

# От Слюдянки до Мысовой

В.В. МОТОРНЮК

*Как будто это случилось вчера: 19-летним парнем пришел я в Трансвязьстрой. Год был 1960-й. С той поры много воды утекло, много размоталось кабельных барабанов вдоль трасс и магистралей. Пришлось поехать по стране, поработать на разных стройках. Все перечислить сложно, но каждая по-своему интересна и памятна. Больше всего запал в душу сказочный уголок Сибири—Прибайкалье, вернее, участок Слюдянка—Мысовая, где наш «Связьрем-26» (позднее СМП-869) в 1969-70 г. строил двухкабельную магистральную линию связи (166 км).*

**Н**а объект я приехал летом 1969 г. И первое чувство — потрясение: настолько величественна и прекрасна была тамошняя природа. Но недаром сказано: «Красота — страшная сила». Сегодня это любят повторять эстрадные пародисты-шутники. А тогда мне было не до смеха. Потому что, обследовав трассу проектировавшейся вдоль железной дороги линии, я не меньше удивился трудностям и сюрпризам, которые подобная роскошь таила.

Действительно, с одной стороны над путями поднимались отвесные скалы, сопки, красивые возвышенности, поросшие вековыми деревьями и заваленные буреломом (прибавьте еще уходившие в сиреневую даль горы и отроги хребта Хамар Дабан), с другой располагался берег Байкала, то обрывисто уходивший вниз, то убегающий от полотна, то приближавшийся к нему вплотную: кажется, вот он, только руку протяни! А вокруг — десятки стекавших с гор и сопок ручейков и речушек, множество мостов и водопропускных труб, ну и, конечно же, маленьких и средних тоннелей.

Каждый, кто проезжал в поезде по тем местам, разумеется, восхищался великолепием сибирской природы, уникальным озером, брызги с которого при сильном волнении долетали чуть ли не до вагонов. Нам же, строителям, эту красоту необходимо было оценивать со своей, что называется, колокольни!

Приходилось тщательно выбирать, согласовывать почти каждые 100 м трассы, а затем уже разрабатывать траншею. Причем только вручную — отбойными молотками и ломами, поскольку почвенный слой был всего-то 10-



**ВЯЧЕСЛАВ  
ВЛАДИМИРОВИЧ  
МОТОРНЮК**

Родился в 1941 г. В 1960 г. окончил Винницкое ремесленное училище, после Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта, был производителем работ, главным инженером СМП-851 треста «Трансвязьстрой» Минтрансстроя СССР, начальником производственно-технического отдела ОАО «Трансвязьстрой».

15 см. Много проблем создавали и тоннели: их высота оказалась мала для подвески контактного провода; строители вскрывали их, обеспечивая тем самым габарит. Ну, а мы прокладывали кабель, преодолевая возвышенности и сопки. По верху шли механизированной колонной, но чаще действовали ручным способом: поднять технику на эти «горки» было весьма затруднительно, а порой и невозможно из-за отсутствия подъездных дорог и мало-мальски пригодных площадок для разгрузки.

Простой, казалось бы, вопрос: доставка людей и материалов на объект. Но в нашем случае он не выглядел таким уж легким. Ведь автодорога, петлявшая серпантинном у подножья отрогов и сопок, проходила в стороне от стройки. Поэтому все материалы (в основном барабаны с кабелем) приходилось везти по железнодорожному пути. Специально заказывались платформы для автокрана и барабанов, локомотив (паровоз), а во время выделенного нам короткого «окна» нужно было успеть разгрузить доставленное на крохотной площадке.

Пригородные поезда тогда на участке не ходили, людей развозили по трассе специальным рабочим поездом из 4 ветхих вагонов с сидячими полками и так называемого «вагона-раздатки». Впереди горделиво свистел паровоз. На объект и обратно ехали долго: скрипучий «состав» останавливался через каждый 1-1,5 км для высадки и посадки рабочих, выгрузки мелкого стройматериала и инструмента. На «раздатке» подвозили продукты питания и хлеб (свежий ежедневно) тем, кто жил и трудился на разъездах, полустанках и станциях. Острый на язык рабочий люд ласково окрестил этот поезд «мотаней», так как он и вправду мотался — утром от Слюдянки до Мысовой, вечером обратно. Да и сами изношенные вагоны с лязгом «мотались» из стороны в сторону.

Но все это мелочи. Самым сложным в техническом плане оказалось устройство защитных заземлений кабеля на усилительных участках и заземлений на ОУП и НУП, чем мне и довелось заниматься вплотную.

Предложенное проектом решение не обеспечивало допустимые нормы, поскольку удельное сопротивление грунта превышало 300 ом/м. Именно поэтому проектировщики срочно внесли свои коррективы, которые включали рытье огромных котлованов (среди камней-то!), подвозка глины (а она на Байкале редкость!), приготовление суспензии, послойная засыпка, поливка, трамбовка. Однако и это не обеспечило необходимую норму. В результате длительных поисков и испытаний, экспериментов и неудач пришли к другому способу подачи дистанционного питания для аппаратуры связи. К слову сказать, он оказался простым и эффективным.

Мне приятно отметить: тогда, в 1969 г., специалисты «Связьрема-26» на 25-километровом экспериментальном участке Переменная — Ми-

На стройплощадке прорабского участка СМП-851 станция Брест. Слева направо: заведующий отделением «Проводная связь» Харьковского электромеханического техникума транспортного строительства Н.Г. Белоус, главный инженер СМП-851 В.В. Моторнюк, прораб СМП-851 Н.Н. Гнедой. 1976 г.



шиха впервые применили при монтаже опытный магистральный кабель железнодорожной связи с кордельно-трубчатой полиэтиленовой изоляцией жил (МКПАБ) взамен существовавшего МКБАБ с бумажной изоляцией. Важно подчеркнуть, что тогда еще не было разработанной технологии по пайке этого кабеля, отсутствовала и нужная марка припоя для залуживания алюминиевой оболочки с более низкой температурой плавления, исключая спекание изоляции и кабельных жил. Все делалось, как говорят, с колес, с ходу, и технология отрабатывалась нашими специалистами с участием представителей ЦНИИ МПС прямо на стройплощадке. Это новшество вошло затем в справочники и руководства по монтажу железнодорожных магистрально-кабельных линий связи. Именно с этого участка и получил широкое распространение кабель МКПАБ, который и по сей день с успехом применяется в разных модификациях.

Я чувствовал бы себя крайне неловко, если бы не назвал своих коллег, специалистов и руководителей бывшего «Связьрема-26», которые участвовали в этом эксперименте и одновременно профессионально выполняли другую важную работу на отрезке Слюдянка – Мысовая. Ведь это благодаря их энтузиазму, оптимизму, техническим знаниям (и даже романтике в душе!) преодолевались любые трудности, решались сложнейшие задачи не только на байкальском берегу, но и на многих других объектах. Среди них – производители работ В.Я. Вермияш и Н.И. Козлитин (ныне – начальник отдела ОАО «Трансвязьстрой»), главный инженер И.А. Прохоров (тоже начальник отдела), специалисты по монтажу и настройке аппаратуры связи прорабы Д.П. Марчуков и А.В. Соловьев, бригадир Н.С. Пономаренко, монтажники связи-спайщики В.М. Веретко, Н.Г. Панфилов, Н.В. Гребенюк, А.С. Мельник, В.В. Терешкин. Их труд высоко оценен правительственными и ведомственными наградами.

Помнится, один литературный герой говорил: отдых – это нормальное состояние рабочего человека. Понятно, что произносилось это с улыбкой. Однако же наряду с трудовыми буднями у нас был прекрасный досуг. Мы устремлялись на природу, хотя бы на день забывая нескончаемые деловые проблемы. Признаюсь: от красот Прибайкалья порой голова шла крутом. Еще бы! Стоит лишь шаг шагнуть, и сразу же – грибы, ягоды, кедровые орехи и, конечно, дикий чеснок-черемша. А какие замечательные люди там жили! Доброжелательные, гостеприимные, душа у них была богата, как тайга и открыта нараспашку для всякого человека. Они подсказывали, где лучше порыбачить, куда пойти за грибами-ягодами, за кедровыми орехами, а порой и нас с собой приглашали.

С того незабываемого 1969 г. прошли десятилетия, я работал на многих стройках, но сердце с какой-то необъяснимой теплотой и любовью хранит память о том необыкновенном уголке Восточной Сибири – Прибайкалье.



Строительство воздушной линии связи на объекте Кустанай–Урцкая, 1996 г.