

БАМ: начало летописи

(Продолжение.
Начало в № 28 от 21 июля)

Сложным препятствием при продвижении строителей БАМ на восток стала река Лена. Через нее в невиданно короткий срок предстояло построить мост - первый на этой водной артерии. Его возведение и стало одной из основных тем для сотрудников "Ленского коммуниста". Уже 23 января 1974 года в городской газете сообщалось о том, что несколько мостостроителей и механизмов прибыли к месту их новой дислокации - на Толстый мыс, к объекту № 1 Западного участка БАМ. Сначала информация, статьи, репортажи о строительстве Ленского моста публиковались без единой рубрики, но их заголовки "Мосты в будущее", "Чтобы мост сдать вовремя" и т.д. говорили сами за себя. Но с 13 февраля 1975 года над подобными материалами появляется рубрика "Мост через Лену. Дневник строительства". И чем ближе становился день сдачи железнодорожного перехода через Лену, тем динамичнее становилась и она, и сами материалы. Так, после принятия мостостроителями в июне 1975 года повышенных обязательств в честь XXV съезда КПСС в "Ленском коммунисте" появилась рубрика-призыв: "10 августа пропустить первый поезд на правый берег". Затем она трансформировалась в рубрику "До пропуска поезда — — дней", что потребовало повышения оперативности подготовки соответствующих материалов. Обеспечить в этом желаемый результат было сложно, но на строительстве мостового перехода через Лену был создан рабкоровский пост во главе с монтажником Игорем Румянцевым. С июля 1975 года в "Ленском коммунисте" стали публиковаться его дневниковые записи, которые были рассказом не только о монтаже и о том, что его сдерживает, но и о тех, кто создавал этот "ключ к Западной участку Байкало-Амурской магистрали". Благодаря рабкоровскому посту читатели, получив городскую газету, видели строки "Утро 18 июля началось... с разбора..." или "Когда вы читаете эти строки, идет монтаж двадцать третьей панели...". Это каждому позволяло становиться как бы участником грандиозного строительства, приносило удовлетворение и нештатному автору, который писал друзьям в Иркутск: "Веду в районной газете рубрику о делах на нашем мосту. Между прочим, летучки у нас начинаются с этой "На высоте".

Мой бывший сокурсник и коллега Михаил Морозов в одной из своих книг очень верно, на мой взгляд, отметил: "Человеку необходимо повседневно, постоянно знать, как идут дела у товарища, если он к тому же соперник в деле". Именно потребность эту (и не только эту) удовлетворял дневник строительства первого моста через Лену, который велся в "Ленском коммунисте". В нем, кстати, регулярно рассказывалось не только о ходе монтажа этого важного объекта БАМ, но и о лучших мостостроителях. Дневниковые записи Игоря Румянцева (а их было опубликовано более тридцати), кроме всего прочего, позволили каждому, кто их читал, познакомиться с бригадиром мостостроителей, Героем Социалистического Труда Николаем Ивановым, молодым инженером Виталием Гребенцовым, монтажниками-высотниками Алексеем Феделовым, Сергеем Белоусовым и другими передовиками, в честь которых не раз загорались алые звезды на Ленском



ком железнодорожному мосту. Это приносило им моральное удовлетворение, для них (да и для других) становилось стимулом к тому, чтобы трудиться еще лучше.

Мостостроители постепенно сокращали и сокращали время монтажа панелей Ленского моста. Не заставил ждать себя и рекорд: очередная панель была смонтирована не за 40 часов, как предусматривалось, а всего за 18. Не исключено, что он тоже был бы перекрыт, но срок сдачи Ленского моста был перенесен, в том числе, по объективным причинам: из-за неготовности земляного полотна на правом берегу реки Лена, необходимости приспособить мост для пропуска по нему не только железнодорожного, но и автомобильного транспорта, а также ряда других. Естественно, в "Ленском коммунисте" перестал публиковаться календарь строительства первого на Лене мостового перехода, но внимание к нему не ослабевало. По страницам газеты можно проследить,

как оно продвигалось, а 23 сентября 1975 года родился рапорт мостостроителей областному комитету КПСС и областному Совету депутатов трудящихся. В нем, в частности, говорилось: "Первый на реке Лене железнодорожный мост построен. Благодаря слаженной и самоотверженной работе..., строителям удалось более чем в два раза сократить нормативные сроки строительства... Путь к Байкалу открыт!" Так была одержана большая победа, свой вклад в достижение которой внесли и газета "Ленские вести", и другие средства массовой информации.

Естественно, у каждого издания были свои задачи, свои пути и способы их решения. "Восточно-Сибирской правде", например, требовалось освещать строительство от Тайшета до Байкала, и в ней регулярно публиковались полосы, блоки и подборки "БАМ - Магистраль века". Совместно с редакциями других изданий был организован выпуск объединенных номеров,

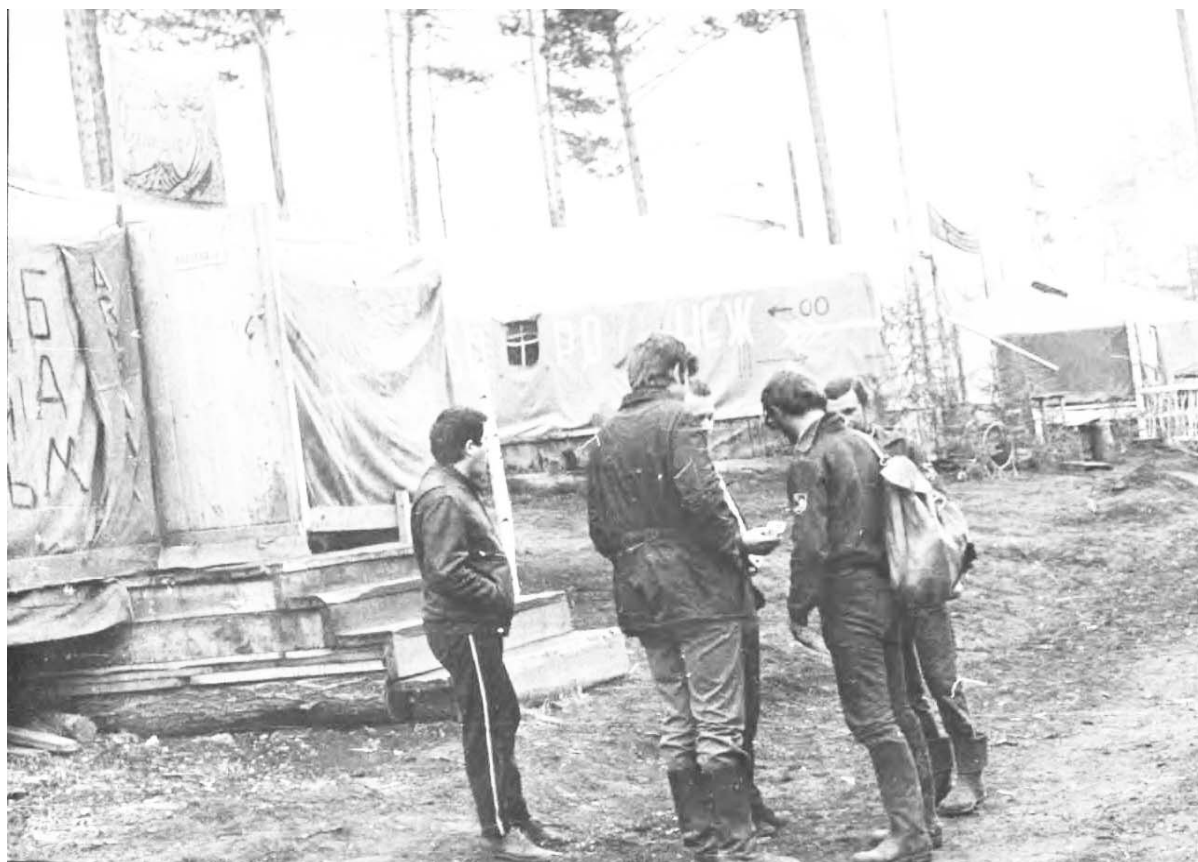
что позволяло рассказывать о делах и достижениях всех строителей второго Транссиба. На Западном же участке БАМ наибольшее внимание, на мой взгляд, "Восточка" сосредоточила на движении двадцатитысячников, добившись в его освещении, пропаганде и распространении весомых успехов. В подтверждение этого достаточно, думается, привести хотя бы слова управляющего трестом "ЗапБАМ-строймеханизация" В.В. Евтушенко. В ноябре 1975 года он отмечал: "Инициатива Кубрака и Манахова, решивших перерабатывать в месяц по 20 тыс. кубов вместо 6,5 тыс. (по норме - А.П.), подхлестнула многих... Спустя месяц (т.е. в июле - А.П.) мы имели уже 20 бригад двадцатитысячников, а сейчас их уже пятьдесят. Почин Кубрака и Манахова позволил освоить сотни тысяч рублей, а это - план целого подразделения. Значит, сейчас, в наиболее решающий момент, мы как бы имеем лишнюю колонну. Но главное даже не в этом. Людей не ос-

тановить: двадцать тысяч для многих не предел... Это, отмечу попутно, подтвердили механизированный комплекс А.И. Попова, бригады Ю. Талонкина, П. Загривого, И. Тимошенко и другие, перешагнувшие 20-тысячный рубеж ежемесячной переработки грунта и увлекшие других своим примером. Следуя ему, взрывники СУ-81, например, решили довести месячную выработку на каждый станок до 10 тысяч кубометров взорванной массы при норме 6,5 тысячи; а бригада Н. Коробова из СМП-288, занятая на строительстве искусственных сооружений, как и обещала, 13 июня завершила выполнение пятилетнего задания. Журналисты об этих и других достижениях и подвигах не преминули, конечно, рассказать читателям.

Свой вклад в освещение происходящего на Западном участке БАМа, в историю строительства Магистрального века внесли и "Известия". Это, я считаю, обеспечено, прежде всего, известным не только в Союзе ССР, но и за рубежом журналистом Леонидом Шинкаревым, шестью его "Письмами с трассы". Каждое из них поднимало проблему, требующую решения. Возьмите письмо, озаглавленное "БАМ: первые километры". В нем приведен разговор с начальником Ленской экспедиции "Томгипротранса" М.Д. Краснощекочевым "Нельзя допустить чтобы размах строительства, пусть даже и в первые дни, служил крикунам оправданием размашистого отношения к технике, к материалам, к средствам... В этом, смысле БАМ... должен отличаться: повышенной требовательностью..." К сожалению, так было далеко не везде и не всегда, но материал журналиста, думается, сыграл определенную роль в обеспечении разумного хозяйствования.

Хочется напомнить читателям и опубликованный в августе 1974 года материал Леонида Шинкарева "Подымахины из Подымахино". Это было время, когда со всех концов страны с комсомольскими путевками и без них ехали на Стройку века. "Зашевелился народ и в городских организациях, в населенных пунктах Усть-Кутского района. Родные места многим стали казаться захолустьем, потянуло туда, где делается история". Тогда и появилось вышеупомянутое письмо Леонида Шинкарева. Многие из него узнали историю небольшого приленского села Подымахино, о традиционной, по словам автора письма, отзывчивости сельчан, чутких к интересам государственным. Эти их черты, в частности, стали очевидны и из приведенных в письме слов секретаря исполкома сельского совета Л. Подымахиной "Разве одни те, что туда (на БАМ - А.П.) уходят, - строят БАМ? По мне, кто хочет трассе истинно помочь, в селе остается..." Разделяя и развивая эту мысль, автор письма уже как бы от имени всех, кто не променял свое дело на не менее трудную, но более благодарную профессию строителя, пишет: "...подымаем и мы... БАМ, как наши предки подымали Россию". Это были очень нужные слова, заставляющие кое-кого из тех, кто стучался во все двери, требуя отправки на БАМ, задуматься: "А не больше ли я нужен стройке здесь, чем на стройке?" - и сделать правильные выводы.

Александр ПОПОВ.
Фото из архива автора
и редакции



На снимках: поселок Звездный - летом 1974 года, еще палаточный

(Окончание следует)