, А. И. Разинков, К. К. Чобан.

Ударными темпами строились последние на Восточном участке мосты — через реки Горин, Хурмулинку, Циркуль, Силинку, где сполна был использован весь богатый арсенал накопленного мостовиками опыта.

Все наши трудовые достижения — результат авангардной роли коммунистов и комсомольцев, большой организаторской и политической работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Подобно тому, как цемент скрепляет мостовые опоры, они объединяют усилия мостостроителей, мобилизуя их на досрочное решение поставленных партией и правительством задач.

# ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ АМУР

«Преодолев множество препятствий, замечательные советские мостостроители шагнули через Амур, сдав в эксплуатацию главный мост БАМа».

(Из газет)

Восемнадцатого июля 1975 года бригада Евгения Ставицкого монтировала последнюю панель восьмого пролета. Событие года! Оно совпало со стыковкой советского космического корабля «Союз» с американским «Аполлоном». Ночью ребята видели стыковку на экранах телевизоров, а утром следующего дня бригадир передал в газету «Советская Россия» свой похвальный отзыв об этой операции, высоко оценив, как монтажник, работу своих космических «коллег»... В бригаде Ставицкого не утихали споры: виден ли мост космонавтам? Знатоки утверждали, что сейчас техника настолько сильная, что оптические приборы позволяют со спутников разглядывать на земле тела с линейным размером в полтора метра, а уж полуторакилометровый мост не заметить попросту невозможно. Хотели даже связаться с космическим кораблем и навести справки у Леонова и Кубасова, но не знали, как это сделать, через кого связаться. А потом уже не до этого было — и у них на мосту тоже предстояла стыковка. Вот совпадение!

...На монтажную площадку набилось столько посторонних, что было удивительно, как спокойно реагировал на это бригадир Евгений Ставицкий, славящийся своей легендарной несговорчивостью и несгибаемой принципиальностью. Правда, положение спасло то обстоятельство, что все пришли, согласно инструкции по технике безопасности, в защитных касках, что, естественно, не могло не понравиться бригадиру, одновременно исполняющему функции инспектора по все той же технике безопасности. А скорее всего — Ставицкому просто некогда было глядеть по

сторонам и возмущаться. Не каждый день монтируют последнюю панель! И даже не каждый год. И если тебе, твоей бригаде доверили это почетное и ответственное дело, то тут ни в коем случае нельзя оплошать. Тем более при своем народе.

Ставицкий — молодой, изящный, красивый, в тщательно отутюженном джинсовом костюме, перепоясанном широкой лентой с блестящими цепями, в щегольской каске и с микрофоном возле рта, — не обращая внимания на царящую вокруг суету, спокойно и тихо-тихо говорил, почти нашенгивал в микрофон руководящие указания:

— Майна... Вира... Чуть правей... Осторожно... Стоп.

Его сосредоточенность, внимательность, напряжение воли гипнотически передались зрителям, и они тоже как-то незаметно перешли на шепот и стали избегать резких движений. Последняя металлическая конструкция с надписью «1975» торжественно ползла вверх, где уже ждали ее, вытянув навстречу руки, лучшие монтажники бригады. А Ставицкий стоял внизу и диктовал:

— Хорошо... Правей... Левей...

Мало-помалу цифра «1975» на балке взгромоздилась на подобающую ей высоту и замерла там в горизонтальном положении. Ставицкий опустил микрофон и повернулся лицом к публике, всем своим видом как бы говоря: «Концерт окончен. Всего вам доброго, дорогие товарищи. До свидания».

Но «дорогие товарищи» и не думали расходиться. Они тут же стали горячо обнимать виновников торжества, крепко жать им руки, а потом попросили бригаду встать в один ряд, чтобы запечатлеть облик этих людей для истории. Просьба была выполнена с большим удовольствием, потому что не каждый день — даже таким асам, как бригада Ставицкого, — приходится заканчивать монтаж больших мостов, и в семейных альбомах, призванных содействовать воспитанию потомков и продолжению династических традиций, всегда подобным фотоснимкам находится самое почетное место.

Начался митинг. К микрофону подошел начальник мостоотряда Н. Д. Сентюрин. Сейчас он испытывал чувство огромной благодарности к этим людям, он готов был обнять каждого из них — москвича, ярославца, днепропет-

ровца, саратовца, воронежца — и сказать самые высокие и самые теплые слова. Ведь свершилось!

И он сказал — так, как посчитал нужным:

— Дорогие товарищи! То, о чем столько лет мечтали многие люди, к чему стремились и чему отдавали все силы строители, произошло! Отныне берега великой дальневосточной реки соединены. Мост связал воедино неразрывным звеном стальную цепь строящейся новой магистрали, дав надежный выход к Тихому океану.

Остались позади трудные дни начала стройки, когда в первую очередь требовалось создать необходимые для работы и жизни условия, сформировать коллектив, сплотить его и сделать все, чтобы в полной мере использовать умение и способности каждого.

Позади колоссальный труд всего монтажного участка, возглавляемого Михаилом Михайловичем Олейниковым, труд всего коллектива мостоотряда, блестяще выполнившего свою задачу.

(Зимой и летом, днем и ночью, в дождь и стужу, два года подряд не прекращалась работа на монтаже. На наших глазах росла стальная машина моста. А вместе с ней росли люди, мужали, закалялись, «прикипали» к Дальнему Востоку. Они преодолели все трудности, став настоящими мастерами своего дела...

Начальник мостоотряда перевел дыхание. Теперь ему надо было назвать лучших, не забыв при этом ни одного человека, достойного похвалы.

...Тридцать лет, из года в год, было как? Поезд подходил к Амуру возле Комсомольска и останавливался. Пассажиры выходили из вагонов, садились в маленький теплоходик и переправлялись на другую сторону. Пустые вагоны тем временем погружались на железнодорожный паром. Сложным маршрутом паром плыл по реке.

В межсезонья, когда приближалось время весеннего ледохода или осеннего ледостава на Амуре, переправлять поезда через реку было невозможно. Сотни, тысячи вагонов скапливались в Пивани и на станции Комсомольск, что было довольно-таки грустным зрелищем... Как только мороз наращивал на Амуре лед достаточной толщины, чтобы выдерживать вес поезда, начиналось строительство ледовой переправы.

Путейцы доставляли готовые звенья рельсов и ставили их на сверхдлинные шпалы, чтобы равномерно распределить тысячетонную тяжесть. «Тюк, тюк» — кувалдой по костылям. Каждую зиму — «тюк, тюк». Тридцать лет подряд — «тюк, тюк...» А весной было жутковато смотреть, как поезда выжимают из-под рельсов воду... Но ничего, обходилось. За тридцать лет ни одного ЧП.

...После основательной речи Сентюрина выступление Ставицкого выглядело демонстративно лаконичным. Это было в духе Евгения Петровича, который считал работу монтажников самой нужной в мире.

— От имени бригады я благодарю всех, кто помогал нам работать. У меня все.

Микрофон, как эстафету, подхватил начальник треста Мостострой-8 Е. В. Ануров. Тряхнув крупной седеющей головой, он сказал:

— Сегодня мы, советские мостостроители, радуемся трудовой победе на берегах Амура. За двадцать три месяца монтажники мостоотряда № 26 выполнили работ на несколько миллионов рублей, собрали десять тысяч тонн металлических конструкций. Выработка в бригаде доведена до двадцати тысяч рубей в год на каждого человека, это в два раза больше плановой. Окончание монтажа восьмого пролетного строения длиной 159 метров сделало реальную готовность моста принять на свои плечи любую нагрузку новой железной дороги. Победа на Амуре — залог будущих успехов мостостроителей на Восточном участке БАМа. Слава рабочим рукам!

Да, слава. Но теперь, пожалуй, следует кое о чем сказать подробнее.

Опоры. Поскольку они устанавливаются в воде, именно эта стихия — враг номер один у мостостроителей. С ней приходится в полном смысле слова бороться, вторгаясь в ее владения. Каким образом?

Еще лет десять назад в старых учебниках физики изображали колокол, в котором под водой работали люди. Колокол опускают на дно, нагнетают в него под давлением воздух, он вытесняет воду, человек с рабочими инструментами спускается через специальный отсек вниз и начинает выбирать грунт. Выемка становится все глубже и глубже, пока не достигает нужной отметки. Опускается вниз и ко-

локол. Дойдя до необходимого уровня, человек начинает заполнять выемку бетоном. До тех пор, пока не выведет опору из воды. Потом работает на поверхности.

Это был проверенный и долгое время единственный способ. Он гарантировал высокое качество: рабочий своими глазами видел основание скалы, его характер и особенности — мог, как говорится, пощупать рукой то, с чем имел дело. Но против этого способа «голосовали» объединенные силы, в составе которых были такие могущественные союзники, как баланс трудовых ресурсов, техника безопасности, эргономика, медицина и технический прогресс. В чем тут дело, следует коротко объяснить.

Для производства работ требуется много рабочих-кессонщиков, и собрать их в одном мостоотряде очень трудно.

Далее. Работа под водой есть работа под водой. Бывали случаи, когда река врывается под колокол, не оставляя никаких надежд на спасение. Правда, такое случалось довольно редко... А вот случаев, когда в кровеносные сосуды человека врывается азот, сколько угодно, — и тогда рабочий неизбежно заболевает кессонной болезнью — «задомом», как ее метко прозвали мостовики. Поэтому и восстают против старого, кессонного способа и техника безопасности, и медицина, поддержанные профсоюзом: ищите что-нибудь новенькое, ищите, в карете старого далеко не уедешь!

А зачем искать, если уже найдено? И давно... Более десятка лет назад. И за границей так работают, и у нас. Передовой опыт, передовая технология. Вот принцип.

Изготавливают из железобетона трубы. Высота каждой трубы шесть метров. Называется она — оболочка. Несколько таких труб соединяют с помощью болтов и, используя вибропогружатель, вгоняют пустотелый столб в грунт до самой скальной породы. Затем извлекают из столба песок, землю, добираются до скалы, бурят ее, размельчают, выбирая каменную крошку наружу и заливая нижние секции колодца бетоном, а верхние, которые на уровне дна реки, развинчивают и увозят.

Таких труб забуривают примерно дюжину под основание каждой опоры. Затем возводят по всему периметру шпунтов стальное ограждение, выкачивают оттуда воду, лезут в «сухой» колодец и, «спокойно» работая там без

колокола и высокого давления, по оголовкам свай-оболочек бетонируют сначала основание, а потом и саму опору.

Просто, не правда ли? Логическая простота всегда венчает сложный поиск и мудреные варианты. Но обратите внимание на слова «сухой» и «спокойно». Почему они взяты в кавычки?.. Да потому, что гладко действительно бывает только на бумаге, и никогда не следует забывать про «сопутствующие обстоятельства» и «местные условия», которые могут подчас сделать невозможным практическое применение новшества.

Но как бы то ни было, а после длительных и весьма горячих дискуссий на различных уровнях новому методу в конце концов был дан зеленый свет.)

Главный мост БАМа — Комсомольский — стал для рабочих и специалистов 26-го мостоотряда в самом полном смысле слова школой коммунистического, высокопроизводительного труда. Здесь, в Комсомольске, накапливали они бесценный опыт, который так помог им в будущем, когда мостоотряд приступил к сооружению стальных переходов через таежную Амгунь, благодаря которым рельсы Восточного кольца железных дорог сомкнулись намного раньше намеченных сроков. Все пригодилось на Амгуни — и бескесонный способ строительства опор, и применение высокопрочной их облицовки из шок-бетона, и приемы скоростного монтажа пролетных строений, и, конечно же, та привычка к высокому напряжению труда, которая родилась, укрепилась и стала для них законом здесь, в Комсомольске.

В. АНИКЕЕВ

---

ВИКТОР СИНИЦЫН.  
*начальник штаба ЦК ВЛКСМ  
на Восточном участке БАМа*

## КОМСОМОЛ ОТВЕТИЛ— «ЕСТЬ!»

Вот уже пять лет строительство Байкало-Амурской магистрали находится под неослабным вниманием и заботой Центрального Комитета ВЛКСМ, всего Ленинского комсомола нашей страны.

Прямо из Кремлевского Дворца, получив наказ XVII съезда ВЛКСМ, отправлялся на строительство Байкало-Амурской магистрали первый комсомольско-молодежный отряд. Тогда, на съезде, бойцы первого отряда, посланцы комсомолии всей страны, обещали отдать все силы, знания, жар комсомольских сердец этому грандиозному делу.

С тех пор на трассу ушли десятки отрядов, сотни комсомольцев вписали в свою биографию энергичное слово «БАМ». И вот уже очередной, XVIII съезд ВЛКСМ напутствует новый Всесоюзный отряд. И возглавляет его лауреат премии имени Ленинского комсомола Вячеслав Аксенов, боец того, самого первого отряда. За четыре года БАМ сделал рядового бойца, бывшего муромского радиотехника, вожакom молодежи, знаменитым на всю страну монтером пути.

Таков характер этой стройки: стремительно растет она, принимая в себя энергию многих людей — тех, кто строит, и тех, кто помогает строить, будучи даже в отдалении от нее на тысячи километров, — и растут сами строители — совершенствуется их мастерство, множатся знания, растет энергия — чтобы вылиться в новые километры магистрали, новые поселки, новые освоенные земли.

Итак, прошло пять лет с того дня, когда опять громко прозвучало новое для нынешнего молодого поколения и

обращенное к нему, равносильное команде «Вперед!» — слово «БАМ». Теперь уже можно вспоминать. Как рубили просеки в тайге и прокладывали тропы в горах и болотах. Как тянули новый железный путь — километр за километром, все дальше на восток. Как вырастали на трассе станции и поселки...

Но главный итог — сомкнувшееся Дальневосточное кольцо. Этому событию в истории Восточного участка БАМа суждено стать самым значительным. Строительство поселков еще будет продолжаться, как и дальнейшее хозяйственное освоение зоны, и долго здесь нужны будут комсомольский задор и молодые руки, но это будет привычная работа уже действующей дороги, которая, соединив собою земли и поколения нынешнего века, станет нашей дорогой в век двадцать первый.

Меня иногда спрашивают, чем, на мой взгляд, отличается сегодняшний комсомольский десант от тех, что высаживались на Амурский берег по «социалистической путевке борьбы за право кладки первого камня в фундамент индустриализации»? Слушая рассказы ветеранов, читая их воспоминания, я сравниваю и нахожу прежде всего больше общего: те же трудности, та же тайга, тот же энтузиазм и творчество молодых. И Комсомольск, и БАМ начинались с первой просеки.

И все же теперь, когда мы строим БАМ, за нами уже стоит Комсомольск. Не только город-легенда, воплощение героизма молодежи тридцатых годов, но и мощная индустриальная база для сооружения новой железнодорожной магистрали. По существу, БАМ начинается с Комсомольска. Заложив первый камень в фундамент города, его первостроители дали «зеленый» нашей дороге. Пожалуй, в этом как раз и отличие. Сегодняшние десанты вооружены мощнейшей техникой, состоят в большинстве своем из людей высококвалифицированных.

К понятию «трудовой подвиг» мы уже привыкли. Мы знаем, что трудовые подвиги могут совершаться каждый день, на любом производстве, в любом из городов или сел нашей страны. Чтобы стать героем труда, совсем не обязательно собирать чемоданы, прощаться с близкими, отказываться от уюта — можно просто ходить на свой завод или свое поле знакомой дорогой, нужно только творчески под-

ходить к своему делу, вкладывая в него всю силу своего характера, и наступит день, когда люди назовут тебя героем.

Но если тебе всего только двадцать, если ты завидуешь героическому времени отцов, если хочешь проверить себя в настоящих трудностях и романтика для тебя не пустой звук, — разве ты усидишь дома, когда совсем рядом, как легендарный паровоз, на всех парах летящий к коммуне, гудит великая стройка?!

Первый бамовский десант на землю Хабаровского края высадили в 1974 году посланцы Украины. В республике по-хозяйски, продуманно собирали отряд в дальний путь. Были подобраны люди, хорошо владеющие нужными стройке специальностями, выделена техника, строительные материалы. Специализированный строительно-монтажный поезд Укрстрой обзаводился самым разнообразным хозяйством: от гвоздя до магнитофона. На Ургал прибыло боевое подразделение, с уже сложившимся активным комсомольским коллективом, способным решать самые сложные задачи.

И до сих пор не прекращается тесная связь комсомольцев и молодежи ССМП Укрстрой с Украиной. Там, в Киеве, Харькове, Донецке, всегда в курсе дел, происходящих на Ургале. Присылают сюда артистов, прославленных спортсменов, лекторов из общества «Знание». И по первому зову новые посланцы республики едут на пополнение отряда. Первый десант Укрстроя стал для следующих примером формирования отряда и образцом комсомольского шефства.

Что такое настоящее комсомольское шефство? Это не только наезды агитбригад или посылки с подарками к праздникам. Это правильное решение кадрового вопроса, особый комсомольский контроль за выполнением всех видов заказов для БАМа. Это помощь в укреплении комсомольских организаций, выдвижение толковых, авторитетных комсомольских вожаков, таких, например, как Леонид Веселовский из МолдавстройБАМа. В составе первого десанта молдаван он приехал в Алонку, и вот уже четыре года возглавляет комсомольскую организацию поезда, первый на Алонке комсомольский комитет.

Самый, пожалуй, близкий путь до места, обозначенного в комсомольских путевках, проделали бойцы отряда «Хабаровский комсомолец». Еще нет и двух лет, как они

на БАМе, а вот уже в глухом местечке, за перевалом, рядом с покосившейся, одинокой избой старого эвена вырос целый поселок с благоустроенными домами и общежитиями, столовая, магазин, школа, клуб. В отряде с самого начала сложилось крепкое комсомольское ядро, вокруг которого объединились все молодые строители.

Прибыв на место, отряд «Хабаровский комсомолец» решил: построим лучший на БАМе поселок. В этом своем решении отряд не был единственным: и в Молдавстрой-БАМе, и в Укрстрое, и в других отрядах стремились к тому же. И разве это плохо, если все станции и поселки БАМа на Восточном участке будут «лучшими»?

Весь специализированный строительно-монтажный поезд ХабаровсктрансстройБАМ получил звание комсомольско-молодежного коллектива. Тем самым был официально признан особенный характер хабаровского поезда — он по составу молодежный на девяносто процентов, а по духу и энергии — на все сто. Не случайно отряд «Хабаровский комсомолец» возглавил на Восточном участке БАМа соревнование по достойной встрече 60-летия ВЛКСМ.

Великие даты в биографии нашей страны отражаются на БАМе в самых конкретных живых делах: новых километрах уложенных рельсов, введенных в эксплуатацию домах, в красноречивых итогах социалистического соревнования.

Подготовка к встрече тридцатилетия Победы вызвала в комсомольских организациях восточного БАМа политический и трудовой подъем, стремление высокими показателями в трудовой деятельности встретить этот большой праздник. На БАМе, сооружение которого было замедлено войной, с особенным энтузиазмом была поддержана инициатива молодых рабочих — москвичей И. Скрипника и И. Бондаревой: в год тридцатилетия Победы работать под девизом «За себя и за того парня» — выполнять норму за тех, кто погиб, героически защищая Родину в борьбе с фашизмом. 18 комсомольско-молодежных экипажей, 16 воинских комсомольских организаций, коллективы ССМП Укрстрой и мостоотряда № 26 включили в свой состав Героев Советского Союза В. Мирошниченко, Н. Гастелло, А. Матросова, Е. Дикопольцева. Экипаж агрегата З-652, где старшим машинистом был в то время младший сержант А. Ярынин,

к 1 ноября 1975 года выполнил две годовые нормы. Группа молодых рабочих и воинов-железнодорожников, победителей социалистического соревнования в честь тридцатилетия Победы, завоевала право быть сфотографированной у Знамени Победы в Москве.

Комсомольские организации, готовясь к достойной встрече XXV съезда КПСС, приняли повышенные социалистические обязательства и, доверив подписать рапорт Ленинского комсомола лучшим своим представителям, доложили съезду, что в ходе 25-недельной трудовой вахты они досрочно выполнили эти обязательства.

Патриотическая инициатива комсомольцев Ленинграда «60-летию Великого Октября — 60 ударных недель» была подхвачена всеми комсомольцами Восточного участка. Комсомольско-молодежные коллективы по призыву бригад Геннадия Гомозова из МолдавстройБАМа и Григория Дубины из Укрстроя включились в соревнование за звание «Коллектив имени 60-летия Великого Октября», обязавшись план двух лет пятилетки выполнить ко Дню строителя. И не было на стройке человека, не знавшего об этом соревновании. Штаб ЦК ВЛКСМ на Восточном участке и бюро Верхнебуреинского райкома ВЛКСМ обобщили опыт работы комитета комсомола ССМП МолдавстройБАМ по организации и проведению соревнования в честь 60-летия Великого Октября и распространили его во всех комсомольских организациях.

Имя великого советского праздника за победу в социалистическом соревновании в честь юбилея Октября было присвоено комсомольско-молодежным коллективам Н. Арестова и В. Ткаченко из Укрстроя и Г. Гомозова из МолдавстройБАМа. Все 32 комсомольско-молодежных коллектива ко Дню строителя справились с планом двух лет пятилетки. Как обещали. 42 члена комсомольских организаций гражданских строителей подписали Рапорт Центральному Комитету КПСС к 60-летию Великого Октября, а семь из них добились почетного права быть сфотографированным на легендарном крейсере «Аврора».

Готовясь новыми трудовыми победами, активной общественной работой встретить XXV съезд ВЛКСМ, 60-летие Ленинского комсомола, все молодые рабочие, комсомольско-молодежные коллективы приняли высокие социалисти-

ческие обязательства на 1978 год. Единодушным решением на Восточном участке было: план трех лет пятилетки — к годовщине Конституции СССР.

В январе и феврале 1978 года прошло общее комсомольское собрание строителей «Твой вклад в достойную встречу XVIII съезда ВЛКСМ и 60-летия Ленинского комсомола». В работе собрания приняли участие партийные и хозяйственные руководители. Обсудив обращение отряда «Хабаровский комсомолец», комсомольские организации постановили взять под свое шефство 41 сдаточный объект. Среди них мостовые переходы через реки Левый и Правый Орокот, Амгунь, Кычанранки, Ирунгу, крупные инженерные сооружения, детские сады, ясли, школы и жилые дома в поселках.

Весь 1978 год молодые строители трудились под девизом «От юбилея Октября — к юбилею комсомола, не снижая темпов». На ударных объектах работали 37 комсомольско-молодежных коллективов, показывая образцы вдохновенного труда. Это было крепкое боевое ядро — ребята надежные, испытанные еще первыми, самыми трудными днями стройки. Коллектив Геннадия Гомозова из МолдавстройБАМа к открытию XVIII съезда ВЛКСМ доложил о выполнении трех лет пятилетки. Шесть комсомольско-молодежных коллективов отряда «Хабаровский комсомолец» выполнили план первого полугодия. Молодые рабочие участка механизации ССМП Укрстрой вместе со своим комсомольским секретарем С. Озеровым рапортовали о завершении трех с половиной лет пятилетки 15 апреля.

Свою работу на БАМе молодые строители начинали, включаясь в соревнование под девизом «Я — хозяин стройки». Сегодня это соревнование приобрело уже характер массового движения.

Что значит для каждого комсомольца быть хозяином стройки? Прежде всего, конечно, это значит — быть хозяином того дела, которое поручено лично тебе. Можно чувствовать себя хозяином всей огромной стройки, занимаясь, например, только отсыдкой грунта, разработкой карьера или монтажом домов. Механизатор — хозяин техники, которой он управляет, строитель должен по-хозяйски, экономно использовать строительные материалы.

Участники движения «Я — хозяин стройки» поставили

перед собой несколько жизненно важных и взаимосвязанных целей: бороться за эффективную эксплуатацию техники, за конечные высокие результаты производства, за экономию материальных ценностей, сдачу завершенных объектов с отличным и хорошим качеством, укрепление производственной и технической дисциплины, высокую культуру быта.

Более тысячи молодых строителей в личном комплексном плане наметили пути активного участия в патриотическом движении «Я — хозяин стройки». Десятки различных машин и механизмов вручены молодым механизаторам как именная техника. На этих машинах они решили работать до окончания строительства. Техника к нам поступает замечательная, мощная, современная. Но молодым строителям еще не всегда хватает знаний, опыта, чтобы эффективно ее использовать. Вот почему для них быть хозяином стройки — это значит также учиться, повышать свое профессиональное мастерство.

Можно смело утверждать, что БАМ строит сегодня более грамотная молодежь, чем та, которая начинала стройку пять лет назад. Естественно, авторитет комсомольских организаций повысился вместе с повышением уровня знаний членов ВЛКСМ. Они равноправно участвуют в решении хозяйственных вопросов, высказывают свою точку зрения, могут указать руководителям строительных организаций на недостатки в работе, могут подсказать свой выход из сложного положения. Примером такого хозяйского отношения к стройке может служить комсомольская организация ССМП ХабаровсктрансстройБАМ.

Бригада монтажников Юрия Кузовкова вела монтаж детского сада и жилого дома. Ребята настроились на высокие темпы, но их работу сдерживали несвоевременные поставки железобетона. Комсомольцы не стали ждать, когда примут меры руководители. Они связались с комитетом ВЛКСМ треста Железобетон-2 в городе Комсомольске-на-Амуре, откровенно высказали поставщикам свои претензии. И вот через газету «Молодой дальневосточник» был получен ответ от поставщиков, а еще через несколько дней в адрес Сулука пришли долгожданные вагоны с железобетоном, и бригада Ю. Кузовкова смогла продолжать свою работу — да так, что в течение нескольких месяцев на флаг-

штоке возле конторы развевался красный флаг в честь передовиков.

Вместе с коммунистами Хабаровского края комсомольцы записали в своих обязательствах: на полтора года раньше намеченного правительством срока, в июне 1979 года открыть рабочее движение поездов на участке Ургал — Березовка, замкнуть Восточное железнодорожное кольцо. В предпусковой период все комсомольско-молодежные коллективы восточного БАМа включились в соревнование за право участвовать в торжествах, посвященных укладке «серебряного звена», быть почетными пассажирами первого поезда. Это соревнование выдвинуло в ряды передовиков многие десятки новых имен молодых строителей, способствовало высокому трудовому подъему, благодаря которому удалось выполнить напряженные социалистические обязательства.

Вместе со всеми строителями Восточного участка магистрали празднуя трудовую победу, комсомольцы и молодежь с особой гордостью вспоминают слова Леонида Ильича Брежнева, сказанные им на встрече с молодыми строителями БАМа в апреле 1978 года:

«По зову своих сердец, как настоящие советские патриоты, на эту стройку приехали тысячи юношей и девушек. И трудятся они отлично. Вообще надо сказать: молодежь помогает нам во всем, спасибо ей за это!» Мы постарались оправдать высокую оценку, данную партией комсомолу. Вот она, новая дорога!

---

И. А. ПАНОВ,  
начальник ССМП МолдавстройБАМ

## СТАНЦИЯ НА СОЛНЕЧНОМ КОСОГОРЕ

Наш строительно-монтажный поезд формировался в марте 1975 года. Желающих в его составе поехать из Молдавии на БАМ было много, и отбирались лучшие из лучших.

Особые требования предъявлялись к рабочим передового отряда. Им первым нужно было добраться до Алонки, подготовить для основного отряда жилье, позаботиться о водоснабжении и продумать на месте, как по бездорожью, через тайгу пройдут машины и люди...

Иван Федорович Кожокар — шофер. Вера Николаевна и Григорий Тимофеевич Бокша — маляр и автокрановщик. Николай Константинович Калинин — сварщик. Федор Гаврилович Иванов — геодезист. Василий Павлович Мирошниченко — рамщик. Надежда Ивановна Вакорина — каменщица. Геннадий Александрович Систеров — дизелист. Я сознательно выделил эту восьмерку. Они входили в передовой отряд нашего поезда, высадились в Ургале и добрались до Алонки на две недели раньше основного отряда. Кстати, все они и поныне работают здесь, в Алонке, непоколебимо верные своей мечте: завершить то, что начали, чтобы увидеть первый тепловоз на БАМе.

11 августа в Алонку прибыл уже основной отряд МолдавстройБАМа. И с первого дня началась напряженная трудовая жизнь. Не теряя времени на мелочи и обустройство, мы уже в первый вечер на новом месте собрались на производственную планерку и с ходу завели речь о делах — и не «в целом», а конкретно и вполне определенно по каждой бригаде, каждому человеку. Поначалу строители разгружали составы, перевозили, укладывали материалы

ценности, сооружали жилье по мере поступления сборных общежитий. В короткие сроки в очень трудных условиях мы доставили с Ургала в тайгу грузы, прибывшие из Молдавии в 65 вагонах. Часть из них предназначалась для временного поселка. Кое-что поступало и для строительства постоянного жилья, зданий и сооружений будущей станции на БАМе.

Сейчас станция Алонка уже есть. Двенадцать жилых домов расположились на солнечном косогоре. Квартиры светлые, просторные, со всеми коммунальными услугами. В сиянии голубого неба, зеленой тайги, что вплотную примкнула к жилью, ослепительной новизной красуются белые здания трехэтажной школы, рассчитанной на 400 учащихся, детского сада, центра торгового и бытового обслуживания. А вот и фельдшерско-акушерский пункт, котельная, пожарное депо...

Почти на каждом объекте оставила свой след бригада Г. И. Гомозова. Она у нас одна из лучших с самого начала создания поезда. Геннадий Иванович приехал на БАМ из Тирасполя, где работал прорабом в стройтресте. С ним вместе прибыли еще одиннадцать человек. О каждом можно сказать: замечательный товарищ, мастер своего дела. «Владеешь двумя-тремя специальностями — берем!» — вот из чего исходил Гомозов.

Гомозов и члены его бригады всегда на острие жизни. Где нужен пример, там слышен их голос. Они первыми — в пору подготовки к 60-летию Великого Октября — перешли на метод бригадного подряда, первыми удостоились звания коллектива коммунистического труда. Работать по-ударному, за качество отвечать по совести — этот девиз нашей передовой бригады вскоре был подхвачен всеми строителями станции.

«Когда смотришь на дома, построенные Ивановым, кажется, что они улыбаются его улыбкой, что в них частица его сердца». Так говорят у нас о бригадире Петре Александровиче Иванове. Все, что поручают его бригаде, выполняется мастерски. Сам Петр Александрович работает со знанием дела, с душой и других умеет воодушевить. Николай Лука, Дмитрий Громада — кого ни возьми из этого коллектива, каждый дорожит высокой честью строителя БАМа.

Среди тех, кто трудился по-ударному, и бригада Козлова. Десять возглавляемых им монтажников прибыли на Алонку с передовым отрядом. В короткие сроки они завершили строительство овощехранилища и промтоварного склада. Подытожили мы их показатели, и вышло: десять человек сработали за двадцать. Залог успеха — в сознательности, в личной и коллективной ответственности за порученное дело.

Не забуду, с какой радостью я составлял свою первую пояснительную записку к отчету за 1975 год. Было чем гордиться! «К середине октября, — отмечалось в этой записке, — ликвидированы походная кухня и навес над обеденными столами: в строй действующих вошла столовая «Молдова». К общежитиям и вагончикам подключена горячая вода. С декабря в поселке действует отделение связи с пунктом междугородного телефона. По состоянию на 1 января во временном поселке Алонка на одного жителя приходится 7,5 квадратных метров благоустроенной полезной площади».

Даже сейчас, когда проходишь по проспекту Сергея Лазо — главной улице Алонки, или по Хабаровской, Камчатской, Кишиневской, когда смотришь в Доме культуры «Флуераш» фильм, совсем недавно поступивший в прокат, а в магазине «Ляна» выбираешь по вкусу товары, когда заходишь в столовую, здравпункт (а точнее сказать — в настоящую больницу) или в магазин «БАМкнига», нет-нет да и подумаешь: «Неужели это все сделано нами?» Постоишь, улыбнешься... А кем же еще! Работали, сколько хватало сил. Болотная вода съедала насыпь, а мы возили и возили землю, чтобы сделать подушку под фундамент общежитий. Гудели карьеры, не знали отдыха машины и люди. Вот и успели, вот и смогли.

Я называл лучших. А похвалы заслуживают все триста строителей нашего поезда. Но как бы там ни было — есть судьбы людей, наполненные особенным смыслом. Владимир Шукиль, Сергей Снитко, Николай Анашкин, Виктор Букатко, Валентина Максимова. Кто они? Механизатор, электрослесарь, плотник, механик, транспортная рабочая. Спору нет — отлично трудятся, всегда впереди. Сближают их прежде всего трудолюбие, старание и упорство в выполнении производственных заданий. Но существует и еще

одно немаловажное обстоятельство, которое сдружило этих людей.

Это произошло в первую осень. Шли дожди... Бульдозеристы работали, хотя и промокли до нитки. Однажды, чуть распогодилось, рабочие собрались у костра. Стоят у огня, а все равно зябко. Вот тогда и скомандовал Василий Ника: «В круг!» Как полагается уроженцу Молдавии, Василий любит пляску и песню. Словом, ребята прошли круг в искрометном «жоке», согрелись. Посмотрели мы на них со стороны — что с мужиками творится! А потом оказалось, что они в тот день увлеклись не на шутку — решили создать танцевальный ансамбль «Извораш».

Зазывать в ансамбль не пришлось — охотники сразу объявились. Много! И о нашем «Родничке» быстро узнали в районе, на трассе БАМа, в крае. А сколько радостных минут ансамбль подарил алончанам! Посмотреть — вихрь пронесится по сцене. Взору — радость, душе — услада. Для кого-то оживает в памяти любимый берег Днестра или просторная степь Буджака, для кого-то — дунайские плавни или каларашские кодры. И дойны ласкают сердце, и флуер, пастушья свирель, изливает мягкий ликующий напев.

Сколько людей, столько и интересов. Но хорошо, когда личные интересы поставлены на пользу не себе, а другим. Именно за это уважают у нас Владимира Шукиля: он ведет фото- и кинолетопись Алонки и МолдавстройБАМа, организовал фотокиноклуб «Зоркий». Сергей Снитко возглавляет секцию бокса, Николай Анашкин занимается с любителями лыжных гонок. Первая «сборная хоккейная команда Молдавии» родилась здесь, в Алонке. Это шутка, конечно, но действительно то, что любителей популярной спортивной игры набралось у нас достаточно. Вслед за хоккеистами объявились и мастера кожного мяча.

С первых же дней в Алонке мы постановили так: здоровый быт — это хороший труд. Разве не приятно зайти в нашу столовую, где есть большой выбор вкусных блюд? Здесь и салаты из лука, и винегрет, и сельдь, и брусника под сахаром. На первое — харчо, борщ, суп молочный. Три-четыре вида мясных и рыбных блюд на второе. Кофе, чай, молоко. И молдавские чорба, кэнецэй, митетеи, токана! Не хочешь дома готовить на газовой плитке — приходи в «Молдову», зал ее рассчитан на 150 человек.

С первых дней у нас работают баня и прачечная. Открыт Дом быта. Правда, вышла осечка с пунктом проката — поначалу-то здесь брали и холодильники, и стиральные машины, и телевизоры, а потом стали покупать в магазине, — и хоть закрывай пункт проката. Такой «осечке» только радоваться надо — люди, стало быть, оседают надолго, прочно обзаводятся домашним хозяйством.

Немного работы и нашему здравпункту. Дети есть дети, о них медики беспокоятся. А взрослые — редкие гости здесь. Удивительно: в Молдавии, случись мороз в десять градусов, — беда! А здесь работали в сорок—пятьдесят, и никаких тебе жалоб или болезней. Техника не выдерживала, а люди выстояли!

БАМ измеряют километрами. Но всегда ли мы замечаем, как изменяются людские характеры здесь, на новой магистрали? Судьбы людей — десятков, сотен и тысяч — этим тоже можно измерить значение стройки века. Стремление к порядку, четкому ритму, духовному росту — вот качества, воспитанные в тех, кто создает Алонку. Мы строим БАМ, но и БАМ строит нас. Так, Г. И. Гомозов вступил в ряды КПСС, работает старшим прорабом. Г. Т. Бокша тоже стал коммунистом, активный общественник. П. А. Иванов возглавляет народную дружину. И подобных примеров много.

К торжественному дню пуска Восточного кольца мы завершили все, что намечали сделать. С начала работы освоено свыше десяти миллионов рублей. Сверх задания молдавские строители отсыпали два километра насыпи под укладку магистрального пути. И здесь выполнен большой объем земляных работ — перевезено почти два миллиона кубометров грунта.

Еще хочется привести такие отрадные данные: план по строительству поселка за первый квартал 1979 года мы выполнили на 146 процентов, производственную программу четырех лет пятилетки завершили ко дню выборов в Верховный Совет СССР. 80 человек представлены к награждению медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Партийная организация поезда, возглавляемая Еленой Гавриловной Здоровенко, активно мобилизует строителей на достижение новых успехов в труде. Коммунисты задают

тон в работе, личным примером и весомым партийным словом вдохновляют весь коллектив на большие свершения.

Слава наша трудовая долетела и до родной Молдовы. И идут к нам письма. А в них — признание, оценка наших дел и просьбы, просьбы...

«Уважаемый начальник поезда!

Прошу извинить, что обращаюсь лично к вам, но мне так посоветовали. Мои родственники приехали недавно с БАМа, прекрасно отзываются об Алонке. Говорят, жить у вас можно лучше, чем в городе, есть теплая вода и лесной живительный воздух. Меня интересует вопрос о работе. Но учтите — не на год—три, а на более продолжительное время.

Мне тридцать восемь лет, русский, член КПСС, женат. Жена работает библиотекарем, сын учится в третьем классе.

Намерения у меня серьезные. Человек я вдумчивый и решения свои взвешиваю. Если в данное время нет возможности принять нас всех, то я могу временно поработать и один. Родственники рассказывали, что у вас хорошая школа, много техники. Думаю, что пригожусь».

«Пишут вам Аркадий и Люба Цэрэ. Много мы слышали о ваших делах. Все в один голос говорят, что у вас хорошие бытовые условия, можно приезжать с детьми — для них построены школа и детсад. Это главное. А работа нас не пугает. Жаль, что БАМ строится без нас. Может, мы еще не опоздали? Хотим поехать надолго. Ведь БАМ будет жить века, и, думается, там для нас найдется дело на всю нашу жизнь. У нас строительные специальности — можем штукатурить, класть кирпич, знакомы с сантехникой. Ждем положительного ответа».

«Обращаемся к вам с просьбой. Нам, двум женщинам, очень хотелось бы поехать на строительство БАМа. Но не знаем, примете или нет. Все-таки основной труд — мужской. Но женщинам, наверное, тоже найдется что-нибудь серьезное...».

За десять тысяч километров земляки следят за нашими делами не ради праздного любопытства. Радуются нашим успехам, обдумывают собственную судьбу и решаются на выбор — нелегкий, но почетный: встать в один строй с теми, кто пришел на БАМ из Молдавии первым.

---

Н. И. ЛУКЬЯНЕНКО,  
начальник ССМП Укрстрой

## ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

Если кто-то сегодня придет в наш поселок и пройдет центральной улицей, он обязательно обратит внимание на памятный камень в центре будущей железнодорожной станции и высеченные на этом камне слова: «Ургал заложен 7 ноября 1974 года».

Да, четыре с лишним года на дальневосточной земле... Испытание климатом, трудностями, тайгой, испытание БАМом. И те, кто его выдержал, никогда не забудут нашей встречи с Ургалом, нашей первой зимы, наших первых домиков, первых побед.

Отряд «Донбасс» — первопроходцы. Они должны были выполнить важную задачу — обеспечить плацдарм для широкого фронта работ и подготовиться к встрече еще четырех отрядов — «Киев», «Харьков», «Днепр», «Карпаты».

За первые 24 дня новой для нас жизни на новой земле было разгружено 24 эшелона с грузами. Даже в тот праздничный для всех нас день, когда был заложен Ургал, мы работали на разгрузке. Пример показывали коммунисты В. В. Яровой, С. Л. Полищук, Н. У. Чередниченко, Н. Р. Дятлов, Л. А. Негрובה, Э. Р. Вашек, А. М. Сечкин. По полторы-две нормы за смену — таков был их трудовой девиз.

Высокое чувство долга проявили коммунисты на сооружении котельной временного поселка. Возглавил работу на этом участке Иван Григорьевич Компаниец. Котельная была смонтирована за 18 суток и поставлена под нагрузку, на 21-й день были пущены первые два котла из десяти.

Мы ставили перед собой цель максимально приблизить условия жизни и работы первых строителей станции к та-

ким, какие существуют на современных стройках большого масштаба. Отказались от типовых «временок», а возвели из того же сборнотипового материала благоустроенные общежития необычной архитектурной формы по оригинальному проекту Александра Лесогорова. В этих общежитиях было все — свет, душ, телевизор, даже комнаты для занятий студентов-заочников. Такие общежития хотелось называть не «бараками», а коттеджами. Кстати, забегаая вперед, могу сказать: до сих пор они исправно служат Ургалу и, видимо, еще долго будут служить, оправдывая затраты.

Одновременно мы создавали промышленную базу, отсыпали дороги, осваивали карьеры, обеспечивали себе широкий фронт работ на строительстве постоянного поселка.

Сегодня 22 бригады Укрстроя борются за звание коллективов коммунистического труда, 7 бригад это звание завоевали. Плечом к плечу трудятся на Ургале люди разных национальностей: русские, украинцы, белорусы... Сегодня мы можем с уверенностью сказать: строительный поезд Укрстрой способен выполнить большие задачи, он не однажды уже доказал это.

В 1978 году Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев тепло поздравил строителей БАМа с большими трудовыми достижениями. В ответ на это поздравление мы записали в резолюции митинга: «Обязуемся до конца года сверх принятых социалистических обязательств освоить строительно-монтажных работ на 7 миллионов рублей». Сегодня можно доложить: слово свое украинские строители сдержали.

Что же такое в материальном, так сказать, выражении прошедший год? Это шесть больших панельных домов и школа на 1176 мест. Это больничный комплекс — крупнейший на БАМе и единственный на Восточном участке — с больницей на 150 коек и поликлиникой на 200 посещений в день. Это детский сад-ясли на 280 мест, районная котельная железнодорожного узла, котельная постоянного поселка, очистные сооружения, — все это уже построено или находится в стадии завершения. Вдумаемся, сколько за этими цифрами кроется труда — каждодневного, самоотверженного!

Не один раз в соревновании с соседями — ССМП МолдавстройБАМ — мы выходили победителями, не однажды Хабаровский краевой комитет КПСС присуждал Укрстрою первое место по итогам работы на Восточном участке. Мы гордились достигнутыми успехами, но всегда искали неиспользованные резервы, думали о том, как сделать еще больше и с лучшим качеством.

Ну что ж, можно сказать нашим плстникам, бетонщикам, малярам, каменщикам, штукатурам, механизаторам, в общем — всем тем, кто от души вносил частицу труда в общее дело: вы неплохо трудились, товарищи! Спасибо ветеранам — тем, кто работает в Ургале с первого дня. Их у нас 82 человека — первостроители, наша гордость и опора. Среди них Владимир Михайлович Джуровский, Василий Григорьевич Чуприна, Владимир Васильевич Рыбалов, Иван Петрович Симон, Иван Филиппович Жолобнюк, Дмитрий Степанович Дарнобиц, Александр Гаврилович Дежкин, Мария Андреевна Болюбаш.

7 ноября 1978 года в адрес Укрстроя пришла телеграмма: «По поручению коллегии Министерства и президиума республиканского комитета профсоюза сердечно поздравляем славный коллектив с 61-й годовщиной Великого Октября, присуждением переходящего Красного знамени Укрминтяжстроя и РК профсоюза по итогам социалистического соревнования в третьем квартале 1978 года. Министр Лубенец, председатель РК профсоюза Билецкий».

Партийные, советские, профсоюзные органы Украины, Хабаровского края, Верхнебуреинского района всегда проявляли заботу о нашем коллективе. Она выражалась не только в своевременном моральном и материальном поощрении, но в каждодневной, конкретной помощи.

Впереди у нас большие задачи. В 1979 году нужно освоить 9 миллионов рублей — мы взяли обязательство освоить 9,5 миллиона. Программа напряженная.

А еще дальше всем нам видится город Ургал, контуры которого намечены сегодня. В день, когда Ургалу будет присвоен статус города, мы, конечно же, подойдем к памятному камню-граниту и прочтем надпись: заложен 7 ноября 1974 года. И мы вспомним тот далекий день... Вспомним, как шел снег и колонна первого отряда шагала на сопку — строить Ургал.

# СВЕТЛЫЙ ДЕНЬ СОЛОНИ

1976 год, май. Берег речки Солони. Тепло. Пахнет талой водой и креозотом. Грудой лежат шпалы под фундамент первого общежития.

Вот здесь, на этом самом месте, где сейчас домик связиста и один вагончик, будет жить коллектив поезда ТаджикстройБАМ. А пока сюда прибыл передовой отряд, так сказать, квартирьеры. Прибыл для того, чтобы подготовиться к приезду основных сил. Там, на сопке, расположится постоянный поселок будущей железнодорожной станции Солони...

1978 год, декабрь. Строительная площадка котельной.

— Так, значит, вы спустились с гор?

Сварщик Сережа Яхно улыбнулся:

— Есть такая поговорка — они спустились с гор за солью. Так вот, в котловане мы вроде и добываем то, без чего не жить постоянному поселку. Котельную ставим.

За спиной Сережи высились семь колонн будущей котельной. А там, на сопке, словно аккуратные каменные ступени, поднимались в небо дома, построенные бригадой Михаила Мальцева... Без нее, без котельной, эти каменные ступени не оживут, не поведут людей дальше, по проложенной магистрали.

Долго говорить с Сережей не пришлось.

— Второй час завожу, — он с досадой пнул двигатель сварочного агрегата и добавил огня в паяльной лампе. Красный столбик термометра опустился в тот день к цифре сорок.

— Бригадир? А во-о-он он, дирижирует!

Сережа махнул в сторону скопления техники, людей, бетонных блоков и земляных отвалов. Над всем этим возвышался человек в ладной рабочей куртке и шапке-ушанке. Возвышался потому, что стоял на кабине машины и, казалось, действительно дирижировал. Будто бы по его команде кран принимал очередную плиту, бульдозер, опустив стальной нож, с грозным рыком полз на груды камней, а парни в таких же куртках умело принимали тяжеловесные блоки. Человека этого звали Михаил Мальцев.

Опытные специалисты разработали технический проект генерального, скажем так, наступления и приехали руководить. А «наступали» — Мальцев со своими ребятами.

15 апреля 1977 года заложили они первый дом постоянного поселка. Тогда бригада была большой — плотники, бетонщики, арматурщики, сварщики. Сейчас у Мальцева 20 человек: часть из прежних членов бригады крышу на школе достраивает, основной состав — на строительстве котельной.

Главный принцип бригадирства Мальцева — доверять. Он никогда не станет суетиться и лезть к своим парням по мелочам: на крыше кабины он не кричал «Давай-давай!», «Ставь сюда!», «Подгони край!» Он только цеплял стропы крана и лишь изредка, оглядывая котлован, менял расположение сил. В бригаде специалистов ниже четвертого разряда нет, двое — с высшим строительным образованием. Организовать, направить, быть впереди, показывать личный пример — в этом состоят долг и право, обязанность и талант бригадира.

1976 год, август. Поезд Хабаровск — Чегдомын.

*Говорит заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана Пулат Курбатович Ишматов:*

— Между Сибирью и Таджикистаном большое расстояние. Великая стройка объединила людей разных национальностей. БАМ — это проявление не только экономической, но и политической мощи нашей страны. По дороге в Хабаровск я разговаривал с маляром Ольгой Драй. Она сказала: «Пройдет время, и Солони станет для многих из нас родным городом...»

**1978 год, декабрь. Строительная площадка общественного центра.**

— У нас в Таджикистане арбузы солнцем пахнут...

Карим замолчал. Его слова заглушал шум тяжелого самосвала. Машина рокотала, выбираясь на прижим. На прижиге голубым наростом тянулся к дороге первый язык наледи...

Про арбузы Карим сказал не ради экзотики. Просто вопрос ему был задан такой:

— Трудно, наверное, Таджикистан с Дальним Востоком сравнивать?

В списке жителей Солони, который хранится у председателя стройкома Владимира Николаевича Миронова, 417 человек. В отдельной графе помечена национальность: русский, таджик, башкир, украинец, лезгин, узбек, казах, татарин, белорус... Просто ли им было покидать хлопковые поля, степи, горы — и арбузы, которые пахнут солнцем? Да что арбузы! Там родные, друзья, привычная работа и дом родной, где, как говорится, даже стены помогают...

Карим не говорил про «романтику трудных дорог» и «счастье новых открытий». Не употребляли высоких слов и другие. Боря Пак, прораб из Джамбула, объяснил просто:

— У нас профессия такая — кочевать. — И шутливо добавил: — На пенсию уйду — вспоминать буду: всю страну проехал!

«У нас» он имел в виду — у строителей.

Каменщик Карим Усманов из города Ура-Тюбе принадлежит к этой армии беспокойных людей-кочевников. Вот он работает на кладке дома общественного центра. Большой дом будет — в четыре этажа: магазин, столовая, почта, кинотеатр. Кирпичи оживают в руках Карима и, словно проворные рыжие зверьки, снуют от поддона к стенке.

Прадеды и деды Карима выращивали хлопок. Этот труд был знаком им и дорог, как знакомы и дороги вечно-зеленая арча, тысячелетиями берущая соки из земли, нескончаемый водный поток Сыр-Дарьи... Но уже и тогда жили на Востоке строительных дел мастера, умением и талантом которых восхищаются до сих пор.

Начальник ТаджикстройБАМа Ислон Умарович Умаров рассказал, что однажды на экскурсии в древнем храме

его поразила комната. Поразила не как любителя и знатока истории, культуры и искусства своего народа, а как современного инженера. В комнате нет ни одного окна, но светло! Он долго разбирался, пока не понял, что свет проникает в комнату при помощи системы ниш и колодцев.

Не оттуда ли берет свои истоки сегодняшняя профессия Карима? «Вот уж сравнение, — скажет скептик, — народные умельцы — руки золотые, из века в век передающие секреты мастерства, — и современный каменщик?» А что, может быть, и Карим Усманов таким секретом обладает. Правда, сейчас нам комнаты без окон вроде бы и ни к чему. Но Ислон Умарович, рекомендуя Карима, сказал коротко:

— Парень с золотыми руками. — И добавил, уже в чисто современном стиле. — У меня к нему нет претензий ни в производственном, ни в моральном, ни в общественном плане.

Карим тоже хорошо знает, что такое хлопок: три года подряд, когда учился в строительном техникуме, на уборку ездил, однако избранной профессии не изменил.

Из Таджикистана Карим получает посылки — с гранатами, фисташками. И письма. От родных, от девушки с нежным именем Муазам.

Про Таджикистан Карим поет песни. Не просто самому себе тихонько мурлычет, когда увлечен работой, а громко поет, во весь голос, со сцены. На районном смотре коллективов Восточного участка самодеятельность ТаджикстройБАМа заняла третье место.

Вот так и живет Карим на БАМе. Сначала его удивляли и таежные сопки, и просеки, и домик якута-связиста на берегу речки Солони, и старые, заржавленные тачки первых строителей. А сейчас...

Самосвал одолел, наконец, прижим, и Карим, помня вопрос о сравнении Дальнего Востока с Таджикистаном, заканчивает:

— Только снег у нас в распадках такой же белый, как хлопок на полях.

1978 год, декабрь. Небольшой кабинет с удобной мебелью и несколькими телефонами.

*Говорит начальник поезда ТаджикстройБАМ Ислон Умарович Умаров:*

— Год не был легким. Закончили временный поселок и весной приступили к сооружению постоянного. Построены 8 коробок жилых домов, в двух на 90 процентов проведены отделочные работы. Стоят школа, детский сад, фельдшерско-акушерский пункт, приступили к строительству общественного центра, котельной. План года — на 2 миллиона рублей строительно-монтажных работ — нами выполнен. Но одним из главных достижений я считаю вот что: состоялось становление коллектива. А оно не было простым. Мы поняли твердо, что способны решать важные задачи. Люди поезда прошли испытание БАМом.

### 1978 год, декабрь Участок механизации.

Заказчик обратился к поезду за помощью: отсыпать участки трассы на перегонах Сулук — Аякит и Могды — Орокот. Поезд выделил 15 человек механизаторов во главе с бригадиром Юрием Ересько. Тогда ему было двадцать девять лет. Он успел поработать в Солонях (как здесь говорят) и плотником, и бригадиром плотников, и даже исполнял обязанности главного механика. Эту должность он занимал полгода. Его не понизили, нет, просто приехал настоящий главный, а он, выполнив порученное, вернулся на свою должность — механизаторскую. В свои двадцать девять лет Юрий умело работал на шлифовальном и расточном станках, бульдозере, тракторе, экскаваторе, скрепере, на автомашинах различных марок. Кроме того, на экспериментально-ремонтном заводе он занимался сборкой и обкаткой двигателей, еще он был мастером моторного цеха. Да, солидный багаж опыта и знаний техники, ничего не скажешь...

На участок Сулук — Аякит механизаторы прибыли в июне 1977 года. Жили в ста километрах от поселка. Сами варили обед, топили печи в вагончиках, возили воду, доставляли запчасти и «пахали земельку для трассы» — в две смены, по 12 часов в сутки.

Что такое «пахать земельку» на БАМе при вечной мерзлоте да еще зимой?

— Мы вот сейчас четырехметровую траншею под теплотрассу в постоянном поселке режем. Так «катерпиллер» в триста двадцать лошадиных сил еле тянет, — объясняет Ересько.

Первый участок они закончили в декабре. Перебазировались на перегон Могды — Орокот. Тут и познали «земельку» в полной мере.

— У нас не было различий: твоя это машина или моя, — как самую главную примету того времени вспоминает Юрий. — Выйдет из строя одна — бегом на исправную, а тем временем сменщик в моторе копается, чтобы к вечеру, ко второй смене, отремонтировать.

Они отсыпали свои четыре тысячи метров. В апреле 1978-го бригада закончила второй участок. Путьукладчик шел следом, за ним — тепловоз со звеньями, и кто-то, не то сам Юра, не то Сережа Медведев, предложил:

— Давайте, парни, на тепловозе прокатимся. По нашей дороге!

Они знали, что в этой их дьявольски трудной работе была самая насущная необходимость. Где-то путьукладчик могли «держатъ», скажем, мосты, зима, смета, чертежи, в общем, обстоятельства, которые в разных случаях называют или объективными, или субъективными. Здесь же путьукладчик могла задержать только отсыпка — то есть то, за что в ответе они, механизаторы.

О необходимости поистине ударной работы они помнили, когда пришли на свою первую тысячу метров. Они помнили о ней и тогда, когда уже ехали на рабочей скорости в тепловозе. Вернее, в тепловозе они были готовы получать новое задание — не менее, а может, и более ответственное, чем то, которое только что выполнили.

Тогда же они решили сфотографироваться на память — у «своей» дороги. Пятеро парней из пятнадцати: Юра Ересько, Юра Сафронов, Николай Ляковский, Николай Хакимов и Сережа Медведев. Перед объективом стояли не улыбаясь, не красуясь, ведь, чего скрывать, они крепко устали после трудной работы. В левом углу снимка виден путьукладчик, но «рука» его со звеном — впереди, она там, за границей фотографии.

— Это участок Могды — Орокот, — сказал Юра, — я очень хорошо запомнил его.

**1974 год, декабрь. Верхнебуреинский райком КПСС.**

*Говорит первый секретарь райкома Владимир Иванович Луночкин:*

— На Восточный участок прибыл пока один поезд из шефствующих республик. С разворотом фронта работ их будет все больше. Наша задача — всемерно оказывать помощь строителям-шефам: техникой, людьми, заботой, вниманием; разяснять перспективы магистрали и тех районов, где она пройдет.

**1978 год, декабрь. Верхняя площадка Солони.**

— А вот, дети, будущий день нашей станции! — темные глаза учительницы Августины Николаевны Черуль блеснули по-детски. Она взмахнула рукой, и снежинки упали с ветки дерева на ее красиво расшитые торбаса.

Десять закутанных первоклашек во все глаза смотрели на «будущий день». За туманом он был виден плохо, но они хором принялись расписывать якобы видимый вокзал и фантазировать насчет набережной вдоль реки. Августина Николаевна счастливо засмеялась — вот какие у нее дети, и легко заскользила вниз по тропке. Первоклашки сыпанули следом. Они любили свою учительницу. Любили за то, что фантазирует и бегаёт с горки, как они.

В детстве, не таком уж, кстати, далеко, учительница начальных классов поселка Солони частенько убегала с мальчишками в тайгу. Детство ее проходило в поселке Дуди на Нижнем Амуре.

Однажды они поехали на озеро, влезли — хоть и было страшновато — на топографическую вышку, и оттуда, с высоты, она первой заметила белого сохатого-альбиноса. Они рванулись за ним, но альбинос ушел в тайгу, а ребяташки заблудились. Поскольку она была единственной девочкой, то двое ее спутников, двенадцатилетние рыцари, отдали ей последний кусочек хлеба. Она сделала вид, что съела хлеб, а на самом деле припрятала. Это был закон тайги, которому учили ее мать и отец, учили сородичи: помоги человеку.

Прошло еще несколько лет, она научилась стрелять и ходила на охоту. После окончания педучилища была большая современная школа в Хабаровске, была квартира, были друзья, но... Может быть, ей по-прежнему хотелось еще раз увидеть его — альбиноса?..

Во время отпуска она поехала по БАМу. Была в Алонке, на Сулуке, Федькином ключе, в Ургале. Она приезжала

в незнакомые поселки, к ней подходили незнакомые люди и предлагали ночлег, горячий чай, они «участвовали в ее судьбе». И это тоже был закон тайги, по которому жили ульчи и русские в селении Дуди, а также и студенты в училище, это был закон, по которому жили ее друзья. «Здесь добрые люди», — сказала она и осталась в поселке Солони. Может быть, потому, что тайга здесь плотно подступала к самым домам и вагончикам.

В ее комнате висит ковер с национальным орнаментом — мама вышила. Пока она не умеет вышить такой же, но хотела бы. Она хотела бы запечатлеть на своем ковре стебли трав и лепестки цветов, ветки деревьев и загадочные линии морозного росчерка на стекле окна... Она хотела бы научить понимать эти линии своих первоклашек — и Марата, и Андрея, и Олега, и Ирину...

Каждое утро она приходит в маленький, но чистый и теплый класс. И десять маленьких бамовцев встают из-за парты и громко говорят: «Здравствуйте, Августина Николаевна!» Начинается обычный день: для них — учебный, для родителей — трудовой.

Первоклассники не знают, что когда их учительница была маленькой, ее звали не Августина Николаевна, а просто Ина. В переводе с ульчского это значит — счастливый, светлый день.

А. КУПРИЯНОВ

---

# МЫ ПОСТРОИМ ТЕБЯ, СУЛУК!

Я выдал бы желаемое за действительность, если бы, изрядно поколесив по БАМу, познакомившись с десятками новых поселков на всем трехтысячекилометровом пути к океану, вдруг начал бы утверждать, что наш, хабаровский подшефный Сулук — «самый-самый». Хотя, признаюсь, что-то дрогнуло в душе, когда за крутым поворотом накатанной, обледенелой дороги выплыли россыпью ладные компактные домики, флаг на высокой мачте, труба котельной и камень с надписью, гласящей, что здесь в августе 1977 года высадились бойцы отряда «Хабаровский комсомолец», чтобы построить новую станцию на БАМе. Еще признаюсь, очень хотелось мне найти какие-то штрихи, которые бы выделяли работу моих земляков, и, знакомясь с Сулуком внешне, я старательно отмечал: ага, вот улица двухквартирных коттеджей — такой нигде нет, а вот это здание очень оригинальное — и так далее...

Потом, когда в Сулуке появилось у меня немало знакомых ребят, когда долгие беседы с ними отложились в блокноте, в памяти, когда познакомился с радостями и тревогами сулукцев (или сулукчан?), вдруг открылась она мне, характерная черта этого поселка, единственного (пока!) дальневосточного подшефного поселка на Восточном участке БАМа. Она, эта черта, оказалась сокрытой в думах, в помыслах молодых строителей Сулука, таких обыкновенных и простых парней, в необыкновенных их судьбах.

Вот два симпатичных мне парня. Они — ровесники, и хотя росли в разных концах страны, их биографии на протяжении двух десятилетий очень похожи: школа, служ-

ба в армии, далее — выбор места жительства, работы.. И дружба в Сулуке.

\* \* \*

Проснулся Казбек резко, словно подтолкнул кто. Долго лежал, уткнувшись взглядом в теплую темноту, с трудом постигая, что это был только сон... Звонкая мерная тишина, ровное посапывание Наташки поставили все на свои места, успокоили — все в порядке. Он в своем доме, в общежитии, и, наверное, пора вставать на работу. Показалось, что в комнате жарко, опустил ноги на пол — холодно. Нашарил ручку приемника. Транзистор щелкнул, зазеленел шкалой и радостно оповестил: «...успешно проводится снегозадержание на полях Алтайского края. Тракторист Леонид Быков в беседе с нашим корреспондентом сказал...» Что сказал тракторист Леонид Быков, узнать не удалось, потому что жена с сердитым шепотом оторвала голову от подушки.

— Тише ты, Наташку разбудишь! Чайник лучше включи.

— Спи-спи, соскочила, — тоже шепотом ответил он ей, пожалев, что поднялся рано, еще только «Земля и люди» — верный час ото сна оторвал.

Зеленый глазок выхватил из мрака знакомые тени их нехитрого быта. В углу комнатухи чернеет шкаф, крашенный, инвентарный, за шкафом — вешалка с грудой верхней одежды, полушубок, рабочая стеганая куртка. У другой стены, рядом с дверью — кухонный стол с плиткой, с горой посуды. Напротив — Наташкина кровать, над ней — полка с книгами, сам сколотил. Два шага свободного пространства, устеленного для теплоты старым одеялом.

Отдохнувшие за ночь плечи томились в предвкушении разминки. Подоткнув дочкино одеяло, Казбек приоткрыл форточку, и, как ни старался не зашуметь, все же она, обледеневшая за ночь, противно заскрипела, и молочные клубы мороза, ударившие в грудь, опьянили: ого-го, верняком за сорок упало. Вспомнил сон, удивился...

Сны к нему приходили очень редко, всегда — ясные, законченные, как фильмы. В армии чаще всего снилась школа, их 10«а», тихие каменистые улочки североосетин-

ского городка. Потом — всегда армия, рота, почему-то старшина. А тут — ребята из бригады и дочка (уже большая!), стоят и смотрят на него, Казбека, с сожалением, а его кто-то куда-то не впускает. И стыдно ему, ну прямо не сказать, как стыдно, и главное — обидно, несправедливо же не впускают! Чушь, в общем, наплевать и забыть, а досада берет...

Все началось с того ночного разговора с Сергеем Манойленко, командиром отряда. Казбек летел тогда по телеграмме на родину, но к самолету опоздал, а в аэропорту ночевать негде. Покрутился туда-сюда, встретил Сергея.

— Пошли, — сразу сказал Манойленко. — Я тут устроился, перебьемся как-нибудь.

Тогда они чуть не до утра проговорили. Так, ни о чем, печки-лавочки, а вот застряло же в памяти. Сергей спросил: как на БАМ попал? А так и попал...

Казбек Никголов перед увольнением в запас стал частенько подумывать, куда податься. Силенка у него имелась, хотелось работать, чтоб небу жарко было. Ну и чтобы заработок посочнее... Так он попал в трест Дальтрансстрой, на Сукпай. Стал плотником. Трудолюбия ему не занимать, а работая на пару с бригадиром, он быстро освоил премудрости плотницкого дела и на сборке щитовых домов научился читать чертеж. Привык к морозам — когда разогреешься в работе, и сорокаградусные нипочем. Казбек теперь считался полноправным членом бригады. А зарплата и в самом деле оказалась ничего себе, только она уже не казалась манной небесной.

Спустя три года бригаду решили перебросить на Сулук. Казбек заволновался: не пора ли домой, ведь теперь он человек женатый — хороши девчата на Сукпае, как было устоять перед чарами Веры? Но опять же выбор подсказал бригадир:

— Дело твое, конечно... Но ведь не куда-нибудь, на БАМ едем. Потом всю жизнь жалеть будешь. А?

Если откровенно, Валерию очень не хотелось отпустить из бригады спокойного, рассудительного и толкового плотника.

И Казбек привык к ребятам: Володя Христичев, Артур Форниев, Виктор Шульга — ну как они там, на БАМе, без него? Как он без них?

...Ехали сначала поездом, потом на машине. Привезли их в самую гущу тайги, и мастер Юра Сохин сказал:

— Вот вам и Сулук. Начнется он вот под этой елкой. Складывай сюда пожитки, доставай топоры — пойдем к соседям палатку просить.

И пошла работа: надо было к приезду основного отряда «Хабаровский комсомолец» поставить десять палаток. Пластались с утра до темноты, дело привычное. А комсомольцы приехали — огорчились:

— Ну кто вас просил палатки ставить? Мы же сами хотели... Думали — на голое место приедем, а вы нам всю экзотику испортили.

Плотники посмеивались. Ишь какие, экзотики захотелось! А покрутились бы эти сто гавриков пару ночей у костров (ночи здесь холодные), небось по-другому запели бы. И Казбек тоже посмеивался; он казался себе в это время куда старше этих парнишек, которые еще и армейского порядка не нюхали, а кое-кто и топор никогда в руках не держал. Палатки мы поставили — ладно, это лишь забота об их здоровье на первых порах. А ведь поселок-то еще поднимать да поднимать надо! Как же они будут его поднимать, если никогда со сборкой щитовых домов не были знакомы? Ну, разбили их на бригады, ну, избрали бригадиров. А дальше что? Разве сравнится их бригадир, вчерашний токарь, с Волченковым, который в своем деле собаку съел? Кто будет слушать такого бригадира? А нет дисциплины в бригаде — нет работы, нет и заработка. А главное — нет взаимоуважения в коллективе.

Так думал Казбек, но все чаще и чаще замечал, что оказался неправ в своих размышлениях. Наряды их бригада закрывала получше, это правда. Но ведь и эти парни не отставали. А за первый квартал бригада Борисова даже обогнала волченковцев, первое место по поезду взяла. А жили комсомольцы дружнее, справедливее — это Казбек сам видел. То соберутся хоккейную площадку заливать, то вечер молодежный организуют, то еще что-нибудь придумают. Вон решили сходить на вершину Баджала в турпоход. Интересно же! А осенью Манойленко по поселку со списком носился — записывал желающих в ШРМ. Казбек думал в стороне остаться — у него ведь уже есть десятилетка за плечами.

— Ну и что? Жизнь-то продолжается! Готовься, Казбек, в институт!

Ха, в институт... Конечно, он подумывал о нем, но ведь как поступать? Когда готовиться, если вкалываешь от и до? Как из Сулука на сессии ездить будет? Да и вообще, поступит ли — у него же с русским большие нелады, учился-то в осетинской школе...

— Не робей, Казбек! Поможем! Все поможем. А на сессии ездить не придется, откроют для БАМа консультационный пункт в самом Сулуке. Конечно, пошевелиться придется, поработать. Что же ты, так и будешь жить только ради того, чтобы деньги зашибать?

Х-хот, народ... Ему-то какое дело, как он, Казбек, проживет? Казбек ведь — «несоюзная молодежь».

У них в бригаде все «несоюзные». А кое-кто даже бравирует этим. Хасан даже корреспонденту соврал, что, мол, ходил с комсомольцами на Баджал. Зачем соврал? Завидует, значит. Артур — тот похвастался, что в вечернюю школу ходит. Зачем говорить, если на дверях столовой висит экран посещаемости: все видят, что у Артура одни пропуски.

А вот у комсомольцев слова не расходятся с делом. И ведь что любопытно: и в самом деле поступил Казбек в институт! На факультет промышленно-гражданского строительства. Теперь вот надо задачки по химии решать. Где бы методичку по высшей математике еще достать? Сессия скоро, приедут преподаватели из института...

И сам не замечает Казбек, насколько изменил его Сулук за один только год. Ездил в стпуск домой, в Осетию — опять уговаривали остаться. Но теперь он даже не раздумывал: с Сулуком связано у него что-то большое, он и сам еще до конца не понял что.

Может быть, вот эта маленькая комнатуха в первом общежитии, которое он собрал своими руками? Может быть, даже не комната, а все общежитие, все ребята. Вечерами, после работы не один из них толкнется в его дверь.

— Казбек, ты по химии решил? Тут у меня старый конспект завалялся...

— Слушай, а тазик у вас есть? Постираться решил.

— Вера, гони марганцовку, сколько есть. Полушубок решил покрасить.

И Наташка растет на людях, очень любит ходить по коридору — в гости. В каждой комнате ей рады, в каждой ей игрушку суют, книжки с картинками показывают.

— Наташ, покажи, где мы живем!

И пухлый Наташкин пальчик скользит по карте Байкало-Амурской магистрали, непременно атрибуте каждой комнаты, пока не останавливается на точке с надписью «Сулук». И все восхищенно ахают: какой поразительный ребенок, полтора года — а уже географию знает!

\* \* \*

Сергей Манойленко тоже не раз вспоминал ночной разговор с Казбеком. Так, ни о чем, печки-лавочки... Несоюзной молодежи в Сулуке очень мало, весь поезд — комсомольско-молодежный, из двухсот человек сто тридцать — члены отряда «Хабаровский комсомолец». Но нельзя же пройти мимо тех ребят, которые вроде бы членами отряда не являются, но тоже ведь строят Сулук! И неплохо строят.

Он глубоко убежден: все в жизни человека зависит от той атмосферы, которая складывается в коллективе. Ему, Сергею, — он так считает — везло в жизни на встречи с людьми устоявшимися, трезвыми, жизнь просматривающими на много лет вперед. Сначала это был его комбат. Деревенскому пареньку, успешному после десятилетки лишь немного поработать на тракторе, нелегко было разобратся в сложной армейской технике. Но комбат верил, что Сергей должен стать классным специалистом, и не ошибся. В запас Манойленко уволился сержантом. На нефтеперерабатывающий завод имени Орджоникидзе попал случайно, сослуживец посоветовал: сходи, там вроде нужны люди. Направили в цех контрольно-измерительных приборов и автоматики. И опять повезло: бригада «киповцев» оказалась не просто дружной, но и мыслящей крепко. Первый раз это проявилось, когда Сергей решил забрать документы из института: не потяну, мол.

— Ну, вот что, — сказали ему в бригаде. — Учиться в институте не будешь — шагай от нас подальше, мы тебя не знаем, и ты нас забудь.

— Как так? Да вам-то какое дело, учусь я или не учусь? Даже лучше: на сессии отрываться не буду.

— Понимаешь, Серега... Человек не может быть шалый-валяй, начал-бросил. Парень ты с головой, и по нашему разумению — учиться должен. А слабаки бесхребетные нам в бригаде нежелательны. Ну, решай сам.

И в голосе друзей-киповцев почуялись ему комбатовские нотки: голос строг, но желает добра. Потом не раз оказывалось так, что на смене ему и делать-то было нечего: все сделано товарищами.

— Ты давай курсовую пиши, хвостист несчастный, не позорь киповцев.

Трудный момент был, когда секретарь парткома завода пригласил его, молодого коммуниста, и сказал:

— Есть мнение рекомендовать тебя освобожденным секретарем комсомольской организации нашего предприятия. Сам посуди: в цехе тебя уважают, избрали комсоргом, с ребятами контакт есть, ты молодой коммунист, а наша комсомольская организация пока делами не блещет.

И он пошел за советом опять в бригаду. Там рассудили:

— Задатки организаторские у тебя есть. Жаль, конечно, расставаться, но надо. Надеемся, киповцев не подведешь. Лети! Только высоко не залетай, будь поближе к людям. Ребята у нас на заводе хорошие, смотри, в чем они нуждаются, в чем ошибаются. Помогай и поправляй.

Если бы у него сейчас спросили рецепт, как вывести комсомольскую организацию из отстающей в передовые, он бы назвал его. Знать своих ребят, верить в них, жить их интересами. На первое общезаводское собрание пришли далеко не все. На первый субботник — очень немногие: только те, с кем Сергей в цехе работал, кто знал его по общежитию. Ладно, пусть пока немногие. Но когда комсомольцы отвоевали себе в одном из цехов красный уголок, когда пробили квартиру остро нуждающемуся, когда пошло дело — поднялся и авторитет комитета комсомола среди молодежи, комсомола — среди рабочих завода и его, Маноilenко, авторитет среди комсомольцев.

Авторитет есть дело. Так сформулировал он свою первую заповедь. Однажды (он собирался в туристическую поездку за границу) в крайкоме комсомола ему сказали:

— Поедешь в Сулук, командиром отряда «Хабаровский комсомолец».

Как? Что? Куда? Да ведь он со стройкой никогда не был связан! Да ведь он — заводской секретарь.

Но в тресте Дальтрансстрой он познакомился с Сергеем Ивановичем Ступиным и спросил его, где хоть этот Сулук находится. Тот подвел его к карте.

— Вот, видишь? Между Буреинским и Баджалским хребтом точка. Это и есть Сулук. Отсюда до Хабаровска можно по речкам добраться. Вот исток Урми, потом она впадает в Тунгуску, и дальше — в Амур.

Стало интересно. Так сложилась его вторая заповедь: «Дело есть интерес». По этому принципу они и подбирали ребят в отряд. Желających было много, отобрать лучших, достойных, заинтересованных было непросто. И даже со Ступиным приходилось иногда спорить.

— Ну зачем мы берем Ускова? Он же аппаратчик. Он же плотницкого дела не знает. Не возьму! — упрямылся Ступин.

— Я этого парня знаю еще по заводу. Уверен, он отряду пригодится.

— Чем?

— Да всем! Живет человек с интересом. А мастерство приложится.

Сейчас вспоминать это Сергею Манойленко легко и приятно. Отряд оказался сформированным очень удачно, настоящий трудовой коллектив.

Борис Борисов — докер из Советской Гавани, прошел школу «Баневуровца» — комсомольского отряда на ударных сельскохозяйственных стройках края. Тот факт, что именно он стал бригадиром, оказался не случайным. И в самое ближайшее время это дало себя знать. Вскоре борисовцы на равных стали соперничать с лучшей бригадой поезда и даже опережать ее. И еще одна бригада сложилась, как считает Сергей, очень удачно. Иса Даудов со своими друзьями — Анатолием Дорошевым, Васей Кирсановым — раньше строил дома для Уктурского леспромхоза, что в Комсомольском районе. Здесь, на Сулуке, бригада пополнилась ребятами из Хабаровска, Советской Гавани, Комсомольска — стала одним из самых крепких, дружных коллективов.

Девчат на БАМ в первом составе отряда прибыло всего трое: Света, Нина, Таня. А фамилии у них теперь не

те, что были раньше, — повыходили девчата замуж. Всего за год отряд двенадцать молодежных свадеб справил.

«Разбегутся», — предрекал кое-кто, глядя на «слишком уж» молодежный состав отряда. Ан, напротив, разросся отряд. К парням невесты приехали, друзья.

«Мы построим тебя, Сулук!» Сначала это был просто лозунг. Теперь — нечто большее. Это как клятва. Виктор Баяев по семейным обстоятельствам просил вывести его из отряда. Уехал. Да вскоре и вернулся: «Как хотите, без Сулука не могу. Принимайте обратно в отряд». Приняли, конечно.

Ту первую мечту о водном путешествии до Хабаровска пришлось отложить до лучших времен. Сначала надо было познать окрестности. Ребята расспросили местных жителей: почему речка называется Сулуком? Что за этим названием кроется? И узнали: в тех местах, где берет свое начало Сулук, на Буреинском хребте есть красивейшее озеро, в котором отражаются отвесные красные скалы. Берега того озера поросли тополями, как и берега речки. Поэтому и называли ее местные жители Сулуком — тополиной рекой. Пока это версия, никто этого озера не видел, но обязательно надо посмотреть. Интересно же!

— Ну ладно, тополиная — это понятно. А вот сливается она с речкой Авахо. Что это такое — «авахо»?

— Авахо — это Черт.

— При чем тут черт?

Однажды ночью Авахо — тишайший ручеек — так стремительно вздулся, так понес бревна и камни, что кое-кому из рыбаков, ночевавших на берегу, пришлось пережить несколько неприятных часов, спасаясь на деревьях.

— Теперь поняли, почему — Черт! — хохотали ребята.

Комиссар отряда Миша Стрижаков, плотники Игорь Морозов, Саша Соловьев, Миша Белый, Вася Кирсанов, сам Сергей Манойленко на всю жизнь запомнят поход к вершинам Баджальского хребта. Они несли туда вымпел как визитную карточку отряда седому Баджалу. Поход был трудным: речонку Могды пришлось переходить несколько раз. Ничего, чем труднее, тем памятнее.

Консультационный пункт института — тоже командирская забота. Надо, чтоб ребята, которые строят БАМ, ни в чем не чувствовали себя оторванными от жизни. Школа

рабочей молодежи есть. Но ведь у многих за плечами десятилетка. Почему у соседей — всего восемьдесят километров отсюда — могут быть студенты, а на Сулуке нет? Двадцать абитуриентов нашлось быстро — правда, кое-кто, вроде Казбека Никголова, сомневался в своих силах...

В Хабаровском политехническом институте внимательно выслушали Сергея Манойленко и, хотя сроки подачи заявлений поджимали, сказали:

— Ладно, готовьтесь к приемным экзаменам, комиссия приедет.

Так появились на Сулуке свои студенты. Забот с ними, конечно, прибавилось — и начальнику поезда Сергею Ивановичу Ступину, и командиру отряда. Но Сергей убежден: вот это все вместе взятое — и хоккейное поле, которое пришлось отсыпать с огромным трудом вечерами, и знакомство с окрестностями, и дружба с ансамблем, и вымпел космонавтов, и консультационный пункт института — это нечто неизмеримо большее, чем просто пункты в рабочем плане комсомольцев. Из этих «галочек» складывается микроклимат отряда, поезда, поселка Сулук. Тот микроклимат, та атмосфера, которая роднит, навсегда привязывает сердце к стройке, которая делает лозунг «Мы построим тебя, Сулук!» клятвой, программой жизни.

\* \* \*

Зимний рассвет над Сулуком удивительно красив. Он какой-то пронзительно синий, и только на востоке горизонт плотно зашторен ослепительно белым в лунном сиянии Баджалским хребтом. Вот густая синь ночи начала постепенно редеть до голубизны, за Баджалом встает малиновая заря. Поразительное сочетание цветов — малиновой зари, белых хребтов, голубого утра полыхает над веселой россыпью пробуждающихся общежитий. Из них кучно высыпают парни и девчата, ахают, глядя на всю эту красоту, и бегут, поскрипывая валенками по снегу, в рабочую столовую.

Я бродил по Сулуку, поджидая, когда окончательно рассветет и можно будет надеяться на попутный вертолет, и вспоминал своих старых и новых знакомцев — сулукчан (или сулукцев?).

Да, поселок вырос. В строй действующих вступили временные сооружения. Чуть ниже, под сопкой, полным ходом идет строительство постоянного поселка: детского сада, школы, нескольких многоквартирных домов, промышленных сооружений. Да, сложился быт и досуг строителей. Есть своя библиотека, спортивный инвентарь, даже туристические базы. Время, терпение и, главное, труд «перемололи» все трудности, с которыми приходилось сталкиваться поселенцам на первых порах. Пополнился парк машин и механизмов, вошло, как говорится, в норму обеспечение проектной документацией. Трест выделил еще два дополнительных общежития на 27 мест каждое. Сложился коллектив работоспособный, стабильный, дисциплинированный, который значительно перекрывает плановые задания. Особенно больших успехов добились бригады Волченкова, Тютенко, Громовика, Борисова.

...Чем обстоятельнее узнаешь о Сулуке, его людях, тем больше убеждаешься: молодежь здесь не только замечательно работает, но и живет красиво — интересно, открыто, по-настоящему. Строя БАМ, она и свою жизнь ставит на правильные рельсы.

Б. ПРОХОРОВ

---

# ЧЕСТНО И ДО КОНЦА

Сегодня, с расстояния в несколько месяцев, еще более ярко и живо вспомнилось все, что я видел и слышал в декабре 1978 года в строящемся временном поселке станции Амгунь, которую возводят представители Пензы. Вспомнились золотистые, новенькие срубы домов, вросших в белое полотно снега. И тропинки, пробитые в снегу от дома к дому, словно перевитые корни деревьев. И люди, тепло одетые, в жаркой морозной работе. Они охотно на минуту-другую откладывали в сторону топор, гаечный ключ, щиток сварщика, закуривали, рассказывали...

Это были люди, которые за пять месяцев 1978 года (приехали посланцы Пензы в этот таежный распадок у Амгуни 26 июня) отсыпали 40 тысяч кубометров грунта под временные сооружения, провели дорогу к месту постоянного поселка, построили растворо-бетонный узел и цементный склад, пилораму и склад горюче-смазочных материалов, овощехранилище и дизельную электростанцию, магазин и столовую, баню и детский сад, котельную и общежитие на 46 мест и, наконец, целую улицу рубленых двухквартирных домов, что позволило почти всем строителям и членам их семей (а это в общей сложности более двухсот человек) получить нормальное, соответствующее месту и условиям, жилье. К новому 1979 году в вагончиках, привезенных из Пензы, осталось лишь четыре семьи, и среди них — семья С. В. Скворцова, начальника строительно-монтажного поезда ПензастройБАМ. И чувствовалось, что в доброе, уважительное отношение людей к Станиславу Васильевичу добавился еще один штрих.

Это были люди, умеющие не просто строить, но по-человечески обживать новые места. А это невозможно без умения удивляться и радоваться новому, неизвестному.

Виктор Колин, мастер строительного участка, секретарь комсомольской организации поезда, рассказывал, как он впервые увидел это место. Всего несколько человек (дежурная группа) приехало их в ту июньскую ночь с эшелона. Остальные задержались в Комсомольске-на-Амуре для дел торжественных и приятных — митинг, встречи с дальневосточниками...

— Мы сразу побежали к реке, смешно сейчас вспомнить — рыбу ловить! Хотя даже не знали, как ловить и чем! Хотелось все распознать, ко всему прикоснуться, вжиться в незнакомый мир...

Для Виктора Колина, как и для всей первой партии в 76 человек, работа началась с разгрузки эшелона. Снимали и устанавливали вагончики, налаживали временное освещение, запускали в работу застоявшуюся в дороге технику. Потом целый месяц Виктору пришлось замещать прораба. Начиная строить овощехранилище, ставил пило-раму — оба объекта наиболее важные и спешные. А теперь его работа — сооружение водопровода от Амгуни до постоянного поселка. 3555 метров. Это расстояние Виктору нужно будет пройти с теодолитом, сделать разметку, поставить колышки. Кое-где придется и с топориком по тайге пробиваться. Эту работу Виктор делает с особенным интересом, потому что его отец не был на Амгуни, хотя и прошел с топографической партией по многим районам Дальнего Востока — Чукотке, Сахалину, Камчатке... И вот теперь Виктор с топором и теодолитом удлинит маршрут отца. Всего хоть и на 3555 метров удлинит, но на этом отрезке лягут потом трубы водопровода, который так нужен станции, поселку, многим-многим людям.

В том числе, возможно, и семье Виктора Никифоровича Михалычева. Потому что есть у бригадира Михалычева планы обосноваться здесь надолго. Он хотя и приехал на Амгунь из Пензы, но жил там всего лет семь, а до этого — 30 лет — в Приморском крае, в городе Арсеньеве. Так что приезд на БАМ для Виктора Никифоровича — это как бы возвращение в родные края.

— И возможно, что навсегда! Ведь здесь все есть для

нормальной, здоровой жизни: работы — сколько хочешь, чистый воздух, богатая природа — ягоды, грибы, рыбалка, и все это рядом. Мне 53 года, возраст серьезный, в Пензе я частенько на больничном посиживал, а здесь себя чувствую прямо-таки молодым!

Виктора Никифоровича Михалычева считают в поселке одним из лучших специалистов. Красавцы рубленые дома — это, в основном, работа его бригады. Народ в коллективе подобрался крепкий, основательный. Николай Иванович Ильин, Сергей Викторович Калистратов, Александр Иванович Ленков — все они строители со стажем, умеют делать любую работу. Сам Виктор Никифорович оценивает своих товарищей так: «Знают, для чего сюда приехали, работают на совесть, не подведут в любом деле».

Это были люди, знающие, что они могут дать необходимому таежному распадку, и берущие от него то, что им нравится: красоту дальневосточной тайги, чистый воздух, обилие азартной работы, материальное благосостояние. На этих людей действительно можно положиться.

Но, может быть, тут сказываются солидный возраст, солидный жизненный опыт, рабочая закалка? Может быть. А вот у Анатолия Калугина всех этих качеств, приходящих с возрастом, нет. Пока их заменяет одно — молодость. Но характерная деталь: прежде чем встретиться с этим молодым механизатором, я о нем слышал буквально от каждого, с кем приходилось беседовать. Причем были это не пустые похвалы и комплименты, а всякий раз — деловые упоминания вскользь: «Калугин помог», «Калугин сделал», «Калугин выручил».

— Так это ж потому, что у меня трактор такой — трелевочник. Удобная, а в первые месяцы и самая проходима по здешним местам машина! Я и лес таскал к пилораме, и застрянет кто — вытащу. Транспортной работы тоже полно — меня ж грузить не нужно, подцепил и пошел. Даже как бульдозерист иногда работаю. Там, где большой трактор не пройдет, я подойду, растолкаю что нужно, разровняю. Техника такая.

Вот такая техника у Анатолия Калугина. Техника отношения к делу.

Под стать ему и другие молодые строители Амгуни. Алексей Чурин строил пилораму, сейчас обслуживает ее.

Петр Мисюра — плотник в бригаде Калашникова, умелый, безотказный работник. Иван Палатов — водитель, один из тех, кто перевез и уложил те самые 40 тысяч кубометров щебня, которые лежат сейчас в основании поселка. Николай Титкин — плотник, но была нехватка механизаторов, сел на трубоукладчик и использовал его в качестве крана при монтаже срубовых домов.

Здесь все умеют все. Недаром три основные бригады поезда считаются комплексными. Например, бригада Юрия Даниловича Калашникова ведет сразу три объекта: срубной жилой дом, сборно-щитовое здание детского сада и гараж из железобетонных конструкций. И все, начиная с заготовки древесины, делается внутри бригады. Нужны плотники — каменщик Петр Игнатьевич Конотоп и сварщик Евгений Данилович Симонов становятся ими. Потребуются стропальщик — Сергей Александрович Платонов отложит на время топор и вспомнит свою «законную» профессию.

Впрочем, случается необходимость и в более сложной квалификации. Привезли пензенцы с собой кроме всего иного разборный железобетонный... коровник. Нет, животноводческая ферма пока не нужна здесь, а вот гараж и мастерские крайне необходимы. Бригада Юрия Даниловича Калашникова и перерабатывает сейчас этот сельскохозяйственный объект в индустриальный. Тут уж не обойтись без инженерной мысли всех строителей. Помогает направлять эту мысль прораб Федор Иванович Изосим. Опыт бригадира приходится кстати: на родине Юрий Данилович строил животноводческие комплексы вот из таких как раз железобетонных конструкций.

Здесь все умеют все. А кто не умеет — учится. Правда, я не слышал, чтобы работали какие-то курсы, зато в разговорах то и дело проскальзывало: тот же вездесущий машинист на трелевочнике Калугин обучил своему ремеслу одного из новичков, Калашников обучает монтажному делу членов своей бригады, Дубовцев из механизаторов сколотил звено для обслуживания пилорамы.

— А вы сами-то в Пензе на лесопильном заводе, видно, работали? — спрашиваю у Юрия Анатольевича Дубовцева.

— Нет, прорабом на строительстве дорог. А с дороги,

как известно, все начинается, в том числе и все мои профессии — от геодезии до собственно строительства. Так что был знаком и с пилорамой. А этот объект здесь оказался первостепенной важности. Наша бригада за неделю фундамент сделала, хотя и условия были: грязь непролазная, сапоги двумя руками вытаскивали! Но сделали быстро, фундамент, навес, столярный цех небольшой. А бригада «потеряла» на этом объекте пять человек: Николай Иванович Зайцев, Владимир Николаевич Клейменов и другие ребята остались на пилораме — снабжать строительство пиломатериалом.

Небольшой, но крепкий коллектив — строительно-монтажный поезд ПензастройБАМ — умеет за трудностями видеть светлое, полезное, необходимое. Не это ли качество — умение не заслонять своими личными неудобствами чего-то большого и важного, — не это ли доброе человеческое качество позволяет строителям Амгуни совершать ежедневные маленькие подвиги, которые в обиходе зовутся добросовестной работой?

Электросварщик Виктор Ильич Лакомый мог бы ждать в мастерской, пока привезут ему для сварки рваные детали машин. Но он, как врач по вызову, в любое время дня и ночи едет в карьер, на дорогу, в любое место, где нужна его помощь. Никто не заставляет его с одним темным стеклышком (весь щиток не пролезет!) забираться в труднодоступные узлы машин. Он это делает потому, что на разборку машины (для создания ему, электросварщику, удобств) ушло бы слишком много времени.

А заботятся ли здесь вообще об удобствах? Не знаю, как на чей взгляд, но мне показался добрым предвестником грядущих удобств тот факт, что пензенцы постепенно и планомерно отказываются от штурмовых приемов работы. Было время — снимался, как по тревоге, весь отряд и отправлялся на разгрузку вагонов. Надо было — работали сверхурочно, ночами. Было время — надо было. И сейчас еще не обходится без этого. Но постепенно все приходит в норму. Для женщин, например, строго установлена пятидневная рабочая неделя. И никаких ночных смен. Открылся магазин — все самое необходимое можно купить прямо здесь, в тайге. В канун нового, 1979 года состоялось несколько новоселий, в том числе в детском саду и красном

уголке. Детский сад — большой, теплый сборно-щитовой дом с двойным, как и положено в детских учреждениях, утепленным полом. Красный уголок — отдельный просторный рубленый особнячок в несколько комнат.

Было время — надо было. И люди сделали все возможное. В цифрах это выразилось так: 500 тысяч рублей освоенных в 1978 году средств. Столько, сколько и планировалось. В 1979 году пензенцы намерены в пять раз увеличить это скромное достижение! Конечно, за счет некоторого увеличения контингента строителей. Конечно, за счет привлечения новой техники и других средств. Но главным залогом будущего успеха остаются люди. Те самые, которые приехали на Амгунь в июне 1978 года с твердым намерением выполнить свой долг честно и до конца.

В. ДУБКОВ

---

# ЗА СЕМЬЮДЕСЯТЬЮ МОСТАМИ

Выйдешь утром из вагончика, и сразу увидишь это: сопка, огромная, закрывающая собой половину горизонта, с выступающими из нее острыми скалами. Когда откроется движение на Байкало-Амурской магистрали, по этой сопке пассажиры будут узнавать станцию Джамку.

А пока пассажиры только еще мечтают проехать по второй Транссибирской. Да и самой станции Джамку тоже пока нет, а под красавицей сопкой раскинул свои шатры отряд посланцев Волгограда — коллектив строительно-монтажного поезда ВолгоградстройБАМ.

«Шатры» — это, конечно, ради красного словца сказано. Но не совсем. Дело в том, что волгоградцы оригинально решили проблему расположения жилых вагончиков, сгруппировали их в секции по шесть штук, поставили на один фундамент, накрыли общей крышей, аккуратно и тщательно заделали простенки, покрасили голубой краской. И вот стоят теперь эти длинные сооружения, голубеют под сопкой — вместительные и надежные, укрывают от непогоды и морозов первых зимовщиков. Ну чем не шатры! И удобно очень. Чтобы, к примеру, навестить соседей или зайти в медпункт (он расположен в одном из «шатров»), не нужно выходить на мороз — по широкому коридору — улице можно попасть в любой из шести вагончиков.

Почти до самого конца 1978 года «шатры» были единственной формой жилья во временном поселке Джамку. Потом в быстром темпе здесь поставили два сборно-щитовых барака. «Квартирный вопрос» стал постепенно смягчаться. Правда, его неожиданно обострили семьи строите-

лей, которые вдруг одна за другой потянулись сюда из Волгограда.

Можно понять главного инженера ВолгоградстройБАМа Валентина Ивановича Овчинникова, который, зная, чем грозит перенаселение не окрепшему еще поселку, где уговорами, где дружескими советами, а где и административными мерами призывал своих земляков повременить с семейным благоустройством. Но нельзя все же не отметить и то положительное, о чем свидетельствует это массовое переселение. Обстоятельность, с которой волгоградцы принялись за обживание нового места.

Около восьмидесяти тысяч кубометров грунта было перевезено здесь за каких-то два-три месяца 1978 года. В условиях тяжелого карьера (то водой его заливают, то морозом сковывает), при отсутствии гаража и ремонтной базы — это почище любой фантазии. Водители Василий Котенко, Владимир Данилов, Николай Назаренко, Юрий Вяткин и их товарищи делают все возможное и невозможное, чтобы машины были всегда на ходу, чтобы росла день ото дня грунтовая подушка под Джамку.

Есть среди волгоградцев человек, который владеет секретами знаменитого лесковского «левши». Иначе как объяснить тот факт, что он успешно ремонтирует самую сложную и, что всего удивительнее, — совершенно-таки не знакомую ему технику! Этот человек — единственный пока у волгоградцев токарь, безраздельный хозяин небольшой мастерской, мастер на все руки Иван Николаевич Тимонин. Про него говорят, что из ничего он делает все. Принесут ему, скажем, с пилорамы одну часть детали, разведут смущенно руками — мол, извини, Николаич, провалилась куда-то в тартарары вторая половина, а нужна, черт бы ее побрал, очень нужна целая! Не спеша осмотрит Иван Николаевич незнакомую деталь, расспросит о принципе ее действия и назовет срок изготовления. В тишине мастерской вычертит сначала в воображении, потом на листе железа недостающую часть, а дальше уже дело знакомое и привычное. Правда, и привычную работу здесь приходится делать с выдумкой. Не оборудована еще мастерская, не хватает в ней многих станков. Например, сверлильного. И Иван Николаевич решает сам сделать его из подручных средств. В ход пошли электродрель, огромная втулка от

какой-то неизвестной большой машины, ну и, конечно, кое-что из заветного личного сундучка Тимонина, который запасливый токарь привез из Волгограда. «Сундучок» этот, между прочим, впятером грузили в вагон: много там всякого токарно-слесарного богатства, которое оказалось здесь совершенно незаменимым материальным источником, подкрепляющим все технические фантазии и выдумки Тимонина.

Возле вагончика, где живет Иван Николаевич, стоит прикрытое ветошью странное сооружение: вроде бы мотоцикл, но вместо коляски... лодка! Просто, как все гениальное: едешь себе на мотоцикле, доехал до водной преграды, отцепляешь коляску-лодку — плыви куда хочешь, а хочешь — закидывай удочку, рыбачь! Этого рыболовно-охотничьего монстра Тимонин собрал еще дома, в Волгограде. На нем, кстати, и домашний скарб к вагону возил. При погрузке земляки смеялись: «Кидай, Иван Николаевич, это чудо в вагон! Чего ему тут ржаветь, а там медведей на нем гонять будешь!» Кинул — и действительно пригодилась машина, стала первым в Дзамку общественным транспортом: кому-то что-то подвезти, детей покатать, на рыбалку съездить — пожалуйста!

Нет, решительно невозможно писать Дзамку одними только строгими индустриальными красками!

Нельзя, конечно, не залюбоваться работой бригады сантехников Анатолия Алексеевича Безрукова. Несмотря на то что отопительную систему поселка они монтировали чуть ли не в авральном порядке, сделано все добротнo, надежно, на совесть. Центральное отопление подстраховано дополнительными котлами, установленными в каждом вагончике. Они же выручают и в особенно холодные дни.

Можно позавидовать доброй славе экскаваторщика Александра Павловича Белова. Когда работает его смена, резко возрастает производительность труда водителей «Магировсов».

Можно поразиться выдержке и стойкости здешнего «отшельника», тракториста Егора Лукича Шевченко, который иногда сутками дежурит со своим «Кировцем» на перевалах, обеспечивая беспрепятственный проход в Дзамку машин с грузами. Можно назвать еще десятки имен волгоградцев, которые здесь, на БАМе, строят свою станцию.

Но нельзя пройти и мимо кучки ребятишек, которые катаются на санках с крутой горки бамовской насыпи. Все-таки без них, без этой шумной, краснощекой ватаги, не так уверенно выглядел бы строительный пейзаж. Ну и потом — дети, беззаботно шумящие и забавляющиеся на месте, где еще полгода назад мог появиться лишь закаленный в походах таежник, — этот факт тоже ведь о чем-то говорит!

А интересно, о чем говорят сами дети? О, да тут все знакомые фамилии! Леночка Назаренко машет рукой в сторону сопки: папа работает там! Ире Муруговой здесь очень нравится, только без бабушки скучно. Ее маленькая сестренка Лида ничего не говорит, долго сопит и хлюпает озябшим носом. Наконец она сообщает, что ее папа поехал в поселок Ясный... за куклами. Карапузам, конечно, неведомо, что из-за этих «кукол» я так и не смог встретиться с их отцом. Сергей Муругов делает на своем бензовозе по несколько рейсов в день в Березовку и в Ясный, обеспечивая горючим технику, дизельную электростанцию, котельную. Он постоянно на трассе. Это один из самых безотказных и самоотверженных работников управления. Один из тех, без которых просто ничего не вышло бы в первые полуавральные месяцы. Ну а что касается кукол, то их Сергей Муругов все-таки, наверное, привезет своим дочерям. Обязательно привезет, раз обещал.

Вот так все смешалось в Джамку: строительство и быт, куклы и бензовозы, пстешный мотоцикл и серьезная работа. Смешалось густо и прочно. Как в жизни.

С самого начала волгоградцам не везло на БАМе. Комплектующий трест затянул сроки отправки отряда. Первый эшелон с грузами прибыл в Ясный лишь в конце июля. Генеральный подрядчик не произвел в Джамку даже частичной отсыпки грунта. Своя карьерная и другая тяжелая техника поступила поздно. Все сроки сдвинулись, планы нарушились. Бывало, на первых порах люди занимались непроизводительным трудом. Потом дала себя знать удаленность от станции, куда поступали грузы для Джамку.

Кто-то подсчитал: чтобы добраться от Березового до Джамку, нужно миновать семьдесят четыре моста. Почти все они временные, не очень надежные. Почти все находятся в начале или в конце перевалов — затяжных, усложненных крутыми поворотами, спусками и подъемами.

О здешних дорогах говорят, что они будто специально проложены для испытания новой техники. Но водители строительно-монтажного поезда ВолгоградстройБАМ не испытывают новой техники. Они возят по этим дорогам грузы для строящейся станции и поселка Джамку.

Впрочем, основную часть грузов волгоградцы берут не в Березовом, а в Ясном — базовом поселке мостостроителей. Ясный — это пока конечная железнодорожная станция, перевалочный пункт, откуда все грузы — от железобетонных конструкций до апельсинов — путешествие продолжают уже на автомобильном транспорте.

От Ясного до Джамку всего 36 километров, но из-за сложности трассы машины преодолевают это расстояние лишь за два часа. Нужно, например, разгрузить вагоны с кирпичом, снимается с объекта бригада, едет в Ясный на два-три дня. А объект в это время стоит без рабочих рук...

Много было и других сложностей. Но постепенно положение стабилизировалось. Люди привыкли к новым местам и обязанностям, научились делать больше, чем умели раньше. В коллективе исподволь, незаметно выросла и окрепла сила, которая называется — сплоченность, взаимовыручка.

Несмотря на множество трудностей, волгоградцы выполнили программу 1978 года: закрепились на плацдарме под сопкой, построили жилье и необходимые системы жизнеобеспечения, создали условия для форсированного производства работ на основных объектах станции и постоянного поселка. Ну а ныне по всему видно, что в 1979 году будет значительно перекрыт по освоению средств плановый миллион рублей. Постепенно «вызрели» реальные контуры второго года пребывания волгоградцев на БАМе: закончить в основном строительство временного поселка и производственной базы и начать сооружение постоянного. Прежде всего, котельной и 12-квартирных жилых домов, детсада и школы, различных инженерных коммуникаций...

Знаменательна цифра выполнения плана первого квартала 1979 года — 145 процентов! Поистине этот показатель следует давать с восклицательным знаком. Ведь в этой цифре — славный итог больших усилий волгоградцев, их высокого трудового энтузиазма.

---

# ДАЕШЬ БЕРЕЗОВКУ!

Среди странных и неожиданных названий окрестных поселков — Эворон, Болонь, Горин, Хурмули — Березовый выделяется и именем своим, и тем, что он — словно островок среднерусской равнины, неведомо как забредший в глубь азиатского материка.

Мог ли кто подумать, что этот небольшой таежный поселок станет одной из узловых станций Восточного участка Байкало-Амурской магистрали и здесь развернется строительство одного из крупных на Дальнем Востоке лес-промхозов.

И потянулся народ в Березовый. Если раньше всякого старожила, да и приезжего, председатель поссовета Георгий Платонович Мацегоров знал, как звать-величать, то теперь и в лицо их не вдруг запомнишь — около пяти тысяч человек прописаны здесь! Еще недавно лидерство в хозяйственных делах принадлежало мощной передвижной механизированной колонне № 23 Минтяжстроя, а сейчас вот всем «на пятки наступает» новая организация — строительно-монтажный поезд НовосибирскБАМстрой.

Не прошло и года с того дня, когда первая группа новосибирцев прибыла своим поездом в Березовый. Впрочем, поезда как такового не было. Был вагон. В нем — сорок шесть ребят — озорных, смешливых, глазастых, охрипших от песен за время долгого пути. Встретили их — как положено, с оркестром. Когда отзвучали аплодисменты и речи, руководители района озадаченно оглядели немудрящий скарб приехавших и поинтересовались: где же, так сказать, материально-техническое обеспечение будущей стройки? Обеспечения не было.

Теперь уж поздно упрекать новосибирские строительные организации за то, что снарядили они свой бамовский строительно-монтажный поезд весьма легкомысленно: вложили в вагон топоры да кувалды — по их разумению, видимо, самые нужные инструменты на стройке века. Выглядели новосибирцы на фоне пензенцев и алтайцев, приехавших строить соседние станции, не лучшим образом. За теми следом пришли составы с техникой, оборудованием, строительными материалами, временными жилыми вагончиками.

Сибиряки не пали духом. Собрал ребят главный инженер СМП Василий Михайлович Баталов, очертил рукой пустырь за поселком, сказал:

— Здесь пустим корни.

На плечи В. М. Баталова легли все основные заботы по организации жилья, быта новоселов. Он первым из руководителей СМП приехал на место будущей стройки. Ребята сфотографировали Василия Михайловича на фоне пустыря, поместили снимок в «Боевой листок», а под ним — слова популярной песни:

Не все пропало —  
Поверь в себя.  
Начни с начала,  
Все начни с нуля...

С нуля и начали.

К концу августа на площадке уже стояло тридцать пять жилых вагончиков, а чуть поодаль поставили баню, прачечную. Жизнь во временном поселке обретала «черты оседлости». Баталов не знал ни дня ни ночи: сплошным потоком из Новосибирска начали поступать грузы — щитовые панели домов, механизмы, оборудование... Нужно было организовать разгрузку, транспортировку, хранение.

Совсем недавно Василий Михайлович вернулся из Африки: строил медицинский комплекс в Конго, в Сомали возводил школу. Там было жарко, но Баталов считает, что летом 1978 года в Березовке было еще жарче: температуру воздуха подогревал накал работы. В иные дни разгружали по восемь — десять вагонов. И это помимо основного дела — монтажа общежитий, строительства котельной. На разгрузку выходили, как правило, после трудового дня — вечером, в ночь. Забывали об отдыхе, выходных.

Большинство ребят не владели строительными профессиями: до БАМа работали на заводах Новосибирска, в учреждениях. Учиться, осваивать плотницкое, монтажное мастерство приходилось по ходу дела. Руководители СМП совместно с комитетом комсомола организовали наставничество под девизом «Орлята учатся летать».

Потом, когда комсомольско-молодежный отряд НовосибирскБАМстроя за месяц (вместо трех по проекту) будет монтировать общежития, когда, опережая все сроки, введет в строй отлично оборудованную котельную с автоматизированным режимом работы, когда построит административный корпус, кафе «Сибирячка», — придут к ним в гости друзья и соперники по социалистическому соревнованию — строители из ПМК-23, будут придирчиво ощупывать швы панелей, проверять подгон столярки, монтаж сантехники и скажут восхищенно:

— Молодцы! Хоть сегодня представляй на Знак качества! Но поделитесь секретом, как это вы, не строители, нас, строителей, обошли?

Ответил им Саша Немов, плотник из бригады Сергея Алексеева:

— У вас некоторые как строят — косо, криво, абы живо. Мы же — с микронными допусками.

До БАМа Саша работал на заводе слесарем-сборщиком, механизмы ремонтировал. Был специалистом высокого класса, рационализатором. И здесь, в Березовке, он остался верен себе. Придумал, например, приспособление для сборки щитов панелей. Если раньше каждый из четырех блоков монтировали отдельно, подгоняя друг к другу, то теперь эту операцию производят быстро и высококачественно на земле, при помощи несложной конструкции, которую предложил Саша. Назвал он ее — «прилада». Производительность труда от внедрения этого новшества возросла более чем в два раза...

Когда в Новосибирске комплектовали отряд, от желающих поехать на стройку века не было отбоя. Приходили молодые и пожилые, семейные и холостые, с профессиями и без. Оставляя любимый город, уютные квартиры, родительскую опеку, комсомольцы писали: «Хочу испытать себя в большом, настоящем деле». «Хочу завоевать право сказать своим детям — я строил БАМ». «Мои родители воз-

водили Комсомольск-на-Амуре. Я хочу проложить к этому городу магистраль века»...

Отбирали самых лучших, самых достойных. Бригадами строительно-монтажного поезда НовосибирскБАМ-строй стали молодые инженеры Сергей Алексеев, Владимир Балохонцев. В состав отряда включили мастера-строителя, участника возведения моста через Обь Леонида Шугаева, передовых рабочих новосибирских заводов комсомольцев Владимира Полякова, Василия Селиванова, Анатолия Сердюка, Владимира Тулина... Комиссаром отряда стал инженер-машиностроитель Анатолий Сторчак. Последние годы Анатолий работал секретарем комитета комсомола одного из крупнейших предприятий Сибири — завода «Сибсельмаш». В его организации было около трех тысяч юношей и девушек. Комсомолия «Сибсельмаша» сильна своими традициями, разнообразием форм работы с молодежью. Сторчак старается лучшее из заводского комсомольского опыта применить на БАМе. Главное, считает он, — это сплотить коллектив, добиться, чтобы жизнь и работа на стройке шли в едином празднично-приподнятом ритме, чтобы каждый почувствовал себя необходимым здесь человеком. На одном из первых заседаний комитета комсомола обсуждалась не совсем обычная повестка дня: «Как утвердить в СМП корчагинский дух?». Постановили: каждому комсомольскому активисту показывать образцы ударного труда. Относиться к жизни, к работе по-корчагински.

Анатолий Сторчак — инженер, комсомольский работник — стал плотником. Бригада Сергея Алексеева, в которой он трудится, — неизменный победитель социалистического соревнования в СМП, занесена на районную Доску комсомольской славы, а сам Сторчак — на лучшем счету в этом коллективе.

— Нельзя по-другому, — говорит Анатолий, — комсомольский вожак должен иметь моральное право сказать товарищам: «Делай, как я!»

Начальник НовосибирскБАМстроя Рудольф Борисович Предтеченский удивляется, откуда после напряженного трудового дня у ребят берутся силы на множество прекрасных дел. Торжественно заложили они аллею имени 60-летия Ленинского комсомола. Бережно выкопанные на окрестных сопках 60 стройных молодых елочек были посажены на

территории поселка. Лиля Манжиева — воспитатель детсада, редактор стенгазеты, однажды заметила:

— Ребята, берез-то в Березовке поубавилось. Смотрите, какие площадки под строительство раскорчевали. Давайте посадим!

И вот уже шумят две тысячи молодых березок, посаженных прошлой осенью.

По проекту во временном поселке должна быть столовая. Самая обычная, что называется, без архитектурных излишеств. Собрался комсомольский комитет и решил: нужно молодежное кафе. С современным интерьером, с неповторимым бамовским колоритом, удобное для проведения и танцевальных вечеров, и песенных конкурсов, и комсомольских свадеб. Только вот на какие средства все это сделать? Мечты-то не втиснешь в сметно-финансовый расчет... Постановили: переоборудовать столовую в молодежное кафе «Сибирячка» на энтузиазме.

Бурно и всенародно обсуждались эскизы оформления, которые ночами создавал Василий Михайлович Баталов. Недаром все годы учебы в строительном институте он был ленинским стипендиатом, а его проекты завоевывали призовые места на студенческих конкурсах. Что за чудо — кованные светильники нарисовал он! Ажурные и затейливые, они будто из древней допетровской Руси, храня связь времен, дошли до великой стройки XX века. И до поздней ночи слышен в кузне перестук молота: кузнец Саша Максимов воплощает задумку в металле.

А в красном уголке другие ребята ладят для «Сибирячки» огромный аквариум из витражного стекла. Диковинные рыбы под переливы света будут плавать в нем. Чуть поодаль работают самодеятельные художники-чеканщики. Чеканку крепят на срезах амурского бархата и ильма, маньчжурского ореха и ясеня. Красиво, оригинально.

Молодежное кафе еще не было сдано в эксплуатацию, а уже действовал его совет. Как сделать, чтобы каждому было здесь интересно? Решили создать субботний клуб «У самовара», куда станут приглашать видных гостей поселка. А их теперь здесь множество. Только за последнее время в Березовке побывали поэты Михаил Дудин, Римма Казакова, Майя Борисова, писатели Петр Проскурин, Григорий Ходжер.

Где молодость — там спорт. В НовосибирскБАМстрое много спортсменов-разрядников, два кандидата в мастера спорта — инженер Михаил Федоров и плотник Александр Немов. В СМП созданы баскетбольная, волейбольная, теннисная, футбольная, хоккейная секции, в спортзале школы занимаются тяжелоатлеты, борцы, боксеры. Сам начальник НовосибирскБАМстроя Рудольф Борисович Предтеченский — боксер-разрядник, за волейбольную команду выступают его братья — электрики Саша и Слава.

Новый объект на стройке — растворо-бетонный узел. Будет он — начнут сооружаться плавательный бассейн и спортивный зал — мечта новосибирцев-бамовцев.

— Приезжайте к нам еще, искупаетесь в нашем бассейне! — приглашают они. — Сами видите, все, что задумываем — выполняем. — И добавляют местный, ими же придуманный каламбур: — Тут ни прибить, ни убить...

В конце 1978 года подвели новосибирцы итоги труда на новом месте. Оказалось, что они в полтора раза перевыполнили план строительно-монтажных работ, освоили более полумиллиона рублей капиталовложений при задании триста тысяч. Все это была подготовка к знаменательному дню для Березовки — 23 декабря 1978 года, когда бамовцы торжественно заложили фундамент первого многоквартирного дома постоянного поселка. Было много гостей, с трибуны слышались приветствия, напутствия, пожелания. Под аплодисменты и музыку бригада монтажников В. Козаренко бережно укладывает первый блок фундамента, на котором начертан лозунг — «Даешь Березовку!» В бетонную плиту вмонтирована металлическая капсула, а в ней письмо, обращенное к будущим жителям поселка.

Первый дом. А их в 1979-м новосибирцам предстоит построить восемь. Кроме того, они возведут торговый центр, детский комбинат, объекты производственного назначения, приступят к сооружению здания вокзала. Вокзал в Березовке будет самым красивым на восточном БАМе, в этом никто из них не сомневается. Проект его разработал молодой новосибирский архитектор, лауреат премии Ленинского комсомола Владимир Авсентюк. Кстати, этого высокого звания он удостоен также за разработку проекта вокзала — в гсрде Тобольске, на трассе Тюмень — Сургут — Нижневартовск. Вокзал в Березовке будет объединенный: авто- и

железнодорожный. Здесь же разместятся Дом связи, пост электрической централизации. Его особенность в том, что он будет расположен более чем на три метра ниже уровня железнодорожных путей. На Всесоюзном конкурсе «Лучший вокзал на трассе БАМа» проект В. Авсентюка был удостоен премии.

Трудовое начало 1979 году положено хорошее. Установленный на первый квартал план строительно-монтажных работ выполнен на 105 процентов. В достижении успеха большую роль сыграло широко развернувшееся соревнование за право в числе лучших строителей проехать в первом поезде по Дальневосточному кольцу БАМа. Итоги этого соревнования подводились регулярно, и накал борьбы нарастал с каждым месяцем, с каждым трудовым днем.

...Бунгуют страсти в общежитии. Здесь — диспут на тему: «Новосибирский комсомол шефствует над станцией Березовка. Как ты это понимаешь?»

— Я так понимаю, — басит плотник Василий Селиванов, степенный, неторопливый парень. — Построить поселок, даже самый удобный, самый современный — этого мало. Главное, это какие традиции в нем будут царить. Мы создали свой коллектив, сплотили его. Теперь я предлагаю по-настоящему взяться за поселковых ребят, вовлечь их в мир наших дел и интересов.

И вот идут бамовские комсомольцы в леспромхозовское общежитие.

— Грязи-то, грязи! — ужасаются девчата. — И не стыдно вам, такой свинарник развели...

Краснеют парни. Идут в ход тряпки, швабры. Потом — беседа о предстоящей волейбольной встрече. Для победителей учрежден приз — ящик сгущенного молока. Тут же следует приглашение записываться в спортивные секции и пожаловать в воскресенье на первую в НовосибирскБАМстрое комсомольскую свадьбу.

Эта свадьба стала событием в жизни СМП и всего поселка. К ней готовились, что называется, всем миром. Соединяли свою судьбу водитель самосвала, член комитета комсомола Саша Соколов и медицинская сестра Ира Пономарева.

В назначенный день к поссовету подъехал необычный свадебный кортеж. УАЗик начальника СМП, на котором

прибыли молодожены, сопровождали самосвалы и вездеходы. Сашины друзья, водители, оказывали молодым честь. На радиаторе УАЗика красовалась огромная ромашка, на каждом лепестке которой одно слово — «любит!» Молодоженам подарили: четыре песни, сочиненные для них, телевизор, ключ от комнаты, памятную медаль...

...Столетия назад стремление познать родную страну, ее необъятные земли, моря и реки привело сюда первых русских поселенцев. Эти безвестные Колумбы стали здесь землепашцами и лесорубами, охотниками и рыбаками — делали ту великую работу, которую мы теперь называем освоением природных ресурсов Дальнего Востока. У них достойные продолжатели. Такие, как молодые строители БАМа из Новосибирска.

Б. РЕЗНИК

## НАЧИНАЛИ— «ОТ ПЕЧКИ»

Как всегда, глубокой ночью пассажирский поезд Комсомольск-на-Амуре — Березовка, сделав пятиминутную остановку, проследовал через станцию Эворон. Необычным было только то, что три вагона дальше не пошли. А утром из них высыпала молодежь — около ста юношей и девушек, посланцев Алтайского края. На привокзальной площади их встретили музыка, яркие флаги, лозунги, транспаранты: «Трудящиеся Солнечного района приветствуют новый отряд строителей БАМа!»

Митинг с традиционным караваем и букетами цветов, поздравления, напутствия. И, наконец, команда: «Переодеться, получить наряды на работу и инструменты, построиться возле вагонов!»

Головной отряд строительно-монтажного поезда Алтай-БАМ прошел по улице, вытянувшейся вдоль железной дороги, свернул налево и через четверть часа оказался на западной окраине поселка. Почти сразу за крайними домами начиналась тайга. Там, где предстояло поселиться строителям, был расчищен участок, своей пустотой напоминающий огромную танцплощадку в будний день. Только на краю серели две большие палатки. Возле них остановились.

Темная масса тайги манила к себе и пугала своей загадочностью. Видимо, поэтому начальник СМП А. С. Болдин свой инструктаж начал с предостережения:

— В тайгу пока никому не ходить. Тем более — в одиночку...

Железнодорожная ветка Комсомольск-на-Амуре — Березовка становилась частью Байкало-Амурской магистра-

ли, и это обстоятельство круто меняло жизнь тихой таежной станции и поселка лесозаготовителей. За два года Эворону предстояло вырасти почти в три раза. К концу 1980 года посланцы Алтайского края должны построить новый вокзал, более семи с половиной тысяч квадратных метров жилья, продолжить инженерные коммуникации, сделать водозаборные и очистные сооружения. Но все это впереди. Пока же надо было спешно обживать на новом месте, обеспечивать крышу для себя и для тех, кто приедет с Алтая вслед за головным отрядом.

Первым объектом строительно-монтажного поезда АлтайБАМ на дальневосточной земле стала... печь. Пройдут годы, и бойцы головного отряда, к тому времени уже умудренные опытом и овеянные трудовой славой ветераны, будут вспоминать:

— Для нас Эворон начинался с печки. — И, заметив недоверчивые улыбки слушателей, добавят: — Нам тоже это казалось смешным. Так с шутками всем скопом и складывали на голой площадке это сооружение.

А печь действительно была нужна: подогреть воду, чтобы помыться после работы, постирать запыленную одежду, обсушиться в ненастную погоду. Руководила новоиспеченными печниками Люба Якутович, мастер-строитель. Сделали навес, скамейки. Здесь вечерами варили коллективную уху из эворонских карасей и чебаков, в изобилии водившихся в речке Сироки. А то просто собирались на огонек: обменяться впечатлениями, поспорить, помечтать, спеть песню, потанцевать под баян или магнитофон. Так поговорка «танцевать от печки», помимо своего переносного смысла, обрела в Эвороне и свое самое прямое значение.

Здесь же знакомились, назначали свидания. Отсюда уходили в поселковый клуб или просто побродить по ночным улицам. И Люба Якутович, руководившая сооружением печки, нередко приходила сюда, чтобы встретиться со своим суженым: вскоре Николай Коток предложит ей стать его женой.

Пока осваивались, обустранивали быт, принимали и разбирали почти каждый день прибывающие грузы, отсыпали площадки, запасали строительные материалы — пролетел остаток августа. Нужно было всерьез готовиться к зиме.

Как только на станцию прибыли платформы с элементами сборно-щитовых общежитий, бригада Сергея Ивановича Кобзева приступила к сооружению жилья. Работали от зари до зари. Сами понимали — до морозов нужно успеть. И успели. Первое общежитие собрали в три раза быстрее, чем предусматривалось нормативами. Через месяц состоялось новоселье. Его справили холостяки. А накануне октябрьских праздников семейные вселились во второе общежитие. Жилищная проблема в основном была решена. В вагончиках оставались только контора, магазин и столовая.

Вторая бригада под руководством Владимира Семенова вначале была занята на вспомогательных работах: принимала и сортировала грузы, заготавливала строительные материалы. Потом и ей дали самостоятельный объект — овощехранилище. Его построили за двенадцать дней. В глубине души строители и сами удивлялись такому темпу, но виду не подавали: на БАМе как на БАМе. Так бывалые фронтовики говорили: на войне как на войне.

В день прибытия головного отряда в Эворон кто-то из встречавших с сомнением покачал головой: «Уж больно молодые... Наверняка многие не то что строительных, вообще никаких специальностей не успели приобрести». И это было правдой: и молодость, и нехватка знаний и опыта. А вот сомнения не оправдались. Тайны профессионального мастерства на БАМе постигаются в два-три раза быстрее, чем в обычных условиях. Благо, учиться было у кого.

Двадцать два года своей жизни отдал стройкам Сергей Иванович Кобзев. Десятилетний стаж у электрика Евгения Маклецкого, восьмилетний — у газосварщика Федора Никитина. Эрвин Давидович Ходак до БАМа работал в профтехучилище мастером производственного обучения, специалист по плотницким и столярным работам...

Учили и учились, осваивали основные специальности и смежные. Михаил Морозов на Алтае закончил Рубцовский совхоз-техникум, по образованию он техник-электрик. Кроме того, был квалифицированным комбайнером и автослесарем. Багаж знаний и навыков большой, но в данной ситуации пока бесполезный. На первом этапе стройке нужны были плотники, много плотников. И Михаил, попавший

в бригаду В. Семенова, начал осваивать топор, пилу, рубанок, вникать в особенности различных древесных пород. Это было на строительстве овощехранилища.

Потом бригаду разделили. Часть людей послали сооружать бетонно-растворный узел, а Михаил с другой группой попал на строительство пилорамы. Следующий объект — цех обработки древесины. Его сруб всей бригадой возвели за неделю и перешли на сооружение склада для строительных материалов. А доделывать цех остались Михаил и еще три человека. Один из них, Владимир Косланов, по образованию преподаватель физкультуры. Плотником он стал тоже здесь, на БАМе. На первых порах недостаток строительного опыта восполнял силой, ловкостью и сообразительностью. А в трудные минуты — не раскисал, призывал на помощь чувство юмора.

Шестьдесят первую годовщину Великого Октября праздновали в новой столовой. Правда, готова она была только наполовину. Но эта половина — обеденный зал — представляла собой вполне законченное помещение, которое можно использовать, не дожидаясь окончания строительства кухонного блока. До той поры обеденному залу отведи роль красного уголка.

Временный поселок строителей и промбаза сооружаются одновременно. Но если без бетоно-растворного узла или мастерских на этом этапе еще можно обходиться, то такие объекты, как пилорама или цех обработки древесины, нужны с первых же дней. Ведь основной строительный материал, идущий на сооружение временного поселка, — древесина.

Пока устанавливали и налаживали свою пилораму, пришлось воспользоваться помощью соседей — воинов-железнодорожников, реконструировавших ветку Комсомольск — Березовка. Выделили пять человек. Они ездили к воинам-железнодорожникам, работали на их пилораме и оттуда отправляли в Эворон брус и доски. Заодно набирались опыта. Перевозки и перегрузки отнимали много сил и времени, но другого выхода пока не было.

Двенадцатого декабря наконец нажали кнопку «Пуск» на щитке управления своей пилорамы. Первые пятнадцать кубометров древесины распилили нормально. Брус и доски не залеживались, сразу же были использованы на строи-

тельстве дизельной электростанции, бани, цеха обработки древесины.

На БАМе мало быть добросовестным исполнителем. Инициатива, находчивость, смекалка в равной мере требуются от инженера, бригадира, рядового рабочего.

Сергей Клепиков в Горно-Алтайске был водителем бензовоза. Четыре года ездил в дальние многодневные рейсы по трудным горным дорогам, стал шофером второго класса. При формировании строительно-монтажного поезда учли его высокую квалификацию. Немалую роль сыграло и то обстоятельство, что Сергей был кандидатом в члены КПСС. Его включили в состав АлтайБАМа. Особенно обрадовало Сергея, что ехать в Эворон он должен был не один, а со своей машиной — на железнодорожной платформе. К автомобилю своему он очень привязался. Бережно обкатал его, ревниво следил, чтобы все было подтянуто, вычищено, смазано. И ЗИЛ ни разу не подводил его в дальней дороге.

В Эвороне Сергея ждало разочарование. Бензовоз здесь уже был, больше пока не требовалось. А вот самосвалы — их сколько ни дай, все мало. Пришлось Сергею срочно переоборудовать свою машину. Нашли для нее кузов, подъемник. Мастерской и специальной службы по ремонту автомобилей в СМП еще не было. Пришлось шоферу стать автомехаником и слесарем. Справился. Закончив переоборудование, он стал вскоре за день делать до двадцати пяти рейсов в карьер. Такого еще никому не удавалось.

Приближался новый, 1979 год. Чуть больше четырех месяцев провели алтайцы на дальневосточной земле, а сколько событий — и радостных, и грустных... В середине декабря разобрали пещку. Ту самую, с которой начинался временный поселок. Прямоугольники, обозначенные на схеме, висящей в кабинете начальника СМП, обретали плоть и становились общежитиями, магазином, столовой и другими объектами. Один из этих прямоугольников оказался там, где стояла печь. Сыграв свою роль, она теперь мешала.

Бригада Алексея Шишова поставила перед собой задачу — к Новому году построить здание электростанции. Вообще-то для бытовых нужд пока достаточно мощности передвижной дизельной электростанции. Но уже начала действовать пилорама, а за нею войдут в строй бетоно-

растворный узел, цех обработки древесины, на очереди производственный корпус механической мастерской. Да и бытовое потребление энергии растет по мере расширения поселка.

Электростанцию и одновременно с нею баню-прачечную бригада Шишова построила в намеченный срок. Еще в ноябре выйдя в ряды лидеров социалистического соревнования, этот дружный и слаженный коллектив полгода удерживал первенство.

Новый год поставил перед АлтайБАМом новые задачи. Пора было приступать к объектам постоянного поселка. Алексей Шишов и его товарищи начали готовить опалубку к бетонным работам на очистных сооружениях будущего Эворона. Комсомольско-молодежная бригада Владимира Семенова в это время вела монтаж фундаментных блоков насосной станции второго подъема водопровода.

Не случайно алтайцы в первую очередь взялись за инженерные коммуникации и сооружения. В общей программе строительно-монтажных работ львиная доля приходится именно на эти объекты. К тому же без воды, отопления, канализации нельзя будет ввести в эксплуатацию ни новый вокзал, ни жилые дома.

В марте начал вырисовываться корпус теплоэнергетического сердца Эворона. Котельную возводила комплексная бригада Владимира Ладанова.

Если объекты временного поселка были деревянными, то постоянный потребовал уже других материалов: железобетона, кирпича, стали. Но пилорама, которая в свое время доставила немало хлопот, не отошла на второй план. К весне 1979 года она разрослась и превратилась в настоящий цех обработки древесины. И потребность в продукции этого цеха не только не уменьшилась, а с расширением фронта строительства, наоборот, возрастает.

А жизнь ставит новые проблемы. Для объектов постоянного поселка нужны железобетонные изделия и конструкции, оборудование, трубы. Надо налаживать связи с поставщиками, предприятиями-изготовителями.

Что ж, все, что надо, делается, и весьма успешно. Выполнен план первого квартала 1979 года по строительству поселка. Ряды передовиков соревнования пополнились новыми умельцами.

...Вечером, закончив текущие дела, начальник СМП АлтайБAM А. С. Болдин мечтательно произнес:

— Отключиться бы хоть ненадолго от текучки, выкроить время и съездить в другие шефские организации, прибывшие на БAM раньше нас. Потолковать, поделиться опытом. Не исключена возможность, что мы где-то допускаем ошибки, на которых они уже обожглись. Зачем их повторять?

Начальник планово-производственного отдела В. И. Гопе усмехнулся:

— Мечты... Конечно, хорошо бы. Да куда денешься? Тут и без «отключения» дел неуправляемо.

Анатолий Семенович слегка хлопнул ладонью по столу, будто ставя точку:

— И все-таки съезжу. Непременно съезжу. Ладно, пошли ужинать.

Выходим на улицу. В небе щедрая россыпь звезд. Ярко светятся окна общежитий. Трудно поверить, что совсем недавно здесь ничего не было. Так же, наверно, через два года, когда вырастет новый Эворон, трудно будет себе представить сегодняшний тихий, будто притаившийся в ожидании грядущих перемен таежный поселок, волею судьбы, а точнее — людей, оказавшийся на трассе Байкало-Амурской магистрали.

А. ИЩЕНКО

---

# МЫ — ИЗ ТАМБОВА

Валентин Сергеевич Федоров летом уходит в отпуск. Сядет в небыстрый поезд Владивосток — Благовещенск, сойдет на маленькой станции. Где на попутках, где пешком доберется до Новопетровки, маленькой деревушки в Амурской области. Не к родне поедет Федоров. Но он верит, что люди встретят его как хорошо знакомого человека. Может быть, даже стоит еще та рубленая изба, в которой в мирное довоенное время вели хозяйство его родители, в которой появился на свет он сам, Валька-Валюха. Из хаты этой ушел на фронт в 44-м его отец. И не вернулся...

Давно уже живет в Тамбове его мать, давно сам Федоров свыкся с этим спокойным, неторопливым городом. А только по сию пору гордится первой своей дальневосточной пропиской. И когда набирался в Тамбове отряд добровольцев на БАМ, что-то екнуло в сердце: ехать! Немедленно ехать! У него была неплохая работа, и уважали его крепко. Бригадир лучшей в тресте Тамбовстрой бригады, хорошая квартира, жена и двое пацанов — что еще надо человеку, вышедшему из комсомольского возраста? Не за романтикой же ехать в тридцать четыре! Однако известно же, что коренные дальневосточники трудно приживаются «на западе», тянет назад, как магнитом, в край нелегкий, но прекрасный.

Романтиком Федоров не был. Поэтому и семью не взял сначала с собой: «Обжиться надо». Поэтому и ехал не за таежными запахами и не на авось какую работу: «переегитировал» лучших парней из своей бригады — Николая Корячева, Юру Салопанова, Виктора Климанова, и — вперед, комсомольцы-добровольцы!

Первый тамбовский отряд — 24 человека — приехал в Хурмули в ноябре 1977 года. Новосельское дело известное: топор да пилу в руки, строй временное жилье. Нелегко было Федорову и его асам-каменщикам переквалифицироваться «на дерево». В первые месяцы королями ходили парни из бригады Александра Ломакина, плотники. Но настоящий мастер — мастер всегда. Через пару недель каменщики орудовали топорами так, словно всю жизнь только этим и занимались. Домики росли, как грибы после дождя. Общежития, магазин, овощехранилище, пилорама... Спешили ребята, помнили, что на подходе основной отряд. Отряд приехал и страшно удивился: как успели столько?

Минул год, а показалось, что прошел всего только день, долгий и трудный. Растворо-бетонный узел, склад, котельная — солидно стали смотреться Хурмули. Пришел черед показать свое искусство и каменщикам, «все топоры да топоры, по кирпичу соскучились». Предстояло дать бой плотникам-ломакинцам, признанным лидерам соревнования. (Забегая вперед скажем: шансы проехать на первом поезде у федоровцев сейчас выше...) Бригаду Федоров подбирал сам, и дело пошло сразу. Надеялся очень на костяк — Салопанова, Климанова, Корячева. Сколько домов поставили они вместе в Тамбове, красивых, многоэтажных!

...Он долго размышлял в этот день. В строительно-монтажном поезде ТамбовстройБАМ только что закончилось партийное собрание о задачах коллектива в свете решений июльского (1978 г.) Пленума ЦК КПСС. Не выходили из головы строки из постановления Пленума о сельском строительстве. Федоров знал, что их новый постоянный поселок частью своей разместится на территории старых Хурмулей, что многие дома старого поселка пойдут под снос. Но что вместо них? Где станут жить сельчане из старых Хурмулей? Нужны ли многоэтажные корпуса людям, привыкшим держать скот, вести подсобное хозяйство? А вопрос на Пленуме ставился именно так. Много было споров в бригаде, но в итоге поняли все: строить здесь, на БАМе, нужно именно так, как об этом говорилось на Пленуме.

Спрашиваем Федорова:

— А не скучно строить вместо высотных девятиэтажек небольшие домики?

Смеется:

— Было бы скучно, давно бы уехал. А если серьезно, речь ведь идет не об этажах — о людях, чтобы каждому удобно было. Каждому! Вспоминаю сейчас рассказы матери о нашем житье-бытье в Новопетровке и понимаю: искусственное насаждение «городского» в село никому не нужно.

За день до нашего разговора в бригаде Федорова появились новички — пять пареньков из Тамбова, только что приехали. Федоров водил их по поселку и объяснял: «Вот это общежитие, где вас поселили. Мы его строили. И это тоже мы. Овощехранилище — тоже наша работа. Магазин...» А потом пришли они на объект. В бетоне фундамента трудно было представить себе его будущее. И не очень многословный Федоров сказал:

— Здесь будет прекрасное здание — детский сад. На 160 мест, между прочим. Дети-то есть?

Федоров вспомнил про своего младшего, Валерку, и улыбнулся...

\* \* \*

— Нет, вы выслушайте про пилораму! — Саша сердился.

Не клеится у нас разговор. Мы ему про устремления и мечты, а он — про шток, который надо менять. Мы о микроклимате в бригаде, он — о своих производственных заботах и хлопотах, о том, как пустить в ход все резервы, чтобы каждый трудовой день, каждый час давал наибольший эффект.

— Вы спрашиваете, зачем я приехал на БАМ. Ладно, отвечу. Было чуток романтики, не без того. Но главное, хотелось строить по-настоящему. И ребят подбирал в бригаду таких, чтобы не работа их, а они работу искали...

Совсем недавно, за неделю до нашей встречи, Ломакин стал кандидатом в члены КПСС. Рекомендации давали люди уважаемые, руководители ССМП ТамбовстройБАМ. Много добрых слов говорили о Саше на заседании бюро, а затем на партсобрании. Вспомнили, как приехал он в Хурмули с первым отрядом, как ставил вагончики и первые общежития. Говорили об ударной работе его комсомольско-

молодежной бригады, об объектах, построенных ею, — промбазе, складе, гараже, пилораме.

И единодушно решили: быть коммунистом достоин.

\* \* \*

В своем поселке она знает все. Знает, сколько рублей капиталовложений надо освоить к 1981 году, знает, когда ожидается в ТамбовстройБАМе первый «хурмуленок», знает, какие товары завезли в магазин и что сегодня беспокоит Ломакина и других бригадиров. Любовь Трофимовна Севоднева — секретарь партбюро СМП ТамбовстройБАМ.

В партийной организации, которую она возглавляет, 18 человек. Севоднева рассказывает нам о первых партийных собраниях, о том, как коммунисты устанавливали здесь трудовые рекорды стройки, о бригадире Валентине Федорове, слесаре Александре Попове, инженере Олеге Рудометове.

Конечно, пока партийная организация поезда малочисленна, и поэтому на каждого коммуниста возлагается немало различных общественных забот. Например, Александр Владимирович Попов — заместитель секретаря партбюро и председатель группы народного контроля. Олег Петрович Рудометов — пропагандист и председатель товарищеского суда.

— И не было случая, чтобы партийное поручение осталось невыполненным, — говорит Любовь Трофимовна.

Прощаясь, мы не удержались и спросили ее:

— Любовь Трофимовна, почему вы приехали строить Хурмули? Все-таки возраст уже не комсомольский, да и климат тут не из мягких.

В ответ Севоднева весело и молодо рассмеялась:

— Знаете, сколько живу, все время задают мне этот вопрос — зачем приехала? И в пятьдесят седьмом году в Актюбинской области тоже спрашивали, когда была на целине. Помните, у Леонида Ильича Брежнева в его книге есть слова о долге коммунистов? А ведь БАМ — это тоже своеобразная целина, только дальневосточная.

Долг коммуниста... Всего два слова, а как много сказано!

И. КОЦ, Ю. ЛЕНСКИЙ

---

В. И. КЛИПЕЛЬ

# ВСТРЕЧИ НА ТРАССЕ

*Заметки писателя*

## 1. Летим в Алонку

Внутри вертолета такой свист от двигателей, что разговаривать невозможно. Лучше смотреть в иллюминатор.

Остались позади домики Среднего Ургала, начались мари. Эти северные болота выглядят сверху как порыже-лые лужайки. Река Ургал, окаймленная высоким лесом — полосой тополей, лиственниц, белых берез, елей и пихт, — торопится к Бурее. Заметно, как вода пенится на перекатах. Ургал по-эвенкийски — значит «Бешеный». Впрочем, на севере края все реки одинаковые: в сухую погоду они мелкие, смирные, а в паводок — валят лес, пробивают новые русла, сносят мосты...

Вот Ургал влился в Бурею, а чуть пониже этого места — мост, ажурный, в шестьсот двадцать два метра длиной. Этот мост временный. Здесь вскоре ляжет постоянный — железнодорожный...

За Буреей начинаются горы — хребет Турана. Горы старые, сглаженные временем, на них нет выпирающих скал-останцев. Желтая ленточка дороги вьется по долинам ключей, по косогорам идет к перевалу, поднимаясь все выше и выше. Из вертолета видно, как ползут по дороге машины и тянут за собой шлейфы пыли. Сверху совсем небольшим поселком кажется станция Алонка.

Я все смотрел вниз, все надеялся увидеть среди деревьев сохатого или медведя, но ни того, ни другого не заметил, хотя на безлюдных среди леса марях еще оставались тропы этих животных. Зверь не любит ходить где попало, он

выбирает наиболее легкий путь. На кормежку и обратно в укрытие он возвращается по одним и тем же местам. Обычно говорят, дескать, людей стало много и поэтому зверь ушел, но дело обстоит не совсем так. Зверь не очень боится человека, он раньше слышит его шаги и успевает затаиться или уйти в сторону. Если их не трогать, то сохатые и медведи могут жить рядом с поселениями...

Пролетая над дикими лесами, над горами и речками, у которых, несмотря на лето, берега все еще были закованы в наледи, я думал о том, каких трудов стоило пройти по этим дебрям изыскателям, торившим тропы. Это они рубят первые просеки, лезут через топи и буреломы с теодолитами и рейками, намечая трассу будущей дороги. Обычно они работают летом, но разве это лучшая пора? В ключах и болотах ледяная вода, а сверху палит солнце — ничуть не слабее, чем на Кавказе. В редкие дни тут не бывает жары под тридцать градусов. Ночью же ртуть в термометре падает почти к нулю, и перед утром, выглянувши из палатки, не сразу поймешь — роса это на траве или иней. Изыскатели работают весь световой день. В резиновых литых сапогах, тяжелых и неудобных, в непросыхающих энцефалитках, страдающие от гноса. Эти люди терпеливо, от колышка к колышку, ведут за собой трассу. Их называют романтиками — и это правильно, однако следует знать, что труд изыскателя — тяжелый, а быт неустроенный, походный.

А изыскателям Восточного участка в тридцатые годы пришлось особенно нелегко еще и потому, что они не имели ни исходных геодезических материалов, ни даже приблизительных карт на районы предстоящих работ, а районы это были горно-таежные, безлюдные, без дорог и троп. Неоценимую помощь оказывали им проводники из местных народностей.

В 1960 году, находясь в пути к Чукчагирскому озеру, на реке Ольджикан, когда мы устроили привал на Муравьином острове, я увидел толстую, наклонившуюся к воде лиственницу. На ее стволе была очень давняя затеска и полускрытая большими наплывами надпись, вырезанная ножом: «1882 Е. Бар...» Мы поняли, что следует читать «Баранов». Потом, уже на озере, старый негидалец Семенов отвечал на наши расспросы, что его дедушка водил с

Амгуни на Амур русского инженера. Не тот ли это Баранов? Кто сейчас помнит, кто скажет, где пролегали следы первых изыскателей?

Совсем недавно Хабаровское книжное издательство выпустило книгу воспоминаний Никола Коларова из Болгарии. Он, будучи студентом Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, в 1932 году возглавлял студенческую изыскательскую партию, работавшую на Нимане. Три месяца эти люди были отрезаны бездорожьем от всего мира, мечтали о свежей картошке и хлебе, но работали с энтузиазмом, в срок проложили трассу от Нимана до Усть-Умалты (в то время прорабатывался северный вариант БАМа, от Селемджи до Керби и далее на Комсомольск).

В сезон 1933 года Никола Коларов возглавил изыскательскую партию, работавшую на трассе дороги Волочаевка — Комсомольск, на участке харпинских болот — в самом гиблом месте. И снова полная изоляция от мира, сухари, гнус, дожди, холода. В истрепавшейся летней одежде и почти босые, изыскатели пробирались к табору через болота, проваливаясь на неокрепшем льду. Но сильнее всех тягот было ощущение оторванности.

Изыскателям семидесятых годов было много легче. К их услугам были уже кое-какие дороги, авиация, вездеходы, радиосвязь и внимание всей страны. Их работа была окутана ореолом романтики, но трудности от этого не становились меньшими. Предстояло за три года выполнить огромный объем изыскательских работ, подготовить документы для строителей.

Молодежь считала за счастье попасть в изыскательские партии, и в первый же полевой сезон Хабаровский крайком ВЛКСМ отправил отряд добровольцев «БАМ-74», затем «БАМ-75» и «БАМ-76». Эти молодые люди не побоялись сменить обжитые городские квартиры на походные палатки. Специалисты, не задумываясь, шли речниками, рубили просеки, делали все необходимое в походной нелегкой жизни.

...Алонка расположена на восточном склоне хребта Турана, на высоте более шестисот метров над уровнем моря. Сюда приехали строители из Молдавии, чтобы возвести поселок и станцию.

Прилетев в Алонку вечером, мы долго не могли устроиться, потому что большинство жителей поселка были на концерте: приехали артисты московской эстрады, и это было для строителей волнующим событием.

Утром нам показали, как живут солдаты. Из срубов, крытых палатками, они уже переселились в щитовые и брусчатые дома-казармы. Здесь воины живут два года, пока служат, здесь созданы все условия для занятий, для отдыха. В солдатском доме ровные ряды аккуратно заправленных коек с белыми полотенцами в изголовье, идеальная чистота, много света и ровное тепло. В ленинской комнате можно почитать книги и газеты, посмотреть телевизор, а в бытовой привести одежду в порядок — почистить и выгладить. В каптерке у старшины в настенных шкафах висит парадное обмундирование. Хотя солдатам приходится каждое утро выезжать к месту работы, а возвращаться поздно вечером, у них остается время и на занятия спортом, и на кино. Солдатский клуб — уютный и чистый, со светлой мебелью, красочно оформленный. Нам показали и «больницу без больных» — как выразился наш гид.

А зачем молодым людям болеть, если у них полноценное питание, добротные одежда и обувь, здоровые условия быта? На общем собрании солдаты приняли решение отработать по четыре часа на строительстве теплицы. Я спросил, что они собираются выращивать: огурцы, помидоры? Нет, овощи к ним привозят. Им не хватает свежих приправ — луку зеленого, укропа, салата. Ждать, пока привезут из города, — долго, лучше иметь свои.

Провели нас и на «скотный двор», к утепленному свиарнику, где под солнышком, на опилках нежилась крупные матки с поросятами. Двадцать семь голов. Есть в Алонке и коровы, потому что малым детям нужно свежее молоко.

Мы видели, как самоотверженно, не давая себе передышки, работают воины-железнодорожники. Жара такая, что металл обжигает, а тут еще пыль от машин, от бурильных установок... Но солдаты не покидают машин. Разве только для того, чтобы выпить глоток холодной воды. Многие работают без рубаш, и тело у них прокалено солнцем.

Отсюда, из Алонки, 18 ноября 1975 года отправилась рекогносцировочная группа под руководством Давлета

Халимдарова, чтобы пробить временную дорогу к будущим станциям Шукара, Этеркан, наметить места поселков, скважин для снабжения водой, карьеров, откуда брать грунт под будущую насыпь. Сложные технические задачи стояли перед этой группой, в ее состав входили опытные инженеры и техники. Но за рулем мощных автомашин, за рычагами тракторов сидели солдаты — девятнадцатилетние парни. Раньше ни в одну экспедицию таких молодых не брали — ну какой у них опыт, у вчерашних школьников? А они справились — пробили дорогу в горной тайге через буреломы, кручи и наледи, через снега и незастывшие реки, вынесли тяготы долгого похода, в том числе и ночевки под открытым небом при сильных морозах. В суровой борьбе с природой закалялись их характеры...

Главной примечательностью Алонки, ее гордостью является Соболиная сопка, на которой оставлен нетронутым лес. Она высится посреди поселка, опоясанная дорогами, домами, парками машин. Наверное, сопка останется как место отдыха будущих жителей Алонки.

В годы гражданской войны сын молдавского народа Сергей Лазо отдал жизнь за свободу Дальнего Востока. Посланцы семидесятых годов, его земляки, возводят в тайге крупную станцию. Недавно в Алонке ими поставлен памятник Сергею Лазо, изваянный художниками Кишинева. Эстафета народного подвига продолжается.

## 2. Кычаранки

Так называется ключик, который можно перегородить ладошкой, настолько он мал и неприметен. Но течет он в глубоком распадке. Зимой по ключу вырастают наледи огромной толщины — это мороз выжимает из земли воду, она растекается и замерзает, и пропустить ее в трубу невозможно. Вот и решили строить в этом месте мост-виадук длиной в 98 метров, а на подходе к нему делать огромные выемки. На склонах распадка залегают глина со щебенкой — ползучие материалы, поэтому опоры для моста пришлось забуривать на глубину в одиннадцать метров — до коренной породы. Над поверхностью земли опоры возвышаются на восемнадцать метров.

Здесь я познакомился с Александром Ивановичем

Процко, прорабом мостоотряда. Он объяснил мне, как делаются опоры. Под каждую забуривают по несколько труб-свай, диаметром около метра. Потом эти трубы бетонируют, и только после этого ставят собственно опоры для моста из блоков квадратного сечения. Такого виадука на Восточном участке БАМа больше нигде нет.

Рядом с виадуком огромная строительная площадка. Тут самые разнообразные машины и механизмы, горы перевернутой земли. Десятки могучих самосвалов везут из карьеров-выемок грунт и сыплют в полотно дороги, которая должна пересечь глубокое ущелье. Рядом на выемке трехсотсильные бульдозеры вспарывают землю, выворачивая при этом валуны и обломки скал, чтобы потом сгрести и столкнуть их на обочину. Несколько буровых машин, окутанные белой каменной пылью, бурят в скале лунки под взрывчатку, чтобы потом можно было взорвать ее разом, углубив выемку сразу на два метра. А уж там бульдозеры сгребут камень в отвал, освободив место для дороги.

Иногда на глубине в десяток метров, в белом камне находят отпечатки папоротника и трав, существовавших здесь еще в ту пору, когда и самих гор, возможно, не было. Они очень красивы — узорчатые темные листочки на белом, словно известняк, камне.

Алонка полна самой разнообразной техники — отечественной и зарубежной. Любую дорогу строить не дешево, а такая, на тысячи километров, по плечу только могучим странам, и мы вправе гордиться нашей Байкало-Амурской магистралью.

Военные строители показали нам и другой сооруженный ими мост — с ажурной металлической фермой. «Солдаты могут делать все», — говорили они с гордостью, и это справедливо. Я видел, с чего начинали воины-железнодорожники — с просек и первых срубов, видел, как они плотничали, возводя жилье и первые деревянные мосты на временной дороге, а теперь этот мост — сложное инженерное сооружение, которому стоять долгие годы.

Нынешние солдаты — это люди со средним образованием, владеющие двумя и более специальностями, а командиры взводов — инженеры, выпускники институтов. В армии малограмотному, недоучке ныне делать нечего.

Дорогу из Алонки ведут в двух направлениях — в сто-

рону Февральского и к Ургалу. Но сейчас перед строителями поставлена задача: сдать участок Ургал — Березовка, чтобы замкнуть Восточное кольцо — поэтому все силы направлены сюда.

Из Алонки мы ехали в Чегдомын на машине. Одно дело видеть землю с вертолета, оттуда взглядом охватываешь огромные пространства. Может, поэтому и кажется земля внизу несколько однообразной. С машины же видишь каждый куст рододендрона, каждую черемуху в цвету, каждую ель с прижатыми, как у солдата руки по швам, сухими ветками и бородатými лишайниками. Я все приглядывался, не покажется ли где белый мох — ягель, которым кормится северный олень. Ведь раньше здесь эвенки гоняли свои стада. Но не находил. Мох этот не терпит пожаров. Сгорев однажды, он не восстанавливается раньше, как через двадцать пять — пятьдесят лет...

Неподалеку от Кычаранки на рельсах стоял тепловоз, теснились на путях вагоны с грузами. Они прошли сюда по временному бурейскому мосту.

Бурей — стремительная горная река с перекатами. Раньше по ней ходили маленькие пароходики, доставляя грузы и пассажиров на Ниманские и Софийские золотые прииски. Поднимались пароходики только до Чекунды, и то с большим трудом, лишь в паводок. Это много ниже нового бурейского моста. Дальше грузы тащили на лодках — бечевой, или по санному пути — обозами, запрягая не лошадей, а более сильных и выносливых верблюдов. Сейчас на реке ведется строительство Бурейской ГЭС (объявлено, что ниже будет возводиться еще одна электростанция). Рукотворное море разольется на двести пятьдесят километров в длину, достигнет реки Ургал, но будет оно очень узкое, стиснутое высокими горами, при минимальной потере земель, занятых пока только лесами.

Мы пересекли марь, лежащую за мостом, и дорога пошла у подножия террасы на соединение с железнодорожной веткой Известковая — Ургал. Знакомые места... Я видел, как осенью 1974 года здесь высаживались строители. Они сбрасывали свое имущество с поездов прямо под откос и машинами вытаскивали его на пригорок. Помню, что первойшей их заботой, наравне с жильем, было строительство овощехранилищ под картофель. Знали: без свежих

овощей перезимовать будет трудно. Палатки для жилья ставились особенные: сначала возводили срубы, потом накрывали их утепленными палатками. Внутри делали кирпичные печи. Трубы от них шли через все помещение, близко над полом в центральном проходе, распространяя тепло всюду одинаково. Палаток без таких срубов на БАМе не ставили, как не делали и бараков. А теперь и палаточные городки, и вагончики отжили свое, отслужили.

Тогда, в первую осень, многие строители еще сомневались, благополучно ли пройдет зимовка, ведь их ждали морозы под пятьдесят градусов, загадочная вечная мерзлота. Теперь об этом даже не говорят, а если спросишь, как перезимовали, то отвечают и южане, и люди, привычные к морозам, одинаково: «Нормально!»

Поселок мостостроителей — Листвяный. Основали его зимой 1975 года. Они заявляли, что в своем поселке сэберут деревья, и первое время действительно берегли, но постепенно лес расступился и дома все же оказались на голом месте. Срубить дерево, свалить его трактором, машиной — ничего не стоит, а растить долго и трудно. Здесь можно срезать лиственницу толщиной в палец, и по годовым кольцам видно, что это уже двадцатипятилетнее дерево. В северных условиях рост у деревьев замедленный. И придется будущим жителям БАМа жить на семи ветрах, долгие годы ждать, пока кустики, которые они сейчас сажают, вырастут. А это очень скучно — жить без зеленых деревьев, без куста черемухи или рябины под окном.

Перед самым Уралом — поселок украинских строителей. Здесь уже много кирпичных пятиэтажных домов, украшенных национальным орнаментом, по которому можно сразу определить, кто их строил. Строить дома на БАМе не просто, мешает вечная мерзлота. Тут обычные методы не годятся: дом будет коржиться, стены трескаться. Под каждый фундамент приходится забивать сваи. Ученые уже «раскусили хитрости» вечной мерзлоты и дали строителям советы, как строить дома, возводить мосты и укладывать полотно дороги.

### 3. Средний Урал

В этом поселке когда-то был районный центр, а теперь находится охотничье-промысловое хозяйство. Промыслы

занимают важное место в экономике района, и главным является пушной. В горных лесах много соболей особо ценного якутского кряжа — черных и шелковистых. Небольшой по размеру зверек по праву считается жемчужиной тайги.

Охотники промхоза за сезон добывают по тридцать — сорок шкурок, а есть умельцы, сдающие и побольше. В Чегдунде живет Михаил Дмитриевич Черепанов. Он, чтобы быстрее обходить свои участки, сам изготовил аэросани и весной сдает по сто двадцать и более соболей. Недавно удачливый охотник был удостоен награды — ордена Трудового Красного Знамени.

Помимо охоты промысловики собирают весной папоротник. Молодые побеги этого растения, пока листья еще не распустились, можно варить, солить, жарить. В нашей русской кухне папоротник раньше не применяли, но оказалось, что он в большой цене у восточных народов, особенно у японцев. Теперь папоротник в засоленном виде идет на экспорт. В конце августа и начале сентября начинается сбор брусники. Эта ягода растет в районе почти повсюду, в урожайные годы она буквально устилает землю. В Чегдомыне есть заводик по переработке дикоросов — ягод и грибов. Там их расфасовывают в банки, готовят соки, варят и солят, чтоб потом пустить в продажу.

Пушнина, мясо, ягоды, грибы, папоротник, лекарственное сырье — настоящие дары тайги, не требующие от человека затрат на их выращивание. Единственное, что необходимо, — не порти, не топчи, не жги, не губи понапрасну. И богатствам тайги не будет переводу.

#### 4. На Сулуке

Опять вертолетом нас перебросили из Чегдомына в Сулук. Эта станция недалеко от Ургала — всего девяносто километров, можно и машиной доехать, при этом не заскучаешь, настолько живописные вокруг места. Дорога пересекает хребет Дуссе-Алинь, взбираясь на него по долине реки Солони. Сначала постепенно, потом все круче, дорога идет к перевалу. Этот подъем — особенно напряженный после станции Солони.

Эту промежуточную станцию сооружают добровольцы

из Таджикистана, по своим архитектурным проектам, но, конечно, согласуясь с местными условиями — климат здесь, как вы понимаете, имеет существенную разницу с таджикским.

За станцией Солони речная долина становится узкой, ее все более сжимают высокие сопки, а в самом истоке реки долину замыкает хребет Дуссе-Алинь. Перевальный гребень хребта имеет отметку порядка девятисот метров, и поднять на такую высоту дорогу невозможно, поэтому через хребет пробит туннель длиной около двух километров. На подходе к нему дорога взбирается на крутые косогоры, и для ее полотна здесь рубили в скалах террасу, а глубокие, пересекающие трассу логи пришлось засыпать.

В этих местах я ходил по временной грунтовой дороге. Она более применяется к рельефу, чем железнодорожное полотно, но все равно порой взбирается на такие крутые косогоры, что хочется держаться подальше от ее края. Идешь, а справа — скалы, глубокие распадки с серо-зеленым, облепленным лишайниками пихтарником, с зарослями рододендрона в подлеске. По толстым моховым подушкам и среди камней змеятся корни деревьев, и холодом веет от затененной всегда каменной стены прижима. А слева, за ненадежными столбиками ограждения — обрыв, и верхушки высоченных елей и пихт вровень с тобой или даже ниже, а далеко-далеко внизу струится, пробираясь через могучий пойменный лес, речка Солони, будто серебристая ленточка, кинутая в лесную чащу. На макушках деревьев полно шишек — одни торчат кверху, другие, наоборот, висят, их огромное множество. Хочется дотянуться рукой до красавиц рябин, обвешанных гроздьями оранжевых ягод. На косогорах, покрытых лиственничником, — подушки ягеля. Этот бело-зеленоватый мох, эти синие горы вдали, перекрывающие долину, эти снежные на них шапки, окутанные чалмой облаков, из которых свешиваются туманные пологи, когда идет снег, — все это выглядит очень красиво в осеннем золотом убранстве, и я уверен, что участок Ургал—Березовка со временем привлечет массу туристов...

Последний поворот дороги, и открывается западный портал туннеля.

Я был здесь осенью 1974 года, когда военные строите-

ли только появились. В старых домах жили изыскатели, прокладывавшие трассу полотна на Сулук. А в 1975 году здесь уже был целый поселок. Хотя сами строители жили еще в вагончиках и в срубках, покрытых палатками, на пригорке уже красовалась школа, потому что к тому времени в поселке Дуссе-Алинь и в Сулуке набралось восемнадцать школьников младших классов — от первого до четвертого, которых из-за малолетства еще рано было устраивать в интернат, да и сами родители этого не желали. Вот для этих малышей и построили школу, как самый первоочередной объект. Ведь это для них — будущих граждан — строилась новая дорога.

С последним звонком у крыльца школы (стоит она на высоком открытом месте, окрашенная в веселые тона — радостная, как игрушка) останавливался автобус. Ребятня живо занимала свои места и ехала по домам. Одним было близко, другим далековато. Гравийная дорога идет по круче над узкой и глубокой долиной реки Авахо (что в переводе с эвенкийского означает «Черт»). Сквозь старые ели, увешанные космами бородастых лишайников, проглядывают высоченные синие горы со снежными шапками. Вдруг выскочит перед машиной заяц, или вспорхнет с обочины рябчик — ребятам все это интересно...

Вот и теперь мы прежде всего побывали в Дуссе-Алине. Заглянули в черное чрево туннеля, оттуда пахнуло холодом, но темнота уже не была глухой: вдали светилось маленькое пятнышко — выход.

Не менее сложно, чем поднять дорогу к туннелю, было опустить ее затем в долину Сулука. От самого восточного портала дорога сразу попадает в глубокую теснину, где течет бурная Авахо-Черт. Худое это место — так считали эвенки и обходили его стороной. Даже охотники старались держаться отсюда подальше. Вот Авахо влилась в бурливую Эгано, и дорога пошла ее берегом, пересекая несколько больших скальных прижимов. Их пришлось взрывать, чтоб отвоевать место для трассы. Но прежде чем взорвать, на эти скалистые лбы предстояло затащить тяжелые буровые машины, чтобы сделать шпурь под взрывчатку. Это была трудная и опасная, поистине героическая работа воинов-железнодорожников, участок в те дни походил больше на поле сражения, чем на мирную рабочую площадку.

Мы шли этой дорогой от туннеля, дивясь на розовые с фиолетовым отливом скалы, на огромные терриконы камня, у подножия которых бесновалась бурная Эгано, и гадали, какими бульдозерами могли отвалить с полотна глыбы в несколько кубометров, — не верилось, чтоб бульдозеру это оказалось по силам.

Просматривая записки военных товарищей при написании этого очерка, я нашел сообщение, что на этом участке работал буровой комплекс офицера А. Гладкова. И мне подумалось, что на таких участках, как туннель, как эти прижимы, неплохо бы для потомства оставлять памятные доски с фамилиями тех, кто рубил эти скалы.

В том месте, где Черт впадает в Эгано, даже в июне, когда все зеленеет и цветет черемуха, на речных отмелях лежат широкие пласты наледей. Мы остановились порисовать их (не везде увидишь такое), потом хотели семь километров идти до Сулука пешком, но тут нас догнал тепловоз. Машинист — молоденький, очень симпатичный солдат, обликом живо напомнимший нам Юрия Гагарина, оставил свою тяжелую машину. И вот мы, первые из писателей и художников, едем по БАМу на тепловозе! Хотя рельсы еще не уложены как следует, стыковались угловато, и тепловоз мог идти только малым ходом, ехать на нем было много приятнее, чем на машине, — ни тряски, ни пыли, ни встречного ветра, и воздух свежий...

Прибыли в Сулук.

Я помню время, когда здесь стояли два щитовых дома для семейных, о жилье в таких домах мечтали, потому что дом — это не вагончик, там есть комнаты, большие окна, центральное отопление, и не надо возиться, растапливая печку. Теперь некоторые рабочие уже сетовали, что согласились на квартиры в брусчатых домах с печами, когда вот-вот сдадут дома с центральным отоплением и теплыми санузлами.

Этот новый поселок несколько удален от станции, расположен на высоком косогоре. Отсюда открывается величественная панорама гор и рек, за которыми голубой беловершинной волной поднимается гряда Баджальского хребта. Станция строится внизу, там идет отсыпка гравия под пути, там уже толпятся вагоны с грузом, с бетонными деталями мостов. Там на путях мы видели балластно-укла-

дочную машину, которая выравнивает отсыпанную гальку, сама приподнимает рельсовый путь со шпалами и подбивает под них балласт. Для перевозки мостовых блоков весом в десятки тонн у строителей есть не только мощные краны, но и тягачи, способные перевезти на большие расстояния эти крупногабаритные блоки, да и сами краны.

## 5. Рядом с Баджалом

Из Сулука дорога идет с понижением, опускаясь в широкую долину Амгуни. Неподалеку река Сулук, сливаясь с Аякитом, образует светлоструйную красавицу Амгунь, и БАМ двести километров будет следовать у берегов этой реки. Справа все время голубой стеной стоит Баджальский хребет — самый высокий в крае. Его главные вершины, с которых начинают свой бег реки Урми, Кур, Горин, Баджал, поднимаются более чем на два с половиной километра. На гольцах почти до конца июля белеют снега. Чуть ниже встречаются альпийские луга с разнотравьем. Ах, какие там отличные, прямо-таки сказочные места! Мне посчастливилось двадцать лет назад пересечь хребет по Герби. Природа этого горного района уникальна, и чтобы сберечь ее, большая часть хребта объявлена охотничьим заказником.

Утром рано мы выехали на машине в Могды. КраЗ шел пустым, только в Могдах он должен был принять груз — щебенку — и следовать на Уркальту. Я смотрел и не узнавал знакомые места: все вокруг изменилось, повсюду карьеры, многие уже превратились в озера, наполнились водой, и со временем сюда станут прилетать утки. Вот горы расступились, стало просторно глазу. Река Аякит в паводок распахала широкое русло, на галечных косах повсюду лежат поверженные тополя и ели. Строители мостоотряда перекинули через нее красивый железный мост, на высоких опорах — с запасом на самую большую воду.

Дорога идет дальше — до впадения в Амгунь Баджала. На своем пути она пересекает до десятка рек — притоков, через которые строятся мосты в один, два и три пролета. Все эти речки стекают с крутого Баджальского хребта — небольшие по длине, с неуравновешенным характером. В половодье они выносят к Амгуни большое количество

гальки, валунов, образуя близ устья конуса выносов, простирающиеся на несколько километров.

Мне довелось шагать по таким валунным полям, когда мы долиной Герби поднимались к Баджальскому хребту. Эти поля простирались на десятки километров в длину, выложенные из круглых валунов с тыкву величиной, совершенно белые, без единой травинки и горсти земли или торфа. Небольшие лиственницы, когда-то поднявшиеся над ними, усохли, оголились и стояли, лежали бескорые на этих мертвых, залитых солнцем полях. Вся картина от этого казалась какой-то нереальной, какую и придумать трудно, и я до сих пор жалею, что не успел запечатлеть ее в красках: караван не ждал меня, надо было идти.

Мы сидели в ожидании машины на галечной косе, смотрели, как свивается в струи прозрачная чистейшая вода Могды, когда к нам подошел мужчина в гражданском костюме. Он назвался Малышевым — прорабом мостоотряда, сказал, что его бригады строят мосты на Орокоте, и, если мы желаем, вечером он может нас туда подвезти. Но мы ответили, что нам хотелось бы видеть путеукладчик. «Это же просто, — ответил он. — Я сейчас найду машину, и вас подбросят туда. Семь километров, а там пройдете еще с километром и будете у строителей моста».

Очень кстати!

Машина была из тех, что ждали щебенки. Молодой парень живо довез нас до путеукладчика — мы еще издали увидели эту высокую и неуклюжую на вид машину. Рядом на дороге стоял вагончик-прицеп для трактористов путеукладчика. Саша Тишинов, рослый красавец солдат со светлыми, как вытрепанный лен, волосами и голубыми глазами, объяснил нам принцип действия этой машины, сказав, что пока работы нет, потому что звенья не подвезли, что его машина и так поджимает строителей пути: в километре — недостроенный мост, а дальше еще идет отсыпка полотна.

Время было пить чай, и мы попросили Сашу вскипятить воду. Он быстро разжег паяльную лампу и через пять минут позвал нас в вагончик. Саша сказал нам, что сам он родом из Владимирской области, что служба его скоро кончается, что зимой и летом они жили в этом вагончике-прицепе, что паек получают на руки и пищу готовят сами.

Утром он сбегал на речку Ирунгду и наловил рыбы. Он достал кастрюлю и показал улов — десятка полтора крупных хариусов и двух ленков, почищенных и лежавших в рассоле. Оставалось их ополоснуть, чуть подвялить на ветерке и закоптить. Да вот беда: машины по дороге снуют, пыль за ними столбом, не вывесишь рыбу для просушки, — посетовал он.

Я представил эту его жизнь на колесах и подумал, что уж он-то не забудет БАМа, потому что ему выпала большая честь — идти впереди и оставлять за собой рельсовый путь.

Мы пошли пешком к мостостроителям. С дороги открывалась величественная картина Баджалского хребта. Редкий лиственничник не заслонял горной цепи, казавшейся близкой и доступной. На Ирунгде шли последние работы, мост уже стоял, красуясь железной ажурной фермой среди высоких тополей. Мосты покрупнее строились на Оркоте. На бетонных приземистых и широких основаниях прочно лежали фермы двухпролетного моста, маляры старательно промазывали швы в конструкциях суриком, и по тщательности, с которой они старались уберечь металлические швы от коррозии, можно было понять, что мост рассчитан на долгие годы службы.

Мимо плыли множество машин с грунтом, они сыпали его в полотно, и насыпь росла на глазах. Чтобы не мешать друг другу, шоферы сыпали грунт сразу в нескольких местах, и можно было предполагать, что не пройдет и нескольких дней, как прерывистая пока линия полотна соединится в единое целое, и по ней двинется путеукладчик. Тракторист Саша с напарником будут подвигать свою громоздкую машину все вперед и вперед, пока стальные рельсы не сомкнутся с теми, которые тянут им навстречу из Березовки.

## 6. Дорога на Березовку

Дорога из Комсомольска в Березовку строилась в предвоенные и послевоенные годы, строилась ускоренно, первое время использовалась как лесовозная. На всем протяжении она подлежит реконструкции и модернизации.

Когда едешь по этой дороге, из окон вагона видны ле-

са — лиственница и белая береза главенствуют вблизи дороги, а дальше, особенно на горах, есть ель, пихта и кедр. Наш дальневосточный кедр отличается от кедра сибирского своей многовершинностью.

Где растет кедр, там сытно живет и птицам, белкам, кабанам, медведям, там водится другой зверь, и соболь в том числе. В кедровниках богатые охотничьи угодья. Но у кедра еще и прекрасная розоватая древесина, пригодная на всякие столярные и резные изделия, на оконные рамы и двери, на полы и облицовку, и строители никак не могут без него обойтись. Лесозаготовителям он тоже по нраву, потому что каждое дерево — это десять кубометров, а бывают гиганты и по шестнадцать. Получается, что из одного ствола можно построить дом, да еще и соседу достанется. Кроме того, кедровники, как правило, занимают нижние пологие склоны, и к ним легче проложить лесовозные дороги. Вот почему кедровники во многих местах почти полностью вырублены. Хотя по-хорошему если, по-хозяйски, то кедр надо бы сберечь. Он, подобно липе, одаривающей нас медом, способен в несколько лет окупить орехами стоимость своей древесины. А живет по триста и даже четыреста лет. Вот и судите сами. Мы еще просто не изучили влияния этого дерева на окружающую растительность и животный мир, и возможно, что цена его много выше, чем мы думаем...

Вот поезд прогрохотал по горинскому мосту, и вскоре объявили станцию Кондон. Рядом с ней, на реке Девятке, древнейшее поселение Приамурья — село Кондон. Живут в нем аборигены края, нанайцы. Если раньше они занимались исключительно рыболовством и охотой, то ныне много молодежи работает строителями в Солнечном и Комсомольске, многие учатся в институтах, не порывая связи с Амуром и землей отцов.

Уже на подходе к Березовому, близ Амгуни расположена станция Дуки, названная так по имени местной речки. Она нерестовая: сюда из Амгуни большими косяками заходит горбуша метать икру. Поэтому речка, хоть она и небольшая, подлежит строгой охране от браконьерства.

На всем пути от Комсомольска вблизи дороги можно увидеть распаханые земли, с каждым годом их становится больше, и овощеводство здесь набирает силу. Усло-

вия для этого есть, и тех земель, которые ориентировочно определены как пригодные для возделывания, вполне хватит, чтоб обеспечить жителей городов и поселков восточного БАМа.

## 7. От Березового к Сонаху

За амгуньским мостом показались огни станции Вели, ныне называемой Березовкой. Отсюда началась прокладка пути на запад 3 февраля 1975 года. Здесь проложили первый километр пути навстречу строителям, идущим от Ургала.

Закладывали поселок лесозаготовители лет тридцать назад. Вокруг стояли пышные белоберезовые рощи, от которых и произошло название, на сопках цвел розовый багульник, а над ними высилась гряда гор с белыми от снегов пиками — хребет Эткиль-Янканский. На склонах этого хребта ныне идет заготовка леса. Передвижная механизированная колонна, оснащенная дорожной техникой, строит хорошую лесовозную дорогу, по которой древесину доставляют в Березовый на нижний склад, разделявают на сортименты и грузят в вагоны.

Березовый пока поселок деревянный, одноэтажный, только в центре стоят каменные здания конторы леспромпхоза, столовой, больницы, школы и клуба. Будущие жилые массивы вынесены за реку, на склон горы. Там уже стоят несколько больших многоквартирных домов, строятся котельная, здания магазина и других бытовых учреждений. Очень скоро Березовый станет поселком городского типа, а может быть, даже и городом.

В каждый приезд вижу Березовый разным — то в розовом цветении багульника и в снеговых шапках гор, то в золотом убранстве осени, с поникшими ярко-красными рябинами в палисадниках. Помню, мы приехали с товарищем в холодный ветреный день. Незадолго перед этим, 14-го мая, выпал снег, и над Березовым, кутаясь в облаках, громоздился снежный хребет. На другой день мы вышли из поселка, намереваясь пешком добираться до Мерека, потому что дороги еще были разбиты и труднопроходимы для транспорта. Выглянуло солнце, сразу растаял снег на обочинах. И тут полетели через дорогу стаи птиц — навер-

ное, где-то отсиживались в непогоду, а теперь торопились к гнездовьям. Над прогалами, где среди черных пней рос только вейник, полуприкрытый снегом, трепыхались, купались в солнечном сиянии жаворонки. Я тогда был поражен этим оживленным птичьим перелетом, и в душе долго не унимались слова: «Жаворонки над снегами», «жаворонки над снегами...» Такое редко приходится видеть, потому что в нашем представлении север — это скудная, необжитая земля. А тут — радость жизни, ее торжество. Пока мы, люди, примериваемся к северу, размышляем, как нам там обжиться, для птиц это давным-давно — желанный дом.

Путевая насыпь, проложенная первыми строителями, за четверть века заросла тополем и ольхой, густо поселившимися на свободной земле. По этим зарослям не пройти было без топора, и мы шли грунтовой разбитой дорогой. Строители все пригорки превратили в карьеры, брали оттуда грунт и сыпали его в полотно будущей железнодорожной колее и в дорогу, по которой ходили машины.

К вечеру — где пешком, где на попутных машинах — мы добрались до Сонаха. Так называется ключ, возле которого живет лесник. Рядом с его домом находились посадки сосны — около восемнадцати гектаров. Хотя край наш считается лесным, в его запасах всего полпроцента сосны, да и то лишь в северных районах, по Мае-Алданской и Учуру, а здесь, на Амгуни, лишь отдельные мелкие рощицы. У лесника огромный участок лесов, которые он должен оберегать от пожаров. Конечно, больше всего он заботился о посадках. Вместе с другими рабочими лесхоза он сажал эти сосенки и теперь смотрел за ростками, как за малыми детьми. Да они и были детьми, эти будущие деревья, их мог ненароком стоптать человек или зверь, они могли погибнуть от огня, даже травы могли задушить их — особенно наш амурский вейник, заселяющий не только луга, но и лесные прогалины. Ростки были еще малы — человеку по пояс, но радовали глаз своими стройными зелеными рядками. За посадками высилась горная гряда, покрытая орешником и низкорослым дубняком.

Через год, уже в сентябре, на этой гряде мы собирали бруснику, и это был для нас праздник — так хорошо, так звонко и солнечно было в природе, такие неоглядные открывались отсюда дали.

В воскресенье, день солнечный и на диво теплый, в гости к леснику пришли молодые солдаты — чистенькие, в выходной опрятной форме. Двое небольшого роста, почти подростки по сложению, а третий богатырь. Попили чаю, посидели на крылечке. Начали вспоминать, как прибыли на Сонах. Было это в середине зимы, самые морозы стояли, снег почти метровый лежал, когда пробилась из Березового к Сонаху первая машина. Солдаты тут же принялись разгребать снег, ставить палатку, чтобы было где обогреться самим в первую ночь и на завтра других принять. С этой машиной ехали только добровольцы, как в разведку, в основном комсомольцы подразделения.

Пока одни ставили палатку, другие взялись за топоры, начали деревья валить, готовить лес для сруба следующей палатки. В первые дни работали, не считаясь с тем, у кого какая специальность: все и плотничали, и печку клали, и всякую другую работу делали, потому что необходимо было устроиться прежде всего с жильем. Любая работа этим молодым парням была по плечу. Саша Горбиенко — дальневосточник, со станции Облучье, экскаваторщик. Он еще совсем юным выглядел — румяное лицо, глаза голубые, нос курносый, и губы еще по-детски пухлые. А в руках уже хватка рабочая есть и в сердце убежденность, что БАМ не зря молодежи доверен: значит, любое дело должно быть выполнено на совесть воинами-железнодорожниками.

Его приятель Гена Яковлев из Гомеля — чуть ростом повыше, но в талии тоненький и смуглый лицом, типичный русак, по специальности электрик — а так же, как и Горбиенко, за любую работу брался. Они с лесником познакомились прежде всего из-за дела необходимого: кирпичи для печки привезли, а где глины взять, когда земля стужей закована и снегом укрыта? Вот лесник и привел их к полуразрушенному барaku и посоветовал старую штукатурку со стен ободрать и в воде размочить. Она ведь с песком уже перемешана и с известкой — бери готовый раствор и клади печку.

— Ну, а вы уж не моряк ли? — спросил я третьего — могучего парня, лицом горяче смуглого, с бровями темными вразлет, у которого из-под расстегнутого будто невзначай воротника гимнастерки тельняшка полосатая проглядывала.

— Нет, — засмеялся он густым крепким голосом. — Из Уральского я, с тех мест, где Чапай гулял.

— Не из казаков ли?

— Отец, может, и помнит кого в роду казаков, а я уже не казак — экскаваторщик. Как и Саша, землю-матушку ковшом перебрасываю. Против наших мест больно интересная тут земля, любопытная. Говорят, тут и золото раньше мыли по ключикам?

— Не здесь, а в соседнем районе. И сейчас моют, — ответил я и начал рассказывать ребятам про Дальний Восток.

— Вот ладно, что рассказали, теперь будем смотреть, что гребем, — обещал уралец.

Через день, когда мы уходили по трассе, на ключе нас увидели солдаты, все с мокрыми руками.

— Гляньте, что намыли! Не золото, как считаете?

Посмотрел, а они блестков слюды, что во всяком ключе на отмелях колышутся, намыли.

— Нет, ребята, не золото, слюда это. Ее в камнях много, а вода камни точит, высвобождает эти чешуйки. Еще и пирит попадает, спутником золота его называют. Сами знаете, золото тяжелое, оно на поверхности не лежит, а в глубине.

— Ну, ничего... Доберемся и до глубины, нам это по силам. Глядишь, и подфартит, откроем россыпи...

Говорит это нам уралец, а в глазах азарт, и в развороте плеч, в красивой посадке головы — удал, сила немалая. Хороши ребята на БАМе!

Стоим мы на берегу Сонаха, в холодную воду лезть не решаемся. Хоть и не глубоко, а вода ледяная. Глядь, навстречу самосвал катит, и шофер рукой машет: погодите, мол! Машина с ходу в воду врезалась, аж волну подняла, и возле нас остановилась. За рулем наш попутчик, солдат Курмантай — выглядывает, улыбается, глаза — щелочки. Неделю назад вместе из Березового шли, по дороге чай пили, за разговорами километров пять отшагали, вот и не забыл нас.

— Садитесь, перевезу!

Руки маленькие, загорелые, а баранку крутят уверенно, с машиной на «ты», сразу видно. Тут же нас на другой берег перебросил и по своим делам умчался. Как такого

парнишку добром не вспомнить? Во время войны многих солдат киргизов и казахов я знал, служил с ними, спал бок о бок. Очень они любили технику и прямо гордились, если им пулемет или миномет доверяли. Старательные, верные были солдаты, вот и в Курмантая верю, что с душой служить Отечеству будет. И, может, много-много лет пройдет, а с гордостью будет он вспоминать про свою службу на БАМе, и будет она самой яркой страницей в его жизни.

Недалек день, когда дорогу построят, и, вероятно, многие строители вернутся в привычные и родные для них места, но большинство останется работать на этой дороге — водить поезда, строить предприятия и красивые дома. Останутся молодые, им осваивать северные, хоть и богатые, но неуютные пока для человека земли. Почти четыре века прошло с тех пор, как русские люди устремили свой взор на восток. И вот цель достигнута, мы пришли на край земли русской, и дальше идти некуда. Здесь наш дом, здесь нам жить.

Вдумайтесь в эти слова. За ними стоит многое...

1974 — 1978

---

# ЗДРАВСТВУЙТЕ, ЗЕМЛЯКИ!

*Дневник одной экспедиции*

## 1. Слово перед дорогой

*Хабаровск, 15 января 1979 года*

Сегодня с Комсомольской площади Хабаровска стартует агитационно-пропагандистский пресс-рейс «Восточное кольцо», посвященный выборам в Верховный Совет СССР и 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. В рейсе принимают участие работники краевого комитета комсомола, журналисты краевых газет, «Комсомольской правды», ветераны Ленинского комсомола, писатели и художники. Пресс-рейс пройдет по маршруту Хабаровск — Комсомольск-на-Амуре — Березовка — Сулук — Ургал — Известковая — Биробиджан — Хабаровск. Его участники встретятся с молодыми строителями магистрали, продолжат волнующую летопись славных дел строителей Восточного участка БАМа.

До пуска северной дуги Восточного кольца железных дорог остаются считанные месяцы. Тем более важно увидеть результаты труда тысяч людей, рассказать о том, что создано ими там, где шумит вековая тайга, лежат болота и мари, возвышаются горные хребты.

По хорошему русскому обычаю присядем перед дорогой. Посмотрим в лица друзей и подумаем.

Вот друзья. Они улыбаются, они все понимают. Вот дорога. Что там? Прижимы и сухой мороз на перевалах, наледи по рекам и заснеженная тайга. Там тоже друзья: бамовские отряды. Их работа — тяжелая и очень нужная стране — достойна внимательного, доброго слова.

Наш рейс — дело общественное, основанное на инициативе и энтузиазме.

Для того чтобы проехать по Восточному кольцу, нужны автомобили. И мы обратились в Хабаровское транспортное управление. Мы все объяснили руководителям: Василию Сергеевичу Ермилову, Виктору Григорьевичу Никитину, Юрию Стратоновичу Лескову. Конечно, сказали мы, БАМ для вас это что-то далекое и вы не обязаны...

— Конечно, мы не обязаны, — ответили нам, — и указания сверху не было... Но БАМ строят все...

На следующий день два автомобиля Хабаровского транспортного управления были готовы к старту.

— Нужны опытные водители, — обратились мы к шоферам. — Конечно, БАМ от вас далековато...

На следующий день вести автомобили вызвались кандидаты в мастера спорта СССР Леонид Шарабарин, Константин Фарафонов, Виктор Строкалист, Вячеслав Воропаев, перворазрядник Анатолий Насыров. Главным штурманом рейса стал Валерий Кузнецов — тренер сборной автомобилистов края.

Нам позвонил председатель краевого общества ВДОАМ (общество автолюбителей) Геннадий Павлович Еремин.

— Конечно, — сказал он, — БАМ от нас далековато, да и трасса сложная...

Вечером к штабу пресс-рейса подкатил белый «Москвич» с надписью «Восточное кольцо» на борту.

Нам повезло: друзей у нас оказалось много. Мы с удовольствием их называем: Дальневосточное территориальное геологическое управление, Дальневосточное управление гидрометеослужбы, краевое аптекоуправление, краевой врачебно-физкультурный диспансер, институты Дальгипротранс, Гипролестранс, краевая госавтоинспекция.

Спасибо вам, товарищи!

## 2. Позади — Большой перегон

*Комсомольск-на-Амуре, 16 января*

«Волга» замерла на обочине сумеречного предрассветного шоссе, а ее водитель, кандидат в мастера спорта Вячеслав Воропаев стоял на коленях и ставил запасное колесо.

Воропаев успел отвинтить четыре гайки и положить их на снег, когда впереди вспыхнули фары и «Москвич» Константина Фарафонова остановился рядом. Фарафонов вышел из автомобиля, хлопнул дверцей, молча посмотрел на Воропаева, и Воропаев посмотрел на него. «Все нормально?» Подъехал Виктор Строкалист, и они тоже обменялись взглядами.

Члены сборной команды автомобилистов края. Сколько раз им приходилось выручать друг друга на нелегких дорогах, сколько раз в минуты отчаяния светили им вспыхнувшие вдруг в ночи фары машин товарищей по команде. «Все нормально?» — «Все нормально!» Нам приятно ехать с этими людьми. Приятно и надежно.

Запасное колесо встало на место, автомобили пресейса рванулись вперед. Потом будет день, широкое шоссе станет узкой таежной дорогой, и на одном из трудных участков снова молча посмотрят друг на друга наши водители, склонившись над помятым бампером. И снова колонна рванется вперед.

А потом, после 400 километров пути, мы достигнем Амурска и проедем по его улицам, празднуя нашу маленькую победу. Мы будем смотреть на знакомый город, вспоминать его прошлое и свою жизнь, накрепко связанную с его судьбой долгом комсомольских журналистов.

Впереди — новые перегоны, впереди БАМ.

До Комсомольска мы едем по ровному шоссе в колонне. Через семь часов после старта в Хабаровске пресс-рейс прибыл в город юности.

### 3. Как нас сосчитали

*Березовка, 17 января*

— Ваше имя, отчество, фамилия, образование, социальное происхождение... Кстати, вы глава семьи?

Впервые за три дня специального рейса каждому из нас пришлось вспомнить дату рождения и всерьез подумать, кто в семье глава.

Нас сосчитала, а точнее, переписала Зоя Негуляева, отделочница ССМП НовосибирскБАМстрой, а ныне счетчик Всесоюзной переписи населения.

— Такой порядок, — строго объяснила Зоя. — В Ха-

баровске вас запишут как временно отсутствующих, а здесь вы присутствующие. Правда, тоже временно...

Мы временно присутствовали в Березовке уже час. Было 17 января — день начала Всесоюзной переписи населения СССР. Зоя Негуляева вручила нам справки и поздравила с успешным прохождением переписи.

— Мне пора, — сказала Зоя. — Сегодня еще по всему поселку надо пройти, в каждом доме побывать.

— А можно с вами? — с надеждой спросили мы.

— Ну, в порядке исключения...

И мы отправились.

— ...Семейное положение — женат, — важно сказал шофер ССМП Новосибирск БАМстрой Саша Соколов.

— Вот не знала! — в тон ему, но с улыбкой заметила Зоя Негуляева.

Зоя, конечно же, знает, что Саша Соколов женат, она дружит с его женой Ириной Соколовой, и вообще все знают все и про нее, и про него, и про всех, поскольку приехали сюда, на БАМ, в составе самого первого отряда новосибирцев. А свадьбу Соколовых, первую в поезде, играли 8 сентября прошлого года. Радовался весь поселок. Радовались за молодоженов и в Новосибирском обкоме ВЛКСМ: прислали поздравительную телеграмму, которую Соколовы бережно хранят и по сей день. А молодые радовались, потому что были счастливы, и еще потому, что держали в руках ключ от новой комнаты.

Следующую строку в тетрадке счетчика занял Юрий Федорович Монычев. К сожалению, встретиться с ним не удалось: Юрий Федорович появился на свет за две недели до начала переписи. Первый коренной бамовец отряда родился в вагончике и может с полным основанием считать своими «крестными» и Валентину Шемет, и Любу Овчинникову, и Ирину Соколову («ту самую»), и ребят, которые везли его и маму в роддом на «Магирусе».

Юрий Федорович Монычев и его папа, и его мама, и Саша Соколов с женой Ириной, и мы, корреспонденты пресс-рейса, в этот день были взяты страной на учет. Что, в частности, означало следующее: каждый человек, даже если он живет и работает в далеком таежном поселке, нужен стране. Каждый знает: он не одинок, а все вместе мы делаем одно общее дело.

#### 4. Ясный вечер

*Поселок Ясный, 20 января*

Был вечер в Ясном. В зале — строители мостов через Амгунь, на сцене участники пресс-рейса. Среднего роста человек, седой и немного усталый, в валенках и черном пиджаке, говорил в притихший зал обыденно и просто. О пароходе «Колумб», о первых палатках тридцать второго года в селе Пермском, о себе молодом и о товарищах, которые тоже были молоды. Александр Иванович Выскубенко — первостроитель Комсомольска-на-Амуре. Всякий раз, когда мы приезжаем в очередной бамовский поселок и встречаемся со строителями, Александр Иванович рассказывает уже знакомую нам историю. Про «Колумб» и первые просеки, про тачки и ледовую дорогу... Мало кто знает, как трудно ему говорить. Он рассказывает о друзьях, с которыми провел молодость, из которых многих уже нет. В прошлом году Александр Иванович потерял двенадцать товарищей-комсомольчан, первостроителей. Ему трудно говорить, трудно вспоминать.

Но сегодня, как и вчера, он не может не вспомнить «Колумб», потому что молодые люди в полушубках и телогрейках, к которым он обращается сейчас, тоже рубили свои первые просеки и ставили свои первые города... Выскубенко улыбается. Он понимает, и мы вслед за ним: есть в нашей жизни такое, что сильнее и прочнее времени.

Год тому назад Александр Иванович с семьей переехал в Москву к младшему сыну Борису, физику. Жил в просторной квартире, за окнами которой шумела столица. Через шесть месяцев он пошел на вокзал и купил билет. Он приехал в свой город и впервые остро ощутил, как нужен ему Комсомольск.

А потом в зале звучали стихи: «Ну вот и все, пора идти. Твоя земля — хребет Турана. Ты впереди, ты впереди...»

Твоя земля. У людей, которых мы сегодня встретили, она есть, как и у тех, кто высадился в тридцать втором на пристани Пермского. Два красавца моста над Амгунью — твоя земля. Поселок ПензастройБАМа, выросший в двадцати километрах от Ясного, — твоя земля. И рельсы БАМа, и пикет изыскателей — тоже твои.

А какие звезды были в Ясном в тот ясный вечер! Крупные и близкие. Возьми свою.

### 5. Эхо на перевале

*Дуссе-Алинь, 23 января*

Путь на Дуссе-Алинь нам был заказан.

— На перевале ветры, заносы, глубокая колея, — предупредил Юрий Мисько, секретарь партбюро СМП ХабаровсктранстройБАМ в поселке Сулук.

Время на размышление было, но пройти перевал, пройти во что бы то ни стало мы решили еще раньше, в Джамку. Мы шли по улице Волгоградской: десяток домиков у подножия крутой заснеженной сопки. Валентин Иванович Овчинников, главный инженер отряда, прибывшего из легендарного города, долго думал, прежде чем ответить на наш вопрос: «Почему вы, человек немолодой, приехали строить БАМ?»

— Двадцать лет тому назад, — сказал Овчинников, — здесь, на Дальнем Востоке, мне довелось прокладывать ветку Совгавань-сортировочная — Совгавань-город. С тех пор все тянуло сюда... Хотелось вернуться в свою молодость, в свое прошлое. Человеку трудно жить без прошлого.

Человеку трудно жить без прошлого. В 1942 году рельсы БАМа были перенесены под Сталинград, на Волжскую рокаду. 31 декабря 1978 года они вернулись на БАМ и подошли к волгоградской станции Джамку. Это были трудные рельсы. У разъезда Сиктали путейцам из подразделения лейтенанта Владимира Кошелева пришлось поднимать насыпь более чем на метр. Неделя без сна, на морозе... Под Новый год стоял у подножия заснеженной сопки путеукладчик.

...А путь на перевал нам был заказан. И тогда за ба-ранки автомашин спецрейса сели самые лучшие водители.

Горели фары, ревели моторы, фонтаном летели снежные брызги. Мы все-таки прошли перевал и на самом гребне его увидели далеко внизу заснеженный портал туннеля с еле различимыми отсюда датами: «1947—1950».

И тогда мы попросили наших уставших водителей включить гудки. Долгое эхо сирен падало с перевала вниз...

Человеку нельзя без прошлого.

## 6. Здравствуйте, земляки!

*Ургал, 24 января*

Возможно, письмо начиналось именно так: «Здравствуйте, земляки!» Его мы не видели, да и не было в том необходимости. Алексей Иванович Карунский цитировал наизусть.

Отправитель письма — Нина Ивановна Горбенко, проживающая по улице Пушкинской, 9, кв. 64 в г. Киеве, поздравляла земляков с трудовой победой. Укрстрой досрочно выполнил план 1978 года, и в газетах Украины было опубликовано поздравление ургальцам от ЦК Компартии и Совета Министров республики.

Перевод на 90 рублей с улицы Пушкинской пришел вслед за письмом. Н. И. Горбенко просила купить на эти деньги 30 тортов и вручить их лучшим строителям. Вот такой факт.

Алексей Иванович Карунский, сварщик, заслуженный строитель Украины, принес письмо в партком, и там решили: торты заказать в местной столовой «Дончанка» и вручить их В. Сиволобу, А. Суме, А. Догоденко, В. Левченко и еще двадцати шести лучшим.

Замечательно тут вот что. Специализированный строительно-монтажный поезд Укрстрой с годовой программой в 6 миллионов рублей не посчитал мелким делом распорядиться 90 рублями частного лица. И это уже не просто факт. Это принцип отношения к людям.

Мы сидели в новой квартире крановщика Петра Воронина и старались квалифицированно оценить первую большую покупку семьи — коляску для двойняшек. Квартира и коляска появились у Петра недавно и одновременно, но если коляску он приобрел самостоятельно, то квартиру для Петра, его жены Тани и двух дочек выделил застройком. «Здравствуйте, землячки-дальневосточницы, родившиеся в украинском отряде!» — говорили мы им. «Здравствуйте, земляки!» — говорили и нам, участникам пресейса, встречая хлебом-солью на рушнике. Мы понимали: дело не только в том, что и мы, и ургальцы теперь прописаны на этой земле.

В дни, когда исполняется 325 лет воссоединения Украины с Россией, с особой остротой ощущаешь: в Киеве

ли, на улице Пушкинской, в Ургале ли, на улице Киевской, в Хабаровске ли, на улице Карла Маркса, прописка у нас одна — Советский Союз.

## 7. Высота

*Чегдомын — Кульдур, 26—29 января*

До вершины перевала оставалось всего три километра. Другим бы радоваться, но нам молчалось. Втроем мы возвращались вниз — к нашим машинам и к людям, ожидающим нашего возвращения. Отвердевший на морозе снег хрустел под унтами, мутное пятно света от фонаря покачивалось на лапах древних елей. И когда за очередным горбом дороги появилось зарево от включенных фар замерших автомобилей, один из нас остановился и, переведя дыхание, спросил: «Ну, что скажем? Возвращаться?»

К тому времени каждый из нас уже понимал: надо возвращаться. Перевал, десять километров которого мы с превеликим трудом одолели на наших «Волгах» и «Москвичах», в конце концов оказался непроходимым. Каждый раз, когда мы вытаскивали из снега очередную машину и из последних сил толкали ее дальше, в гору, нам казалось: ну, еще немного, еще километр, ну, может, два — и мы пройдем, поднимемся на вершину, а там останется только скатиться вниз, это так легко. Но проходил час, другой, а подъем не кончался, силы таяли, и иссякали шутки.

И теперь, когда пришла ночь, мы, ушедшие от колонны вперед на разведку, твердо знали, что до вершины осталось три километра. Но каждый из нас при этом представлял себе: для того, чтобы пройти эти три километра высокой снежной колеи, нужно срезать колею лопатами и потом под натужный рев моторов на ночном морозе и на ветерке толкать каждую из наших пяти машин к вершине.

Мы вернулись. Съехали вниз в поселок Таланджа, откуда утром начинали наш штурм. К следующему утру нам нужен был трактор.

...Василий Павлович Индыченко прожил в Таландже двадцать шесть лет. Со своим огородом, с нехитрым хозяйством и немудреными заботами. Случилось так, что на целую неделю Василий Павлович, впервые, пожалуй, за

двадцать шесть лет жизни в Таландже, стал лицом материально ответственным. В его распоряжении и под его контролем остался единственный в поселке старенький трактор ДТ-75. «Хозяин» трактора, начальник станционной водоканалки, на время уехал в Ургал, поручив Индыченко приглядывать за техникой.

Мы рассказали Василию Павловичу о нашем пресс-рейсе и о том, почему нам необходимо его пройти. Просили трактор, чтобы расчистить дорогу хотя бы до станции Перевальная, за которой ожидал нас самый главный и самый крутой перевал, последний на нашем маршруте.

— Звоните в Хабаровск, — сказал Индыченко, — если там разрешат, то и я разрешу.

Мы тут же связались с Хабаровском, и в управлении дороги ответили, что не возражают — при условии, если нам удастся получить «добро» на месте. Василий Павлович понял, что решать ему придется все-таки самому. Он закурил, присел на низкий табурет, и в жарко натопленной избе надолго воцарилось молчание. Анастасия Ивановна, не глядя на мужа, катала по старенькой клеенке стола хлебный шарик, а мы просто сидели и ждали.

Наконец он встал, прошелся по комнате и как бы себе самому сказал негромко: «Что ж, дело у вас государственное, значит, нужное. Берите». И по-хозяйски указал жене: «Собирай на стол-то. Люди устали, есть хотят. Да и постель всем готовь, поздно уже». Холодец, принесенный Анастасией Ивановной, был великолепен...

Наутро к вершине пошел трактор. Он медленно и аккуратно срезал колею. За трактором тянулась вереница наших автомобилей.

«Москвич», шедший вторым, встал неожиданно на ровном месте, на утопанном снегу. Виктор Строкалист, его водитель, кандидат в мастера спорта, классный гонщик, на этот раз ничего не мог сделать: вышел из строя задний мост. Починить неисправность на трассе было невозможно. А до вершины перевала оставалось совсем немного...

Мы двинулись дальше на перевал, прицепив неисправный «Москвич» к шедшему впереди трактору. Казалось, мы рассчитали все и поступили правильно. Однако враз отяжелевший трактор полз теперь слишком медленно, и автомобили, не получая необходимого разгона на подъеме,

все чаще и чаще стали вязнуть в снегу. Ревели двигатели, пожирая драгоценное теперь, последнее топливо. Наконец колонна остановилась. Бензин был практически на нуле. А до вершины было уже рукой подать...

Поначалу водитель бензовоза подумал, что в сумерках перепутал дороги. За долгие годы на этом перевале он не встречал ни одного легкового автомобиля. А тут сразу пять. Машины стояли с зажженными фарами. Он свернул на обочину в снег, уступая путь, но встречные машины не двигались. Спустя четверть часа водитель знал все о нашем пресс-рейсе, его целях и задачах. Спустя еще полчаса мы снова могли продолжить наше восхождение к вершине.

Нам оставалось совсем немного, когда головная «Волга» остановилась: под шинами хрустнул свежий ледок. Наледь. Вячеслав Воропаев прошел вперед, скрылся за поворотом, но вскоре вернулся. «Сто метров наледи, — объяснил он. — Попробую проскочить, но...» Вячеслав не договорил, сел за руль, захлопнул дверцу и взял разгон. Метров пятьдесят автомобиль Воропаева проскочил каким-то чудом, позади оставалась глубокая колея из ледяного крошева, мгновенно заполнявшаяся водой. Вдруг машину занесло вправо, и бешено крутящиеся колеса медленно и безнадежно увязли в снежной каше. Автомобиль встал, кругом была ледяная вода, над перевалом спускались густые сумерки, а позади перед наледью сжидали своей очереди остальные машины. До цели оставалось — совсем чепуха.

...В этот вечер начальник сейсмической станции Борис Юрьевич Рудкой решил просто отдохнуть. Он любил сам сидеть за рулем, кроме того, со студенчества в нем сохранилась страсть к путешествиям. И сейчас он не жалел, что отправился на перевал: дорога была красивой, заснеженные сопки расступались, открывая распадки. И ранние звезды обещали быть яркими.

Он доехал до наледи, вышел посмотреть дорогу, оставив свой УАЗ за поворотом, и тут увидел автомобиль с зажженными фарами посреди воды. А потом до поздней ночи его УАЗ врывался в наледь, прокладывая колею нашим машинам, тянул из последних сил вмерзшие в лед автомобили. Шесть раз рвался стальной трос, трижды пришлось всем вместе вытягивать из кювета УАЗ Рудкого. Зато в конце концов наши обледеневшие машины стояли

на твердом снегу, и вода была позади. А еще немного времени спустя мы сидели за большим столом перед тарелками, полными пельменей, и от души смеялись, и захлеб спорили с хозяином дома, и говорили с хозяйкой об искусстве, и хвалили кулинарные чудеса заботливой и энергичной Зинаиды Петровны, тещи Бориса Руцкого. В окнах этого счастливого дома долго еще горел свет, нас слушали умные книги на стеллажах и репродукция «Бульвара Мон-мартр» Камиля Писсарро на дсщатой стене.

Мы прошли перевал.

А наутро в поселке Перевальный нам объяснили, что больше подъемов не будет и что тот, который мы прошли, и есть самый большой и самый последний. Мы не знали об этом, поднимаясь на вершину, узнали только здесь, на высоте Перевального. На этой высоте мы и поняли многое из того, на что раньше просто не обращали внимания. Все вместе и каждый из нас в отдельности теперь знали: как бы трудно ни было тебе, какие бы преграды ни вставали на твоём пути, какие бы несчастья ни преследовали тебя — можно преодолеть любой перевал и достичь любой высоты. Потому что вокруг люди, которые всегда придут на помощь. Они придут, если только трудно по-настоящему и если очень хочешь достичь цели.

## 8. Вернулись!

*Хабаровск. 30 января*

На Комсомольской площади финишировал агитационно-пропагандистский пресс-рейс «Восточное кольцо».

Все позади. И дорога: почти 1700 километров по асфальту, грунтовке, зимникам, наледям и снежным заносам. И встречи: в бамовских поселках и подразделениях железнодорожных войск, на больших станциях и маленьких разъездах. И сомнения тоже позади: в том, что сможем пройти там, где это казалось невозможным; в том, что выдержат все испытания и люди, и машины. Мы вернулись!

Все впереди. Заполнены журналистские блокноты и эскизные папки художника, собраны экспонаты для краеведческого музея и материалы для будущих работ писателя. А значит, впереди большой рассказ о людях и делах

БАМа, о заботах и трудовых победах строителей магистрали.

...Обледеневшие автомобили въехали на Комсомольскую площадь и остановились у памятника борцам за Советскую власть. Водители выключили зажигание, вышли из машин. Им пожимали руки особенно крепко, потому что и незабываемые встречи, и наши впечатления, и вся трудная экспедиция стали возможны благодаря мужеству и мастерству этих людей.

А когда улеглась первая радость встречи, участники пресс-рейса встали в строй у памятника на том месте, откуда две недели назад начинался их долгий путь. И немного по-другому они смотрели на эту площадь, и на памятник, и на самих себя, многое понявших в этом переходе. Понявших главное: уходят в историю годы и люди, но вечны такие понятия, как мужество, преодоление себя и пространства, готовность отдать все силы делу, которое очень нужно Родине. В данном случае — строительству Байкало-Амурской магистрали.

Руководитель пресс-рейса рапортовал крайкому ВЛКСМ: «Пройдено 1696 километров, проведено двадцать встреч со строителями Байкало-Амурской магистрали, вручены одиннадцать библиотечек, вымпелы, памятные медали. Собран богатый материал».

Пресс-рейс окончен. История Байкало-Амурской магистрали продолжается.

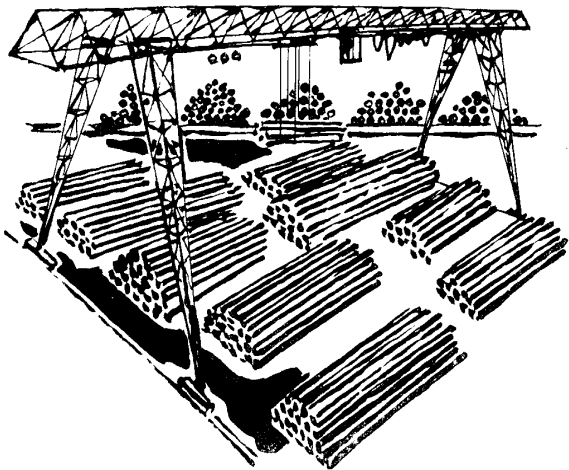
А. КУПРИЯНОВ, Ю. ЛЕПСКИЙ, И. КОЦ



---

# ГОРИЗОНТЫ

---





---

А. Г. АНДРЕЕВ,  
начальник Дальневосточной железной дороги

## ВТОРОЕ ПЛЕЧО ТРАНССИБА

В нашей стране проводятся крупные мероприятия по улучшению размещения производительных сил, направленные на широкую индустриализацию всех экономических районов и приближение промышленности к источникам сырья и топлива, к местам потребления. И это в первую очередь относится к разработке долгосрочных планов развития Восточной Сибири и Дальнего Востока. Быстрое развитие производительных сил, освоение новых территорий этих районов, расширение внешнеторговых связей СССР через дальневосточные морские порты вызвали в последние десятилетия высокие темпы прироста грузовых перевозок.

Транссибирская магистраль, проходящая по крайнему югу Восточной Сибири и Дальнего Востока, в связи с постоянно возрастающими перевозками работает с большим напряжением. А отсутствие транспортных связей в северной части данных районов сдерживает разработку природных богатств и ввод новых промышленных объектов. Чтобы снять эту острую проблему, Советское правительство приняло решение о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Первые шаги в этом направлении были сделаны еще в героическое время первых пятилеток. Но только в наши дни, в условиях развитого социализма, на основе современного экономического и научно-технического потенциала Советского Союза, стало возможным в полном объеме практическое осуществление столь грандиозной задачи.

Многообразной будет структура грузооборота новой магистрали. В этой структуре преобладающее место займет

доставка на Дальний Восток западносибирской нефти, перевозка лесных грузов, угля, различных строительных материалов и оборудования, товаров народного потребления.

Введение в строй большого БАМа позволит решить не только вопросы использования огромных природных богатств, но и значительно улучшить транспортные связи с портами, от которых начинаются морские пути к Охотскому побережью, на Камчатку, Чукотку и в страны Тихоокеанского бассейна. Достаточно отметить, что новая железнодорожная магистраль на 400—500 километров сокращает пробег грузов, идущих с запада СССР к портам Дальнего Востока, значительно облегчает снабжение развивающихся районов, расположенных севернее, в частности Якутии, Хабаровского края, Магаданской, Камчатской и Сахалинской областей. Дальность перевозок по железнодорожным и морским путям от Тайшета через Советскую Гавань в порты Сахалина, Камчатки и Чукотки сократится на 1000 километров.

Поскольку Восточный участок БАМа и в целом вся Дальневосточная железная дорога являются главным связующим звеном транспортной системы на Дальнем Востоке, от их работы зависит четкий ритм доставки народнохозяйственных грузов в восточные районы страны. Линия Ургал — Березовка — Комсомольск — Советская Гавань позволит замкнуть железнодорожное кольцо Известковая — Ургал — Комсомольск — Хабаровск и частично разгрузить главный ход Транссиба. На этом главном ходу от станций Волочаевка и Известковая ответвляются на север и северо-запад две действующие железнодорожные линии — одна к Комсомольску-на-Амуре, другая — к Ургалу, куда выходит восточным крылом БАМ: образуется второе плечо Транссиба. С вводом в эксплуатацию этого плеча, а затем и всего БАМа, резко возрастет движение поездов на Комсомольском направлении. В будущем общий грузооборот на участке Ургал — Комсомольск увеличится в сравнении с планируемым грузооборотом 1980 года более чем вдвое, а на Комсомольском узле — более чем в три раза.

БАМ строится по нормам железных дорог первой категории и будет представлять собой первоклассную транспортную артерию. С самого начала эксплуатации новой магистрали вводится тепловозная и электровозная тяга, до-

рога обсудуется автоматикой и устройствами диспетчерского управления движением поездов. На всей трассе будет построено около двухсот станций и разъездов. На Восточном участке БАМа понадобилось возвести много искусственных сооружений, что потребовало от транспортных строителей огромного напряжения сил, изобретательности, самоотверженности.

От Ургала до Комсомольска, на расстоянии чуть более 500 километров, строятся 12 станций, в том числе Ургал-2, Солони, Сулук, Герби, Амгунь, Березовка, Эворон, Горин, Хурмули, а также 15 разъездов. На всем протяжении по главным путям укладываются рельсы тяжелого типа. Станции и разъезды рассчитаны на пропуск тяжелых поездов.

Обслуживание грузовых и пассажирских поездов здесь будет осуществляться мощными двухсекционными тепловозами. Создаются оборудованные с учетом современных требований локомотивные депо, пункты технического обслуживания и укрупненного текущего ремонта вагонов.

Участок оборудуется диспетчерской централизацией системы «Нева-73». Она дополняется приборами частичного диспетчерского контроля за состоянием устройств автоматики и телемеханики на перегонах.

Обеспечивается устойчивое энергоснабжение по линиям электропередач от государственных электростанций. Энергомост будет иметь протяженность 283 км. В десятой пятилетке энергия Зейской ГЭС придет на все стройки, на все станции и поселки Восточной части БАМа. В будущем, с образованием энергосистемы в Южной Якутии, Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, появятся возможности для перевода всей Байкало-Амурской магистрали на электровозную тягу.

Таковы лишь некоторые детали общей эксплуатационно-технической характеристики восточного БАМа.

Следует подчеркнуть, что все здесь делается не только с расчетом на высокий технический уровень, но и на создание максимально благоприятных условий для жизни людей, которым предстоит работать на дороге. Речь идет прежде всего о жилье — теплом, удобном, с повышенным комфортом; детских и медицинских учреждениях, хороших магазинах с круглогодичной торговлей свежими овощами, мо-

локспродуктами; об учреждениях службы быта, культуры, учебных заведениях. Все это, совершенно необходимое для решения важнейшей проблемы закрепления кадров, строится, а в значительной мере уже построено.

Вот две станции — Сулук и Ургал.

Первая из них — на 91-м километре к востоку от Ургала. Она явится одной из крупных на Восточном участке магистрали. Здесь сооружаются локомотивное депо, пункт контрольно-технического осмотра вагонов, объединенный эксплуатационный пункт различных служб, складские помещения и платформы для производства грузовых операций...

Архитектурно-планировочную документацию станции Сулук разработали архитекторы проектных институтов Дальгипротранс и Хабаровскгражданпроект. Решено сделать поселок образцовым по архитектурно-планировочным решениям и благоустройству.

Теперь об Ургале. Еще совсем недавно он представлял из себя временный поселок посланцев Украины и открывался взору только на последнем километре автодороги, связывающей его с районным центром. Сегодня уже отчетливо обозначились контуры будущего города, который видно издалека. Под сопками, волнистой грядой окаймляющими долину, поднялись крупнопанельные многоэтажные здания, среди которых тридцатиквартирный и два девяти-стоквартирных жилых дома, больничный комплекс. Ургалу суждено стать одной из самых крупных сортировочных станций на Восточном участке БАМа. Станция строится с механизированной горкой, последующим расположением парков, электрической централизацией стрелок. Здесь будут возведены локомотивное депо, которому надлежит выполнять ремонт и техническое обслуживание локомотивов, обращающихся между Ургалом и Комсомольском, Ургалом и Известковой, Ургалом и Чегдомыном, а также вагонное депо, пункт подготовки вагонов под погрузку, пункт слива нефтепродуктов и другие сооружения.

Ведутся работы и по усилению мощности существующих участков Дальневосточной железной дороги.

Участок Комсомольск — Советская Гавань был сдан в эксплуатацию в 1947 году. Он имеет большое количество кривых малого радиуса, много крутых подъемов и спусков.

Здесь используется кратная тяга. Теперь, чтобы увеличить пропускную и провозную способность участка, его реконструируют по нормам железных дорог первой категории: укладываются тяжелые рельсы, капитально обновляются многие искусственные сооружения, линия оборудуется автоматической блокировкой и электрической централизацией стрелок.

В 1973 году закончено строительство первой очереди причалов железнодорожной морской паромной переправы через Татарский пролив в портах Ванино и Холмск. Эта переправа дала стране огромный экономический эффект, сократив сроки доставки грузов и время простоя грузовых вагонов под грузовыми операциями.

На Комсомольском отделении построены две крупные грузовые станции — Комсомольск-2 и Токи, оборудован автоблокировкой и диспетчерской централизацией участок Волочаевка-2 — Комсомольск. Намечена реконструкция основного локомотивного депо станции Комсомольск. Участок Известковая — Ургал также будет в значительной степени реконструирован.

С целью увеличения пропускной и перерабатывающей способности на целом ряде уже существующих станций ведется удлинение приемо-отправочных путей, а на станции Хабаровск-2 строится нечетная система. Реконструкция касается также ряда вагонных депо, пунктов технического осмотра и подготовки вагонов под погрузку.

Ввод в эксплуатацию Дальневосточного железнодорожного кольца позволяет обеспечить транспортное обслуживание экономики Дальнего Востока на более высокой качественной основе. Одновременно это ставит перед работниками ДВЖД еще более сложные и ответственные задачи. У нас разработан и реализуется комплекс мер, направленных на техническое переоснащение действующей дороги и реконструкцию ряда предприятий, на дальнейшее совершенствование форм взаимодействия железнодорожных перевозок с другими видами транспорта, а также на укомплектование и закрепление кадров, развитие действенного социалистического соревнования, совершенствование технологии работы и более полное использование существующих мощностей.

---

Ю. И. БАКУЛИН,  
начальник Дальневосточного  
территориального геологического управления

## ОТКРЫТЬ КЛАДОВЫЕ ЗЕМЛИ

На территории Хабаровского края БАМ пересекает множество богатых геологических районов и зон. Здесь установлены перспективы на выявление месторождений олова, молибдена, вольфрама, висмута, меди, свинца, цинка, сурьмы, ртути, каменного и бурого угля, нефти и газа. Старейшими и наиболее известными среди горнопромышленных территорий являются Кербинский и Ниманский золотоносные районы, Буреинский каменноугольный бассейн, а в непосредственной близости от «столицы» Восточного участка БАМа разведано Ургальское месторождение, которое уже разрабатывается.

Буреинский каменноугольный бассейн представляет собой межгорную котловину площадью около 6 000 кв. км, расположенную по левобережью р. Буреи, в верхнем ее течении. В районе — хорошие транспортные коммуникации: в поперечном направлении он пересекается трассой БАМа, а в меридианальном проходит железнодорожная ветка Известковая — Ургал.

Ургальское шахтоуправление — единственное добывающее предприятие в бассейне — обеспечено разведанными запасами на 150 лет, а прогнозная оценка запасов почти в 6 раз выше суммы разведанных. Таким образом, имеются перспективы значительного увеличения добычи буреинских углей. Необходимо продолжить исследования по улучшению технологии их обогащения и коксования, утилизации отходов.

Восточный отрезок трассы БАМ в значительной части проходит и через другие угленосные площади (Холуний-

скую, Бокторскую, Харпинскую, Верхне-Амгунскую), или в непосредственной близости от них. В Холунийской впадине выявлено Лианское бурогольное месторождение, прогнозные запасы которого — около 300 млн. тонн. Освоение в будущем этого месторождения сыграет важную роль в компенсации снижения поставки райчихинских углей в связи с отработкой этого месторождения.

Хотя в Приамурье в настоящее время не ведутся специализированные работы на нефть и газ, тем не менее данные по нефтегазоносности этих мест систематически пополняются. Прямые признаки присутствия нефти и газа в недрах края получены, например, при бурении скважин в Верхнебуреинском позднемезозойском прогибе с глубины 2,6—2,9 км. Признаки нефтеносности мезозойских шельфовых отложений установлены севернее Комсомольска-на-Амуре при изучении Лианского бурогольного месторождения. Благоприятными предпосылками для обнаружения нефтегазовых проявлений обладает целый ряд локальных структур в Средне-Амурской впадине. Введение в эксплуатацию Восточного участка БАМа может послужить толчком к активизации поисковых работ на нефть и газ на прилегающих к нему территориях.

Сооружение этой магистрали значительно расширяет потенциальную сферу сырьевых ресурсов металлургического производства в Хабаровском крае и Амурской области, где уже выявлен и разведан целый ряд месторождений железных, марганцевых руд и другого сырья. Так, железные руды разведаны в Кимканском, Сутарском, Костеньгинском и Горинском месторождениях, а также в Удско-Шантарском железорудном бассейне с прогнозными запасами 4—5 млрд. тонн. Марганцевыми рудами богаты Южно-Хинганское и Ир-Нимийское месторождения, коксующимися углями — Ургальское, флюсовыми известняками — Лондоковское, Вяземское и Чагойанское. Графит, кварциты, доломиты и магнезиты можно добывать в Союзном, Неверском, Бираканском, Сафонихинском месторождениях, а Чалганское, Усть-Ургальское и Юхта-Бузулинское месторождения располагают большими запасами формовочных песков, огнеупорных и бетонитовых глин.

Профилирующим видом минерального сырья на Восточном участке БАМа является олово, встречающееся по-

чти на всем протяжении трассы. Причем некоторые его месторождения бывают комплексными, т. е. содержат помимо олова и другие ценные компоненты: плавиковый шпат, вольфрам, медь, свинец, цинк, рассеянные в минералах индий, висмут, кобальт, ниобий, серебро и иные элементы. Оловоносные районы занимают горные области хребтов Сихотэ-Алиня (Буту-Копинский район), Мяо-Чана (Комсомольский район), Баджала, Малого Хингана, Дуссе-Алиня, Ям-Алиня (с одноименными оловоносными районами), Буреинского (Ниманский регион). Жемчужиной всего ожерелья месторождений минерально-сырьевых ресурсов является Комсомольский оловорудный район. Открытие олова в Баджальском и Дуссе-Алинском районах выдвигает Восточный участок БАМа в число ведущих оловодобывающих территорий страны.

В Комсомольском оловорудном районе разведаны и разрабатываются Солнечное, Перевальное, Фестивальное, Октябрьское, Придорожное, Лунное месторождения; находятся в стадии разведки Соболиное месторождение и целый ряд перспективных минерализованных зон. Руды здесь комплексные. Солнечный комбинат, например, постоянно увеличивает перечень извлекаемых элементов, но подлинная революция в переработке руд этого района произойдет после введения в строй металлургического завода.

Другой оловорудный район — Баджальский — расположен по правобережью Амгуни, в 50—60 км от трассы БАМа. Месторождения здесь разнообразны по составу и структуре. Объемы геологических работ в районе наращаются, появляются новые открытия, расширяющие перспективы его промышленного освоения. На сегодняшний день здесь известны месторождения Ближнее, Лошадиная Грива, Правоурмийское, Болторо, Якуньское, а также целый ряд перспективных, еще не оцененных проявлений.

Олово на Баджале известно давно. Еще в 1945—1947 годах первооткрыватель Хинганского оловорудного месторождения М. И. Ициксон установил, что касситерит тут имеется в рыхлых отложениях рек и ключей, есть он и в рудных жилах. Однако в те годы находки не представляли значительного интереса — главным образом из-за тяжелых географических и экономических условий района. Незначительными силами и темпами, порой лишь на энту-

зиязме исследователей заполнялись чистые страницы инвентарной книги природных богатств района. Возобновление строительства Байкало-Амурской магистрали привлекло к нему внимание, и сегодня геологоразведочные работы на Баджале достигли довольно высокого уровня.

Очевидно, следующими на очереди освоения стоят Буту-Копинский и Ям-Алинский районы, где проявления олова уже получили общую оценку, подготовлено все для создания сырьевой базы новых добывающих предприятий.

В зоне восточного БАМа можно в самые сжатые сроки создать сырьевую базу ртутной промышленности. В настоящее время выявлены Ланское, Немериканское, Северное месторождения, а также целый ряд ртутоносных участков, наиболее интересными из которых являются бассейны рек Мачтовой и Харпичикан.

Самого пристального внимания заслуживают месторождения горнохимического и горнотехнического сырья. В 250 км к северо-востоку от бамовской станции Февральск располагается Удско-Шантарский фосфатоносный (и железорудный) бассейн. Он протягивается на 450 км в северо-восточном направлении при ширине 20—60 км. Пласты фосфоритов вскрыты в 280 местах. Более или менее изучено с поверхности 5 месторождений, а на Лагапском месторождении начаты поисково-оценочные работы на глубине. Общая прогнозная оценка запасов фосфоритов внушительна — 1,5—1,8 млрд. тонн.

Еще севернее, в труднодоступной части хребта Джугджур, выявлены крупные залежи комплексных апатитотитано-магнетитовых руд (Джугджурский апатитоносный район). Руды хорошо обогащаются с получением апатитовых и железо-титановых концентратов.

Фосфориты и апатиты представляют собой сырье для чрезвычайно дефицитных на Дальнем Востоке фосфорных удобрений. Но это тот случай, когда природа прячет свои богатства «за семью замками» — большими расстояниями, труднопроходимыми горными перевалами, своенравными реками, суровыми климатическими условиями... Теперь свое слово должны сказать экономисты. По ориентировочному расчету специалистов ДВИМСа, природные богатства района окупят за 8 лет большие капитальные вложения, необходимые для строительства 250-километровой железной

дороги, добывающих и перерабатывающих предприятий, новых городов.

Хорошие предпосылки имеются для создания в зоне восточного БАМа современного камнелитейного производства. Практически на всем протяжении трассы встречаются вулканические покровы базальтов, которые пригодны для каменного литья. В Комсомольском районе разведано большое Холдаминское месторождение. Из базальтов можно отливать антикоррозионные трубы, фасонные изделия, в том числе сантехнические, прочную плитку, пригодную для футеровки шламопроводов, цементопроводов и для других целей. Такие же базальты разведаны в районе Хинганска.

Для нужд строительства на Восточном участке БАМа разведаны десятки месторождений минеральных строительных материалов (камня, кирпичных глин, песков, гравия, щебня). В 30 км к северу от Березовки выявлено и разведывается Ниланское месторождение известняков. Это крупное месторождение химически чистого сырья планируется как базовое: здесь будет производиться цемент и строительная известь для всего Восточного участка.

В зоне БАМа известно множество выходов минеральных вод — как холодных, углекислых, так и термальных. Для их промышленного освоения необходимо организовать специальные геологоразведочные работы.

Богатые минерально-сырьевые ресурсы на территориях, тяготеющих к трассе магистрали, позволяют наметить основные геолого-экономические районы, освоение которых требует разработки комплексной программы их развития. Среди таких районов можно выделить (с востока на запад) Комсомольский, Верхне-Амгуньский, Верхнебуринский, Удско-Селемджинский.

Первый из них в горнопромышленном отношении наиболее развит. Дальнейшие перспективы его экономического роста будут во многом связаны с более полным использованием уникальных по своему составу оловянных руд и развитием новых отраслей, базирующихся на обилии сырья для предприятий строительной индустрии.

Огромное значение для всего Дальневосточного экономического района приобретает строительство металлургического завода по переработке бедных коллективных концентратов с целью извлечения из руд всех ценных компо-

нентов. Комсомольск-на-Амуре со временем будет все более превращаться в крупный транспортный узел. Поэтому новый металлургический завод, о котором говорилось выше, имеет региональное значение. Тенденция расширения транспортных связей делает актуальным также вопрос о строительстве завода по производству каменного литья и минеральной ваты на базе местных месторождений базальтов. В связи с большими перспективами развития Комсомольского района возрастает значение Лианского бурогоугольного месторождения и становится целесообразным интенсивное развитие здесь угольной промышленности.

Богатой оловоносностью выделяется Верхне-Амгунский район. Горнодобывающие предприятия здесь будут ориентироваться на разработку россыпных месторождений олова и первичную переработку руд с получением бедных концентратов на районной фабрике и последующей их переработкой на Солнечном горно-обогательном комбинате. Горнопромышленный облик района дополняется Ниланским месторождением известняков. Хорошие перспективы угленосности позволяют предусмотреть развитие в этих местах угледобычи для нужд местной промышленности и на вывоз.

Верхнебуреинский район после ввода в действие Восточного железнодорожного кольца получит мощный толчок экономического развития. Он обладает большими энергетическими ресурсами, благоприятными для строительства ГЭС реками, крупными запасами каменного угля, перспективами на выявление нефти и газа. В ближайшие годы район станет объектом интенсивного изучения сырьевой базы энергоемких производств. Здесь планируются разведка нефтяных месторождений, добыча и переработка бетонитовых глин, производство минеральных удобрений, строительных материалов.

Как видим, успешное завершение строительства Дальневосточного железнодорожного кольца, а в дальнейшем — всего Восточного участка Байкало-Амурской магистрали, открывает путь к созданию крупнейшего горнопромышленного комплекса на востоке страны.

---

Н. С. САВЧЕНКО,  
начальник Всесоюзного объединения  
Дальлеспром

## СОХРАНИТЬ И ПРИУМНОЖИТЬ

Строительство и введение в строй Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, в частности Восточного ее участка, имеет исключительно важное значение для развития всех отраслей народного хозяйства Дальнего Востока. Не составляет исключения и лесная промышленность. Не будет, думается, преувеличением сказать, что перед ней здесь открываются особенно широкие возможности роста.

В самом деле, ведь только в пределах Хабаровского края к линии БАМа тяготеют огромные лесные массивы, где сосредоточены эксплуатационные запасы в размере 750 млн. кубометров (71% занимает лиственница, 21% приходится на ель и пихту). Многие из этих массивов пока еще слабо затронуты хозяйственной деятельностью человека.

Промышленные лесозаготовки наибольшее развитие получили в Ургальском и Комсомольском лесопромышленных районах, в которых работают 22 леспромхоза с общим объемом лесозаготовок более 7 млн. кубометров. Введение в эксплуатацию Восточного участка Байкало-Амурской магистрали будет способствовать (и это предусматривается генеральной схемой развития лесной промышленности Дальневосточного экономического района) дальнейшему увеличению объема лесозаготовок в местах, прилегающих к ее стальному пути.

Речь идет, во-первых, о завершении ведущегося в настоящее время строительства и реконструкции 9 леспромхозов в Комсомольском и Совгаванском лесопромышленных районах с общей мощностью по вывозке леса 3,7 млн.

кубометров. Во-вторых, наличие сырьевых ресурсов позволяет построить в зоне Восточного участка БАМа еще 6 новых лесозаготовительных предприятий. С вводом их в эксплуатацию объем заготовок леса возрастет на 13 млн. кубометров.

В не очень, видимо, далекой перспективе сооружение и действие магистрали сделает этот рост еще внушительнее. Имеется в виду созревание реальных условий для вовлечения в активную хозяйственную деятельность северных районов Хабаровского края, обладающих богатыми ресурсами древесины.

Кто хоть когда-нибудь всерьез соприкасался с работой лесной промышленности, знает, какое значение имеют для нее хорошие транспортные связи. Это и прямо, и косвенно влияет на интенсивное развитие нашей отрасли. Тут и своевременная доставка новой техники в далекие леспромхозы, и вывозка сырья, лесоматериалов, и снабжение тружеников всем необходимым для нормальной жизни, и многое, многое другое. Создание столь мощной транспортной артерии, как БАМ, в непосредственной близости от лесопромышленных предприятий в труднодоступных глубинах дальневосточной тайги, в немалой степени облегчит решение на этих предприятиях ряда кардинальных проблем. Назову такие из них, как повышение производительности труда, комплексная механизация всех процессов лесозаготовительного производства, закрепление кадров. Отныне появляются более благоприятные возможности для внедрения на всех видах работ высокопроизводительных машин, механизмов и оборудования, перехода на технологию единого транспортного пакета, повышения технической готовности механизмов, что поднимет уровень эффективности производства, позволит до минимума сократить число людей, работающих в лесу.

В проектируемых новых леспромхозах, прилегающих к трассе, предусматривается передовая технология на всех фазах работ.

Ученые и конструкторы трудятся над созданием вальочных и трелевочных машин, устойчиво работающих на вечной мерзлоте, при наледях, снежных заносах, на склонах крутизной свыше 20°, при низких температурах, а также соответствующего нижнескладского оборудования. Кро-

ме того, разрабатываются отвечающие особенностям этих районов система рубок и наиболее рациональная технология лесосечных работ. Новые условия лесозаготовок потребуют организации более эффективной транспортной сети в лесу, в том числе строительства автомобильных дорог круглогодочного действия, с улучшенным покрытием, обеспечивающих вывоз древесины большегрузными машинами.

Для новых крупных лесопромышленных комбинатов в зоне БАМа древесина станет поставляться в хлыстах — автотранспортом и по железной дороге широкой колеи. За леспромхозом остается только перегруз пакетов хлыстов с лесовозного на железнодорожный транспорт. Отпадает нужда в устройстве дорогостоящих нижних складов, сокращаются объемы жилищного строительства в лесозаготовительных предприятиях, появляется возможность расселения значительной части рабочих в городах и рабочих поселках. Все это не только улучшит комплексное использование древесины, но и повлечет за собой снижение ее себестоимости, сокращение трудоемких производственных процессов, повышение фондоотдачи, а в итоге — увеличит эффективность лесозаготовок. Их развитие в зоне БАМа приведет к значительному расширению экспортных поставок круглого леса и отвечающей требованиям внешнего рынка продукции деревообработки.

В настоящее время, в связи с явным отставанием лесоперерабатывающих производств, в переработку включается лишь около половины всей заготавливаемой древесины. Поэтому проблема ее полного и комплексного использования стоит сейчас не менее остро, чем задача увеличения заготовки леса в зоне восточного БАМа. Совершенно не используются отходы, получаемые от раскряжевки хлыстов на нижних складах при лесопилении и переработке, а дровяная древесина в основном используется как топливо.

Есть, думается, смысл обратить внимание на такой экономический расчет. При переходе на сплошные рубки уже в 1980 году на 4,5 млн. кубометров возрастут объемы заготовки дровяной и низкокачественной лиственной древесины, а выход деловой хвойной древесины уменьшится на этот же объем. Наиболее эффективно использовать эту древесину непосредственно в леспромхозах можно путем изготовления технологической щепы, объем производства

которой на 1980 год определен в 900 тыс. кубометров. На это потребуется 1,5 млн. кубометров дров. Значит, около 3 млн. кубометров дровяной древесины не найдет сбыта. А к 1990 году объемы неиспользуемой низкосортной древесины еще более возрастут. Поэтому в зоне БАМа необходимо ускоренными темпами развивать целлюлозно-бумажную и микробиологическую промышленность в пропорциональном сочетании с лесопилением, деревообработкой, производством фанеры и древесных плит.

В настоящее время работают 1-я очередь Амурского ЦКК, Амурский ЛДК и Хурмулинский ДСЗ, а также ДОК № 2 Минтяжстроя СССР и Совгаванский лесокомбинат Минцветмета СССР. В недалеком будущем завершится строительство Амурского ЦКК, который будет потреблять около 4 млн. кубометров круглого леса, 400 тыс. кубометров технологической щепы. Кроме того, намечается строительство предприятий с химической и химико-механической переработкой древесины в лесопромышленных комплексах, а также заводов по производству шпал и технологической щепы, что экономически обосновано в проектах институтов Сибгипробум, Гипролестранс и других.

Интенсификация лесного хозяйства потребует проведения большого количества мероприятий. Необходимо будет определить границы земель, предназначенных под постоянное лесное пользование, перейти к сплошным рубкам с полным использованием лесосеченого фонда, достичь сплошного лесовосстановления путем сохранения подроста на всех лесосеках. Потребуется организовать посев и посадку леса на участках, обеспеченных естественным восстановлением. Для более эффективной охраны лесов от пожаров будет усовершенствована вся противопожарная служба, организована дополнительная сеть авиаотделений, пожарно-химических станций. Обязательным условием интенсификации лесного хозяйства является проведение модернизированного лесоустройства на всей территории.

Досрочный пуск Восточного кольца Байкало-Амурской магистрали открывает новые возможности для сохранения и приумножения лесных ресурсов, для повышения их продуктивности, а интенсивное развитие лесной промышленности позволит удовлетворить растущие потребности народного хозяйства и лесного экспорта Дальнего Востока.

---

Г. Т. КАЗЬМИН,  
*академик ВАСХНИЛ*

## СЕВЕРНАЯ НИВА

Как председателю краевого Комитета защиты мира, мне пришлось не так давно вручать медали и грамоты активным борцам за мир — строителям Ургала на БАМе. Были среди них украинцы, приехавшие сюда из Харькова. Спрашиваю, останутся ли они жить в Ургале. В ответ услышал: «Мы возводим красивые, добротные дома, детские сады и больницы, Дворцы культуры, служебные и производственные здания, хорошо зарабатываем, и он дорог нам, строящийся нашими руками новый город, можно было бы и остаться... Но ведь мы привыкли и к родной Украине, где цветут прекрасные сады, растут фрукты и овощи, картофель и многие другие культуры. А здесь — бесплодная глинистая почва на вечной мерзлоте, холодная длинная зима и короткое лето. Что в таких условиях можно вырастить? Правда, нас не забывают — привозят и продают в магазинах дыни, арбузы, яблоки, сливы. Но когда мы жили на Украине, то привыкли видеть все это выращенным на месте, у нас была уверенность в том, что эти продукты будут всегда в изобилии. А ведь это очень важно...»

Спору нет, овощи, фрукты, свежий картофель, добавлю к этому еще и молоко, яйца, необходимы для рационального питания, особенно в условиях севера. И мои собеседники, сетуя на суровость края, в котором сейчас работают, на бесплодность земли, по которой проходит трасса БАМа, думали не только о сегодняшнем дне, но и о будущем, о своих детях и внуках — им ведь тоже здесь жить, если в том же, допустим, Ургале укоренятся родители... Что ска-

зять на это? Не пообещаешь же, в самом деле, что в Ургале или в другом районе трассы будут такие же богатые сады, как в Харькове или Полтаве, Киеве или Одессе... Такие — нет. Это честно. А если говорить о садах вообще, к тому же неплохо плодоносящих, то тут еще можно поспорить. И небездоказательно.

В книге Л. И. Брежнева «Целина» есть место, где Леонид Ильич, обращаясь к одному парню, который, убоявшись трудностей, собирался сбежать на свою родину, заметил: «На Украине сад развести — дело нехитрое, а вот в этой степи — большая победа». По аналогии и без упрека украинским, молдавским, таджикским парням и девочкам, другим посланцам западных и южных республик и областей страны я бы сказал: «Попробуйте одержать победу еще на одном фронте человеческой деятельности — заставьте быть этот северный край, эту холодную землю щедрее...»

Кстати, так ли уж бесплодна эта земля?

Украинским строителям Ургала можно посоветовать съездить совсем недалеко — всего за 30 километров — в поселок Чегдомын. Там организовано садоводческое хозяйство, объединяющее 220 семей. Председатель товарищества, старейший ургальский шахтер М. В. Кузнецов произвел первые посадки плодовых деревьев и ягодных кустарников в 1973 г., выбрав лучшие сорта селекции Дальневосточного научно-исследовательского института сельского хозяйства. Через пять лет он собрал до 40—50 кг с дерева плодов сливы, такой же урожай крупноплодных яблок, выращиваемых в стелющейся форме, по 30—40 кг груш, по 10 кг с куста черной смородины. В саду его, кроме того, плодоносят войлочная вишня, жимолость, облепиха, черноплодная рябина, крыжовник, малина и земляника. С небольшой грядки он накопал 10 мешков превосходных клубней картофеля, вырастил хороший урожай огурцов, помидоров, баклажанов, перца и арбузов. Рассаду овощных культур он выращивает предварительно в горшочках.

Показателен участок шахтера Василия Алексеевича Калинина и его жены Лидии Константиновны. Они увлеклись малиной и в 1976 г. с двух рядков по 10 погонных метров собрали 5 ведер превосходных ягод, в 1977 г. — 15, а в 1978 г. — 8 ведер. Это очень высокий урожай, какого не

знают даже на Украине. На этом же участке садоводы-любители собрали неплохой урожай слив и яблок, черной смородины, жимолости, крыжовника и земляники, а в междурядьях сада, кроме того, вырастили картофель, помидоры, баклажаны, сладкий перец.

Еще больший опыт в развитии садоводства, огородничества и картофелеводства накопили жители Комсомольска-на-Амуре. Немногие из молодых первостроителей города, прибывших сюда в тридцатые годы из западных областей СССР, умели выращивать здесь плодовые деревья, овощи и картофель. И они точно так же, как сегодня украинцы на Ургале, считали, что на мерзлоте вряд ли что-нибудь вырастет. Но вот в середине пятидесятых годов среди комсомольчан развернулось массовое движение за создание коллективных садов и огородов. Предстояло раскорчевать и разработать таежную целину, заставить культурные плодово-ягодные растения, теплолюбивые овощи и картофель давать урожай на границе вечной мерзлоты. Начиная закладку первых коллективных садов, комсомольчане — так же, как и в строительстве своего города, — оказались первопроходцами в новое, неизведанное. Они одержали победу и в этом трудном деле. В настоящее время под Комсомольском и его ближайшими спутниками — Амурском и Солнечным — цветут и плодоносят более 1500 гектаров коллективных садов, в которых занимаются свыше 10 тысяч семей.

Коллективные сады комсомольчан представляют собой хорошо освоенные массивы промышленного типа. Члены садоводческих товариществ накопили большой опыт в садоводстве и огородничестве. Они выращивают яблоны и груши, сливы и вишни, абрикосы и черноплодную рябину, облепиху, черную и красную смородину, крыжовник, землянику, малину и виноград, а из овощных культур — огурцы, помидоры, баклажаны, кабачки, патиссоны, сладкие перцы. Занимаются они также и выращиванием раннего картофеля. Многие садоводы обзавелись пчелами, а некоторые разводят кроликов.

Приусадебные огороды и сады имеют многие жители района им. Полины Осипенко. Появились они в Советской Гавани, в ряде других населенных пунктов, тяготеющих к трассе БАМа.

Но, может быть, успехами садоводов-любителей и ограничиваются сельскохозяйственные возможности этого района? Нет, конечно! Созданные здесь совхозы и подсобные хозяйства, которые располагают сейчас огромными материально-техническими средствами, имеют широкие перспективы для увеличения производства продуктов земледелия и животноводства. Это доказано опытом, практикой.

Конечно, организация производства продуктов сельского хозяйства на промышленной основе связана в этих северных местах с большими трудностями. Ведь зона Байкало-Амурской магистрали проходит через три наиболее сложных по природно-климатическим условиям района. Почвы и климат, например, Восточного участка БАМа резко отличаются от южных районов Хабаровского края. Характерная их особенность — короткий теплый период с поздними весенними и раннеосенними, даже летними заморозками. Основные типы почв — буро-подзолистые, лугово-болотные, торфянистые, луговые. Они образованы на сезонной или вечной мерзлоте. В то же время, летом здесь достаточное количество тепла, и его вполне хватает, чтобы выращивать картофель, многие овощные, кормовые и плодово-ягодные растения. Здесь вызревают такие зерновые культуры, как овес, ячмень, гречиха, озимая рожь. Хорошо произрастают многолетние травы (тимopheевка, костер безостый и клевер), кукуруза и подсолнечник, кормовые корнеплоды.

Специалисты Дальневосточного научно-исследовательского института сельского хозяйства пришли к выводу, что в зоне Восточного участка Байкало-Амурской магистрали более 140 тыс. гектаров новых земель пригодны для пахоты, для сенокосов и пастбищ, а следовательно, для организации сельскохозяйственного производства. Это касается в первую очередь буро-подзолистых и торфянистых почв, обладающих большим потенциальным плодородием. Так, в Комсомольском овоще-молочном совхозе на торфяниках собирают урожаи картофеля по 200 центнеров с гектара, а овощей — по 250—300. Торфяники накапливают и в засушливый период хорошо удерживают влагу, что позволяет получать неплохие урожаи при длительном отсутствии дождей. В единственном пока совхозе «Аланп», действующем на трассе магистрали, которая пройдет по

Верхнебуреинскому и имени Полины Осипенко районам, в среднем за три года десятой пятилетки получен урожай картофеля по 166,3 ц с гектара. Следует подчеркнуть, что картофель здесь растет свободным от многих заболеваний.

С целью интенсивного развития животноводства в районе Восточного участка БАМа необходимо создать прочную кормовую базу. Почвенно-климатические условия притрасовой зоны благоприятны, как уже сказано выше, для произрастания естественных и сеяных злаковых трав. Луговое кормопроизводство здесь будет развиваться за счет улучшения естественных и создания культурных сенокосов и пастбищ.

Большим источником кормовых ресурсов является правильное вовлечение в кормопроизводство вновь осваиваемых земель. Опыт нашего института, а также Комсомольского и Эльбанского совхозов, говорит о том, что на вновь освоенных низинных площадях можно создать продуктивные многолетние пастбища и выращивать многолетние травы для переработки их на витаминно-травяную муку, для приготовления сенажа и брикетов. Наряду с использованием естественных кормовых угодий перспективным является выращивание силосных культур — подсолнечника и кукурузы — в смеси с соей, а также кормовых корнеплодов — брюквы, турнепса, кормовой и полусахарной свеклы, моркови.

Итак, имеющийся опыт и экспериментальные данные показывают, что природные ресурсы Восточного участка магистрали достаточны для организации товарного овощеводства в открытом грунте, картофелеводства и кормопроизводства.

Что же сделано научными учреждениями, в том числе ДальНИИСХ, для развития здесь сельского хозяйства?

Еще много лет назад проведены специальные исследования по морфологическому описанию, составлению агрохимических характеристик и районированию почв, выявлению земель, пригодных для освоения. В районе Комсомольска-на-Амуре продолжительное время функционирует опытное поле института, преобразованное нынче в проблемную лабораторию северного земледелия, при которой на трассе БАМа организовано еще два опорных пункта. Институт и лаборатория выполняют работы по селекции картофеля,

овощных, кормовых и плодово-ягодных культур, по подбору сортов инорайонного происхождения. Выполняются заказы по выращиванию элитных семян картофеля. Мы ведем разработку механизированных технологий возделывания картофеля, овощных и кормовых культур, конструирование машин и орудий для работы на торфянистых почвах.

Уже существующие рекомендации, выданные научными учреждениями в содружестве со специалистами совхозов, позволяют выращивать урожаи картофеля в пределах 150—200 ц, капусты — 200—400, корнеплодов — 200—250, огурцов и томатов под временными пленочными укрытиями — до 350, а в благоприятные по тепловым ресурсам годы и без укрытия пленкой — 150—170 ц с гектара.

Грядовая технология возделывания овощных культур, рекомендованная для южных районов Дальнего Востока, целиком оправдала себя и в условиях Восточного участка БАМа. Пригодным оказался также весь комплекс широкозахватных машин, применяемый для этой технологии. В дополнение к ним разработан новый вариант грядоделателя с дисковыми рабочими органами, обеспечивающего нарезку гряд на торфяниках. Для культур поздней посадки целесообразна повторная обработка гряд в целях борьбы с сорняками. Рекомендованы сроки и способы посадки и посева картофеля, овощных и кормовых культур. Хорошо зарекомендовали себя, в частности в условиях Комсомольска, сорта огурцов, помидоров, капусты, редиса и лобы, а также плодово-ягодных культур, выведенные в нашем институте.

Исследованиями сотрудников ДальНИИСХ и Комсомольского опытного поля выявлена возможность получения высоких урожаев продовольственного картофеля на торфяно-болотных почвах в ранние сроки. Не касаясь всей технологии, отмечу, что, например, посадка здесь картофеля на осенних грядах обеспечивает повышение его урожая на 14—15%, увеличивает чистый доход на 550—600 рублей с каждого гектара.

В институте создан специальный проблемный совет по вопросам развития сельского хозяйства на землях, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали, в том числе к ее Восточному участку. Выезжавшие сюда экспедиции научных сотрудников изучали состояние растениеводства и животноводства на сельскохозяйственных предприятиях и в

индивидуальном пользовании жителей, занимались определением возможности ввода в сельскохозяйственный оборот земель без больших затрат, разработкой рекомендаций по повышению эффективности уже действующих совхозов. Селекционный центр института работает над созданием более холодостойких и устойчивых к заболеваниям сортов, приспособленных для возделывания с помощью машинных технологий.

Но мы отдаем себе отчет и в том, что для всестороннего научного обоснования всех аспектов развития сельского хозяйства в этом очень сложном природно-климатическом районе необходимы более углубленные и долговременные научные исследования. В таком направлении и работает коллектив института.

Дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства в зоне Восточного участка БАМа пойдет по пути организации новых совхозов, подсобных хозяйств, тепличных комбинатов, комплексов по производству молока и откорму свиней, по пути широкого развития коллективного и индивидуального садоводства и огородничества, разведения в личном пользовании скота и птицы.

При планировании комплексного освоения природных богатств предусматривается организация сельскохозяйственных предприятий, которые на правах «цехов питания» войдут составной частью в территориальные производственные комплексы. Это будет лучшим ответом на призыв Л. И. Брежнева, прозвучавший в его книге «Целина»: «...Надо использовать любую возможность, каждый клочок земли, чтобы всюду увеличивать производство сельскохозяйственных продуктов, иметь «приварок» к нашему общему столу. Бывает, едешь в поезде, а за окном нет-нет да мелькнут засоренные участки, которые вполне бы можно возделывать, посеять травы, развести скот. Ведь все это поможет лучше обеспечить население за счет местных ресурсов, а не возить, например, помидоры, огурцы с юга, а яйцо, творог, молоко за сотни километров.

Обо всем этом необходимо помнить партийным, советским, хозяйственным органам, руководителям промышленности. Они обязаны развивать вокруг больших и малых городов крепкие сельскохозяйственные базы, специализированные комплексы и подсобные хозяйства, чтобы вдоволь

иметь в магазинах картофеля, мяса, молока, зелени, фруктов... Именно на это мне пришлось вновь обратить внимание местных руководителей во время поездки весной 1978 года по Уралу, Сибири и Дальнему Востоку».

Не просто выполнить эти указания там, где уже пролегла и проляжет в будущем трасса Восточного участка второго великого железнодорожного пути к океану. Не просто, но можно и нужно! Те, кто сооружают и уже начинают частично эксплуатировать этот путь, в том числе украинские строители в Ургале, должны знать, что хоть и сурова, но далеко не бесплодна земля, которую пересекают стальные рельсы и на которой поднимаются новые города и поселки БАМа.

---

В. П. СЫСОЕВ,  
*писатель*

## ЛЮБИТЕ ЭТУ ЗЕМЛЮ!

Вот и пролегла по дебрям северного Приамурья Байкало-Амурская магистраль!

Словно распахнулись широкие ворота в огромное царство несметных сокровищ, и открылась человеку чарующая красота первозданной природы.

Четвертое столетие обживают, осваивают и устраивают дальневосточную землю русские люди. Триста сорок лет тому назад пришли они на ее просторы, и с тех пор стала она для них Отечеством. Совершив поход на Амур, письменный голова Василий Поярков напишет: «Те земли людны и хлебны, и собольны, и всякого зверя много, и хлеба родится много, и те реки рыбны и государевым ратным людям в той земле хлебной скудости ни в чем не будет». Пойдет на Амур Ерофей Павлович Хабаров и скажет о нашем крае пророческие слова: «Заведутся тут пашни... и против всей Сибири будет место в том украшено и изобильно».

Высоко оценивая хлебородность земли дальневосточной, первые русские землепроходцы не подозревали, какие сказочные богатства таятся в ее недрах. Сама Хозяйка Медной горы позавидовала бы здешним запасам олова, редких металлов и угля, торфа и мрамора.

Богат наш край «золотом». Какого только цвета и качества оно не бывает здесь: твердое и мягкое, зеленое и голубое, бурое и черное. Особенно богаты мы зеленым золотом — лесами. Их называют первобытными, потому что их не стерло с земли великое сибирское оледенение. Еще их зовут неповторимыми, потому что нигде в нашей великой

стране вы не найдете такого удивительного смешения северных и южных видов растений и животных. И девственные они — потому, что на большей части своей обширной территории не знают топора, не слышали «песни» пилы. Тьма веков пронеслась над ними, они выстояли под натиском льдов и циклонов, не сгорели от вулканических огней и грозových молний, вынесли засухи и потопа, землетрясения и оползни, они были свидетелями горообразования, когда земля стряхивала их со своей поверхности, словно старый покров. Все стихийные бедствия перетерпел и вынес этот зеленый богатырь. Но перед человеком стоит он беззащитным и так легко уязвимым. Покорно и безропотно склонялись вековые замшелые вершины до самой земли перед строителями БАМа. Срезанные механическими пилами, деревья падали с глухим треском, освобождая землю для трассы. А те, что остались, будут стоять вдоль железной дороги, приветствуя своими мохнатыми лапами проносящиеся экспрессы, защищая железнодорожное полотно от снежных заносов.

В прошлом веке Андрей Печерский писал: «Великорус — прирожденный враг леса, его дело рубить, губить, жечь, но не садить деревья». Так было. Теперь, несмотря на обилие лесов, мы высаживаем и будем высаживать деревья на огромных площадях вдоль БАМа. Эти посадки мы должны беречь от огня и топора, как бережем свой собственный дом и сад.

Трасса БАМа проходит в основном в зоне светлохвойной тайги — сквозь лиственничные леса. Зимой эти леса мрачноваты, гнетут взор своим однообразием. Что может быть печальнее зрелища хвойного леса, где деревья обронули на землю свое зеленое покрывало? Но как великолепны, как сказочно красивы эти лиственничники во все другие времена года!

Вот в лес вступила робкая дальневосточная весна. Деревья стоят по колено в снегу, а их кроны уже подернулись нежной зеленой вуалью. Почki лиственницы распускаются первыми, источая аромат свежей смолы. Среди этой зелени горят малиновыми огоньками куртины рододендрона, именуемого у нас багульником. Неразлучны эти два растения — лиственница и багульник.

Летом, когда все тонет в зелени, на лиственницах по-

являются мелкие шишечки. Красного цвета, красивые, они скорее напоминают цветы.

Приходит осень — и перед взором расстилается два безбрежных «океана»: темно-голубой — небо, и золотисто-желтый — лиственничник, покрывающий сопки до самого горизонта. А когда налетает порыв легкого ветерка, идет золотой дождь — это падают на землю хвоинки лиственниц.

Лиственница — наш «северный дуб». Тяжела и неподатлива в обработке ее древесина, но зато не властны над ней время и сырость, и нет прочнее шпал и срубов, сделанных из лиственницы.

Но не только одни лиственничники подступают к трассе. Чередуются они и с темными сумрачными ельниками, и с веселыми, ослепительно белыми березняками, и с золотисто-зелеными сосновыми борами.

Ельники — древнейшие леса земли. Только мхи да лишайники могут выжить в полумраке этих лесов. Ветру в них не разгуляться, поэтому задерживается и накапливается здесь в большом количестве снег, питающий потом ключи и реки.

Есть два врага у этих лесов: насекомые-вредители и огонь. Горит ельник страшно. От корней до вершины охватывает разом пламя дерева. От огненного урагана ничто не может уцелеть. Нет картины более печальной, чем лесная гарь. Из-под сгоревшей почвы выступают камни, за которые судорожно держатся побелевшие от времени корни уцелевших деревьев-скелетов. Высохли ключи. Птица летит прочь, и редкий зверь забредет в эту мрачную пустыню. Пройдут столетия, прежде чем возобновится, сменив лиственный лес, ельник... Однако есть у наших лесов и большой друг — человек. В его силах заступиться за лес, справиться с его врагами.

Лиственничники и ельники восточного БАМа замечательны еще и тем, что водится в них черный соболь. Хороши все соболя, но бурейнский превзошел всех по красоте окраски. Дивятся люди, но не могут объяснить, почему природа именно здесь одевает соболя в столь приятную для глаз темно-коричневую пушистую шубку. Нежна она и шелковиста. Порой до того темна, что кажется смолисто-черной. Иногда соболя словно изморозь коснулась, так искрится на нем белая вуаль седых волосков. Чудесный

мех! Нет ему равного среди всей пушнины. Ценится он дороже золота, и называют его черной жемчужиной тайги.

В начале нашего столетия соболь был на грани полного истребления. Перед советскими охотоведами встала задача не только сохранить, но и приумножить его численность. В бурейских лесах создали первый в стране племенной соболиный рассадник. Тысячи соболей дал он для расселения по всему Дальнему Востоку. Так возродилась слава нашего соболиного края.

Если необъяснима столь темная расцветка бурейских соболей, то причина их обилия в этих местах — труднодоступность лесов для человека, в которых соболя водились испокон веков. Надо беречь бурейские соболя угодья! Еще не раз придется обращаться к ним, еще не раз порадуют они нас своим пушистым сокровищем. Проложенная сквозь соболиное царство железная дорога даст возможность легко проникать туда, где раньше редко ступала нога охотника. Пусть же БАМ станет путем к созданию процветающего соболиного хозяйства, где человек, охраняя и размножая это драгоценное животное, сберегая его убежища, станет его другом и рачительным хозяином, а не врагом.

Много на Дальнем Востоке рек, но немногие из них могут сравниться по красоте с таежной Амгунью. Характер ее сложный и противоречивый: то зверем ревет она у заломов и перекатов, то тихо плещет, ласкаясь к берегам. Тополя-исполины, подступая близко к воде, отражаются в темно-зеленых зеркальных плесах Амгуни. Прозрачная, с голубоватым оттенком вода местами очень быстро мчится по каменистому ложу. Обширны и чисты галечные косы. Повороты реки плавны на большом расстоянии, поэтому перед плывущим по ней человеком открываются широкие панорамы с голубеющими на горизонте далекими остроконечными сопками.

Сила этой реки огромна, особенно в летние половодья, когда, переполнившись от дождевых ливней и не вмещааясь в берега, она становится бурной, затопляет долину. Только могучие деревья и гибкий тальник способны сдерживать напор бушующей воды. Лес на берегу реки стоит, как часовой, оберегающий сушу от водной стихии.

Леса не сплошь покрывают широкую долину Амгуни.

Поэтому, зная их природное и экономическое значение, ими надо дорожить, их надо приумножать. Земля здесь легкая, супесчаная. Обширные луга и поляны так и просятся под огороды. Картофель, редька, капуста да и многие другие овощные культуры произрастают тут великолепно.

По Амгуни проходит северная граница распространения теплолюбивой маньчжурской флоры. Здесь обычен дуб, растет ясень и шизандра (лимонник). Но с трудом отвоевав эту землю и укоренившись на ней, все эти выходцы из более теплых стран нуждаются в особой опеке. В задачу человека входит способствовать и сохранению здесь этой растительности, и дальнейшему продвижению ее на север.

Амгунь — колыбель морских лососей. Испокон веков приходят на амгуньские нерестилища из вод Тихого океана несметные стада горбуши и кеты. Строители БАМа тридцатых годов переусердствовали, отлавливая кету на этих нерестилищах, и теперь рыбы здесь меньше... Особенно уникально нерестилище кеты на Баджалской протоке. По Баджалу кета поднимается на десятки километров. Морского лосося влечет на Амгунь ее чистая, богатая кислородом вода, наличие на дне реки ключей и удобного грунта для устройства «гнезд».

Амгунь славится не только лососями. В ее верхнем течении водятся ленки и хариусы, таймени, достигающие тридцати килограммов веса. В нижнем течении много щуки, чебака, обычны карась и сазан.

Миновав озеро Эворон, трасса восточного БАМа идет к реке Горин. Меняется окружающая растительность. Начинаются заросли смешанного кедрово-широколиственного леса — неповторимые «северные джунгли». Неповторимые потому, что в нашей стране больше нигде вы не увидите кедр корейский и бархат, маньчжурский орех и черемуху Маака. Вместе с ними растут здесь дикий виноград, лимонник и актинидия. Здесь проходят северные пределы распространения этих удивительных растений, и поэтому сохранение их для нас является очень важной задачей.

Да и как же не сохранять эту растительность! Кедр корейский — реликтовое дерево. Зеленокудрый великан, достигая сорокаметровой высоты, радует взор и своей ро-

здесь ценной древесиной, и крупными маслянистыми орехами. Под стать ему бархат амурский — единственный дальневосточный пробконос промышленного значения. Кора его столь красива и прочна, что теперь она используется как декоративно-облицовочный материал. Представьте себе дерево, ствол которого обернут серым каракулем, — это и будет наш бархат амурский... А вот еще одна диковина — маньчжурский орех. Великий путешественник Н. М. Пржевальский принял его за грецкий: столь крупны и вкусны были его плоды.

Северные джунгли населены и северными, и южными видами животных. Наравне с обычными для всей Сибири колонком и зайцем-беляком, волком и выдрой мы встретим здесь древесного гималайского медведя и непальскую куницу-харзу, черного зайца и изюбра. Только в этом лесу можно встретить одновременно рябчика и фазана, полярную сову и голубую сороку. Гордостью и украшением северных джунглей является дальневосточный длинношерстный тигр. Этот живой памятник природы, охраняемый законом, исчезает. Тем не менее заходы на Горин тигр делает систематически, и строители участка железной дороги Горин — Хурмули встречались со следами «владыки джунглей».

Северные джунгли дороги еще и тем, что в них произрастают сотни видов лекарственных растений, среди которых получили широкую славу элеутерококк и женьшень, аралия и лимонник. Садоводу-селекционеру есть из чего вывести морозостойкие плодовые деревья и кустарники: растут здесь и дикая груша, и яблоня, виноград и актинидия, и многие другие виды.

По всему восточному направлению БАМа к трассе прилегают обширные заросли диких ягод — брусники и голубики. Земля буквально краснеет от обильного урожая брусники, и сборщики «счесывают» ее гребневидными совками.

Проходя Чукчагирско-Эвронской низменностью, трасса БАМа совпадает с древними путями хождения нанайцев к Охотскому морю. Здесь, в районе Кондона, академик А. П. Окладников раскопал жилища, относящиеся к глубокой древности. Это был самобытный народ с высокой культурой, уходящей в глубь веков. Дальневосточная земля влекла предков нанайцев прежде всего изобилием рыбы, птицы и зверя, она была плодородна и богата лесами и ле-

карстовыми травами. Человека окружали живописные величественные ландшафты с благодатным климатом. В этом краю было много солнца и воды. Поэтому с незапамятных времен и до наших дней здесь селился и селится человек.

БАМ шагнул через Амур. Какая река сравнится с ним по запасам и ассортименту рыбы! В его мутно-желтоватых водах в изобилии водятся сазаны и караси, щуки и сомы. А такие виды, как толстолобик, желтощек, змееголов, черный и белый амур, обитают только в этой реке. Зимой из горных рек скатываются в Амур серебристые сиги и пятнистые ленки, идет на икрометание из Охотского и Японского морей минога. А осенью русло Амура заполняется косяками кеты и горбуши. Но самой большой достопримечательностью Амура является огромная калуга из семейства осетровых, весом достигающая тонны. Одна такая рыбина может дать два бочонка черной зернистой икры. Эта царь-рыба обитает только в Амуре и его лимане.

Амур щедро делится своими богатствами с другими реками не только нашей Родины, но и зарубежных стран. В реках Средней Азии и Европы акклиматизировались толстолобик и амур, амурская щука переселилась в американские реки... Много раз еще обратятся люди к богатствам Амура. Но чтобы давать, нужно иметь. Вот почему на Амуре закладываются рыболовные заводы по разведению осетровых, лососевых и других видов, организуются рыболовные хозяйства.

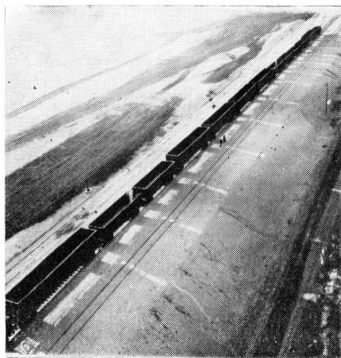
Разумно используя природные богатства, широко осваивая прилегающую к БАМу землю, мы будем заботиться о сохранении красивых пейзажей и типичных ландшафтов, мы сбережем для потомства достопримечательные леса, реки и озера. Мы создадим культурные ландшафты, акклиматизируем новые растительные и животные виды, широко расселим по уголкам местных ценных животных. Сохранить и украсить землю, открытую для нас БАМом, — вот наш долг перед грядущими поколениями.

---

# ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО

\*

## ГОРИЗОНТЫ

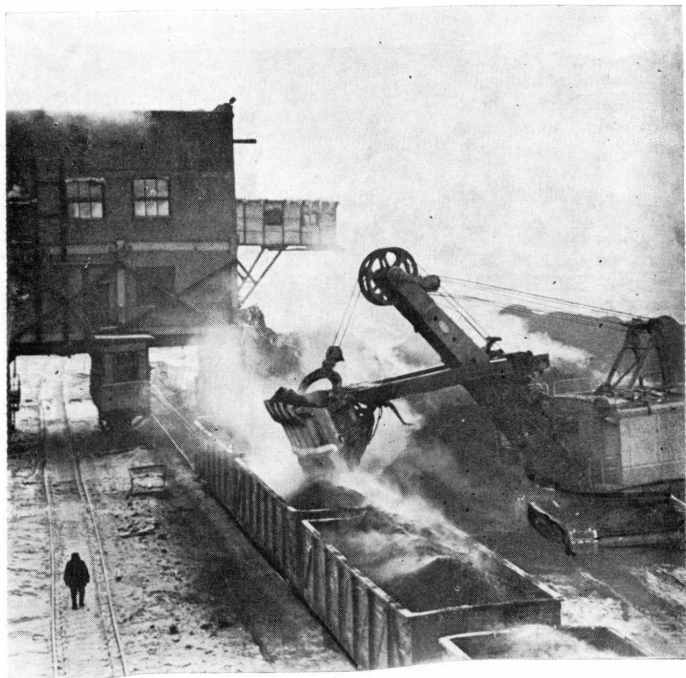


Досрочное завершение строительства северной дуги Восточного кольца железных дорог открывает новую страницу в истории социалистических преобразований на Дальнем Востоке.

## ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ГОРИЗОНТЫ

---

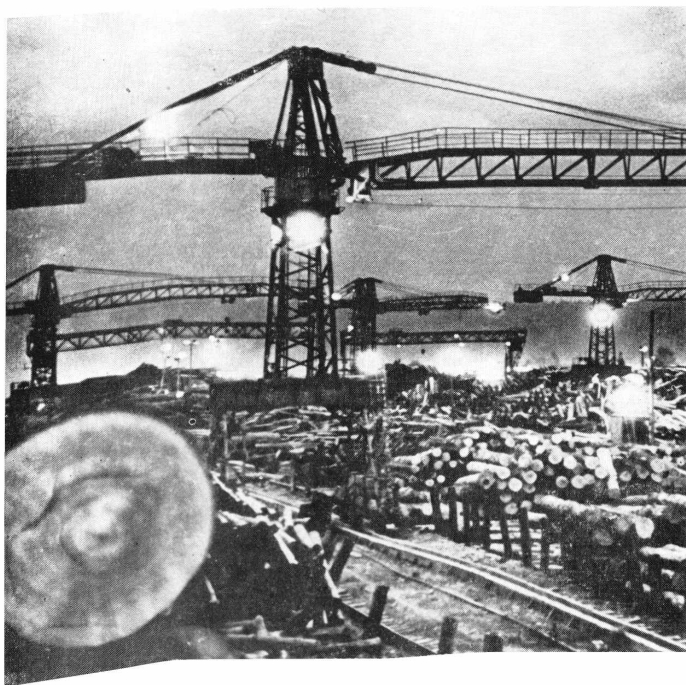
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО ПОЗВОЛИТ ВОВЛЕЧЬ В ПРОИЗВОДСТВО БОГАТЕЙШИЕ ЗАПАСЫ УГОЛЬНЫХ И ЖЕЛЕЗОРУДНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ. ОСВОЕНИЕ ЭТИХ БОГАТСТВ ДАСТ МОЩНЫЙ ТОЛЧОК РАЗВИТИЮ ГОРНОРУДНОЙ, УГЛЕДОБЫВАЮЩЕЙ, ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ЧЕРНОЙ И ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ.



## ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ГОРИЗОНТЫ

---

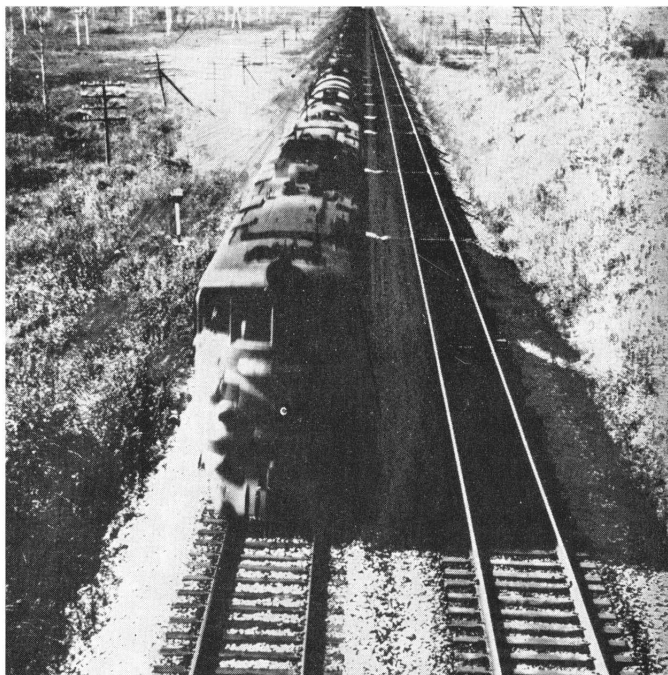
НА БАЗЕ ОГРОМНЫХ ЛЕСНЫХ МАССИВОВ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВОЗРАСТУТ ОБЪЕМЫ ЗАГОТОВОК ЛЕСА ДЛЯ ВНУТРЕННИХ ПОТРЕБНОСТЕЙ СТРАНЫ И НА ЭКСПОРТ. ОТКРОЮТСЯ ШИРОКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛЕСНОЙ, ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩЕЙ, ЦЕЛЛЮЛОЗНО-БУМАЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.



## ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО · ГОРИЗОНТЫ

---

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОСТОЧНОГО КОЛЬЦА ДАСТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНО РАЗГРУЗИТЬ ТРАНССИБИРСКУЮ МАГИСТРАЛЬ, СОКРАТИТЬ ДАЛЬНОСТЬ И УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ, УЛУЧШИТЬ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА СО СТРАНАМИ ТИХООКЕАНСКОГО БАСЕЙНА.

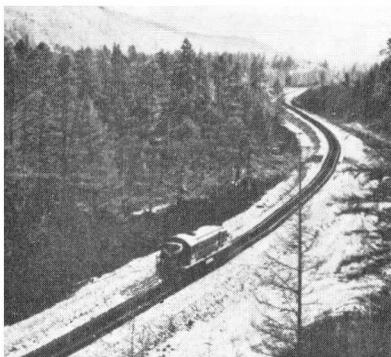


## ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО ГОРИЗОНТЫ

---

*В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НА ТЕРРИТОРИЯХ, ПРИМЫКАЮЩИХ К СЕВЕРНОЙ ДУГЕ ВОСТОЧНОГО КОЛЬЦА, БУДУТ ВОВЛЕЧЕНЫ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ ОСВОЕНИЕ ПЛОДОРОДНЫЕ ДОЛИНЫ РЕК. ЗДЕСЬ ВОЗНИКНУТ НОВЫЕ СОВХОЗЫ И ПОДСОБНЫЕ ХОЗЯЙСТВА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.*





Байкало - Амурская магистраль уже сегодня преобразует лицо Приамурья. А рельсы новой дороги устремляются вперед. И там, впереди, горит зеленый свет завтрашнего дня.

Путь открыт.

---

## СОДЕРЖАНИЕ

|              |                            |    |
|--------------|----------------------------|----|
| А. К. Черный | ДОРОГА В БУДУЩЕЕ . . . . . | 11 |
|--------------|----------------------------|----|

### СОЗИДАТЕЛИ

|                  |                                         |     |
|------------------|-----------------------------------------|-----|
| Б. Н. Гамаузов   | ПЕРВОПРОХОДЦЫ . . . . .                 | 35  |
| Я. М. Майоров    | СОЛДАТСКИЕ РЕЛЬСЫ . . . . .             | 46  |
| Е. В. Ануров     | ПОКОРИТЕЛИ РЕК . . . . .                | 58  |
| В. Аникеев       | ПРЫЖОК ЧЕРЕЗ АМУР . . . . .             | 64  |
| В. Синицын       | КОМСОМОЛ ОТВЕТИЛ — «ЕСТЬ!» . . . . .    | 70  |
| И. А. Панов      | СТАНЦИЯ НА СОЛНЕЧНОМ КОСОГОРЕ . . . . . | 78  |
| Н. И. Лукьяненко | ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ . . . . .        | 84  |
| А. Куприянов     | СВЕТЛЫЙ ДЕНЬ СОЛОНИ . . . . .           | 87  |
| Б. Прохоров      | МЫ ПОСТРОИМ ТЕБЯ, СУЛУК! . . . . .      | 95  |
| В. Дубков        | ЧЕСТНО И ДО КОНЦА . . . . .             | 106 |
| Д. Волгин        | ЗА СЕМЬЮДЕСЯТЬЮ МОСТАМИ . . . . .       | 112 |
| Б. Резник        | ДАЕШЬ БЕРЕЗОВКУ! . . . . .              | 117 |
| А. Ищенко        | НАЧИНАЛИ — «ОТ ПЕЧКИ» . . . . .         | 125 |
| И. Коц,          |                                         |     |
| Ю. Лепский       | МЫ — ИЗ ТАМБОВА . . . . .               | 132 |
| В. И. Клипель    | ВСТРЕЧИ НА ТРАССЕ. Заметки писателя     | 136 |
| А. Куприянов,    |                                         |     |
| Ю. Лепский,      | ЗДРАВСТВУЙТЕ, ЗЕМЛЯКИ! Дневник          |     |
| И. Коц           | одной экспедиции . . . . .              | 157 |

### ГОРИЗОНТЫ

|                |                                   |     |
|----------------|-----------------------------------|-----|
| А. Г. Андреев  | ВТОРОЕ ПЛЕЧО ТРАССИБА . . . . .   | 171 |
| Ю. И. Бакулин  | ОТКРЫТЬ КЛАДОВЫЕ ЗЕМЛИ . . . . .  | 176 |
| Н. С. Савченко | СОХРАНИТЬ И ПРИУМНОЖИТЬ . . . . . | 182 |
| Г. Т. Казьмин  | СЕВЕРНАЯ НИВА . . . . .           | 186 |
| В. П. Сысоев   | ЛЮБИТЕ ЭТУ ЗЕМЛЮ! . . . . .       | 194 |

**Е 86 Есть Восточное кольцо! Специальный выпуск ежегодника «БАМ — панорама всенародной стройки». Хабаровск, Кн. изд., 1979.**

208 с.

Книга составлена из материалов, рассказывающих об истории строительства участка Байкало-Амурской магистрали от Ургала до Березовки. Авторы книги дают всестороннюю оценку социально-экономического значения новой железной дороги.

Е 31802-43  
М160(03)-79

3602000000

ББК 36.2  
6Т1 (09)

**ЕСТЬ ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО!**

**Специальный выпуск ежегодника  
«БАМ — панорама всенародной стройки»**

**Редактор-составитель И. Г. Литвиненко  
Художник и художественный редактор А. Н. Посохов  
Технический редактор Н. А. Лызова  
Корректор В. М. Сосновская**

ИБ № 407. Сдано в набор 14.05.79 г. Подписано к печати 31.05.79 г.  
ВЛ 09802. Бумага мелованная. Формат 60×84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Гарнитура школьная.  
Печать высокая. 12,09 усл. печ. л. 10,14 уч.-изд. л. Тираж 10 000 экз.  
Заказ № 1671. Цена 85 коп.

Хабаровское книжное издательство Государственного комитета РСФСР по  
делам издательств, полиграфии и книжной торговли, г. Хабаровск,  
ул. Серышева, 31.

Типография № 1 краевого управления издательств, полиграфии и книжной  
торговли, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.