

Ангарстрой – испытание на прочность

Н.П. БОРИСОВА, корреспондент газеты «Строитель БАМа».

Особая роль в развитии Восточной Сибири и Дальнего Востока принадлежит созданному в 1946 г. Управлению «Ангарстрой». Строительство Западного участка БАМа – Тайшет–Братск–Усть-Кут ускорило освоение среднего Приангарья и северных районов Иркутской области. Благодаря этой железной дороге стало возможной бесперебойная перевозка грузов для сооружения крупнейшей в мире Братской ГЭС, энергия которой способствовала рождению таких промышленных гигантов региона, как БРАЗ, БЛПК, Усть-Илимская ГЭС и ЛПК, Коршуновский ГОК, другие предприятия.

В разное время, начиная с 1946 г., Ангарстроем руководили известные своим опытом транспортные строители Ф.А. Гвоздевский, М.В. Филимонов, Б.П. Грабовский, В.И. Прядко, Н.Д. Михеев, Ю.И. Храковский, М.А. Шапошников, В.И. Мокровицкий, Б.Е. Бессоновский, В.С. Бондарев, М.А. Зайцев, В.А. Лебедь, В.Р. Богач, И.М. Эдельштейн, Н.П. Нассонов, А.И. Рябов, И.Я. Борзилов, Л.С. Муратов, А.Ф. Епифанов, А.А. Шель, внесшие значительный вклад в строительство и развитие важнейших транспортных и промышленно-гражданских объектов.

Помимо железнодорожных путей, Ангарстрой создавал инфраструктуру городов и поселков Иркутской области (Железнодорожск, Усть-Илимск, Улькан, Звездный, Игирма, Магистральный, Кунерма).

Штат управления насчитывал к 1974 г. более 5 тыс. работников, приехавших с разных концов страны по комсомольским путевкам. К началу строительства БАМа за плечами коллектива был опыт прокладки таких линий, как Тайшет – Лена и Абакан – Тайшет, а также крайне сложной железнодорожной трассы Хребтовая – Усть-Илимская. Руководители Ангарстроя имели большой опыт прокладки железных дорог в безлюдной тайге, по болотам, в жару и в морозы за сорок градусов.





Василий Степанович
Бондарев.
Начальник управления
«Ангарстрой»
в 1960–1984 гг.

Решотинский ШПЗ.
Цех наколки шпал



Все это привело к тому, что Ангарстрой был для других подразделений Главбамстроя в 1974–1980 гг. своеобразным кадровым донором. Начиная с 1972 г., когда на центральном участке БАМа было создано новое управление строительства — «Бамстройпуть», ключевые посты в нем заняли кадровые ангарстроевцы — В.И. Мокровицкий, Г.М. Сороковиков, В.С. Белопол и другие. В 1974 г. вновь созданный трест «Бамстроймеханизация» возглавил Ф.В. Ходаковский, удостоенный за успехи на сооружении железнодорожных линий Тайшет-Лена и Хребтовая — Усть-Илимская звания Героя Социалистического Труда. И не счесть таких примеров кадрового шефства Ангарстроя над «стройкой века». Будущие герои-бамовцы — Л.Д. Казаков, В.И. Аксенов, А.В. Бондарь — первоначальное «образование» получили ангарстроевское. И об этом никогда не забывали.

Дорогого стоила в тех условиях помощь опытных в обустройстве и уже обустроенных ангарстроевцев своим вновь прибывшим в безлюдную тайгу коллегам. Они предоставили новичкам все, что приобрели за долгое время работы в этих местах сами: базы, технику, материалы и механизмы, временное жилье и постельные принадлежности. Механизаторы и мостовики специализированных трестов «Запбамстроймеханизация» и «Мостострой № 9» были встречены коллективом Ангарстроя с поистине сибирским гостеприимством. В дальнейшем, не в последнюю очередь благодаря этому, все участники строительства Западного участка БАМа по-братски относились к сотрудничеству, где часто Ангарстрою отводилась роль базовой генподрядной организации.

Сам коллектив подошел к «стройке века» с учетом уроков сооружения прошлых трасс. Это проявилось во «взрывном» характере начала строительства. В Якурине кончались рельсы линии Тайшет — Лена, а дальше, в дремучую тайгу, один за другим выбрасывались строительные десанты: Звездный, Магистральный, Улькан, Кунерма. Такая почти одновременная выброска десантов по всему Западному участку — это стратегическая инициатива Ангарстроя, основанная на опыте прокладки линии Абакан — Тайшет. Всего за год ангарстроевцы «оседлали» весь Западный участок около 300 км.

Будущие поселки стали опорными пунктами, позволившими рубить просеки сразу по всему участку. Десанты, положившие начало строительно-монтажным подразделениям, строили временное жилье, готовили базы, принимали грузы, которые доставлялись по зимникам автомобилями и вертолетами по воздуху. Нетрадиционный подход стимулировал многие инициативы. Это первые в стране опыты организации комплексных механизированных бригад на строительстве земляного полотна, соревнование «Заслужи билет до Байкала», патриотическая инициатива «Сохрани березку», направленная на охрану лесов от ненужных вырубок.

Под новые условия Ангарстрой преобразовал работу в подразделениях. Пришлось переучивать кадры, создавать собственную базу стройиндуст-

рии, без которой невозможно было достичь намеченного в планах. Были построены столярный цех на КПП и кирпичный завод в Тайшете, другие объекты.

Стали интенсивно строить жилье, объекты соцкультбыта, развивать собственную базу стройиндустрии. В год сдавалось 9-10 тыс. м² жилья, куда из временок переселялись транспортные строители. Именно создание хороших социально-бытовых условий позволило закрепить кадры в коллективе. Появилась возможность провести свой отпуск на базе отдыха на берегу Азовского моря, отдохнуть в профилактории «Бригантина», который сами построили на берегу Братского моря. Хорошо поработали и над развитием подсобных хозяйств на станции Зяба и в колхозе им. Комиссара Бича.

В разгар строительства БАМа в состав управления Ангарстроя входило 27 строительно-монтажных, промышленных, транспортных и эксплуатационных предприятий общей численностью более 12 тыс. человек — целая армия высококлассных специалистов.

В 1980 г. на базе строительных, промышленных и транспортных предприятий Ангарстроя, дислоцирующихся от г. Усть-Кута до станции Кунерма, организован общестроительный трест «Ленабамстрой». В очередной раз управлению пришлось поделиться. В состав нового треста были включены лучшие строительно-монтажные поезда.

В 1984 г. начальником управления Ангарстрой назначен В.Р. Богач. В этот сложный экономический период хорошими помощниками генерального директора стали главный инженер И.И. Ли и заместители Г.Г. Тютеев, Е.П. Макаров, В.В. Воробьев, П.В. Метлин, А.Ф. Епифанов.

За более чем полувековую историю трудовым коллективом Ангарстроя построено более 2600 км главных путей (в том числе, железнодорожная линия Тайшет — Лена в двухпутном исчислении, Абакан — Тайшет, Решоты — Карабула, Хребтовая — Усть-Илимская, Западный участок БАМ до разъезда Даван), около тысячи километров станционных путей, более 1000 км подъездных путей к промышленным предприятиям, электрифицировано свыше 3500 км главных и станционных путей, переведены на электрическую централизацию стрелок более 100 станций.

Пройденные тысячи километров железнодорожных путей освещены и огнями городов и поселков, в строительстве которых подразделения Ангарстроя приняли самое деятельное участие. Построены более 110 станционных поселков и поселков городского типа со всеми эксплуатационными устройствами, включая локомотивные и вагонные депо, базы стройиндустрии с ремонтными заводами машин и механизмов в Тайшете, Братске, Усть-Куте, Осетровский речной порт и судовой верфь, аэропорт в Усть-Куте и нефтебаза, Братский речной порт с ремонтно-эксплуатационной базой,



Лесорубы перед выходом на просеку.
1973 г.



Школа в поселке Видим
Иркутской области.
2001 г.

СМП-579, Б.Н. Рудковский — начальник СМП-586, Ф.Д. Попандопуло — начальник автоколонны № 3 в Тайшете, С.Ф. Прокопенко — начальник эксплуатационного района в Усть-Куте, начальник СМП-286 и СМП-274, М.А. Мионов — заместитель начальника работ, начальник СМП-219, А.Я. Дерунец — начальник эксплуатационного района в г. Вихоревке, Б.В. Моисеев — начальник СМП-274 и СМП-568, Б.П. Ураевский — начальник комбината производственных предприятий, В.М. Бузаевский — начальник СМП-219, В.М. Янин — начальник работ строительного отделения, А.С. Голиков — начальник СМП-289, Герой Социалистического Труда Ф.В. Ходаковский — старший прораб, главный инженер СМП-266, начальник СМП-219, заместитель начальника УС «Ангарстрой», П.П. Сахно, Р.Г. Миллер, В.А. Татаренко — начальники СМП-266, А.Т. Эфиндесев — главный инженер СМП-286, В.В. Блохин — главный инженер, начальник СМП-286, А.А. Коротнев — начальник СМП-391, А.Н. Фролов, Герой Социалистического Труда А.П. Машуров — начальники СМП-571, В.А. Скурский, С.Е. Липаткин — начальники СМП-581, Б.П. Варфоломеев, И.М. Основин — начальники СМП-582, В.М. Покатаев — начальник техотдела УС «Ангарстрой», Л.П. Ивенко — главный технолог УС «Ангарстрой», В.И. Петропавловский — начальник планового отдела УС «Ангарстрой», В.Н. Муратова — начальник сметно-договорного отдела, В.Д. Никифоров — ст. инженер производственного отдела УС «Ангарстрой», В.Е. Коваленко — старший инженер производственного отдела УС «Ангарстрой», Н.В. Сбитнев — начальник отдела труда и зарплаты, П.Ф. Беляев — заместитель главного механика УС «Ангарстрой», В.И. Пашуков — главный инженер СМП-568, главный технолог УС «Ангарстрой», А.Н. Суворов — председатель объединенного профкома УС «Ангарстрой», С.М. Пономаренко — заместитель председателя ОПК, Д.П. Соболев и С.М. Гриднев — машинисты экскаватора, П.А. Безуглов — бригадир плотников-монтажников, Г.Н. Карплюк — прораб.

Расширение автодороги
в г. Братске.
2001 г.



Тайшетский шпалопропиточный завод и такое же предприятие на станции Решоты. Для обслуживающего персонала МПС, транспортных строителей, местных Советов построено около 1,5 млн м² жилья общей площади, школы на 15 тыс. учащихся, детсады, ясли, больницы, поликлиники и другие объекты соцкультбыта, коммунального и сельского хозяйства.

И трудно переоценить роль, которую сыграли в строительстве и освоении тех мест П.А. Пудлин — начальник СУ-21, В.Н. Фомич — начальник

Достоинно продолжают начатое работающие ныне В.Т. Пермин — директор СМП-289, В.С. Губанов — директор СМП-219, В.А. Капустин — директор СМП-673, Н.Ф. Мальчевский — директор СМП-586, А.М. Мяло — директор управления механизации, А.П. Хлыстов — директор централь-

ной автобазы, М.И. Черняев — директор завода ЖБК, И.М. Хомусяк — директор СМП-621, И.А. Литвиновский — начальник техотдела управления, А.М. Севостьянов — старший инженер техотдела, О.П. Трусова — начальник отдела кадров управления, А.П. Юров — начальник отдела связи, А.Ф. Сазонкин — старший прораб СМП-673, Н.И. Гладышев — старший прораб СМП-621, В.Д. Корчуганов — главный экономист управления, А.П. Елефтериади — главный бухгалтер управления.

КАК СТРОИЛИ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ТАЙШЕТ–ЛЕНА

История создания БАМ берет свое начало в конце XIX века, когда правительство поставило перед транспортными строителями задачу проложить трассу Великой Сибирской железной дороги по кратчайшему маршруту через Красноярск — Братск — Нижнеангарск — Витим, далее до Хабаровска. При выборе трассы не последнюю роль сыграли российские и иностранные промышленники, которых притягивало Ленское золото. Северный вариант сулил значительное сокращение километража, но сложные природно-геологические условия вызвали дополнительные расходы. Реализацию замысла отложили «до лучших времен».

Вновь к вопросу о сооружении Байкало-Амурской магистрали вернулись в начале 30 гг., когда СНК СССР потребовал немедленно приступать к подготовительным работам, чтобы уже в 1935 г. начать сквозное движение поездов на всей магистрали. В середине 1932 г. БАМ строили лишь 2500 человек — десятая часть от минимума. Стало ясно, что в сроки уложиться невозможно. Финансирование прекратили, а стройку передали ОГПУ.

Необходимая «бамовская» документация была утверждена, и летом 1938 г. в Тайшете, около шпало-пропиточного завода, заключенные Южлага приступили к возведению лагеря. Одновременно началась отсыпка железнодорожного полотна. Руководил всеми проектировочными и строительными работами Ф.А. Гвоздевский. За 3 года были подготовлены 124 км трассы от Тайшета до реки Чуна.

В 1942 г. все работы были прекращены. Южлаг ликвидировали. Уложенные рельсы сняли и увезли вместе с заключенными на Волгу, где началось строительство обьездной железной дороги Сталинград — Саратов. Оставшиеся заключенные заготавливали для фронта железнодорожные шпалы, брус, бревна для наката блиндажей.

После войны вновь организованным управлениям Ангарского и Тайшетского строительства было поручено завершение очередной «стройки вска». В распоряжение НКВД для БАМа было откомандировано 6000 офицеров инженерно-технической, интендантской и административной служб, направлено 200 тыс. военнопленных японцев. Достичь берега Лены и, затем, Тихо-



Вокзал
на станции Тайшет.
Работы
по путевому развитию.
2001 г.



Открытие движения
по Западному участку
БАМа (в центре –
Ф.В. Ходаковский).
1978 г.

Земляные работы вели сперва лопатой и тачкой (на всей стройке был один исправный экскаватор). Мы пришли в братскую тайгу пионерами, и страдали зимой от холода, летом изнывали от мошкеры. Многого не хватало, но мы знали, что дорогу надо уложить рельсами за четыре года».

Этот срок был предельно малым, от людей требовались геркулесовы усилия. Строители сначала прорубали просеку в тайге, затем с наименьшими затратами прокладывали рядом грунтовую, с лежневыми переходами автомобильную дорогу. По ней на многие километры вперед забрасывалось все необходимое для строительства.

По такой дороге, на лошадях, в феврале 1947 г. от разъезда Парчум, что в 30 км от Тайшета, направилась в Братск первая группа специалистов-строителей штаба вновь созданного управления второго плеча стройки. Семь суток первопроходцы преодолевали 266 км тайги и глухомани.

В селе Братске, на Завернянке, еще до подхода автомобильной прирельсовой дороги создавался опорный пункт и база стройки. Материалы, механизмы, оборудование подвозились по Тулунскому тракту, а в навигацию – паромом по Ангаре.

Отсюда штаб стройки руководил всеми делами строительства дороги.

Во главе Управления строительства стояли опытные руководители – М.В. Филимонов, главный инженер Н.А. Мирзоев. Они сутками напролет были на трассе. Мирзоеву было уже 62 года, когда он прибыл на стройку. Житель Кавказа, он горячо любил Сибирь. Многие помнят, как Мирзоев пешком мерил участки строительства. Он прошел по шпалам всю железную дорогу от Тайшета до Лены и в 1951 г. в конце пути забил последний «серебряный» костыль.

Подразделениями руководили в основном опытные люди, прошедшие не только боевые будни Сталинградского сражения, но и участвовавшие во многих стройках тех лет. Молодыми специалистами приехали на стройку Николай Щекотов,

Первый рабочий поезд
на Западном
участке БАМа.
1975 г.



Игорь Колпиков, Александр Эдельштейн, Анатолий Дерунец, Александр Ковков...

С тайгой нередко воевали как на фронте, в наиболее трудных и сложных местах выделяя так называемые боевые участки, куда бросали все, чем располагала стройка. Изю дня в день на каждом километре тягаться с тайгой в ее дебрях без дорог, когда техники — в обрез, а расчет больше на топор, тачку и лопату — до безумия трудно.

— Нам бы, братцы, до Братска добраться, — подбадривали друг друга строители. Немногим больше чем за год строители прошли 236 км. И в конце этого пути — на 317-м километре от Тайшета — выросли новые дома железнодорожников станции Братск-1.

В декабрьскую стужу 1947 г. строители праздновали свою трудовую победу: на станцию Братск-1 пришел первый поезд, привезший в четырех вагонах-теплушках особо отличившихся строителей.

По новому железнодорожному пути до Братска, к берегам Ангары, потопом пошли самые разные грузы. Темпы строительства железной дороги нарастали изю дня в день. В новый поселок Заярск-2, в семи километрах от Заярска, осенью 1949 г. из Братска переместился центр управления строительства со всеми службами и большой производственно-технической базой.

В 1949-1950 гг. на всех участках строительства железной дороги от Братска до Усть-Кута развернулись работы по отсыпке полотна, укладке рельсов, сооружению мостов, труб, зданий вокзалов и устройству разъездов. И вот 5 июля 1951 г. к Ангарскому железнодорожному мосту подошел разукрашенный портретами и флагами паровоз с пассажирскими вагонами. После митинга под дружные «ура» поезд двинулся по мосту на правый берег Ангары. 15 декабря 1958 г. железнодорожная линия Тайшет-Лена была принята в постоянную эксплуатацию и передана в состав ВСЖД.

В перечень станций новостроящейся железной дороги Тайшет — Лена еще осенью 1956 г. было включено 43 станции и разъезда.

Всего транспортными строителями в 1946-1958 гг. было уложено 840 км главных и станционных путей, построено 55 станций и разъездов, 5 паровозных депо. В адрес руководства стройки поступила приветственная телеграмма ЦК КПСС и СМ СССР, в которой отмечалось, что новая «магистраль даст возможность лучше использовать большие естественные богатства северных районов Сибири, обеспечить бесперебойную перевозку грузов для сооружения крупнейшей в мире Братской гидроэлектростанции, будет способствовать успешному развитию новой металлургической базы на востоке нашей страны».



Укладка пути на западном участке БАМа. 1975 г.



В таежном безлюдье

Строительство Братской ГЭС началось в конце 1954 г. с основания Минтрансстроя и начала нового этапа в жизни транспортных строителей. Стройка захватила и коллектив Ангарстроя.

Железнодорожная магистраль Тайшет – Братск – Лена проходила в стороне от Падунских Порогов на расстоянии 31 км до станции Братск-1. Ангарстрою было поручено в минимальные сроки проложить железнодорожные подъездные пути от основной магистрали Тайшет – Лена к обоим берегам Ангары, к створу сооружения плотины, к Падунскому сужению. Меньше чем через год, 25 ноября 1955 г., пришел в Осиновку, на полустанок Лужки, первый поезд. На следующий день по правобережному подъездному пути доставили первые грузы для строительства Братской ГЭС. Левобережный железнодорожный путь к стройке на Ангаре гидростроителям позарез был нужен не через два года, как намечалось проектом, а максимум через год. Накануне нового 1956 г. досрочно по левобережному подъездному пути на полустанок Пурсей пришел первый поезд.

Более четырех лет по новым железнодорожным подъездным путям к строительным площадкам Братской ГЭС беспрестанно подавались тысячи тонн груза. А коллективы строительно-монтажных поездов №№ 158 и 219 тем временем развернули наступление на тайгу по трассе выноса. Сто тридцать километров Ангаро-Ленской железной дороги от станции Братск-1 до станции Волоковая и уникальный железнодорожный мост через Ангару оказались в зоне затопления водохранилища Братской ГЭС. Эту часть магистрали нужно было заново проложить в глухих местах Ангарской тайги.

В конце августа 1958 г. со станции Призыв вышел необычный поезд: два трактора тащили сани, на которых были сложены продукты, вещи и инструмент. Первыми в тайгу отправились в составе отряда строить станцию Кежемскую 11 калужан вместе с прорабом Ю.С. Абжалимовым и выпускниками Московского института инженеров транспорта Б. Малышевским и В. Жидкевичем. Вначале они поселились в охотничьем зимовье, поставили палатки, затем построили дома. А через год здесь жило уже 570 человек. Так во многих местах строительства трассы выноса начиналась новая жизнь.

Особенно трудно пришлось там, где предстояло преодолеть на большом расстоянии болотистые места. Многие тысячи кубометров земли поглотили болота. Случалось, что невозможно было по болотам вовремя подвезти продукты строителям. Тогда на помощь приходил вертолет, а в плохую погоду – носили на себе. Но не только болота преграждали путь строителям. На перегоне Призыв-Речушка пришлось взрывом проделывать проход в скале. Более трех лет велась укладка железнодорожного пути на трассе. На всем пути возникали в нехоженой тайге станции, полустанки и разъезды. В конце июня 1961 г. на обоих берегах Ангары железнодорожные пути подошли к большой бетоновозной эстакаде Братской ГЭС. На ней, как на железнодорожном мосту, крепили рельсы, которые замыкали всю стальную магистраль Тайшет – Лена.



Подарки Деда Мороза
первостроителям БАМа.
1975 г.

2 июля 1961 г. открылось движение на участке Моргудон – Гидростроитель. Поезда беспрепятственно шли до Лены, минуя затопляемый участок дороги вдоль берега Ангары от Братска до Заярска.

8 июля 1961 г., перед заполнением водохранилища Братской ГЭС, началась разборка металлических конструкций моста, и через два месяца о нем напоминали лишь бетонные опоры, скрывшиеся потом в ангарской воде.

Богатейшие документальные источники по АнгарЛАГу за 1946 – 1964 гг. остались в виде бухгалтерских отчетов, пояснительных записок, приказов по Управлению Ангарского ИТЛ, ведавшему строительством первой очереди БАМа – железной дороги Тайшет–Усть-Кут. Пытливому исследователю многое могли бы рассказать скупые строчки выкладок и производственных нормативов ГУЛАГа, одно из управлений которого базировалось в Заярске в 1949 – 1961 гг.

ТРАССА МУЖЕСТВА АБАКАН-ТАЙШЕТ

В 1965 г. новая железнодорожная линия Абакан – Тайшет протяженностью 647 км введена в постоянную эксплуатацию. Она принесла жизнь в таежную глухомань. Там, где прошла новая линия, горы раскрыли свои кладовые. Приняла на себя новая магистраль и значительную часть перевозок с Транссибирской дороги.

Строительство восточного участка трассы вели подразделения Управления «Ангарстрой». В 1959 г. коллектив СМП-288, передислоцированный на станцию Бирюса, первым начал широкое наступление на тайгу. Начато сооружение жилых домов, общежитий, магазинов, столовой, клуба в поселке Бирюса. Исключительную трудность для строителей представлял Тимирязевский косогор из-за своего сложного геологического строения. В бригаде Ивана Сивухина в шутку говорили, что косогор встал поперек дороги. В течение трех лет бригада боролась с оползнем. Точка была поставлена, когда для завершения насыпи были сооружены дренажные устройства длиной более трех километров, отсыпаны контрбанкетты. Параллельно, всю зиму, до наступления весенней распутицы, в Абакумовку через станцию Илинская по автозимнику производился глубинный завоз техники, строительных материалов, технических грузов, продовольствия.

В 1960 г. проложена автодорога до разъезда Тарбинский. В 1961 г. уложено 15 км пути, расчищена просека на площади 200 га. Не прекращался глубинный завоз грузов. На Восточный участок прибыл СМП-299 и Тайшетское СУ-1. Новые коллективы быстро подключались к работе. На участке Тайшет – Туманшет был забит последний костыль. Открылся путь рабочим поездам. 1 февраля 1965 г. строители торжественно дали «зеленую улицу» первому поезду.

К годовщине Октябрьской Революции коллективы СМП-288, СМП-299, СМП-266 вместе с субподрядными организациями завершили все работы, связанные с открытием движения поездов. 5 ноября проследовал по участку первый электропоезд. В декабре Восточный участок дороги принят Государственной комиссией с хорошей оценкой.



Поселок строителей
БАМа.
1976 г.