

Тайшет - северному Транссибу

Анатолий РАДИОНОВ:

«Посвящается мужеству, стойкости, патриотическому духу строителей и эксплуатационников»

Город, рожденный стройкой века**Ангаро-Ленская, Байкало-Амурская
железнодорожная магистраль. 1938–1984 годы**

ИСТОРИЯ возникновения нашего города тесно связана со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали от Москвы до Тихого океана.

Уже во второй половине восемнадцатого века, здравомыслящие умы Российского государства, были обеспокоены целостностью Российской империи, укреплению её восточных рубежей. Отсутствие транспортных связей центра и востока, заставило правительство заняться проектно-изыскательскими работами по строительству железнодорожного пути.



Император России, Александр III

КОНЕЦ XIX века ознаменован величайшим событием, Указом его императорского Величества, Александра III, в 1891 году начата грандиозная железнодорожная стройка Транссибирской магистрали.

Она стала мерилом мужества, стойкости, высочайшего патриотизма российских людей. Было принято одно решение – произвести все работы распоряжением казны, русскими, из российских материалов. Определено направление будущей железной дороги – южное через Иркутск, назначены руководители Н. П. Меженинов, О. П. Вяземский, А. И. Урсати, К. Я. Михайловский, Б. У. Савримович. Этим же Указом был создан «Комитет по сооружению Сибирской железной дороги». По опыту, образованию все руководители стройки были квалифицированными, грамотными специалистами, имея за плечами опыт работы на железнодорожном транспорте России. Инженерная подготовка руководителей высоко ценилась в кругах Российского правительства и оно полностью полагалась на их авторитет и компетентность.

В мае 1897 года на будущую станцию Тайшет, со стороны города Красноярск, прибыл первый строительный поезд с укладкой железнодорожных путей на будущей станции.

Возникает железнодорожный посёлок: помещения для проживания обслуживающего персонала, здания по ремонту и эксплуатации паровозов, позже железнодорожный вокзал и другие необходимые объекты для обслуживания железной дороги. Так возникла узловая станция на 4516 километре от Москвы, по четырём направлениям движения поездов, являясь началом Восточно-Сибирской железной дороги.

За пятнадцать лет строительства социалистического государства, развивающаяся экономика страны, позволила приступить к следующему этапу освоения сибирских и дальневосточных местностей.

В апреле 1932 года вышло в свет постановление ЦК ВКП, и Совнаркома СССР, о строительстве северного направления железнодорожного Транссиба от станции «Тайшет ВСЖД» до станции Комсомольск-на-Амуре, через Братск и дальше».

Начались проектно-изыскательские работы, после их завершения в 1937 году данный проект поручалось исполнить Главному управлению исправительно-трудовых лагерей (ГУЛАГ) – НКВД СССР. Основной трудовой контингент работников – заключённые, отбывающие наказания за уголовные преступления.

Начало строительства первой очереди будущей железнодорожной магистрали было осуществлено в 1938 году со станции Тайшет-ВСЖД.

Небольшой посёлок Тайшет принял на себя размещение Управления строительством – Тайшетлаг, Южлаг, БАМлаг, Озерлаг и несколько исправительно-трудовых колоний – 101-ая – около ручья «Крутенький» на пятом километре за территорией шпалопропиточного завода вдоль будущей трассы, сельскохозяйственного назначения – 10-ый, 13-ый сельхоз, в южной части города.

В течении двух лет работы силами заключённых был построен посёлок на восточной окраине восточного направления Тайшета, состоящий из 20 деревянных, брусовых, двухэтажных, восьмиквартирных с печным отоплением, электрификацией и водоснабжением домов для работников Управления строительством (район «Стройучастка»).

Положено начало железнодорожной ветки: пять путей «Бамовский парк», рядом лесосклад по переработке, напротив жилого фонда шпалопропиточного завода (нечётный парк).

С началом Великой Отечественной войны 1941 года, строительство Ангаро-Ленской железнодорожной магистрали было остановлено на 58 километре от станции Тайшет (Невельская-55 километр) и ответвление от станции Топорок – восемь километров до посёлка Квиток.

В сентябре 1945 года возобновляется строительство железной дороги и создаётся новое Управление «Ангарстрой», которое возглавил опытный инженер-строитель Ф. А. Гвоздевский.

1945 год. После начала строительства прибывают новые партии заключённых и военнопленные для продолжения работ.

Управление «Ангарстрой», имея всю полноту власти, принимает меры для ускоренного строительства железной дороги. 1947 год – станция Братск (317 километр), 1950 год – станция Лена (Усть-Кут) и начало временной эксплуатации всего построенного участка Ангаро-Ленской магистрали.

Организованно временное Братское отделение в Вихоревке, дороги эксплуатации построенного первого участка будущего большого БАМа. Для эксплуатации и организации движения поездов будут задействованы три паравозных депо: Тайшетское, Вихоревское и Ленское.

Потребовалось ещё несколько лет для полной сдачи в эксплуатацию дороги и её приёмки государственной комиссией. Событие это произошло третьего января 1959 года в посёлке Заярск на торжественном митинге.



Паровозная бригада депо Тайшет машиниста Грицкевича Григория, работавшая длительное время на участке Тайшет-Вихоревка (с 1953 по 1964 годы).



Первоначальный вариант вокзала. 1911 год.

С момента начала строительства и до сдачи, потребовалось почти 20 лет упорного, мужественного и трагического труда.

С каждым днём объём грузоперевозок на магистрали увеличивался в связи с появлением новых территорий. Теперь устаревшие паровозы серий Еа, Эм и Ов не справлялись с планом грузоперевозок из-за технической слабости, а участки новой дороги требовали технической реконструкции.

Большую работу с начала временной эксплуатации новой железной дороги в Тайшетском депо проводили начальник депо Илья Семёнович Алдин, заместитель начальника депо по эксплуатации Фёдор Михайлович Сергеев, позднее Анатолий Сергеевич Атрощенко.

Стремительно бежит время. 1955 год стал лично для меня поворотным годом в жизни. В июне 1955 года получил аттестат зрелости после окончания средней школы № 85 города Тайшета. Многолетнее постоянное общение с работниками депо, определило выбор профессии и решил пойти по стопам отца Михаила Фёдоровича Радионова и стать как и он – машинистом паровоза.

Этот день настал третьего июля 1955 года, когда я вместе с отцом вошёл к начальнику депо Илье Семёновичу Алдину с заявлением об устройстве на работу – на должность кочегара паровоза.

– Ну, что Анатолий! Пришёл на помощь отцу? Илья Семёнович знал меня с детства, поэтому не стал донимать вопросами.

– Считаю, что ты станешь достойным приемником своего отца. А теперь пройдите к старшему нарядчику паровозных бригад Татьяне Владимировне Малышевой.

Татьяна Владимировна быстро определила меня на паровоз к отцу, потом со мной побеседовал машинист-инструктор Александр Филиппович Михалёв и на этом приём на работу был окончен.

На работу в первую поездку меня вызвали ночью. Хотя я и был в общих чертах подготовлен к работе кочегаром паровоза, однако, в душе очень волновался. Терзали сомнения в правильности избранного жизненного пути? Мои однокурсники в большинстве своём поехали поступать в высшие и средние учебные заведения, а я стал просто кочегаром паровоза.

Однако эти мысли в процессе работы стали уходить из головы, появился трудовой интерес и рабочая гордость своего причастия такому таинственному и почти знающему – паровозу.

Чётный парк станции. Подъезжаем под грузовой поезд, ещё раз осматриваем паровоз, получаем документы на отправление.

Всё! Свисток отправления! Поехали! Ощущение этого момента мне запомнилось на всю жизнь. На станцию Чуна прибыли к утру. Чувствовалась усталость, но она прошла после завтрака и тёплой постели в комнате отдыха. Быстро заснул под эмоциональным настроением свершившегося факта.

Вместе с тем в душе поселилось два беспоконья, одно – как лучше проявить себя, чтобы получить доверие бригады и второе – правильный ли избрал трудовой путь?

С каждой поездкой возникала уверенность в выборе профессии, укреплялось доверие товарищей по работе.

Пролетели незаметно полтора года работы в депо, в ноябре 1956 года был призван военкоматом в ряды Советской армии.

Через три года службы, в 1959 году, я вновь вернулся в свой коллектив, на свою профессию кочегара паровоза и вся моя дальнейшая жизнь, а это 57 лет, будет связана с железнодорожным транспортом.

В январе 1959 года коллектив депо Тайшет пополнился паровозными бригадами, работавшими во временной эксплуатации.

В состав коллектива депо Тайшет влились «бамовцы», работавшие на стройке и временной эксплуатации: машинисты, помощники машинистов, слесаря – Ф. Ф. Алексеев, Н. Банников, Г. Грицкевич, Г. С. Доброхотов, М. П. Емельянова, А. Кулцов, П. П. Кочановский, Н. М. Козырев, И. Клетнов, В. Макушин, Х. А. Мурсокиев, В. И. Зыков, В. В. Озеров, И. Е. Фролов, Ф. В. Уркин и другие.

Начало шестидесятых годов принесло новую техническую реконструкцию отрасли. На смену паровозам по БАМу пошли современные дизельные двухсекционные локомотивы серии ТЭ-3.

Теперь уже одна бригада, состоящая из машиниста и его помощника, водила грузовые поезда по участкам забега весом до 3000 тонн.

Прошло всего несколько лет, как «Ангарстрой» своими усилиями электрифицировал участок Тайшет-Братск. Первый поезд на электрическом токе провёл машинист электровоза Николай Романович Якаев. Это произошло 3 ноября 1964 года. В эксплуатацию прочно вошёл электровоз переменного тока ВЛ-60 Новочеркаского электровозостроительного завода.

Началась новая эра эксплуатационной работы локомотивных депо. Тем временем строители Управления «Ангарстрой» продолжали начатую реконструкцию отрасли: постепенно вводятся в эксплуатацию двухпутные вставки железнодорожных путей по участкам забега, реконструируются и строятся депо Тайшет, Вихоревка, Лена.

(Продолжение читайте в следующем номере)