

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**

(Продолжение. Начало в номерах 22, 23, 24, 25)

**В центре бригадир Калужный Яков Алексеевич (СУ-21) с работниками управления около временного жилого фонда**

Более трёх лет потребовалось прорабу Ефимовой, чтобы выполнить стоящую перед ней серьёзную задачу. Её прорабский участок расположился по улице Транспортная, около водонапорной башни в щитовом производственном помещении, а рядом, там же устроили общежитие для студенческих отрядов, приезжавших на стройку в летнее время.

Трудовой ритм прорабского участка чётко поддерживался прорабом. Её неиссякаемая энергия была примером для молодых. Софья Васильевна на участке появлялась раньше всех и уходила с работы домой позже всех. Можно было с интересом наблюдать, как работники участка доверительно относились к необычному прорабу.

Развитие станции продолжилось и после государственной приёмке железнодорожной ветки Тайшет-Лена. На очереди была ещё более углублённая реконструкция: электрификация парков, по титулу Тайшет-Абакан.

Софья Васильевна очень грамотно подобрала себе бригадиров пути: Г. А. Текучану, А. Е. Смирнова, И. С. Ходушину, В. К. Лучкина, П. К. Лучкина, Н. Ф. Мальчевского, которые дополняли её рабочий ритм, были неоценимы как помощники, да и просто товарищи, на которых можно положиться как на себя.

Тяжелейшая работа Софьи Васильевны на производстве дополнялась общественной жизнью. Она неоднократно избиралась депутатом Тайшетского городского исполнительного комитета.

С началом строительства железной дороги Тайшет-Абакан, прорабский участок Ефимовой активно подключился к работе на трассе мужества Абакан-Тайшет. И вновь прораб ежедневно отмеряет по новой железнодорожной ветке многие десятки километров.

Конечным пунктом строительства была станция Саранчет. Никогда не забудут строители Туманшетского и Тагульского участков, какая потребовалась сила воли, интеллект, знания, умение достичь цели в работе, чтобы по «железке» пошли поезда.

По титулу строительства на станции была заложена сортировочная автоматическая система. Много сил, умения потребовалось прорабу Ефимовой, чтобы она была сдана в эксплуатацию досрочно.

Эта сортировка стала для Софьи Васильевны последней в её трудовой жизни. В один из вечерних обходов по участку, случилось непредвиденное чрезвычайное происшествие. Она получила тяжелейшую травму, после которой больше не смогла работать на производстве. Прорабом стал Александр Васильевич Куменок, который заменил Софью Васильевну Ефимову.

На этом закончилась трудовая жизнь Софьи Васильевны Ефимовой. Страна советов по достоинству оценила её самоотверженный труд: «Почётный строитель РСФСР», «Почётный железнодорожник», «Почётный гражданин города Тайшета», кавалер Ордена Трудового Красного знамени и ордена Знак Почёта, медали СССР – «За доблестный труд в Вели-

кой Отечественной войне 1941–45 г.г., «За трудовую доблесть», «За строительство Байкало-Амурской магистрали», многочисленные ведомственные награды и поощрения.

Софья Васильевна не уронила чести и достоинства своего отца – Василия Ефимовича Ефимова, который после окончания Бологовского технического училища в 1886 году, уехал на великую стройку БАМа (восточный участок), передав опыт и знания своей дочери – Софье, которая стала достойным продолжателем строителей – Ефимовых.

Я часто пользовался услугами библиотеки Софьи Васильевны, за что она просила каждого своего клиента прочесть ей какой-то интересный её материал из прессы.

Кроме трудового долга, Софья Васильевна была организатором общения со своими коллегами по работе. В доме, что по улице Гагарина, напротив магазина «Обжорка», я со своей семьёй проживал с бамовскими строителями. В свободное время друзья, товарищи по работе, собирались в квартире старейших строителей БАМа – Марцелины Дементьевны Хайновской и её мужа Николая Леонидовича Образцова. Всегда к приходу гостей мягкая, добродушная Марцелина готовила удивительные пирожки, булочки, различные ватрушки и прочие сладости. В квартире и подъезде нашего дома раздавался такой ароматный и аппетитный запах, что от вдыхания благодатного воздуха, кругом ходила голова.

На эти вечеринки, или скажем посиделки, собиралось много народа, к сожалению я всех уже не помню, но такую яркую личность как Фёдор Дмитриевич Попандуполо, я очень хорошо запомнил.

Фёдор Дмитриевич прибыл в Тайшет с дальневосточных рубежей БАМа, он возглавлял автоколонну № 3 «Ангарстроя». Неординарно мыслящий руководитель, организатор и воспитатель, за короткий срок организовать работу новой автобазы, подобрав очень трудолюбивый и работоспособный коллектив. Автоколонна ходила в передовиках социалистического соревнования среди предприятий «Ангарстрой» и в этом заслуга его руководителя и команды шоферов, слесарей, инженерно-технического отдела.

Я часто наблюдал за поведением на работе Фёдора Дмитриевича. Он всегда был в курсе всех событий, касающихся автобазы.

Очень хорошо знал работу автолюбителей, строго, по-отечески контролировал каждый автомобиль, выезжавший из ворот гаража автобазы.

Он ежедневно стоял посередине территории автобазы и все автомобили проезжали мимо

**Победители соц. соревнования СУ-21 (Ангарстроя) после вручения правительственных наград СССР**

руководителя. Шофера знали, что от Фёдора Дмитриевича не скроется даже малейшая неисправность автомобиля и настроение шофера. Это было заложено его бамовским характером. После проводов всех автомобилей на работу, он поднимался на второй этаж в свой кабинет, брал в руки старенький баян и раздвигая меха, играл любимую мелодию.

Хочу добавить, что на вечерах у Марцелины я часто исполнял на своём баяне или гармошке любимые песни гостей, особенно им нравился вальс «Амурские волны», напоминавший умудрённым жизненным опытом строителям Байкало-Амурской магистрали их прошедшую бурную молодость. Я видел их блестящие от счастья глаза, милые улыбки на лицах, они жили удивительно гармоничной жизнью людей, для которых не было невозможного в поставленных задачах по строительству важнейших объектов страны. Они не гнались за роскошью, стяжательством, не стремились уехать за границу, не прятались за высокими заборами своих коттеджей, ходили, дышали и смотрели в лицо людям с гордо поднятой головой.

О водителях автоколонны № 3 «Ангарстроя» ходили байки, что они сквозь огонь и воду доставят любой груз. Недаром грудь многих шоферов украшали ордена и медали СССР за добросовестный и долголетний труд на стройках БАМа. Это были лучшие шофера автобазы: А. Г. Белоусов, К. М. Козырев, механик С. Н. Шамплетов и другие.

На бамовских стройках, рядом со старейшими ветеранами выросли новые, молодые, достойные звания «Строители», кадры. Нельзя не рассказать об одном из них – Михаиле Алексеевиче Толкачёве. Родился он в городе Тайшете, на улице Колхозная. Участвовал в футбольных баталиях мальчишек, обучился в школе № 85, затем в Иркутске в школе военных техников. Отслужил в рядах Советской Армии и вернулся в Тайшет прорабом в СУ-21, которое позднее стало СМП-586.

Михаил Алексеевич прошёл трудовую закалку у Софьи Васильевны Ефимовой. Он работал под руководством опытных руководителей «Ангарстроя». Сделано им как прорабом очень много. Мало кто знает, что Тайшетское телевидение, вокзал станции Тайшет, развитие локомотивного депо Тайшет, путевое развитие и так далее, депо рук лучшего прораба, кавалера многих наград СССР – Михаила Алексеевича Толка-

чёва. Свободное от работы время он посвящал семье и рыбалке.

Михаил Алексеевич прошёл свой трудовой путь в замечательном строительном предприятии СУ-21. Его судьба была связана с замечательными людьми, как и он посвятившими всю свою трудовую жизнь развитию города Тайшета: Евгением Константиновичем Почечуевым, Александром Васильевичем Куменок, Алексеем Евстрафьевичем Смирновым, Георгием Андреевичем Текучану, Альбиной Петровной Красновой, Павлом Оскаровичем Пудлиным, Михаилом Абрамовичем Берлиным, Иваном Сидоровичем Ходушиным, Ольгой Григорьевной Кутенёвой, Алексеем Яковлевичем Новиковым, Валентиной Павловной Девятовой, Борисом Афанасьевичем Ленченко, Н. Ф. Мальчевским, Яковом Алексеевичем Калужным и его женой Валентиной, Григорием Николаевичем Швечко, Василием Гавриловичем Рукосуевым, Алексеем Осиповичем Крюк, Николаем Ивановичем Ильюшкиным.

Коллектив СУ-21 был дружный, стабильным, ему жители города Тайшета обязаны тем, что в городе строилось жильё, развивалась железнодорожная узловая станция Тайшет, строились социальные объекты: школы, детсады, магазины, столовые и многое другое появилось в нашем некогда утопающем в грязи городке. Всё это дело рук умелого руководства и качественного выполнения строительных работ строительно-монтажным поездом СМП-586 (СУ-21 «Ангарстроя»). В поезде была создана сильнейшая профсоюзная организация, руководил которой Ханай Мустафович Мустафин. Она с заботой относилась к нуждам своего огромного коллектива, решая производственные и житейские вопросы.

Можно много и долго рассказывать об этом коллективе, его тружениках, но хочу закончить повествование рассказом об интереснейшем человеке этого предприятия – Геннадии Петровиче Еремееве.

Родился Геннадий Петрович в 1939 году в деревне Базилевке, Башкирской АССР. Как у всех мальчишек – средняя школа, служба в рядах Советской Армии на Байкануре. По комсомольской путёвке в 1962 году приехал на стройки Сибири. Судьба связала Геннадия со строительным управлением № 21 «Ангарстроя».

Молодого, крепкого паренька направили в бригаду каменщиков. Геннадий Петрович за свою трудовую жизнь оставил жителям города Тайшета, построенные им многоэтажные жилые дома, вагонное и локомотивное депо, предприятия ЗРДСМ, ТКЦИ и многие другие объекты. Каменщик высшей квалификации, бригадир награждён за добросовестный и доблестный труд орденами Славы трёх степеней и другими государственными наградами СССР, Минтрансстроя, он Почётный гражданин города Тайшета.

(Продолжение следует)

**Михаил Алексеевич и Нина Ефимовна Толкачёвы**