
ЛЕТОПИСЬ ТРУДОВЫХ ПОБЕД СОЦИАЛИЗМА И КОММУНИЗМА

ТРАССА МУЖЕСТВА

С. Б. Ильин

«Трасса мужества» — так пресса, радио, телевидение 60-х годов назвали развернувшееся в предгорьях и отрогах Восточного Саяна строительство железной дороги Абакан — Тайшет¹. Оно началось еще на рубеже 30-х—40-х годов подвигом дорожников-изыскателей довоенного поколения, и теперь мы вправе считать создание этой линии делом двух поколений советских людей.

Трасса Абакан — Тайшет своей западной частью пролегла по тем степям, по которым в 1897 г. ехал в ссылку В. И. Ленин. А ведь он был одним из главных энтузиастов освоения Сибири. В 1918 г. в работе «Очередные задачи Советской власти», перечисляя важнейшие природные богатства России и называя среди них уголь Западной Сибири, руды Урала, огромные запасы леса, В. И. Ленин писал: «Разработка этих естественных богатств приемами новейшей техники даст основу невиданного прогресса производительных сил»². В то же время он отмечал всю сложность предстоявших работ. «Горные богатства Сибири, — говорил он на VIII Всероссийском съезде Советов в декабре 1920 г., — представляются совершенно необъятными, и мы даже в лучшем случае, при большом успехе, в несколько лет не могли бы разработать одной сотой их доли»³. Одна из главных причин, затруднявших их освоение, — удаленность от путей сообщения⁴. Проблема развития транспортных связей Сибири была самой важной. Без ее решения не могло быть и речи о широком использовании природных ресурсов этого края.

Необъятные просторы Сибири были в ту пору «прошиты» единственной железнодорожной «ниткой» — Транссибирской магистралью. Проводившаяся неоднократно техническая модернизация этой магистрали (вплоть до электрификации в последние годы почти на $\frac{2}{3}$ ее длины) значительно увеличила ее пропускную способность. Помогло и широкое развитие авиации, пришедшей на помощь железнодорожному транспорту. Однако давно было ясно, что все это не может полностью решить транспортную проблему, которая неизбежно возникнет в связи с тем, что грузовые и пассажирские потоки развивавшегося год от года края постоянно возрастают. Вовлечение в хозяйственный оборот новых районов, прежде всего расположенных на юге Сибири, а затем далее на восток и север, требовало не только увеличения пропускной способности железных дорог, но и развития их сети. В конце 30-х годов началось строительство Южсиба, магистрали, которая прокладывалась по землям Южной Сибири и Северного Казахстана параллельно Транссибирской. Первый ее участок, Карталы — Акмолинск (нынешний Целиноград), был сдан в эксплуатацию в 1939 году. Великая Отечественная война приостановила строительство дороги. После победы над гитлеризмом работы на трассе возобновились, и в 1957 г. поезда по Южсибу ходили уже в Абакан, связав его с Целиноградом через Казахстан, Горную Шорию, Артышту, Барнаул, Кулунду и Павлодар. Новой дороге Абакан — Тайшет предстояло стать завершающим звеном Юж-

¹ См., в частности, газеты «Правда», 18.I.1963; 2.X.1965; «Гудок», 30.I.1965.

² В. И. Ленин. ПСС. Т. 36, стр. 188.

³ В. И. Ленин. ПСС. Т. 42, стр. 113.

⁴ См. там же, стр. 111.

сиба, соединяющим его с Транссибирской магистралью в центре одного из наиболее быстро развивающихся районов Сибири — Ангаро-Енисейского энергопромышленного комплекса.

Необходимость поисков прямого выхода из Восточной Сибири на Кузбасс ощущалась давно. Эта идея выдвигалась еще сто лет назад⁵. Предложения построить дорогу поступали от русских и английских промышленников, но после рекогносцировки местности и сбора подробных данных о ее рельефе энтузиазм их постепенно угасал. Незадолго до революции одна из групп изыскателей, например, сделала такой категорический вывод: «Глухая тайга с массой поваленных ветром стволов, с травами выше человеческого роста, без топора летом и осенью непроходима. Нет ни дорог, ни даже троп. Колебания отметок так резки и причудливы, что прокладка дороги согласно техническим условиям невозможна»⁶.

То, что считалось невозможным прежде, осуществили создатели Южсиба. В 1942—1943 гг. экспедиции «Сибгипротранса» и «Томгипротранса» начали изыскательские работы. Этот факт принимает особую окраску, если вспомнить, что переживала наша страна в тот период. Враг дошел до берегов Волги. Но вера советских людей в победу была такой, что они, всеми силами помогая фронту, продолжали работать и на будущее. Только ресурсы, выделенные для трассы, пришлось сократить до предела.

Начальником экспедиции (так называли тогда главного инженера проекта) по изысканию трассы заключительного, восточного отрезка Южсиба был назначен талантливый инженер, блестящий организатор А. М. Кошуриков. Изучив материалы прежних работ геологов и топографические карты, он наметил две наиболее перспективные трассы: от Абакана на северо-восток с выходом к Транссибирской магистрали в районе Тайшета или Нижнеудинска — и быстро организовал рекогносцировку по обоим вариантам. Учитывая труднейшие условия работы и острую нехватку людей, Кошуриков решил сам возглавить один из отрядов. В горный поход он смог взять с собой лишь двух молодых инженеров, А. Д. Журавлева и К. А. Стофато, и ни единого вспомогательного рабочего или техника. Они сами должны были вести съемку, собирать образцы, строить плоты, оборудовать ночевки, нести на себе припасы и снаряжение.

5 октября 1942 г. отряд вышел из селения Верх-Гутары в направлении к верховьям р. Казыр. Предстоял тяжелейший путь по горно-таежной местности высшей категории сложности, где пешком, а где на плоту по порожистым рекам. Отряд прошел 180 км пешком и на плотах (их приходилось бросать у затворов и затем строить новые), преодолев все опасные места. Но когда до ближайшего жилья оставалось 52 км, резко изменилась погода. Необычно рано для этих мест выпал снег. И без того обесиленный, перегруженный отряд из последних сил пробивался сквозь леса и горы. Ни на один день не прекращали инженеры вести записи и наблюдения, собирать материалы для проектирования дороги. Попытка снова плыть на плоту по уже замерзающей реке окончилась трагически. Последняя запись в дневнике А. М. Кошурикова, датированная 3 ноября, потрясает: «Пишу, вероятно, в последний раз. Замерзаю. Вчера, 2 ноября, произошла катастрофа. Погибли Костя и Алеша. Плот задернуло под лед, и Костя сразу ушел вместе с плотом. Алеша выскочил на лед и полз метров 25 по льду с водой. К берегу пробиться помог я ему, но на берег вытащить не мог, так он и закончил в воде. Я иду ползком. Очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня и пищи. Вероятно, сегодня замерзну»⁷. Предыдущая запись, от 1 ноября, наряду с описанием критического состояния участников похода содержит еще сведения о характере местности.

Все попытки разыскать в тайге экспедицию А. М. Кошурикова после того, как она не вернулась в назначенный срок, оказались безрезультатными. Лишь весной 1943 г. один рыбак нашел на берегу Казыра останки Александра Кошурикова и его бумаги, содержащие ценные для проектировщиков сведения о долине реки и возможной трассе дороги. Ныне фотографии трех искателей помещены на Доску почета ново-

⁵ См. «Летопись трудовой славы строителей железнодорожной линии Абакан — Тайшет» (далее — «Летопись трудовой славы...»). Абакан. 1966, стр. 17.

⁶ Там же.

⁷ «Изыскания железнодорожной линии Абакан — Тайшет. Дневник начальника экспедиции инженера А. М. Кошурикова». Томск. 1969, стр. 50. Цитата уточнена по материалам Музея А. М. Кошурикова в институте «Сибгипротранс» в Новосибирске.

сибирского института «Сибгипротранс», а в отрогах Восточного Саяна на железной дороге Абакан—Тайшет названы их именами железнодорожные станции и на каждой установлен обелиск. Фотографии Александра Кошурникова, Алексея Журавлева и Константина Стофато можно было увидеть почти в каждой палатке, почти в каждом вагончике строителей этой трассы.

Как в бою место павшего занимает его товарищ, так на смену Кошурникову и его молодым друзьям пришли другие изыскатели. Поиски трассы продолжались. Особенно широко развернулись они после победы советского народа над гитлеризмом. По картам и планам было изучено 8,5 тыс. км различных вариантов трассы, из них 2 тыс. км обследовались на местности. Изысканиями руководили начальник экспедиции, главный инженер проекта дороги Е. П. Алексеев, заменивший на этом посту А. М. Кошурникова, начальники партий В. С. Попов, Н. Е. Мазуренко, В. П. Поллер, Л. В. Новицкий, И. Ф. Задорожный, М. Т. Космынин, И. А. Липкин⁸. В тайге работало более 20 экспедиций и отрядов. Трудиться приходилось в тяжелых условиях. Продовольствие, оборудование, снаряжение — все доставляли вьюками, а нередко и на плечах, по тропам, пробитым самими изыскателями. Но их отряды были уже оснащены необходимым снаряжением и обеспечены людьми, им помогала в работе авиация.

В 1948—1949 гг. и в 1952 — 1953 гг. институт «Ленгипротранс» произвел аэрофотосъемку территории по всей зоне возможного варьирования трассы от Абакана до Тайшета, а «Сибгипротранс» провел наземные привязочные работы по данным съемки⁹. В 1954 г. было разработано проектное задание дороги с расчетом на паровозную тягу. Но железнодорожная техника совершенствовалась, и через 3 года задание переработали с расчетом на тепловозы. В 1958 г. технический проект строительства дороги был закончен¹⁰. Но и ему еще не суждено было стать окончательным вариантом: уже в ходе сооружения трассы благодаря успехам в развитии сибирской энергетики стало возможным электрифицировать новую дорогу и полностью автоматизировать управление движением по ней.

В материалах XXI съезда КПСС «Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы» говорилось: «Будет закончено строительство крупнейших Южно-Сибирской и Средне-Сибирской магистралей»¹¹. Построить дорогу Абакан — Тайшет как раз и означало завершить Южно-Сибирскую магистраль. Строителям предстояло проложить 647 км железнодорожного пути (а с разбедами, подъездными ветками и т. д. — 711 км)¹² по горам, заросшим вековым лесом, в районе, где зимой сильные морозы, а летом порой идут бесконечные дожди. Им предстояло поднять дорогу на высоту почти в километр над уровнем моря, пробить в горах 9 тоннелей (около 10 км под землей — сквозь толщу скал), построить 5 виадуков через горные ущелья, 10 крупных и множество малых мостов¹³. Трасса Абакан — Тайшет имеет более чем по одному сложному инженерному сооружению на каждый километр. Нужно было переместить свыше 40 млн. куб. м грунта, в том числе 15 млн. куб. м скального грунта¹⁴.

Чтобы выполнить эту сложную задачу в кратчайшие сроки, на строительство дороги нацелили мощные строительные организации — «Абаканстройпуть», только что закончивший сооружение очередного звена Южсиба, и «Ангарстрой», на счету которого уже была проложенная в трудных условиях линия Тайшет — Лена. Решено было строить дорогу сразу с двух концов и с середины. Для сооружения земляного полотна трассы и вспомогательной автодороги длиной 600 км на помощь железнодорожным строителям пришли 20 механизированных колонн строительного треста «Сибстроймеханизация», имевшие 150 экскаваторов, 140 бульдозеров, около 1 200 самосвалов, 100 автогрейдеров и скреперов, 100 тракторов и др.¹⁵. За плечами многих из тех, кто

⁸ «Летопись трудовой славы...», стр. 23.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

¹¹ «КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК». Изд. 8-е. Т. 7, стр. 444.

¹² «Гудок», 30.I.1965.

¹³ «Вечерняя Москва», 17.XII.1965.

¹⁴ «Красноярский рабочий», 2.II.1965.

¹⁵ «Железнодорожный транспорт», 1965, № 4, стр. 83—84.

создавал линию Абакан—Тайшет, лежали уже тысячи километров проложенных в разных концах страны железных дорог.

Немало строителей могут сказать о трассе Абакан — Тайшет: «Моя дорога». Но особое право на это принадлежит, конечно, комсомольцам. XIII съезд ВЛКСМ объявил дорогу Абакан — Тайшет Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. По призыву партии и комсомола, по комсомольским путевкам на трассу приехало свыше 35 тыс. юношей и девушек¹⁶. Партия не случайно доверила эту сложную стройку молодежи. Юноши и девушки ехали на трассу с огромным воодушевлением. Ведь им предстояло большое и ответственное дело — принять участие в преобразовании Сибири, «оставить свою отметину на карте мира», как сказал один из строителей, начальник комсомольского штаба восточного участка стройки В. Соколов. Многие молодые энтузиасты, строившие западный участок дороги, прибыв на трассу, в первый же выходной день отправлялись в Шушенское, в Дом-музей В. И. Ленина, чтобы побывать на тех же улицах, под теми деревьями, где бывал великий вождь, в той комнате, где думал он о будущем России, о будущем Сибири. Именно так поступили москвичи из бригады В. Наседкина, которая впоследствии прославилась своим трудом и одной из первых на стройке включилась в соревнование за звание «Бригады коммунистического труда». В книге отзывов ленинского музея в Шушенском они оставили запись: «Владимир Ильич! Мы приехали сюда, в Сибирь, работать и жить так, как Вы — по-коммунистически. Мы прокладываем в саянской тайге железную дорогу. Сейчас мы здесь первые, но скоро за нами придут многие, и возникнут новые города и поселки, заводы и фабрики, электростанции...»¹⁷.

Строительные работы на трассе Абакан — Тайшет начались в 1958 году. 12 января на западном участке ветеран многих железнодорожныхстроек Ф. Дудка высыпал в кузов самосвала первый ковш грунта для отсыпки земляного полотна¹⁸. Строительно-монтажный поезд № 237 начал в вековом сосновом бору строительство станции Минусинск. На станцию Курагино из Челябинска прибыл головной ремонтный отряд № 38 и приступил к строительству жилых домов, к созданию производственной базы. На будущей станции Минусинск соорудили звеноборочный пункт. Сборку первых звеньев возглавил опытный путеец Г. Иванов. Речники переправили на баржах из Красноярска необходимые материалы, два паровоза и платформы, которым было суждено «обновить» первые километры трассы, помогать строителям, доставлять людей и материалы в тайгу по мере продвижения дороги на северо-восток¹⁹. Партийная, комсомольская, профсоюзная организации стройки с самого начала работ поставили задачу развернуть среди строителей широкое социалистическое соревнование под девизом «Жить и работать по-коммунистически». Выполнение социалистических обязательств, принятых строителями, позволило управлению «Абаканстройпуть» всю годовую программу работ завершить к 41-й годовщине Великого Октября. Было выполнено почти 2,7 млн. куб. м земляных работ, уложено около 5 тыс. куб. м бетона и железобетона, сооружены временные поселки на разъезде Согра, на станциях Минусинск и Курагино. Строители трассы получили свыше 12 тыс. кв. м жилья. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования коллективу управления «Абаканстройпуть» было вручено переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС²⁰.

Вместе с путевками и трестом «Сибстроймеханизация» работы на трассе в первый же год начали подразделения мостостроительного треста № 2. На станцию Абакан прибыл мостоотряд № 5, которым руководил заслуженный строитель республики И. А. Митрофанов. Отряд должен был соорудить совмещенные (железнодорожный и автомобильный) мосты через Абакан и Енисей. По проекту, разработанному инженерами мостоотряда, здесь впервые в практике сооружения больших мостов была применена блочная конструкция опор²¹. Передовые методы строительства и ударный труд мостовиков позволили уже на следующий год открыть движение по мосту через Абакан, а в 1960 г. — и через Енисей. Это значительно ускорило строительство дороги. На восточ-

¹⁶ «Гудок», 11.XII.1965.

¹⁷ «Красноярский рабочий», 19.VI.1960.

¹⁸ «Красноярский рабочий», 5.III.1958.

¹⁹ «Летопись трудовой славы...», стр. 28.

²⁰ Там же.

²¹ «Красноярский рабочий», 21.I.1959.

ном ее участке мостостроители были первыми, кто приступил к работе на трассе. Мостоотряд № 465, которым руководил инженер В. В. Петрищев, начал сооружение большого моста через Бирюсу. Здесь, впервые на сибирской реке, строители сооружали мост на железобетонных сваях-оболочках в тяжелых правелистых грунтах²².

Героически трудились мостостроители мостоотряда № 5. Сооружая мосты через Абакан и Енисей, они принялись за возведение еще одного моста — через Минусинскую протоку Енисея²³. Это было в 1959 г., а в 1960 г. мост уже был сдан во временную эксплуатацию²⁴. На всю стройку прославились бригада мостостроителей под руководством Д. Джугана, бригада слесарей-монтажников Героя Социалистического Труда С. Вдовицына²⁵. В 1959 г. из Украины на западный участок трассы Абакан — Тайшет передислоцировался мостопоезд № 802, которым руководил инженер Л. С. Блинков. Этому коллективу было поручено сооружение самого большого на трассе моста через р. Тубу на сборных опорах. Строители решили одновременно возводить опоры и собирать пролеты моста. На левом берегу реки, на насыпи дороги они собрали 6 металлических пролетов и, когда опоры были возведены на проектную высоту, в короткий срок один за другим надвинули на них пролеты моста. В результате уже в 1960 г. мост через Тубу был сдан во временную эксплуатацию²⁶.

Мостоотряд приступил к выполнению нового задания. Оно было необычным. Предстояло возвести виадук над пропастью на участке так называемой Козинской петли. Его изящные, кажущиеся невесомыми пролеты словно парят в небе над ущельем, поддерживаемые девятью железобетонными опорами. Средние опоры достигают почти шестидесяти метров высоты. Этот крупнейший виадук в мире²⁷ был сдан в эксплуатацию летом 1963 г., на полмесяца раньше срока, несмотря на то, что сооружали его в сложнейших условиях. Мостостроители использовали здесь самую передовую технику. Уникальные бетонные опоры возводили с помощью подвижной металлической опалубки, сконструированной специалистами треста «Мостострой-2». Для установки на опоры собранных на площадке у края пропасти блоков пролетных строений применили специальный железнодорожный кран. Монтаж всех 10 пролетов виадука был осуществлен за 12 суток²⁸.

Труд мостостроителей получил высокую оценку Родины. 14 августа 1962 г. трест «Мостострой-2» был награжден орденом Ленина. В 1963 и 1965 гг. этому коллективу дважды вручали переходящие Красные знамена Совета Министров СССР и ВЦСПС и четырежды — знамена Министерства транспортного строительства СССР и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта²⁹.

1959 год стал годом широкого разворота работ по всей трассе Абакан — Тайшет. Прибывали подкрепления на западный участок: строительные-монтажные поезда №№ 241 и 159, механизированная колонна № 77. Коллектив СМП-237 приступил к укладке пути. Первые звенья уложила на насыпь одна из лучших бригад этого поезда, которой руководил Д. Русяйкин. Создан был комсомольский штаб западного участка. Его возглавил Н. Доровских. С самого начала года среди строителей развернулось социалистическое соревнование за выполнение повышенных обязательств. Победителями в нем стали коллективы СМП-159, СМП-237 и головного ремонтного отряда № 38, досрочно выполнившие свои годовые задания. Да и управление «Абаканстрой-путь» в целом досрочно выполнило годовой план и принятые им социалистические обязательства³⁰.

10 марта 1959 г. было первым трудовым днем на центральном участке трассы. В заснеженную степь, где одиноко маячил столбик с надписью «Саянская», пробилась на машинах от станции Клюквенная Транссибирской магистрали группа строителей во главе с В. Шакуровым³¹. Они начали расчистку местности под будущую станцию,

²² «Сибирские огни», 1960, № 2, стр. 90—91.

²³ «Летопись трудовой славы...», стр. 90.

²⁴ Там же.

²⁵ «Советские железнодорожники». М. 1970, стр. 263—264.

²⁶ «Летопись трудовой славы...», стр. 91.

²⁷ См. «Известия», 27.VIII.1963.

²⁸ «Летопись трудовой славы...», стр. 93.

²⁹ Там же.

³⁰ Там же, стр. 30.

³¹ «Красноярский рабочий», 2.II.1965.

которая до конца стройки оставалась штаб-квартирой центрального участка. Строители стремились досрочно сдать в эксплуатацию 50-километровую ветку-перемычку Клюквенная — Саянская, которая, соединив центральный участок трассы с Транссибирской магистралью, дала бы возможность быстро и дешево доставлять все необходимое для стройки и намного ускорить работы. Среди передовиков социалистического соревнования на этом участке была бригада, обслуживавшая путеукладчик. Ее возглавлял комсомолец И. Терекас. При норме укладки 800 м пути за смену он наращивал дорогу более чем на 1 000 метров³². В канун 42-й годовщины Великого Октября на все участки строительства с Саянской было отправлено сообщение: на станцию от Транссибирской магистрали пришел первый рабочий поезд. Его привели машинист В. Кутали, помощник машиниста В. Корянов и кочегар М. Трудинский³³.

Развернулись работы и на восточном участке трассы. Сюда начали прибывать подразделения строительного управления «Ангарстрой». Этот коллектив только что получил поздравление ЦК КПСС и Совета Министров СССР³⁴ в связи с вводом в строй 700-километровой железной дороги Тайшет — Лена, которая связала с Транссибирской магистралью строительство Братской ГЭС, крупный речной порт на Лене Осегрово, район сооружения Коршуновского обогатительного комбината и будущего города Железногорска-Илимского. Теперь ему поручили продолжить восточный участок трассы Абакан — Тайшет. Первым здесь приступил к работе СМП-288, передислоцировавшийся с дороги Тайшет — Лена на станцию Бирюса. Строители очистили просеку на перегоне Бирюса — Тайшет, отсыпали земляное полотно, уложили первые километры пути от Тайшета на запад. Лучшая бригада поезда, которой руководил Г. М. Сорокиков, заложила первые станционные фундаменты Бирюсы. Комсомольско-молодежная бригада имени 40-летия комсомола, которую возглавлял забайкалец Ж. Бадмаев, под техническим руководством молодого строймастера, выпускника Московского института инженеров железнодорожного транспорта Г. Свердловой начала строительство жилых домов, магазинов, столовой, клуба³⁵.

Природные условия восточного участка дороги на первый взгляд кажутся более благоприятными для прокладки трассы, чем на западном и центральном. Здесь нет особенно высоких гор, глубоких ущелий, отвесных скал, местность ровнее. Да и от обжитых районов вдоль Транссибирской магистрали еще сравнительно недалеко. Но на восточном участке то и дело встречались вечная мерзлота, топкие болота, блуждающие подземные родники. В 1959 г. СМП-288 должен был уложить главный путь от станции Бирюса до возводившегося через р. Бирюсу моста. Участок сравнительно небольшой, однако именно здесь на пути строителей оказался Тимирязевский косогор. Подземные родники, постоянно менявшие свои выходы на поверхность, буквально развезли земляное полотно дороги. Только укрепят его строители и уложат на него первые звенья пути, как снова пробивается коварная вода и рельсы начинают ползти с насыпи. Чтобы преодолеть этот косогор, пришлось создать несколько ярусов дренажных сооружений, которые достигали порою глубины 10 метров. Здесь трудились комплексные комсомольско-молодежные бригады С. Друщилина и И. Кривцова. Несмотря на все трудности, с которыми пришлось встретиться строителям, они выполняли ежедневно сменные задания на 140—180%³⁶.

В 1959 г. горная тайга в Саянах была разбужена грохотом взрывов. Широко вернули работу подрывники, проложившие путь в прочных скалах и тяжелых грунтах. Самый мощный созидающий взрыв в Саянах прогремел 16 декабря 1959 г. на центральном участке, где на 368—369-м километрах трассы взрывом заряда в 1 009 тонн были подняты в воздух 280 тыс. куб. м скального грунта, создана железнодорожная выемка длиной 770 м и глубиной в отдельных местах до 20 метров. Все взрывы на трассе вели спецуправления треста «Трансвзрывпром»: более 100 взрывников, бурильщиков, проходчиков, машинистов буровых машин, инженеров и техников буровзрывного дела. 100-километровый коридор в скалах составили бы созданные взрывами 260 выемок, если расположить их одну за другой. Взрывники прошли в скалах

³² Там же.

³³ «Летопись трудовой славы...», стр. 45.

³⁴ Там же, стр. 60.

³⁵ Там же.

³⁶ Личный архив автора.

250 тыс. погонных м шурфов, штолен и зарядных камер, пробуравив 100 тыс. м скважин и более 2 млн. шурфов. Они пустили в ход 260 тыс. т взрывчатки, подняв на воздух 12 млн. т скал и мерзлого грунта³⁷. В исключительно сжатые сроки были созданы взрывами 19 скальных выемок объемом около 1 млн. куб. м в районе Козинской петли³⁸.

Чрезвычайно трудным было сооружение тоннелей на горных участках трассы. Их пробивали в местах, где прочнейшие, неподатливые скалы перемежались с разрушенными, трещиноватыми породами, постоянно грозившими обвалом. Почти всюду проходчикам приходилось вести постоянную борьбу с водой, заливавшей забои. В этих условиях тоннелестроители вынули полмиллиона куб. м грунта, в основном скального, уложили 160 тыс. куб. м бетона и железобетона³⁹. Строительство тоннелей было поручено организации «Главтоннельметрострой». Она послала на трассу два тоннельных отряда. Тоннель-отряд № 1 во главе с начальником А. П. Богородским и главным инженером Л. А. Малыхиным соорудил 7 тоннелей общей протяженностью 5 с лишним км — Козинский, Каспийский, Кордонский, Кизирский и три Джебских. Тоннель-отряд № 2, где начальником был П. В. Канищев, а главным инженером — С. Д. Колесников, при участии спецколонны № 98 строил лишь два тоннеля — Манский и Крольский⁴⁰, но зато они были самыми длинными и самыми сложными. Протяженность Манского тоннеля, например, 2,5 километра. Крольский несколько короче, но в нем постоянно били многочисленные родники, и строители то и дело принимали ледяной душ⁴¹.

В тоннельные отряды, направленные на трассу Абакан — Тайшет, были отобраны лучшие проходчики-метростроевцы. По призыву Коммунистической партии на помощь им приехали комсомольцы-проходчики Крыма, Волго-Дона, Подмосковья⁴². Работы решено было начать с Кордонского и Манского тоннелей. На станции Ключевенная и в Абакане создали опорные перевалочные базы. Отсюда зимой (только в это время и можно двигаться по болотистому таежному бездорожью) высаживали десанты к горным хребтам, которые предстояло пробить тоннелями. Колонны машин с людьми, техникой и материалами направились в горы, расчищая путь бульдозерами. Понадобилось немало усилий, чтобы пробиться к будущему Манскому тоннелю и найти засыпанные снегом столбы-отметки с надписями «Восточный портал» и «Западный портал». Зимой 1958 г. метростроевцы начали проходку Кордонского тоннеля. Весной и летом 1959 г. первые отряды строителей вышли к местам сооружения Козинского, Каспийского и трех Джебских тоннелей. В 1959—1960 гг. приступили к проходке Каспийского, Кизирского и Манского тоннелей⁴³. И сразу же развернулось соревнование тоннельщиков: чья бригада быстрее пройдет сквозь горы, кто добьется наивысшей производительности труда.

В июне в хребтах Восточного Саяна появилось первое сквозное отверстие: была произведена сбойка — соединение двух встречных ходов — в Кордонском тоннеле. На 1-м Джебском, где наиболее успешно работала бригада проходчиков Полякова, сбойку произвели ранее намеченного срока. Так же досрочно, в октябре 1962 г., проббили 3-й Джебский тоннель. Здесь победила в соревновании бригада Ярославцева⁴⁴.

Благодаря применению самой совершенной отечественной техники скорость проходки тоннелей постоянно нарастала. На самых больших из них — Кордонском и Манском — она уже в первые месяцы увеличилась в среднем за месяц с 22 до 40 метров. Впоследствии в Манском тоннеле был поставлен рекорд: 62 погонных метра готового тоннеля в месяц на один забой. Такой скорости еще не знало тоннелестроение. Но и этот рекорд оказался не пределом. Комсомольско-молодежные бригады А. Одинцова, Р. Кантеля, И. Ерастова и А. Фатеева довели скорость строительства готового тоннеля — проходку с одновременным бетонированием — до 85 м в месяц на один забой⁴⁵.

³⁷ «Летопись трудовой славы...», стр. 96—98.

³⁸ Там же.

³⁹ Там же, стр. 77.

⁴⁰ Там же.

⁴¹ «Известия», 1.II.1965.

⁴² «Летопись трудовой славы...», стр. 77.

⁴³ Там же, стр. 79.

⁴⁴ Там же.

⁴⁵ Там же, стр. 81.

С весны 1962 г. в Министерство транспортного строительства СССР начали поступать рапорты о завершении одного за другим саянских тоннелей. Первым был готов Кизирский, а 29 января 1965 г. все тоннели на трассе были готовы к пуску сквозного поезда от Абакана до Тайшета. К 48-й годовщине Великого Октября, выполняя социалистическое обязательство, строители предъявили досрочно свою работу Государственной комиссии. Все тоннели трассы были приняты с оценкой «отлично»⁴⁶.

Но все эти радостные события были еще далеко впереди. А пока шел 1960 г. — год наступления по всей трассе, год особенно жестокой борьбы с суровой сибирской природой. На восточном участке прорабские пункты СМП-288, сформированного из молодежи Калужской, Могилевской, Гомельской, Московской, Калининской и Брестской областей, уже протянулись цепочкой по всей трассе от Тайшета до Саранчета. На помощь прибыл СМП-266, который основался на станции Абакумовка и начал продвижение от границы центрального участка на восток⁴⁷. Всю зиму, торопясь успеть до весенней распутицы, завозили в Абакумовку через станцию Иланская технику, материалы, продовольствие. Тем временем от Саранчета на запад, на 17 километров далее в тайгу, высадился десант, сформированный из молодых строителей, приехавших по комсомольским путевкам из Калужской области. Им предстояло начать работу на Тарбинском разъезде, расчистить трассу от леса и пней, построить поселок.

На центральном участке в горах дождливая весна 1960 г. причинила много бед. Вышли из берегов реки. Мелкие ручьи превратились в бурные потоки, которые размывали временные дороги, проложенные строителями. Это поставило в особенно тяжелые условия водителей грузовых машин, от которых зависело снабжение стройки материалами. Но шоферы не подвели. По размытым дорогам, под дождем, при ураганных ветрах водители Ю. Лебединский, Н. Бузинов, Г. Красильников совершали ежедневно по три 120-километровых рейса. К 43-й годовщине Октября была завершена укладка 46 км главных и станционных путей между Абаканом и Шушенским, закончены все работы на мостах через Абакан, Енисей, Минусинскую протоку Енисея. И вот через 63 года после того, как В. И. Ленин ехал степью из Минусинска в Шушенское отбывать ссылку, над этой самой степью впервые раздался гудок паровоза. Первый поезд прибыл в Шушенское. К концу года движение открылось и до станции Курагино⁴⁸.

Как известно, 1961 г. был отмечен двумя важными событиями в жизни нашего народа: XXII съездом КПСС и полетом в космос первого человека, советского гражданина Ю. А. Гагарина. Оба этих события оказали огромное влияние на настроение людей, на их работу. Полет Гагарина воодушевил молодежь, работавшую на стройке, на новые трудовые подвиги: ведь это их сверстник стал первооткрывателем космоса. Началось широкое соревнование по всей стройке в честь XXII съезда КПСС. На западном участке в ходе предсъездовского соревнования головной ремонтный отряд № 38 досрочно проложил пути к разъезду Журавлево. СМП-269 в самом центре Саян построил поселок Сисим, сдал в эксплуатацию 60 км пути до Каспинского тоннеля⁴⁹. СМП-288 и СМП-266, работавшие на восточном участке, в честь съезда взяли на себя обязательства досрочно выполнить годовой план, сделав в 2,5 раза больше, чем в предыдущем году. На помощь ветеранам по путевкам комсомольских организаций Белоруссии, Калужской и Калининской областей прибыло подкрепление — 650 юношей и девушек. Победителями предсъездовского соревнования на восточном участке стали комплексные бригады И. Денисова, В. Бармина, А. Королькова. Высоких личных показателей добились рабочие Г. Ларионова и Е. Фомина из СМП-266, плотник Н. Горбачев и арматурщик В. Горлов из СМП-288⁵⁰.

Начался 1962 год. Строители западного участка трассы — коллектив управления «Абаканстройпуть» — обратились к молодежи страны с призывом развернуть соревнование за досрочное выполнение годовых заданий по всем стройкам, над которыми шефствует комсомол⁵¹. Строители трассы приняли повышенные обязательства. На помощь им в это время по призыву ЦК ВЛКСМ приехала молодежь из Ленинграда.

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ Там же, стр. 62.

⁴⁸ Там же, стр. 32.

⁴⁹ Там же, стр. 34.

⁵⁰ Там же, стр. 64.

⁵¹ Там же, стр. 35.

Начиналась новая большая и сложная работа — электрификация трассы Абакан — Тайшет. Эта дорога впервые в истории транспортного строительства в СССР должна была вступить в строй сразу на электрической тяге (на переменном токе)⁵². Условия для этого были созданы благодаря успехам сибирских энергетиков. В конце 1961 г., в дни работы XXII съезда КПСС, дала ток крупнейшая в ту пору в мире Братская ГЭС⁵³. 10 августа 1961 г. уложен был первый бетон в плотину Красноярской ГЭС⁵⁴. Постепенно развертывались работы на строительстве Усть-Илимской ГЭС на Ангаре и Саяно-Шушенской ГЭС на Енисее. Вступали в строй мощные тепловые станции на сибирских углях. Сибирь становилась электрическим краем. В 1962 г. на ветке Ключевенная — Саянская начали ставить первые опоры контактной сети.

Строители восточного участка, в числе первых подхватив призыв молодежи управления «Абаканстройпуть» завершить 1962 год на комсомольских стройках досрочно, приняли на себя повышенные обязательства: расчистить 720 га просеки, подготовить под укладку рельсов земляное полотно еще на 50 км трассы, построить дополнительно 7 тыс. кв. м жилья⁵⁵. Чтобы выполнить эти обязательства, в первом квартале этого года по зимнику завезли в глубь тайги материалы, оборудование, запасы продовольствия. На станции Ельник высадились «десантом» бригада плотников Аксенова из СМП-266. В течение трех месяцев жили они в тайге, отрезанные от «Большой земли» болотами. Лишь иногда по звериным тропам пробирались к ним добровольцы, чтобы доставить свежие продукты, газеты, письма. А ребята строили дома, готовили базу для тех, кто вслед за ними будет прокладывать дорогу.

Ко Дню строителя, как и обещали, дорожники восточного участка дотянули вспомогательную автодорогу до станции Хайрюзовка. На самой трассе был забит последний костыль на отрезке Тайшет — Туманшет⁵⁶. Успешно закончил год и инициатор Всесоюзного соревнования, коллектив управления «Абаканстройпуть», работавший на западном участке. Свои годовые обязательства — уложить новый участок пути длиной в 48 км и открыть движение рабочих поездов до виадука на 163 км трассы — они выполнили. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования главному ремонтному отряду было присуждено переходящее Красное знамя Министрства транспортного строительства СССР и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта⁵⁷.

Напряженным, полным труда был для строителей 1963 год. Уже почти на всем протяжении трассы начинали вырисовываться общие контуры дороги. На некоторых участках ходили временные поезда. От станции к станции можно было добираться, пользуясь дрезинами. Но на отдельных участках предстояла еще борьба с тайгой. Строители восточного участка открыли в сентябре 1963 г. рабочее движение от Тайшета до Саранчета и начали установку опор контактной сети. Одна из лучших бригад СМП-266, которой руководил Н. Моисеев, заложила первые фундаменты поселка на станции Ельник, той самой, куда год назад забрасывали «десант», чтобы подготовить базу и временное жилье⁵⁸.

На центральном участке главным событием года была сбойка Манского тоннеля. Но еще до того, как проходчики встретились в недрах перевала, отряд строителей, которым руководил К. Сердюк, прошел через горы, чтобы прокладывать путь дальше. По трудной дороге шоферы завезли через перевалы партию 25-метровых рельсов, и, когда к середине лета тоннель был пробит и 30 июня по нему проследовал пробный поезд, машинист Н. Шалюмов, помощник машиниста А. Волков и кочегар В. Тюньков смогли не только провести свой локомотив сквозь гору, но и следовать по готовым путям дальше⁵⁹. В том же году прошли первые поезда через Козинский и 3-й Джебский тоннели на западном участке⁶⁰. Строители этого участка

⁵² «Железнодорожный транспорт», 1965, № 4, стр. 82.

⁵³ С. Б. И л ь и н. Подвиг у Падунского порога. М. 1973, стр. 75.

⁵⁴ Ж. У. К а ц е р. Покорение Енисея. М. 1973, стр. 24.

⁵⁵ «Летопись трудовой славы...», стр. 66.

⁵⁶ Там же, стр. 67.

⁵⁷ Там же, стр. 35.

⁵⁸ Там же, стр. 69.

⁵⁹ Там же, стр. 62.

⁶⁰ Там же, стр. 63, 81.

выполнили свой годовой план к 10 декабря. Они уложили 50 км пути, установили свыше 1 700 опор контактной сети, открыли пассажирское движение до станции Кошурниково и начали сооружать ветку от трассы Абакан — Тайшет к строительной площадке Саяно-Шушенской ГЭС⁶¹.

Наступил предпусковой, 1964 год. По всей стройке шло соревнование за звание бригад и ударников коммунистического труда. В нем принимали участие 70% работавших на стройке⁶². Тысячи лучших строителей стали уже ударниками коммунистического труда. Немало было и коллективов, получивших это почетное звание. На восточном участке высокое звание бригад коммунистического труда завоевали 22 рабочих коллектива, в том числе путейцы И. Денисова и И. Кравцова, удостоенные этого звания еще в 1960 г., бригады Хадушина и Карпова из СУ-21⁶³. На западном участке звание коллектива коммунистического труда было присвоено головному ремонтному отряду № 38⁶⁴.

Стремясь как можно скорее завершить работы предпускового года, чтобы обеспечить сдачу трассы в 1965 г. досрочно, строители продемонстрировали образцы героизма и самоотверженности, не останавливались ни перед какими трудностями. К р. Агул дорога была проложена раньше графика, но тут выпала заминка, так как мост через реку еще не был построен. Чтобы не терять времени, решено было форсировать Агул, перевоза 25-метровые рельсы вброд. За 20 дней шоферы рельсовозов В. Конюхин, В. Нагоев, А. Соболев, крановщик Н. Спиридонов, трактористы Д. Близнюк и В. Ворончихин под руководством механика А. И. Клепина переправили через бурную реку 500 рельсов, обеспечив путейцам продвижение вперед⁶⁵. Когда вышла из берегов горная река Джебь, отрезав поселок строителей, на помощь людям, попавшим в беду, пришел ветеран стройки москвич Э. Зайков. Он работал машинистом крана, но пересел на трелевочный трактор. На мощной машине Зайков отыскал в бушующей Джеби брод и перевел через нее караван грузовиков в поселок, где из-за отсутствия материалов уже прекратилась работа, кончилось продовольствие. Джебь и впоследствии не раз выходила из берегов, и люди в конце концов, чтобы усмирить реку, заставили ее течь по новому руслу⁶⁶. Но Джебь была не единственной рекой, с которой приходилось вести схватку. В конце апреля 1964 г. на горной реке Мана возник мощный ледяной затор. Вода готова была затопить построенное уже полотно у разъезда Отроги. На помощь строителям пришли минеры под командованием инженера Б. И. Лукашевича. В единоборстве с рекой Б. И. Лукашевич погиб. А разъезд Отроги стал называться «разъезд Лукашевич»⁶⁷, и электровозы, идущие по трассе Абакан—Тайшет, дают здесь гудок, салютуя памяти отважного инженера подобно тому, как всегда салютуют они памяти героев-изыскателей у обелисков на станциях Кошурниково, Журавлево, Стофато; как салютуют они у портала Кордонского тоннеля, где прикреплена мемориальная доска с надписью: «При сооружении тоннеля погиб, спасая людей, инженер Владимир Щеткин».

Но как бы ни противилась природа, строители упорно шли к цели, завершая один объект за другим. Только весной 1964 г. начато было бетонирование опор Крольского виадука на центральном участке, а уже через несколько месяцев команда консольного крана во главе с комсомольцем Щитаевым надвинула пролеты, и виадук готов был принять поезда⁶⁸. Осенью строители центрального участка ввели в действие котельную на станции Саянская и дали горячую воду в жилые дома поселка. Завершено было строительство больничного городка, возведено здание клуба. К концу года стальные пути подошли к порталу Крольского тоннеля. По всему участку проводили балластировку пути, укрепительные работы. Начались подвеска контактной сети, строительство и оборудование тяговых подстанций. Работа по электрификации дороги развернулась уже почти на всей трассе.

⁶¹ Там же, стр. 36.

⁶² Там же, стр. 38.

⁶³ Там же, стр. 62, 70.

⁶⁴ Там же, стр. 38.

⁶⁵ Там же, стр. 70.

⁶⁶ «Правда», 18 I. 1965.

⁶⁷ «Летопись трудовой славы...», стр. 53.

⁶⁸ Там же, стр. 53.

Менее чем за два года электромонтажные поезда № 705 и № 706 Всесоюзного ордена Ленина треста «Трансэнергомонтаж», руководимого начальником треста Героем Социалистического Труда Ш. С. Логуа и главным инженером В. П. Лупповым, смонтировали 14 тыс. консолей, 30 тыс. кронштейнов, 1 000 км контактной подвески, 13 постов секционирования контактной сети, дистанционное и телеуправление устройствами энергоснабжения, тяговые подстанции, линии энергоснабжения станций и поселков⁶⁹. На трассе Абакан — Тайшет были созданы совершенно новые, нигде до того не применявшиеся системы питания устройств автоблокировки и диспетчерской централизации, для чего понадобилось подвесить на опорах контактной сети дополнительно 700 км проводов, смонтировать 480 комплектных трансформаторных подстанций. Масштабы энергетического хозяйства дороги легче будет представить себе, если учесть, что ее тяговые подстанции по мощности примерно равны Днепрогэсу⁷⁰.

На электрификации трассы работала главным образом молодежь, а руководили ею ветераны, многие из которых прошли в буквальном смысле слова по шпалам — от опоры к опоре — такие дороги, как Москва — Байкал и Ленинград — Ленинкакан, переводя их на электротягу. Электромонтажным поездом № 706, например, руководил В. Г. Назаренко. Он был еще сравнительно молод, лишь в 1952 г. окончил институт. Но с первого дня работы инженером, следовательно, уже более 10 лет, электрифицировал дороги. И всегда начальник поезда находился на самых трудных участках, там, где решались наиболее сложные задачи, где нужны были совет и помощь опытного инженера. Большой трудовой путь был за плечами и у начальника поезда № 705 В. С. Батова, руководителя, всегда готового прийти на помощь молодым⁷¹. Ударный труд электромонтажников был по заслугам оценен партийной, профсоюзной, комсомольской организациями, местными партийными и советскими органами, руководством строительства. Исполком горсовета Абакана дважды за время строительства заносил электромонтажный поезд № 706 на городскую Доску почета. В 1965 г. коллективу поезда было вручено переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ и Министерства транспортного строительства СССР, он был награжден Почетной грамотой ЦК комсомола. 487 электромонтажников получили звание ударников коммунистического труда⁷².

Большая и сложная работа на трассе Абакан — Тайшет выпала на долю связистов. Ведь работа электрифицированной дороги с полной диспетчеризацией движения, с автоматическим дистанционным и телеуправлением требует самой совершенной, современной связи вдоль всей трассы. Подразделения треста «Трансвязьстрой», начальником которого был Д. Д. Соломатин, а главным инженером — К. Ф. Орешкин, пришли на трассу еще в самом начале ее строительства, в 1958 году. Отряд «Связьрем-28» попал на западный участок, СМП-19 — на восточный. Пять с небольшим лет, с 1958 г. по 1963 г., в тяжелейших условиях, по бездорожью, через тайгу и горы тянули они линию связи длиной более 400 километров⁷³. Вместе с переделкой проекта дороги на электрическую тягу были пересмотрены и требования к связи вдоль трассы. И в 1964 г. 5 строительно-монтажных организаций треста приступили к прокладке в горных условиях магистрального связного кабеля. 6 крупных рек — Абакан, Енисей, Туубу, Кан, Агул и Бирюсу — должен был форсировать этот кабель. По проекту, его предстояло замывать в грунт гидромониторами. Это работа долгая и недешевая. Строители-связисты пошли другим путем. Они сумели форсировать реки с помощью кабелеукладчика, сэкономили значительные средства и намного сократив сроки строительства⁷⁴. Работать связистам приходилось в исключительно тяжелых условиях. СМП-13, например, на подходе к р. Крол встретился со столь сильно уплотненным грунтом, что кабелеукладчик не мог с ним справиться. Пришлось тащить кабелеукладчик сцепом из трех тракторов с толкачом. Несмотря ни на что, связисты делали свое дело. Практически за один год они проложили и смонтировали 1 500 км

⁶⁹ Там же, стр. 100.

⁷⁰ Там же.

⁷¹ Из личного архива автора.

⁷² «Летопись трудовой славы...», стр. 104.

⁷³ Там же, стр. 109.

⁷⁴ Там же.

связных кабелей: темпы, каких не знало еще ни одно строительство линий связи в мире. Они смонтировали телефонные системы, которые позволяют вести разговор одновременно 48 абонентам, причем с автоматическим вызовом любого аппарата железнодорожной АТС по всей Восточно-Сибирской дороге⁷⁵.

И вот наступил пусковой год трассы Абакан — Тайшет, 1965-й! Коллектив управления «Абаканстройпуть» обратился ко всем товарищам по стройке с призывом завершить строительство дороги к 48-й годовщине Великого Октября⁷⁶. Слет молодых строителей Сибири, состоявшийся в начале года в Абакане, облек эту задачу в форму обязательств молодежи стройки. Сначала уложены были пути в последнем, еще строившемся тоннеле — Крольском⁷⁷, а 24 января всю трассу облетела радостная весть: Абакан и Тайшет соединены стальными путями через Восточные Саяны, уложено последнее звено рельсов, и по старой железнодорожной традиции забит «серебряный костыль»⁷⁸. Этому событию предшествовало соревнование бригад путейцев за право уложить последнее звено дороги. В нем участвовали лучшие бригады, которыми руководили И. Богомолов, Н. Дровненков, Е. Пигура⁷⁹. Последнее звено укладывала бригада Пигуры. А почетное право забить «серебряный костыль» предоставили Н. Белкову, Ю. Коневу, Н. Дровненкову, А. Лобову⁸⁰. В конце января после торжественного митинга от перрона станции Абакан отошел первый поезд, которому предстояло пройти сквозным маршрутом через Восточные Саяны до Тайшета и выйти с Южно-Сибирской магистрали на Транссибирскую. Его повели машинист тепловоза Я. Ф. Юренко и помощник машиниста В. Пеньковский⁸¹. Стальные пути от Абакана до Тайшета были проложены.

Теперь предстояло завершить электрификацию дороги, автоматизацию управления движением, закончить последние участки объездов, станционных и вспомогательных путей, подсыпать балласт. Большого труда требовали еще отделочные работы по всей трассе. Именно в этот период на стройке нужны были дополнительные рабочие руки, потому что оставалось много таких работ, на которых трудно использовать мощную технику. Тут на помощь строителям пришли студенты. Летом 1965 г. по призыву ЦК ВЛКСМ и по инициативе комсомольских организаций московских вузов 10 тыс. студентов страны решили провести летние каникулы, работая на передовых комсомолу ударных стройках черной и цветной металлургии, нефтехимии, энергетики, железных дорог. Ударные отряды московского и харьковского авиационных институтов, Московского института нефтехимической промышленности, МВТУ имени Баумана, иркутских университета, мединститута и политехнического института приехали на трассу Абакан — Тайшет. Вместе с ними прибыл на стройку интернациональный отряд Университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы, в составе которого были как советские студенты, так и студенты-иностранцы. Приехали на стройку и 400 учащихся техникумов из разных городов страны⁸².

Студенты оборудовали палаточные городки, строили временные столовые под навесами, устраивали среди деревьев небольшие спортплощадки, вносили в жизнь стройки особый задор. И работали на трассе так, что порой опытные строители диву давались. Бригада из ударного отряда МАИ во главе с А. Передеиным ежедневно выполняла нормы на 200—205%. Ударный отряд Иркутского политехнического института (командир отряда Валиев, замполит Халиуллин) вел укрепительные и путевые работы на перегонах Абакумовка — Береж-Агул, выполняя каждый день задания не менее чем на 160%. Сводный отряд бауманцев и лумумбовцев, которым руководили командир отряда В. Фомин и политрук И. Переезчиков, выполнил ряд срочных работ на самых ответственных участках. Бригада студентов МВТУ из этого отряда во главе с Ю. Запарованным за 20 дней «одела» бетонной плиткой и дерном

⁷⁵ Там же, стр. 111.

⁷⁶ «Гудок», 30.I.1965.

⁷⁷ «Красноярский рабочий» — «Строитель» (совместный номер выездной редакции), 23.I.1965.

⁷⁸ Там же, 25.I.1965.

⁷⁹ Там же.

⁸⁰ «Правда», 30.I.1965.

⁸¹ «Красноярский рабочий» — «Строитель», 27.I.1965.

⁸² «Летопись трудовой славы...», стр. 122.

большой участок насыпи неподалеку от Саранчета, показав наивысшую на стройке производительность труда — 305% нормы⁸³.

Приближались дни пуска дороги. 30 сентября 1965 г. от Абаканского вокзала в 104-километровый путь до станции Курагино отправился первый электропоезд. Вести его поручили лучшему машинисту Восточно-Сибирской железной дороги В. М. Редину⁸⁴. 25 октября электропоезд прошел впервые до станции Кошурниково, а в канун 48-й годовщины Великого Октября первый электровоз поднялся на Крольский перевал. К 1 ноября 1965 г. управление «Абаканстройпуть» выполнило и годовую план и все задания семилетки⁸⁵. В последние дни перед празднованием годовщины Октября рапорты о завершении работ и начале движения электропоездов поступали то и дело с разных участков дороги. Все сооружения были готовы к предъявлению Государственной комиссии. Первый электропоезд прошел по восточному участку от Тайшета до р. Агул. Навстречу ему, от Крола к Агулу, пришел электровоз, опробовавший центральный участок дороги. И вот в ноябре Государственная приемная комиссия во главе с ее председателем, начальником Восточно-Сибирской железной дороги А. Т. Головатым, начала приемку трассы в постоянную эксплуатацию⁸⁶.

17 декабря 1965 г. в Москву был доставлен акт о приеме дороги в эксплуатацию с хорошей оценкой⁸⁷. А 20 декабря на трассе началось сквозное движение поездов с народнохозяйственными грузами. Первый такой поезд вышел из Тайшета. Он вез железную руду в Кузбасс. Через несколько минут вслед за ним ушел пассажирский поезд⁸⁸. То был необычный пассажирский поезд. Он назывался «Байкал», а ехали в нем лучшие строители восточного участка. Навстречу ему, от Абакана, шел поезд «Енисей» со строителями западного плеча дороги. Поезда встретились в центре, на Саянской. 21 декабря здесь состоялся торжественный митинг, посвященный открытию регулярного движения по трассе Абакан — Тайшет. Был принят рапорт Центральному Комитету КПСС и Совету Министров СССР: «Славный итог многолетнего труда — завершение работ и сдачу линии Абакан — Тайшет в постоянную эксплуатацию — строители посвящают XXIII съезду КПСС»⁸⁹. Отовсюду поступали приветствия участникам стройки. В приветствии ЦК ВЛКСМ говорилось: «35 тысяч молодых посланцев комсомола из многих областей, краев и союзных республик страны в необычайно трудных условиях создавали крупнейшую электрифицированную магистраль, значительно сократившую путь руде Коршуновского месторождения к Западно-Сибирскому металлургическому заводу, лесу и другим богатствам Сибири и Дальнего Востока в Казахстан и Среднюю Азию. Трассой мужества, воли, стойкости советской молодежи войдет она в историю коммунистического строительства. Многие юноши и девушки на строительстве дороги стали квалифицированными рабочими, замечательными организаторами молодежи, нашли свое призвание в жизни»⁹⁰.

5 января 1966 г. большая группа участников строительства приехала в Москву на торжественный прием в ЦК ВЛКСМ, а 12 апреля страна узнала о награждении лучших строителей орденами и медалями Советского Союза. Пятерым из них было присвоено звание Героев Социалистического Труда: машинисту экскаватора механизированной колонны № 8 треста «Сибстроймеханизация» Г. П. Галуцкому, бригадиру монтажников мостоотряда № 5 мостостроительного треста № 2 Н. Ф. Иванову, начальнику управления строительства «Абаканстройпуть» Д. И. Коротчаеву, мастеру СМП-269 управления строительства «Абаканстройпуть» А. П. Лубягину и прорабу СМП-299 управления строительства «Ангарстрой» Ф. В. Ходаковскому⁹¹. Орденами и медалями были награждены 745 строителей, в том числе орденом Ленина — 33 человека (среди них посмертно А. М. Кошурников), 90 — орденом Трудового Красного Знамени (в том числе посмертно А. Д. Журавлев и К. А. Стофато), 240 — орденом

⁸³ Там же, стр. 123.

⁸⁴ «Правда», 2.X.1965.

⁸⁵ «Летопись трудовой славы...», стр. 41.

⁸⁶ Там же, стр. 56, 81, 85.

⁸⁷ «Вечерняя Москва», 17.XII.1965.

⁸⁸ «Гудок», 21.XII.1965.

⁸⁹ «Летопись трудовой славы...», стр. 129.

⁹⁰ Там же, стр. 130.

⁹¹ Там же, стр. 136.

«Знак Почета», 382 строителя получили медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие»⁹².

Сокращение маршрутов, которыми следуют грузы Сибири после создания этой дороги в Кузбасс, Казахстан, Среднюю Азию, на Южный Урал и в Европейскую часть страны, дает ежегодно экономию в 25 млн. рублей⁹³. С вводом дороги в действие появилась возможность прекратить молевой сплав леса по многим саянским рекам, а это — еще 25 млн. руб. экономии в год⁹⁴ плюс защита рек от загрязнения гниющей древесиной. Трасса вовлекла в хозяйственный оборот районы Южной Сибири, богатые железной рудой, углем, лесом. В безлюдную прежде тайгу дорога принесла новую жизнь. Вдоль трассы возникло более 40 станций, разъездов, поселков.

Немалое значение имеет опыт, приобретенный советскими дорожестроителями в условиях сложнейшей трассы. Ведь отсюда они уходили на новые дороги, в еще не тронутые таежные края. Вспоминаются слова Е. Пигуры, сказанные им после того, как его бригада уложила «серебряное» звено рельсов на трассе Абакан — Тайшет: «Я знаю, что в Сибири нужно проложить еще очень много железных дорог, на строительстве их придется поработать и мне. Но всегда буду помнить, что я прошел через школу мужества на трассе Абакан — Тайшет»⁹⁵. Опыт, накопленный в Саянах, сказался и в том, что управление «Ангарстрой» на его основе построило и в конце 1973 г. сдало в эксплуатацию с оценкой «отлично» еще одну железную дорогу в Восточной Сибири: Хребтовая — Усть-Илимск. Успешно прокладываются сейчас в таежных болотах тюменского Севера рельсы дороги Тюмень — Сургут, которую сооружает управление «Тюменстройпуть» — бывшее «Абаканстройпуть». Эстафету подхватили строители Байкало-Амурской магистрали. Многие из них прокладывали ранее трассу Абакан — Тайшет. Свои знания, опыт и энергию они отдают теперь новой важнейшей стройке страны.

⁹² Там же, стр. 287.

⁹³ «Известия», 1.11.1965.

⁹⁴ «Правда», 2.X.1965.

⁹⁵ «Летопись трудовой славы...», стр. 134.