



## На свет Полярной звезды

### На строительстве станции Бирюсинской

Заветы Ленина 10 мая 1961 г.

Несколько месяцев тому назад там, где сейчас развернулось строительство станции Бирюсинской, еще не было оживления, и таежную тишину распугивали только редкие шаги охотников да изыскателей. Потом сюда приехали молодые строители будущей магистрали Решоты — Богучаны, натянули палатки—и лес ожил. Застучали топоры, завизжали бензопилы.

Трудности не испугали молодежь. За короткое время на месте вековой тайги вырос поселок строителей. Сданы в эксплуатацию четыре дома, столовая, магазин, баня и другие промышленные и бытовые объекты. 1 мая коллектив строителей отпраздновал в недавно отстроенном клубе.

Борясь за достойную встречу Первомай, первенство в социалистическом соревновании завоевали бригады плотников, руководимые Андреем Лепдалом, Юрием Дудкиным и Николаем Ковалевым, лесорубы Анатолии Печерский и Юрий Григорьев. Замечательных успехов в соревновании добились механизаторы. Первенство среди них занимают Виктор Волизев, Станислав Булгак, Дмитрий Назаров, Виктор Дюдин. Славно потрудились и каменщики. На этом участке работы особенно отличились Борис Буткевич и Николай Регузов.

Готовя достойную встречу XXII съезду партии, коллектив строительно-монтажной колонны №2 взял обязательство сдать в эксплуатацию в мае общежитие на 56 мест, два четырехквартирных дома, вырубить под земляное полотно пять гектаров просеки, а также начать строительство 16-квартирного дома.

Несмотря на затруднения с доставкой строительных материалов из-за бездорожья, коллектив строителей уверен в выполнении взятых обязательств.

А. Москвитин, старший мастер.

В. Шпытьев, секретарь комитета ВЛКСМ СМИ 262.

\* \* \*

Заветы Ленина 1 ноября 1961 г.  
**Рельсы новой магистрали – у таежного села Шелаево**  
На строительстве железной дороги Решоты – Богучаны

В тайге у села Шелаево, расположенного в северной части нашего района, кипит в эти дни напряженная работа. Сотни строителей из СМП - 262, мехколонны № 88, мостостроительного поезда №465 возводят насыпь, укладывают рельсы, сооружают железнодорожный мост, строят жилые дома в новых поселках...

Здесь в Шелаево, магистраль Решоты - Богучаны перешагнет через Бирюсу и устремится дальше на север, в необъятные, в необжитые таежные просторы.

На этой странице публикуются выступления участников строительства новой железной дороги.

\* \* \*

**По путевке комсомола**

В 1939 году, после демобилизации из Тихоокеанского флота, я возвратился в Клузскую область. Но недолго прожил там. Тянуло на передний край семилетки - туда, где возводились новые стройки, где нужны молодые руки. И вот в мае 1960 года по комсомольской путевке приехал в Сибирь. В составе СМП 266 участвовал в электрификации Транссибирской магистрали на участке Тайшет - Иланская: копал котлованы, устанавливал опоры. В СМП - 266 работаю с октября 1960 года, когда поезд дислоцировался на станции Глиняная. Меня направили в бригаду Ивана Павловича Кияшко. Здесь я научился шить звенья пути, укладывать их, производить балластировку. На первый взгляд, работа несложная. Но, как и всякое другое дело, она требует сноровки. Вначале я за день порядком уставал, от тяжелой кувалды болели руки. Но постепенно приобретал навыки путевого рабочего, и по мере этого легче становился труд.

Сейчас наша колонна размещается на месте будущего разъезда Черманчет. С двух сторон к вагонам подступает тайга. Но мы не чувствуем себя отрезанными от мира. Каждый день наполнен большими делами: ведь наша стройка имеет важное значение для страны. А вечерами слушаем радио, смотрим кинофильмы в вагоне-клубе.

С неослабевающим интересом следим мы за работой XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Радостно сознавать, что наш народ приступает к построению основ коммунистического общества. Хочется трудиться с еще большей энергией, чтобы с каждым днем крепла наша Родина.

И. Холопов, рабочий – путестроитель первой колонны СМП-262.

\* \* \*

**Наш мост будет стоять века**

В 1958 году я приехал по комсомольской путевке из Тульской области на строительство железной дороги Абакан - Тайшет. Был в числе тех, кто ставил первые палатки в том месте, где сейчас станция Бирюса.



Мост через р.Бирюсу

Поначалу был разнорабочим: разгружал грузы, копал землю. Потом меня послали и бригаду плотников. А через некоторое время я стал монтажником. И период проведения работ по электрификации Транссибирской магистрали вместе с товарищами по бригаде поднимал верхние порталы железнодорожных мостов у Суетиhi. Есть доля моего труда и в сооружении моста через Бирюсу на железной дороге Тайшет - Абакан.

С декабря 1960 по июнь 1961 года учился в Москве, на курсах бригадиров комплексно-монтажных работ. А спусти месяц после возвращения в мостопоезд № 465 был назначен бригадиром. За последний месяц наша бригада завоевала переходящее Красное знамя поезда.

В нашей бригаде 17 человек. Многие, как и я, приехали в Сибирь по комсомольской путевке. Например, Иван Медведев и Сергей Сафонов прибыли вместе со мной из Тульской области.

Весь наш коллектив дружный и трудолюбивый. Все работают на совесть. Мост у села Шелаево второе крупное искусственное сооружение, в строительстве которого мне доводится участвовать. Моя профессия монтажника приносит мне большое удовлетворение.

Вот проживем мы здесь, окончим работу и переедем на новое место. А над таежной Бирюсой перекинется на прочных опорах новый красавец мост. Пойдут по нему поезда, принесут они в лесные края новую жизнь. И будет выстроенный нами мост века стоять над Бирюсой.

П. Шивергин. бригадир монтажников мостопоезда № 465.

\* \* \*



### Годовое задание выполним к 5 декабря

В Шелаево наша колонна формировалась заново. Мы получили 6 экскаваторов, 40 самосвалов, 5 бульдозеров. 3 автогрейдера. Работу начали в июне 1960 года отсыпкой железнодорожного полотна в полутора километрах от станции Глинная. С того времени прошли 16.3 километра пути, на котором уже уложены рельсы.

Ближайшая задача — к 5 декабря завершить отсыпку полотна под железнодорожную ветку к Глинкинскому балластному карьеру. Запасы гравия в этом карьере 700 тысяч кубометров — предназначаются для балластировки пути строящейся дороги. Часть техники сейчас находится на правом берегу Бирюсы, где ведется отделка площадки под железнодорожные пути станции Бирюсинская.

Третий участок работ, на котором сосредоточены в настоящее время наши основные силы — отсыпка полотна на подходе к железнодорожному мосту через Бирюсу. Здесь предстоит выполнить большой объем работ. Высота насыпи у моста составит 13.8 метра, а длина ее около двух километров. Всего в насыпь должно быть уложено 305 тысяч кубометров грунта. Из них на сегодня уже вывезено более 70 тысяч кубометров.

В настоящее время работы затрудняются тем, что на низменном левом берегу подчас трудно найти место, где можно было бы брать грунт. После того, как окрепнет лед на Бирюсе, мы наморозим дорогу через реку и будем возить грунт с карьеров правого берега. Тогда дело пойдет быстрее, и в мае 1962 года мы сможем завершать сооружение насыпи.

На 20 октября колонна выполнила годовое производственное задание более чем на 80 процентов. Отвечая на решения XXII съезда партии, наш коллектив ставят своей целью завершить выполнение годового плана к 5 декабря.

Некоторые работники колонны уже выполняли свое годовое задание. Так, с 1 октября в счет 1962 года работают бригады машинистов экскаваторов тт. Машукова, Тимошкова и Корчагина. Высоких показателей в труде добиваются также машинисты экскаватора Н. А. Вдовин, бульдозерист П. А. Кузьмин, водители самосвалов А. С. Красилов, И. С. Краснопивцев, Н. С. Панов, М. С. Брюханов, скреперист В. Т. Потопахин, токарь Ю. А. Буторов, слесарь В. П. Пугач, сварщик И. И. Юсупов, работница А. И. Толстобаева, Благодаря добросовестному труду этих и других товарищей мехколонне в нынешнем году



трижды присуждались премия министерства транспортного строительства. По характеру работы нам не приходится долго задерживаться на одном месте. Жизнь у нас, можно сказать, кочевая, со всеми ее трудностями. Но сознание того, что затраченный нами труд принесет пользу народу, поможет нам жить и работать.

А. Кузнецов, начальник мехколонны №88

\* \* \*

Из города Фрунзе приехал на строительство железной дороги Решоты - Богучаны бульдозерист Басов Александр Николаевич. Скоро будет год как он работает в мехколонне №88. – Работа мне нравится. И коллектив у нас подобрался хороший. – говорит Басов. – не уеду отсюда пока не закончим строительство дороги.

-----  
Заветы Ленина, 5 ноября 1961 г.

### **На подступах к Бирюсе**

У строителей железной дороги Решоты - Богучаны

На отсыпке земляного полотна

Еще темно. Звезды попрятались за окутавшими землю тучами, за которыми едва заметно брезжит рассвет. А у поселка строителей магистрали Решоты - Богучаны, разместившимся за селом Шелаево, уже начинается новый рабочий день. То здесь то там открываются двери домов, хрустит под торопливыми шагами подмерзший снег, водители готовят к выезду свои машины. У начальника мехколонны №88 Александра Павловича Кузнецова за плечами девять лет работы в транспортном строительстве. После окончания в 1952 году Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта он работал где-то на Урале. Потом участвовал в строительстве железной дороги Сталинск — Абакан. Полтора года работал в Братском районе – на выносе из зоны затопления участка дороги Тайшет—Лена.

На строительство магистрали Решоты—Богучаны тов. Кузнецов приехал в июне 1960 года. Руководимый им коллектив занимает одно из первых мест во Всесоюзном соревновании по министерству транспортного строительства. К концу октября мехколонна № 88 выполнила более 430 тысяч кубометров земляных работ из годового плана 521 тысяча кубометров.

— В будущем году, – рассказывает Александр Павлович, – нам предстоит выполнить объем работ в два раза больше, чем нынче. Закончим отделку площадки под пути на станции Бирюсинской — и дальше на север. Сейчас мехколонна решает важную задачу: в ближайшие месяцы предстоит вывезти более 200 тысяч кубометров грунта, чтобы соорудить насыпь на подходе к мосту через Бирюсу.

... По хорошо накатанной дороге мчится самосвал. Подъезжая к месту выгрузки грунта, водитель сбавляет скорость и разворачивает машину.

— Стой ! - командует наблюдающая за выгрузкой работница Антонина Ивановна Толстобова, и через несколько секунд из кузова самосвала с шумом высыпается мокрый, смешанный с галькой песок. Шофер Иван Мазаков, захлопнув дверцу кабины, немедленно отправляется в новый рейс. Навстречу ему движется вереница груженых гравием машин.

По полотну взад-вперед ходит бульдозер, которым управляет Александр Басов. В его обязанности входит разравнивать и утрамбовывать подвозимый грунт.

### **Третья опора**

В кабинете начальника местопоезда Игорь Александровича Скачкова проводится планерка. Прорабы и мастера докладывают о выполненном и получают задание на следующий день. Работы по сооружению нового моста через Бирюсу только еще разворачиваются. Подготовлена нулевая, возводится первая опора. Строятся деревянные подмости для сборки пролетов. Получены металлоконструкции на два пролета. Для второй опоры сделан опускной колодец, а на месте, где будет возводиться третья опора, забивают в речное дно шпунт — шестиметровые металлические пластины с пазами. Соединяясь одна с другой, пластины образуют нечто вроде забора. После устройства шпунтового ограждения можно откачивать воду, выбирать из котлована грунт, ставить опалубку и приступать к укладке бетона Кажется, просто. Но это только кажется. На самом деле забивать шпунт не всегда легко. Так случилось и теперь. Русло Бирюсы богато галькой и валунами, и это приносит немало хлопот мостостроителям. Из-за этого шпунт крайне

медленно погружается в грунт, а установленный для забивки шпунта копер часто выходит из строя.

Старший прораб Павел Иванович Василенко и механик тов. Доброхотов получают на планерке задание обеспечить нормальную работу копра. Шпунтовое ограждение должно быть сделано!

### **В колонне Виктора Кудрявченко**

Если площадку станции Бирюсинская называют сейчас форпостом стройки, то место, отведенное под будущий разъезд Черманчет, можно назвать ее тылом. Отсюда до Бирюсинской — десять километров, сюда со станции Глинной направляются составы с балластом, вагоны с оборудованием, стройматериалами, продовольствием. Здесь на путях всегда стоит наготове паровоз.

Однако условия жизни и работы в тылу не из легких. В Бирюсинской - благоустроенный поселок, просторные квартиры, общежитие. Здесь же три десятка поставленных на рельсы тесных вагонов. В Бирюсинской - штаб СМП - 262 со всеми его отделами. Здесь же за все в ответе начальник колонны - молодой инженер Виктор Кудрявченко.

...В старом вагоне, приспособленном под контору, механик Олешко и комендант Архипенко о чем-то негромко беседуют. Оба в отличие от большинства обитателей кочующего поселка люди сравнительно не молодые.

Вдруг дверь распахивается. В вагон входит группа молодых людей. Среди них Виктор Кудрявченко, мастер Анатолий Тимофеев, бригадир Анатолий Львов. Они о чем то горячо спорят. Из разговора можно понять, что при балластировке пути у Глинной допущен брак, и теперь на этом участке невозможно провести состав. А на Глинной скопилось десятки платформ с балластом, десятки вагонов с разными грузами. Как быть? Завтра выходной день, а за простой вагонов придется платить штраф.

Срочно созывается заседание комитета комсомола. Решено - выходной день перенести, а завтра бросить все силы на восстановление пути у станции Глинной. Тут же решаются и другие вопросы по котлопункту, распорядка работы вагона - бани, о пиломатериале, который нужно попросить у руководства поезда для устройства тамбуров.

В контору заглядывает машинист паровоза, он явно недоволен.

— Обещали дать воду, давайте! - бросает он собравшимся.

Наполнить бак паровоза водой, если нет хорошего насоса. дело нелегкое. Но вода нужна, иначе станет паровоз. Вез ручного пожарного насоса не обойтись. Но кого послать качать воду? За день все наработались.

— Ваня! - обращается Анатолий Тимофеев к одному из парней. — Понимаешь воды надо в паровоз накачать. Ты как. пойдешь?..

— Если надо, так пойду, отвечает парень.

— Вот и хорошо! Значит, Леско, Холопов, Рассоха, — перечисляет Тимофеев. — О, да мы миллион человек находим!..

Через полчаса шестеро парней установили насос на льду замерзшего ручья и. сменяя друг друга, качали воду. Чтобы восполнить запасы воды и паровозе, им предстояло но меньшей мере три часа напряженного труда.

\* \* \*

— Коллектив у нас хороший. дружный. Работают все па совесть. — рассказывает Виктор Николаевич Кудрявченко. — Если иногда и спорят, то по делу.

Юношеская непосредственность и горячность свойственны, пожалуй, большинству молодых путестроителей. Но это не беда. Пусть им порой не хватает жизненного опыта, этот недостаток восполняется комсомольским задором, стремлением отдать свои силы большому делу.

В.Неменко

Заветы Ленина. 14 июня 1961 г.

*Путевые заметки. От Решот до Черманчета*

Где-то позади остался поселок Решоты, но еще долго виднелась прощальные огоньки станции Нижняя Пойма. Набежавшие сбоку сосны закрыли их и поезд, окутанный сгущающимися сумерками, устремился к северу.

Вагоны добросовестно отмечают каждую неровность железнодорожной колеи. Они раскачиваются, скрипят и вздрагивают. Слышно шумное дыхание паровоза, с усилием увлекающего короткий поезд.

После стремительного бега на электричке от Тайшета до Решот езда на этом поезде кажется слишком медленной и утомительной, А ехать далеко. 96 километров разделяют Нижнюю Пойму с конечной станцией Глинной. На Глинной должен находиться штаб строительства железнодорожной магистрали Решоты - Богучаны — контора СМП 262. Транзитных пассажиров, едущих до Глинной мало. В нашем вагоне, в котором нет полок, а только жесткие диваны, таких человек пять. Они сразу же ложатся, чтобы в дреме скоротать несколько часов. Слишком, короткие диваны не дают возможности вытянуть ноги, и каждый устраивается, как может, лишь бы не загораживать проход по которому то и дело снует неулыбчивая проводница.

В вагоне многоголосый говор. Одни делятся впечатлениями дня, проведенного в Решотах, другие неодобрительно судачат о скверной погоде. Двое пожилых мужчин, одетых в железнодорожную форму, порицают каких-то специалистов, строивших дорогу Нижняя Пойма – Глинная. Я с интересом прислушиваюсь к незнакомым названиям станций, разъездов.

—...Или взять ту же Глинную, — продолжает рассуждать один из собеседников,— что на теперешнем месте болото, что дальше. Зачем кривую сделали на станции — непонятно.

— Чего ж тут не понять, — отзывается его товарищ, — проектировали дорогу кто — иностранцы. Им лишь бы деньги. За проектирование кривой цена выше, вот они и накривили.

— Ну, теперь не накривят, — ухмыляется железнодорожник. — Сами научились строить лучше их.

— Ясно, умеем, — соглашается другой. — Был я на Черманчете, видел. Трасса как по струнке проведенная. Да и на кой черт ей петлять если, куда ни сунься, везде зыбун—болото.

— Однако скоро Чиличет, — после непродолжительного молчания сказал один из железнодорожников. — Давай двигать ближе к выходу.

Оба подхватили пухлые кирзовые сумки и уверенно зашагали вдоль качающегося и дребезжащего вагона.

На подходе к станции поезд опять начал вписываться в кривую. Их было, действительно, много.

Забегая вперед, скажу, что после завершения строительства магистрали от Глинной до Богучан коллектив строительно-монтажного поезда 262 начнет реконструкцию участка Решоты—Глинная. При этом многие кривые будут ликвидированы, что даст возможность увеличить скорость движения, которая сейчас здесь довольно невысока. Будут реконструированы станционные пути, мосты и искусственные сооружения.

Пока поезд тащится сквозь уже начавшую редеть тьму июньской ночи, попробуем коротко ознакомиться с новой нитью, вплетаемой строителями в огромную железнодорожную сеть страны — с магистралью Решоты – Богучаны.

Природные ресурсы Приангарья давно привлекали внимание людей. Из этих богатых мест вывозится пушнина, лес и другие дары природе. Но если взглянуть на карт то в глаза бросится весьма характерное обстоятельство — все населенные пункты — центры освоения природных богатств — находятся вблизи таких рек как Ангара, Чуна, Бирюса.

Это вполне оправдано. Что бы наладить снабжение населения необходимыми продуктами потребления и обеспечить вывоз добываемой продукции, нужны транспортные пути. Такими путями и являются реки. Потому и не встретишь на сотни километров окрест в междуречьях человека. Здесь шумит вековая тайга, и миллионы кубометров древесины ждут лесорубов.

Создать мощную сырьевую базу для деревообрабатывающей промышленности на всем протяжении железной дороги Решоты—Богучаны — такая первая цель строительства новой магистрали. Она уже имеет реальные очертания. В окрестностях села Шелаева начнется строительства мощной базы лесопереработки, которая будет перерабатывать и отгружать тысячи кубометров древесины. Будут созданы целая колония леспромхозов в районе станций Чунаяр и Карабалы.

Второй, не менее важной задачей строительства железной дороги является обеспечение вывозки полезных ископаемых. Она откроет широкий доступ к новым месторождениям железных руд и углей.

Большое экономическое значение имеет и выход на реку, таящую в себе колоссальную энергию. В перспективе намечено строительство Богучанской ГЭС из целого каскада электростанций на Ангаре. Строительство дороги ведется в целях преобразований затаежного Пряангарья. Это будет. Мощные тепловозы помчат тяжелые составы по новой магистрали, взяв курс на Полярную звезду...пока же поезд остановился где-то в лесу, и проводники не слишком любезно выпроваживают заспавшихся пассажиров из вагонов. Здесь конечная станция Глинная.

...Два метра в ширину и метров пять в длину. Это помещение дежурная по станции, пожилая женщина громко именует это «залом ожидания». В нем нужно пробыть до восьми утра и отправляться на поиски конторы строительно-монтажного поезда.

— Вам еще надо пятнадцать километров ехать, — разочаровал меня один из местных жителей, пришедший о чем-то справиться у дежурной. когда я обратился к нему

— ...Еще по весне перебрались на Черманчет, — продолжал он. — Сейчас, поди, на Бирусинской, еще дальше.

— Здесь, говорят, мотовоз ходит, — проговорил молодой мужчина, ехавший устраиваться на работу.

Мотовоза в этот день не было. Однако нам повезло: на Черманчет шел поезд из шести вагонов. Везли вагон электростанцию, катер одной из Иркутских экспедиций, несколько крытых вагонов с цементом. Последней в поезде шла цистерна с дизельные топливом.

— Вот что, ребята, — сказал кондуктор, когда мы устроились на тормозной площадке, — лучше вы дождитесь мотовоза, а то чем черт не шутит — можете загреть вместе с вагоном.

Надежды на мотовоз были слишком призрачны, и мы, конечно, не вняли совету. Только позже по достоинству оценили предостережение кондуктора.

Поезд тронулся. Он шел медленно и неуверенно, словно пробирался ощупью в темноте, хотя занялось уже хмурое утро и были различимы самые мелкие сучья деревьев, стоявших в темной воде по обе стороны железнодорожного полотна.

Усталость брала свое. Привалившись к стойке, чтобы не свалиться, я задремал. Из этого состояния меня вывел угрожающий треск и громкое шипение воздуха. Поезд остановился. Мимо вагонов в хвост пробежал встревоженный кондуктор. Туда же устремились и мы. Возле неестественно покоившейся цистерны мы увидели кондуктора, который в пол голоса ругался. Оказалось, что передняя тележка сошла с рельсов. Такие казусы случаются, ибо этот участок дороги еще не отрехтован и не сдан во временную эксплуатацию.

— «Лягушками» придется поднимать, — отведя в ругани душу, заключил кондуктор и заметно повеселел.

Дальнейший путь проходил без всяких приключений, и вскоре поезд остановился на станции Черманчет. Правда, этому пришлось поверить, как говорится, на слово. Ни какой

здесь станции еще нет. Стоят вагончики строительной колонны №1 — и все.

### В городке на колесах

Городок на колесах жил своей обычной, будничной жизнью. В вагоне-кузнице звонко стучали молотки, изредка ухал электрический молот, и тогда он вздрагивал. Работники котлопункта занялись приготовлением обеда. Ушел на линию облепленный со всех сторон рабочими мотовоз. Все были заняты своим делом, только продавец продовольственного магазина скучающе смотрела, как две женщины сбрасывают с платформы пиломатериал. Покупателей не было, люди ушли на работу.

В конторке мастеров былолюдно. Кто-то убеждал своего собеседника по телефону, что ему позарез нужен трос и сухая штукатурка, и его голос звучал то вкрадчиво, то раздраженно. Сухо щелкали костяшки счетов.

Начальника колонны в конторе не оказалось.

— Уехал поднимать цистерну, — коротко сообщила девушка — счетовод.

Действительно, не мог же он быть здесь, когда загорожен путь и нельзя доставить рабочих к месту балластировки пути. Да и топливо с нетерпением ждут и мехколонна 88, и мостостроительный поезд 465 и строительная колонна 262.

Строители заходили в конторку, разрешали свои вопросы и стремительно исчезали. Все они страшно спешили. Только один молодой парень в солдатской гимнастерке долго сидел, выстукивая на столешнице какой-то марш. Оказалось, он ждал, когда подсчитают наряды, что идти в отпуск, первый после службы.

Пожилых строителей почти не было. Да это и не мудрено, потому что коллектив колонны процентов на семьдесят состоит из посланцев ленинского комсомола Калининской и Ярославской областей. Многие приехали в Сибирь уже давно. Вот Анатолий Львов, бригадир рабочих пути. Его бригада первой в колонне завоевала высокое звание коллектива коммунистического труда. Сам он уже успел поработать на электрификации участка Тайшет — Иланская, а теперь строит новую магистраль.

Подъемка цистерны, по-видимому, затянулась. Я решил не терять времени и отложить встречу с начальником колонны. Этого требовало и то обстоятельство, что предстояло добраться до станции Бирюсинской, куда перебазировался коллектив СМП 262.

Километрах в полуторах от вагончиков, совсем в противоположной стороне от сошедшей с рельсов цистерны, где кончается укладка пути, мне встретился молодой парень в куртке спортивного покроя, с хмурым выражением на лице. Он оказался начальником колонны Виктором Кудрявченко.

— Бульдозер нужен, — заговорил он. — они, черти, не едут. Ждут распоряжения своего начальства. Это механизированная колонна 88 здесь работает, — пояснил Кудрявченко, указывая на бульдозеры, которые утюжили косогор. — Сейчас позвоню, чтобы отправили.

Когда речь зашла о работе колонны, лицо Кудрявченко стало еще мрачнее.

— Хвалиться нечем, — буркнул он — Поан прошлого месяца провалили.

Отвечал он сначала односложно, а потел немного да поговорился и поведал о том, что в прошлом месяце пришлось из-за передислокации дни. Колонна переезжала со станции Глиной на станцию Черманчет.

— Ничего, наверстаем, — закончил он таким тоном, словно с ним кто-то спорил.

Задачи перед коллективом колонны стояли важные. Нужно закончить и сдать во временную эксплуатацию перегон Глиная — Черманчет, протяженностью пятнадцать километров. Балластировку пути, устройство искусственных сооружений на перегоне — вот основные работы, которые должен выполнить коллектив колонны в этом году. В июне нужно уложить пол километра пути и закончить все искусственные сооружения. А их немало. Одних мостов пять штук, да столько же труб.



## Бригадир Юрий Облипалов и другие

В редкие разрывы между тяжелыми лохматыми тучами пробивались лучи яркого солнца. Они золотили в широкой выемке песок, разбивались на мелкие брызги об ветровые стекла самосвалов и снова стирались серыми тенями туч, величаво плывущих по небу. И этот день дождя не было. На всей линии работы шли полным ходом.

Выемка начиналась там, где обрывались стальные нити пути. Наверху рокотали моторы двух бульдозеров. Один, с ножом причудливой конфигурации, равнял откос выемки, а другой деловито готовил площадку для строительства склада горючего и смазочных материалов. Занятые своим нелегким делом, девушки не обращали внимания ни на бульдозеры, ни на ласковые лучи солнца. Только когда особенно темная туча прикрывала солнце, плотно, как заслонкой, они, разгибали спины итирали пот с разгоряченных лиц.

— Тяжело вручную делать кюветы, — глядя на уставших девушек, замечает строймастер Юрий Облипалов. — Да объемы у нас не те, что бы можно было вести разговор о применении механизмов.

Он сидит на квадратном сундучке, в котором, по видимому, находится оптика теодолита, так как рядом стоит треножник, и быстро черкает в записной книжке

— Мне приходится делать самому и нивелировку полотна, и разбивку кюветов, — отрываясь от расчетов, поясняет Юрий

В механизированной колонне 88 бригада по отделке пути пока одна, а предстоит в ближайшее время произвести все отделочные работы в трех выемках и начать отделку полотна железной дороги от Черманчета до Шалаева.

Хотя и трудно копать кюветы, девушки не унывают. Многие из них почти всегда перекрывают нормы. В этот день вперед вышли две напарницы — Вера Шинкевич и Нина Рубинович. Вместо двадцати погонных метров они вырыли за день 36. На семь метров больше нормы сделала Нива Кизласова. С перевыполнением нормы подруги поздравили и Антонину Толстобову.

Много хороших людей в коллективе механизированной колонны. Большим уважением пользуется здесь руководитель экипажа экскаватора № 802 Николай Иванович Корчагин.

Забор грунта, подъем стрелы, поворот и загрузка самосвала отработаны у него до автоматизма. Потому и не задерживается поток самосвалов в карьере где трудится этот замечательный экскаваторщик. Ценно еще и то, что Николай Иванович Корчагин уже два года работает без ремонта экскаватора. В этом году его машину хотели отправить в капитальный ремонт, но машинист воспротивился.

— Чего зря гонять, отработаю еще год, а там посмотрим.

Так и остался у него старенький экскаватор на котором он, несмотря на недостаток автопарка, умудряется выполнять нормы

Любовно относятся к технике водители самосвалов Виктор Иванович Коломейцев, Спиридон Антонович Новосельский, Николай Иванович Мартынюк, Ионас Иозас Тионелес, Алексей Алексеевич Ярошевич. И техника служит им безотказно. Вот машинист бульдозера Владимир Александрович Чубарев перевыполняет нормы лишь потому, что относится к своей машине бережно. В этом и причина и хорошей работы скрепериста Владимира Тихоновича Потопахина.

Случись поломка, а от этого не застрахован самый лучший механизатор, на помощь водителям приходят слесари. Если это Василий Панин и Василий Пугач, то механизм долго простаивать не будет. Умелые и трудолюбивые, они сделают все чтобы мотор заработал как можно быстрее.

Много хороших людей в коллективе мехколонны. и с такими людьми любые задачи плечу. В этом году коллективу колонны предстоит завершить отсыпку полотна дороги до мостового перехода через реку и под станционные пути на станции Брюссинская, от разъезда Черманчет до деревни Глинка под железнодорожный тупик, сделать автодорогу в сторону разъезда Горева длиной 27 километров.

В любые планы жизнь вносит свои коррективы. Вот и теперь строители не думали долго

задерживаться на берегу Бирюсы, но возле деревни Глинка были разведаны запасы гравия около двух миллионов кубометров. Правда, это не очень много, если учесть что надо дважды произвести балластировку пути, реконструировать существующий да еще иметь под рукой этот материал на весь срок эксплуатации дороги. Но и такими запасами нельзя пренебрегать. Поэтому предстоит строительство тупика длиной около пяти километров. И все же, как бы ни усложнялись задачи, это не снижает трудовую активность строителей. Наоборот, чем сложнее задачи, тем больше подъем, тем большее стремление их выполнить.

### **Неутомимый прораб**

С руководителем Шелаевского участка монтажно-строительного поезда 465 старшим прорабом Павлом Ивановичем Василенко я встретился в тот же день на станции Черманчет. Он только что вернулся из Решот, но уже успел побывать в поселке мостостроителей и, прихватив с собой прораба Виктора Алексеевича Рейна, приехал на станцию Черманчет, чтобы, как он выразился потом, «прощупать возможность транспортировки вагона электростанции». Тщательно измерив ширину бандажей у вагона передвижной электростанции, прорабы опустили на штабель терпко пахнущих креозотом шпал и закурили. Василенко устало склонил посеребренную сединой голову и машинально чертил прутиком какие то замысловатые узоры.

Павла Ивановича Василенко я знаю давно. Впервые увидел его на строительстве моста через Бирюсу на трассе Абакан - Тайшет. Запомнилось, что он тогда очень спешил куда то и пришлось прямо на ходу записывать фамилии и проценты. Не хватало времени на более обстоятельный разговор и в последующие встречи. То что то не ладилось у кессонщиков, то его присутствие было необходимо у плотников.

Меня заинтересовал этот неутомимый человек, и, воспользовавшись моментом, я попытался завязать разговор, спросив как долго он работает мостостроителем. Василенко поднял голову, и в его глазах засветились лукавые огоньки.

– Не очень давно. С 25 - го года, – серьезно ответил он.

– Действительно, недавно, – в тон ему ответил я.

Василенко не выдержал и весело рассмеялся. А потом сразу как-то потускнел и проговорил с плохо скрытой горечью:

– Много под теми мостами, которые мне довелось строить, воды утекло. Два года осталось до пенсии. Бывало сутками не уходишь с участка, а теперь такой темп не выдерживаю.

Он устремил вдаль задумчивый взгляд, где над лесом клубились пепельные облака и виднелся кусочек чистого неба. Может быть, он мысленным взором окидывал свою богатую впечатлениями жизнь и сожалел, что не может снова стать молодым, чтобы все повторить сначала

### **Заветы Ленина № 74, 18 июня 1961 г.**

Семнадцатилетним юношей попел Василенко на строительство первого в своей жизни моста в Барнауле. Приехал на практику из строительного училища и остался, еще не зная, что будет всю жизнь связан с возведением мостов через водные преграды.

Средняя Азия, Дальний Восток, Сибирь, Европейская часть Союза — вот география деятельности мостостроителя. Он объехал всю страну. Строил мосты через Енисей, Маму, Томь, Селенгу, через реки от Шилки до Хабаровска, на дороге Абакан — Сталинск на Туркестано - Сибирской магистрали. Довелось Василенко строить мосты и через Буг. Но особенно памятно для него строительство моста в Сталинабаде. Памятно оно и для Веры Васильевны. Здесь они нашли свое беспокойное счастье. В то время Павел Иванович работал уже мастером и когда устанавливались пролеты, или производилась какая-либо другая ответственная работа, сутками не появлялся дома. Вера Васильевна сначала противилась этому, а потом, видя, что муж иначе не может, смирилась. ,

— Теперешняя молодежь какая-то не такая, — отряхнувшись от дум, сказал Павел Иванович, и в его голосе прозвучало осуждение. — Рабочее время кончилось, так хоть

гори, уходят домой.

Я не стал спорить, хотя был не согласен с такой оценкой молодежи

Забегая вперед, скажу, что в этот день события сложились так, что опровергли утверждение старого мостостроителя и он, по - видимому, не мог не заметить этого.

Минут через двадцать подошла машина, и мы двинулись по свежесыпанному полотну в сторону Шалаева. Там, где путь преграждали еще не возведенные искусственные сооружения, Василенко и Гейн придиричливо осматривали объезды. Ведь не шутка протащить здесь на металлических санях вагон весом в 37 тонн.

Павел Иванович оставался доволен осмотром. Это можно было видеть по его по-светлевшему лицу. Только когда проехали Шелаево, он помрачнел и на его лице отразилась неуверенность.

— В Шелаево мы застрянем, — безнадежно сказал Василенко.

— Это еще посмотрим, — не согласился Гейн.

— А впрочем: два «С 100», да поставить колеса к задним концам полозьев, может быть и пройдем.

Вечером в прорабской проходила планерка. За неокрашенным столом сидели оба прораба, механик участка Владимир Сергеевич Никулин, механик мостостроительного поезда Александр Яковлевич Алиханов. Алиханов и жил прямо здесь в прорабской, которая выполняла и роль комнаты для приезжих.

— В воскресенье нужен "С-100», — сказал Павел Иванович Василенко, когда бригадам было дано задание на следующий день.

Механики переглянулись, и на лице Никулина отразилось удивление.

— Это не выполнимо, - сухо отчеканил он.

— Дело вот в чем, — словно не слыша Никулина, проговорил Василенко. — Мехколонна дает нам в воскресенье «окно». Такой возможности, если мы не сможем перетащить электростанцию сейчас, придется долго ждать. Без электростанции нам нельзя, это вы хорошо понимаете. Во что бы то ни стало, нужен трактор.

— За такое короткое время его физически невозможно сделать, стараясь быть спокойным, заговорил Никулин. — Ведь только сегодня на барже подвезли запчасти, а его нужно собрать и еще обкатать. Надо предлагать реальные вещи, Павел Иванович, а это — фантазия.

— Обкатку я упустил из вида, — досадливо поморщился Василенко.

— Без нее давать нагрузку трактору ни в коем случае нельзя, — сказал Алиханов.

Он повторил эту азбучную истину. полностью согласившись с Никулиным. Тут хоть разорвись, а за три дня не соберешь трактор,

— Поговори с хлопцами, — обратился Василенко к Никулину. — Пусть поработают по две слюны, а потом отдохнут. Объясни картину, и я уверен, что они гору свернут, если поймут, как необходим трактор. Да такие ребята за три дня два трактора соберут и обкатают.

Хотелось напомнить Павлу Ивановичу его «теперешняя молодежь какая-то не такая», но очень уж он воодушевился и чувствовалось, что его похвала словарям идет от всей души. Наверное, утром он имел в виду кого то друго- го, когда сделал такое поспешное обобщение и теперь противоречил самому себе.

— Ну, это другое дело, — сразу повеселел Никулин. — Завтра потолкую со слесарями.

Покончив с этим вопросом, стали расходиться. Павел Иванович на несколько минут задержался, складывая раскиданные по столу бумаги. Потом взглянул на часы и притворно ужаснулся.

— Вот задаст мне жару Вера Васильевна! Опять к ужину вовремя не явился.

Он бодрился, хотя, как сознался потом, у него «гудели» ноги после бессонной ночи, тяжелели веки.

Часов в одиннадцать я видел, как Василенко садился в кабину дежурной машины. К причалу подошла баржа с кирпичом, и надо было организовать ее разгрузку.

## У мостостроителей

Уже несколько дней кряду небо закрыто тяжелы тучами. Гонимые ветром они мчатся бесконечной вереницей над озером Соленевым, которое плещется крутыми волнами у поселка строителей. Здесь живут рабочие мехколонны 88 и мостостроительного поезда 485. Год тому назад сюда прибыли двенадцать человек из мостостроительного поезда и положили начало строительному поселку. Сейчас только мостостроители поставили здесь пять засыпных барачков на 100 семей, два щитовых общежития, помещение для бани и котлопункта. Есть в поселке радиоузел, спортплощадка, танцплощадка. Построены и производственные помещения. Лесопильный цех, столярная мастерская, электростанция — вот далеко не полный перечень подсобных цехов, которые работают в поселке.

Строительство поселка и подсобных предприятий — это первый этап, подготовка к выполнению основной задачи — строительству моста.

Сейчас мостостроители приступили к ее осуществлению. Начато рытье трех котлованов под опоры, подвозится шпунт.

Со старшим прорабом Павлом Ивановичем Василенко приехали к месту будущего моста, когда рабочий день был в полном разгаре. Брига

да Шушняева монтировала копер. Монтажники спешили. Завтра нужно начинать забивку шпунта, а еще не сделаны противовесы и дизель

- ный молот лежит в куче оборудования, разгруженного с баржи.

У импровизированного причала разгружалась очередная баржа. Кран подхватывал рессоры, металлические плиты и легко переносил их на песчаный берег. Много еще рейсов предстоит сделать барже, чтобы перевезти все оборудование с предыдущего строительства и потому ее не задерживают долго у причала.

Через реку то и дело ходит катер. Он перевозит людей, направляющихся на станцию Бирюсинскую. Пока это единственный вид сообщения с правым берегом, но скоро будет установлен паром. Одна лодка уже на воде, а другая стоит на стапелях и рабочие строительного - монтажного поезда готовятся ее смолить.

Левый берег реки, в том месте, где будет мост, низок и местами заболочен. Зато правый навис над водой и закрывает полнеба. Это усложняет дело. На левом берегу предстоит отсыпать полотно на подходах к мосту высотой 12 метров, а на правом делать большую выемку. Эти работы уже начались.

— Вот каким методом будем делать опоры, мы пока не знаем, — говорит Василенко. — Кессонные работы запрещают, а для свай оболочек здесь грунт не подходящий.

Следует заметить, что мостостроителям больше по душе возведение опор кессонным способом. Этот способ апробирован годами. Он прост и привычен. Однако при всех несомненных качествах он вреден для здоровья, ибо работающие в кессонах находятся под давлением воздуха, которое достигает трех и более атмосфер. Строительство опор способом погружения свай оболочек в грунт электрическим вибропогружателем исключает этот недостаток и позволяет сократить время на возведение опор. Но дело в том, что встречающиеся в грунте крупные валуны могут свести на нет сэкономленное время. Очень жаль, но пока еще не найдено оружие для борьбы с валунами и, применяя этот способ, мостостроители идут на известный риск.

Можно еще назвать ряд способов строительства опор, но дело, по-видимому, не в них. Дело в умении коллектива решать вопросы строительства, а этого не отнимешь у мостостроителей, прибывших на Бирюсу. Они успешно справились со своими задачами на возведении моста на магистрали Тайшет — Абакан, и нет сомнения в том, что и на этот раз мостостроителям будут сопутствовать трудовые успехи.

-----  
Заветы Ленина № 75 21 июня 1961 г.

### Молодежный поезд

Катер неуклюже отплыл от берега и, оставляя за кормой пенный бурн, помчал наперерез течению. Через несколько минут молчаливый моторист

Иван Иванович Мутовин направил свое суденышко к группе призывно машущих рабочих, а мы с плотником Николаем Спиридоновичем Абакановским начали подниматься на крутой берег, уже изрядно изрытый экскаватором.

Дорога вела на станцию Бирюсинскую. Она то выходила на широкую просеку, то снова пряталась в густом сосновом бору. Высокие, стройные деревья закрывали своими кронами небо, и в лесу было сумрачно и как-то неуютно. На полянах, обрамленных зарослями ольхи, красными огоньками горели прошлогодние ягоды брусники, сквозь жухлую траву пробивались зеленые стебельки черники, буйно зеленела голубика.

—Ягод здесь тьма-тьмушая, говорит Абакановский,—Есть и птица, и звери. Настоящая тайга, без подделки.

Идти пришлось километра два, пока показались крыши домов поселка. На небольшой площадке, отвоеванной у тайги, стояло около десятка домиков, белели крыши палаток и стояли совсем не вяжущиеся с окружающей обстановкой железнодорожные вагоны.

Абакановский свернул в лес, где вместе с другими плотниками он строит столярную мастерскую, а я пошел разыскивать контору строительного поезда и с интересом осматривал новый населенный пункт, еще не нанесенный ни на одну карту.

И поселке восемь четырех-квартирных домов, клуб на 100 мест, столовая, медпункт, радиоузел. Есть телефонный коммутатор, через который можно связаться с другим городом страны,

Коллектив строительного - монтажного поезда 262 из Осинки, где работал на выносе железной дороги Тайшет - Лена из зоны затопления. Несмотря на трудности, связанные с перебазировкой и освоением необжитых мест, строители с первых же дней успешно выполняют производственные задания. За пять минувших месяцев они освоили 358,6 тысяч рублей вместо 327 тысяч по плану. В апреле сэкономлено 1100 руб лей. На 103 процента выполнен майский план, хотя в это время пришлось переезжать со станции Глиной на станцию Бирюсинскую.

Сейчас Бирюсинская является форпостом строительства магистрали Решоты—Богучаны, но уже в июне она окажется во втором эшелоне. Третья строительная колонна в следующем месяце продвинется вперед до будущего разъезда Горевого.

На станции Бирюсинской мне еще раз пришлось убедиться, что новая железная дорога строится руками молодых. Самым старшим не только по должности, но и по возрасту в коллективе СМП-262 считается начальник поезда Виктор Федорович Мезенцев. Ему уже 35 лет. Зато главный инженер поезда Василий Якушин только в этом году отмечает свое двадцатипятилетие.

Однако молодость не только не служит помехой в работе, а, наоборот, является главным источником задора, с которым строители выполняют свои задачи.

— Не успевают изыскатели давать рабочие чертежи,—говорит Виктор Федорович Мезенцев. — Идем за ними но пятам.

Он то отвечает на телефонные звонки, то разговаривает со строителями, которые заходят к нему по самым различным вопросам. В короткие перерывы между этими делами он рассказывает о деятельности коллектива поезда, о планах на будущее.

Планы довольно обширные, На станции Бирюсинской строить оборотное депо, двухэтажный шестнадцатиквартирный дом. прорубить 60 гектаров просеки, завершить строительство склада сыпучих материалов.

В этом году строителям предстоит довести укладку железнодорожного полотна до станции Шелаево. Это по плану. Коллектив же решил, что может сделать больше, и взял обязательство довести колею до мостового перехода через р. Бирюсу.

Возле станции протекает таежная речка Бережониха. Скрытая нависшими кустами, она петляет по сумрачным логам и пересекает будущую магистраль в самом неподходящем месте. Много усилий предстоит строителям приложить, чтобы заковать Бережониху в бетон. Около 800 свай предстоит забить в ее русло и на этом основании уложить бетонную

трубу диаметром в 6 метров. Для полотна в этом месте потребуется 150 тыс. кубометров грунта.

Сейчас на станции Бирюсинской создались серьезные затруднения с жильем. Коллектив СМП трудится над разрешением этой первоочередной проблемы. Есть намерения поставить во вне рабочее время десять четырехквартирных дома. За речкой Бережонихой отведена земля в 30 га для индивидуальных застройщиков. Так что скоро жилищные проблемы будут решены. Это, так сказать, программа-минимум. Программа максимум включает в себя планы более обширные. Если сказать коротко, то строителям придется возвести на тристадеяткилометровой трассе Решоны - Богучаны пять крупных станций, двенадцать разъездов. Выполнение этой программы значительно усложняется тем, что за станцией Бирюсинской начинаются необжитые таежные места

...Глухо шумит тайга, словно возмущается, что потревожен ее вековой покой, предательски зеленеют зыбчатые болота, встают на пути горы, реки, но строители упорно пробиваются вперед, туда, где несет свои холодные воды Ангара. Идут строители, а позади, как памятники их трудовой славы, ложатся стальные пути по которым в Приангарье придет новая жизнь.



-----  
Заветы Ленина, 4 января 1963 года  
У строителей железной дороги Решоты - Богучаны

### **Зимние будни Там , где кончается стальная колея**

Пассажирские поезда на строящейся железной дороге Решоты - Богучаны доходят сейчас только до станции Черманчет. А составы с грузами идут дальше до самого Шелаева. Здесь — конец укладки. Но обе стороны полотна – штабели черных шпал, кирпича, ящики с каким-то оборудованием, щиты для сборных домов. Немного в стороне длинная вереница маленьких красных вагонов, в которых живут рабочие из третьей колонны СМИ-262. В вагонах созданы все элементарные удобства для жизни. Это не старинные «теплушки», а маленький городок на колесах, со своей котельной, электростанцией, баней и

котлопунктом.

Третья колонна, которой руководит Анатолий Тимофеев, занимается устройством верхнего строения пути. Это очень ответственное дело, требующее большой внимательности и тяжелого труда. Конечно, сейчас укладывают пути не вручную, а с помощью путеукладчиков — сразу звенья-

по 12.5 метров длиной. Но и кувалды, кирки, лопаты со счета не сброшены.

Вот двое рабочих «пришивают» костылями рельсы к шпалам. В руках бригадира Ивана Холопова тяжелая кувалда. Десять сильных, точных ударов и очередная пара костылей крепко прижимает к шпале металлическую накладку.

Полтора километра отделяют конец укладки от строящегося моста через Бирюсу. Дело за коллективом мехколонны № 88. Как только он закончит отсыпку полотна на этом участке, бригады из колонны Тимофеева уложат заготовленные звенья, и тогда стальная колея дойдет вплотную к левому берегу Бирюсы.

### **На левом и правом берегах Бирюсы**

Утро начинается с огня. Они загораются в окнах домов и вагонов на станции Бирюсинская. На морозе далеко слышны голоса людей, скрип снега под торопливыми шагами.

На площадке, именуемой гаражом, в этот ранний час особенно оживленно. Шоферы разогревают свои машины, заливают в радиаторы подогретую воду. Грузовик Виталия

Ивановича Алендеева предназначен для перевозки рабочих третьей колонны. Машина в полной исправности. Но не- легко занести ее после того, как она простояла целую ночь на 40-градусном морозе И Алендеев целый час греет мотор паяльной лампой. Наконец, все готово. Через минуту кузов заполнили парни ни и девчата и пиджаках и ва ленках. Кто-то, не желая терять даром времени, заводит песню, и, сопровождаемая ею, бежит машина по еще не проснувшемуся лесу.

У Бирюсы остановка. Приказ: всем сойти с машины и форсировать реку в пешем строю. Ехать по льду на автомашине опасно. Вчера грузовик, на котором везли какое-то оборудование, провалился недалеко от берега и ушел в воду. Только передние колеса да кабина возвышаются надо льдом.

Третья колонна, кроме работ на конце укладки, ведет работы и на других объектах левого берега Бирюсы. Один из них железнодорожный тупик лесоперевалочной базы. Здесь бригада Ибрая Талипова завершает балластировку пути.

— Хороший бригадир! — отзывается о Талипове Тимофеев. — Умеет людей расставить. Хоть сорок человек ему дай, никто без дела стоять не будет. К седьмому ноября присвоили ему звание ударника коммунистического труда.

...Непрерывным потоком бегут самосвалы через Бирюсу, взбираются по крутому подъему на ее правый берег. Здесь механизаторы мехколонны № 88 ведут разработку карьера. Вот подходит очередной самосвал. Пока он становится под погрузку, ковш экскаватора наклоняется, черпает очередную порцию грунта и затем щедро высыпает ее в кузов автомашины. Один ковш, другой, третий — и кузов наполнен. На загрузку одного самосвала уходит

не более минуты. За рычагами управления Николай Александрович Вдовин. Вот о ком можно сказать: «Мастер своего дела. Ни одной секунды не пропадет у него даром. Его портрет по праву помещен на Доске почета мехколонны.

### **Планы нового броска**

Пока коллективы мехколонны № 88 третьей колонны СМИ-262 заняты работами на левом берегу Бирюсы, другие подразделения строителей готовят фронт работ на 64-километровой трассе от Бирюсы до Чуны. Лесорубам из ; колонны прораба тор, Базылева осталось пройти 14 километров просеки. Передовой отряд строителей — 40 человек под руководством молодого инженера Виталия Русанова закрепился на берегу Чуны там, где будет стро-ится станция Чунояр.

Напряженное положение сложилось на участке прораба Сипливчака, которому поручено руководить строительством искусственных сооружений.

— По всей трассе от Бирюсинской до Чунояра нужно строить искусственные сооружения, - говорит начальник СМП -262 Виктор Федорович Мезенцев. - Например, на перегоне Тамтачет — Хажо протяженностью 15 километров надо соорудить 26 мостов и труб.

— Какие планы стоят перед коллективом строителей дороги в новом году? Отвечая на этот вопрос, тов. Мезенцев говорит:

— За зимние месяцы мы должны подготовить всю просеку от Бирюсинской до Чунояра, построить все искусственные сооружения на автодороге. Скоро к нам придет подкрепление еще одна мехколонна. Направим ее на разъезд Горовой, где она начнет работы по отсыпке земляного полотна. На самой станции Бирюсинской , сейчас строятся жилые дома, пекарня, баня. Дети строителей учатся в новой школе со светлыми, просторными классными комнатами и центральным отоплени- | ем. Весной нынешнего года начнется строительство вокзала. В апреле—мае на станцию Бирюсинскую придет первый поезд.

А к концу 1963 года штаб СМИ-262 и часть его подразделений передислоцируются в Чунояр. Оттуда до Богучан — конечного пункта строящейся дороги - около 110 километров.

Беспокойная жизнь у строителей новой дороги. Вступив в единоборство с суровой сибирской природой, они переносят много трудностей. Тут и жизнь зимой в палатках и удаленность от населенных пунктов, и тучи комаров и мошки в летние месяцы. Что это — романтика? Да. Только эта романтика не каждому по плечу. Хлюпики и слабовольны на стройке не уживаются.

Медленно, метр за метром отвоевывают строители у тайги путь к Богучанам. Для этих сильных и мужественных людей романтика, прежде всего, труд. Вдохновенный, самоотверженный труд на благо Родины, на пользу людям.

В. Неменко.

-----  
Заветы Ленина 7 апреля 1963 г.

На предмайской трудовой вахте

### **От Бирюсинской до Горевой**

В дни предмайского социалистического соревнования строители магистрали Решоты — Богучаны добиваются новых трудовых успехов. На 115 % выполнили квартальное задание подразделения строительно - монтажного поезда № 262. На станция Бирюсинской она заканчивают работы по строительству пекарни и бани. Скоро будет начато строительство вокзала. Кроме этого, в 1963 году будут сданы в эксплуатацию шесть 8-квартирных и два 12-квартирных дома и общежитие на 60 мест.

Рельсы новой дороги протянутся нынче на 26 километров к северу от Бирюсинской до Горевой. Сейчас на этом участке везется строительство искусственных сооружений. Здесь добросовестно грудится бригада тов. Мальцева. Через месяц должен быть сдан во временную эксплуатацию железнодорожный мост *через Бирюсу*. *Мостостроителям* осталось смонтировать половину последнего пролетного строения и надвинуть с помощью крана крайние мостовые звенья со стороны береговых опор. Механизаторы 88-й мехколонны закончили возведение насыпи на подходе к мосту на левом берегу Бирюсы, сейчас ведут отсыпку полотна под железнодорожный путь на правом берегу реки, на перегоне Бирюсинская - Горевой. От Горевой отсыпку полотна ведет коллектив МК - 74, недавно прибывшей на стройку.

В.Кудрявченко,  
начальник производственного отдела СМП - 262.

-----  
Заветы Ленина 29 марта 1963 года

У строителей железной дороги Решоты - Богучаны

### **Поезд придет в мае**

Горячие дни наступили у строителей магистрали Решоты- Богучаны. Коллектив строительно - монтажного поезда № 242 спешно готовит фронт работ для прибывшей сюда мехколонны № 74: возводит искусственные сооружения, пробивает в тайге просеку под главный путь и автодорогу. На будущей станции Чунояр построены пекарня и столовая, завершается строительство клуба. В конце года сюда перебазировается штаб стройки.

На 40 километре в сторону таежного села Богучаны протянулась от станции Бирюсинской широкая просека. На очищенной от леса трассе коллектив строительно - монтажного поезда возводит искусственные сооружения. В этом году они будут построены на всем протяжении от Бирюсинской до станции Токачет, что расположена примерно в 150 километрах от Решот, а просека уйдет еще дальше на 25 километров —до станции Чунояр. Коллектив строительно-монтажного поезда № 262 и мостостроителей поезд № 465..объединяет сейчас общая цель: принять к 15 мая на станции Бирюсинской первый поезд. К концу апреля мостостроители завершат возведение последних пролетов моста через Бирюсу, а параллельно с рубкой просеки, возведением искусственных сооружений полным ходом идет укладка полотна железной дороги. На этом участке работ



отличается коллектив строительно-монтажной колонны №3, которым руководит молодой техник Анатолий Тимофеев.

В коллективе строительно-монтажной колонны №3 особенно отличается бригада путевых рабочих, которую возглавляет Иван Холопов. До полутора норм выполняют на укладке пути рабочие Ибрагим Калинов, Николай Рубцов, Юрий Князев.

Коллектив строительно-монтажного поезда № 262 трудится успешно. Перевыполнены январский и февральский планы, завершается выполнение мартовского задания.

—Квартальный план будет, несомненно, выполнен,—уверенно заявил главный инженер поезда Василий Васильевич Якушин.

Говоря о целевых задачах коллектива, главный инженер отметил, что в этом году строителям предстоит к 5 декабря уложить главный путь до разъезда Горевоего, закончить строительство искусственных сооружений на всем протяжении трассы до станции Токачет, возвести многие бытовые объекты и жилые дома.

В. Иволгин.

---

Заветы Ленина 1 мая 1963 г.

### **На ударной комсомольской**

Для освоение богатейших лесных массивов в низовьях рек Бирюсы и Чуны строится железная дорога Решоты - Багучаны. Рабочие строительно-монтажного поезда " 262 заканчивают укладку пути до реки Бирюса , сейчас перешагнули ее направляются в реке Чуне. Коллектив мостостроительного поезда "№ 465 заканчивают сооружение железнодорожного моста через р.Бирюсу вблизи села Шелаево. Монтажники бригады Вячеслава Лендока на днях закрепили последние болты крепления металлического мостового пролета. Им осталось установить береговые железобетонные опоры моста. В мае по мосту пройдет первый поезд на станцию Бирюсинскую. Здесь, на станции, широким фронтом идет строительство жилья , культурно-бытовых зданий. Рядом с палатками вырастают каменные строения, поднимаются многоквартирные дома. Уже сейчас в поселке Бирюсинском 3500 жителей. Их обслуживают два магазина, столовая, клуб.

Сдан в эксплуатацию первый этаж каменного здания восьмилетней школы. Каменщики и плотники, штукатуры и маляры строительно-монтажной колонны №4 с большим трудовым подъемом ведут застройку на станции Бирюсинской.

Бригада коммунистического труда Николая Садовникова ежедневно выполняет нормы на 150 - 200 процентов. Работает этот коллектив сразу на двух объектах на основном и дополнительном, В случае задержки плотники переключаются на второй дом. Так, используя каждую минуту рабочего времени, коллектив коммунистического труда строит жилые дома.

Мастер участка комсомолец Виктор Павлюков в жилищном строительстве не новичок. Правда на станции Бирюсинской он первый год, но до этого строил дома в городе Нижнеудинске. Он в бригаде Садовникова помогает другим плотникам не только дельным словом. Являясь начальником и штаба Комсомольского прожектора , Виктор организует рейды комсомольцев до тем участкам, которые задерживают плотников. Например, часто строители простаивали из-за нехватки деревянного бруса. Стройдвор поставлял бригаде брус низкого качества. После рейда бригады Комсомольского прожектора эти недостатки устранены.

Растет, благоустраивается новый поселок на Бирюсе. А строители чаще говорят о разъездах Горевой, Хажо, станции Чунояр. И нынешним году им предстоит уложить пути до реки Чуны с тем, чтобы в 1967 г. закончить строительство железной дороги Решоты - Багучаны.

В. Георгиев