

ТАМ, ГДЕ ЗАКАНЧИВАЛИСЬ РЕЛЬСЫ

Как первый крымский отряд прибыл строить БАМ

Наталья ДРЁМОВА

«Станция Лена — приехали!» Одни ребята в штормовках с комсомольскими значками пытались рассмотреть, что там за окном. Другие деловито оглядывались: не забыто ли что из имущества. Здесь, возле города Усть-Кут Иркутской области, заканчивались рельсы и началась новая жизнь. Полная неожиданностей, трудностей и... гордости за причастность к большому важному делу.

8 июля — День строителя БАМа. В этом году праздник особенный, полувековой юбилей с начала строительства железнодорожной магистрали, проходящей через Восточную Сибирь и Дальний Восток России. В стройке приняли участие около двух миллионов человек, среди которых были и крымчане. Отбор комсомольцев для первого БАМовского крымского отряда был намного суровой конкурсы в вузы: по несколько человек из каждого города или района. А желающих — тысячи.

ОДЕЯЛО ПРИМЁРЗЛО

Они приехали из жаркой крымской весны в короткое сибирское лето. Усть-Кут вытянулся вдоль реки Лены, это был крупный транспортный узел. Отсюда, с конечной станции железной дороги, необходимые грузы — от продуктов до стройматериалов и топлива — отправлялись дальше на пароходах и баржах.

«Дальше ничего не было, никаких дорог — ни автомобильных, ни железных, — вспоминает глава Крымского регионального отделения Всероссийского «БАМовского содружества» Вадим Шилов. — Нас, членов первого крымского отряда, отбирали не только как лучших из лучших — нужна была ещё и востребованная на БАМе специальность. Но каждому из нас пришлось пройти свою «школу профессий», вся учёба — на практике, на ходу. Моя первая специальность была лесоруб-бетонщик, хотя до этого пилы в руках не держал, и бетонных работ не проводил».

Ехали ребята с полуострова в первый БАМовский посёлок Звёздный. Но немного задержались в дороге, и крымчан оставили рядом с Усть-Кутом, в Бирюсинке, разбросав по разным бригадам.

А в ноябре ребята добились отправки на «передовую» БАМа, их на вертолёте перебросили к посёлку Улькан. Собственно, его тогда ещё не было. Стояла деревенька Юхта, где жили, в основном, женщины. Ушли в войну отсюда 38 мужиков на фронт — вернулись двое.

Под жильё выделили амбары. Успели поставить печки-буржуйки — чуть ли не сра-



Фото: личный архив Вадима Шилова.

Вадим Шилов на вокзале Симферополя: здесь установили табличку в честь первого отряда БАМовцев.

зу ударили морозы под сорок градусов.

«Я по старой армейской привычке выбрал себе местечко в углу, — вспоминает Вадим Шилов. — Утром просыпаюсь: подушка и одеяло примёрзли к стене! В ногах печка греет, а мой угол насквозь промёрз».

Привыкали к холодам, к тяжёлой ежедневной работе, к тому, что надо выкладываться по полной и ещё больше. Осваивались: соорудили из старой овчарни пекарню, затем — баню.

Под новый посёлок предназначалось урочище Дарьина Гарь. Там и начали рубить просеку под первую улицу будущего посёлка. На карте нынешнего Улькана она — как ровная линия. Назвали — «Крымская».

Появлялись первые дома на улице Крымской. Строили зимой, весной, летом. Под тонким слоем земли — вечная мерзлота. Дома ставились на брёвна-опоры, и ямы под них приходилось долбить после прогрева земли. Палили костёр, а потом сражались с твёрдой землёй. Изобрели чудо-инструмент: к концу лома приваривали топор острой стороной вниз, а на другой конец — утяжелитель. Перед таким «томагавком» пасовала даже вечная мерзлота. А, может — перед уверенностью, азартом и молодостью строителей.

«СИБИРЬ ПОКОРИЛА НАС»

Сначала всё необходимое в Улькан забрасывали на вертолёте, потом удалось соорудить зимник — временную дорогу. Забросить необходимую тяжёлую технику можно было только по ней.

Вадим Шилов стал работать уже водителем. Только со стороны могло показаться, что это легче, чем махать топором или орудовать пилой:

мол, сиди себе в тёплой кабине, крути баранку... На самом деле, в дороге могло случиться, что угодно.

Как-то машина не одолела подъём, полетела назад с горки. А позади — мост через реку. Водители называли его «Попаду-не попаду». Ювелирная точность нужна была, чтобы провести тяжёлую машину, не съехав колёсами с неширокого настила. Не попал — улетел вместе с транспортом в пропасть. Тогда комсомолец Шилову повезло: попал... А шофёр из соседнего посёлка на этом мосту погиб.

ПОД НОВЫЙ ПОСЁЛОК ПРЕДНАЗНАЧАЛОСЬ УРОЧИЩЕ ДАРЬИНА ГАРЬ. ТАМ И НАЧАЛИ РУБИТЬ ПРОСЕКУ ПОД ПЕРВУЮ УЛИЦУ БУДУЩЕГО ПОСЁЛКА. НА КАРТЕ НЫНЕШНЕГО УЛЬКАНА ОНА — КАК РОВНАЯ ЛИНИЯ. НАЗВАЛИ — «КРЫМСКАЯ».

А Улькан разрастался. Уже к весне обзавёлся столовой, общежитием, кафе. По комсомольским путёвкам приезжали на стройку девушки — они тоже рвались на БАМ. Находили своё место в беспокойном хозяйстве, и... женихов. Пошли первые свадьбы, посёлок испытал на себе настоящий жилищный кризис.

В своей книге «Улькан, улица Крымская» писатель Валерий Митрофанов описывал его так: «В Улькан на вертолётах стали перебрасывать вагончики и ПДУ (полевой дом универсальный). И, поскольку они буквально с неба валились, улицы, из них возникшие, назвали посёлком Лунный».

И ещё — о том, как легко уступали друг другу и не сетовали на неудобства: «Уехавшие весной в отпуск крымчане по возвращению находили свои комнаты в общежитиях занятыми молодёжками. Не роптали... Саша Сапелко и Толя Пуртов затащили в умывальную комнату койки и там поселились. И даже нашли в таком выходе из трудного положения немало удобств. Как в гостиничном номере: умывальники под рукой, на работу не проспихи — будят».

Вадим Шилов свою судьбу тоже встретил на стройке.

Будущую жену встретил на танцплощадке — не зря же её соорудили, как только в посёлке стали появляться девочки, приехавшие по комсомольским путёвкам на стройку! Кстати, назвали танцплощадку «Крымчанка».

Потом приехали другие отряды — из Украины, Азербайджана.

Дорога — та самая, с рельсами и шпалами, через два года уже обогнала Улькан. Оставила новенькую станцию, увлекла с собой часть ребят из первого крымского отряда. Кто-то с железной дорогой так и дошёл до Комсомольска-на-Амуре. А Вадим Шилов отправился в БАМовский посёлок Токсимо в Бурятии, там в горном хребте прокладывали тоннель. Он отдал БАМу двадцать лет, трудился там, пока не развалился Советский Союз. Не случись такой беды со страной, может и остался бы навсегда. Он-то, по сути, уже стал сибиряком. Как шутил не раз: «Ехали покорять Сибирь, а Сибирь покорила нас!».

Жаль, что тогда потерялась связь со многими товарищами.

Самым драгоценным ресурсом БАМа всё-таки были люди. Цельные, честные, крепкие, уверенные в себе и своей стране. Другие на всесоюзной стройке не задерживались. И рвались туда не ради длинного рубля — потому, что не хотели оставаться в стороне.



Фото: музей БАМ.

Первая улица в Улькане — Крымская.



Фото: личный архив Вадима Шилова.

«Десант» из Крыма: ехали поездами, летели самолётами, 1974 г.

ЦИФРЫ

- 4324 км протяжённость БАМ. Эта магистраль является одной из крупнейших в мире. Большая её часть проложена в зоне вечной мерзлоты.
- 3,5 тысяч водных преград, в числе которых 11 крупных рек пересекает БАМ.
- 7 горных хребтов пересекает железная дорога, через них было пробито 10 тоннелей.
- Свыше 200 железнодорожных станций и разъездов имеет БАМ, магистраль проходит через более чем 60 городов и посёлков.

КСТАТИ

- Проекты тихоокеанской железной дороги через северную оконечность Байкала обсуждались с конца XIX века. В начале 30-х гг. XX века были развёрнуты проектно-изыскательские работы, а в 1938 г. начато строительство западного участка. С перерывами работы шли и после ВОВ. В 1967 г. окончательно определена вся трасса магистрали. В 1974 г. БАМ объявлен всесоюзной стройкой. В 1984 году было уложено «золотое звено»,

соединившее трассу на всем протяжении.

- 5 июля 2024 года из Хабаровска в столицу БАМа Тынду отправился специальный эстафетный поезд, сформированный в честь празднования 50-летия магистрали. 8 июля в Тынде прошла торжественная стыковка прибывающих эстафетных поездов из Хабаровска и Иркутска, символизирующая укладку «золотого звена» БАМа. Почётные пассажиры поезда — строители Байкало-Амурской магистрали.