

18+

Руслан Леонидович Богомолов

Штурм



Руслан Богомолов

Штурм

«Издательские решения»

Богомолов Р. Л.

Штурм / Р. Л. Богомолов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-939579-5

Книга о строительстве посёлка и станции Джамку БАМжд. Первый рассказ «Они были первыми» о самом начале строительства. Второй, «Отряд» — о прибытии на строительство станции Волгоградского комсомольско-молодёжного отряда. Третий, «Штурм», описывает самый драматичный для строителей 1982 год — время сдачи участка Ургал-Постышево в постоянную эксплуатацию.

ISBN 978-5-44-939579-5

© Богомолов Р. Л.
© Издательские решения

Содержание

Они были первыми	6
Конец ознакомительного фрагмента.	12

Штурм

Руслан Леонидович Богомолов

© Руслан Леонидович Богомолов, 2025

ISBN 978-5-4493-9579-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Они были первыми



Часть первых работников СМУ «ВолгоградБАМстрой» перед отправкой на БАМ после встречи в Волгоградском обкоме КПСС с первым секретарём Куличенко (в центре)

27 января 1978 года в составе треста «Волгоградстрой» было организовано СМУ (строительно-монтажное управление) «БАМстрой» для строительства станции и поселка Джамку. Порядок был такой – все области и республики СССР в качестве «шефской помощи БАМу» получали свою долю в строительстве посёлков и городов вокруг станций БАМа. Так, например, в 50 километрах на запад от Джамку станцию и посёлок Герби строила Саратовская область, а в 50 километрах на восток станцию и посёлок Амгунь возводила Пензенская область. Контролировалось это строительство, естественно, аппаратом ЦК КПСС и областными комитетами партии. Волгоградский обком КПСС поручил организацию этого шефства Главнижневолжскстрою, который базировался в области, а тот поручил своему подразделению тресту «Волгоградстрой» создать вышеназванное СМУ «БАМстрой».

Любое дело невозможно не просто вершить эффективно, но и вообще сдвинуть с мёртвой точки, если нет особого желания его делать. Древняя мудрость гласит: «Кто хочет – делает, кто не хочет – ищет причины не делать» Вот и трест «Волгоградстрой» после направления своих организаторов строительства к месту строительства Джамку нашёл такую гору причин, что в Главке стало ясно – эти реально ничего не смогут, разве только завалят всё изначально. И тогда в Главнижневолжскстрое вспомнили о другом своём подразделении – тресте «Волгоградтяжстрой», во главе которого стоял Лушиков Виктор Сергеевич. Возглавляемый им коллектив никогда от трудных и неподъёмных, на первый взгляд, задач не отступал, потому и был орденосным, потому позже и Спитак после землетрясения помогал восстанавливать...

Вот почему уже в конце февраля появился приказ по Главку о передачи СМУ «БАМстрой» тресту «Волгоградтяжстрой». Мешкать было нельзя, и так больше месяца было потеряно на жевание невозможности строительства Джамку «Волгоградстроем». Поэтому В. С. Лушиков поручил Лидии Васильевне Старовойтовой, экономисту треста, что называется «не в службу, а в дружбу» (на инициативных общественных началах) срочно начать оживлять СМУ «БАМстрой» – утверждать штатное расписание, набирать объёмы работ, заводить банковские счета..., одним словом формализовать это Управление. А по совету начальника Главка Воронкова Георгия Васильевича, который ещё в давние времена работал на строительстве Совгавани на Дальнем Востоке с Овчинниковым Валентином Ивановичем, Лушиков и попросил своего главного инженера Овчинникова возглавить всё это движение выдав ему карт-бланш на набор людей в СМУ «БАМстрой» и комплектацию эшелонов необходимой техникой и оборудованием. Конечно же Лушиков не горел желанием отправлять на БАМ своего опытного главного инженера, но более надёжного руководителя для выполнения такой сложнейшей задачи, найти было невозможно.

И вот тут всё закипело...

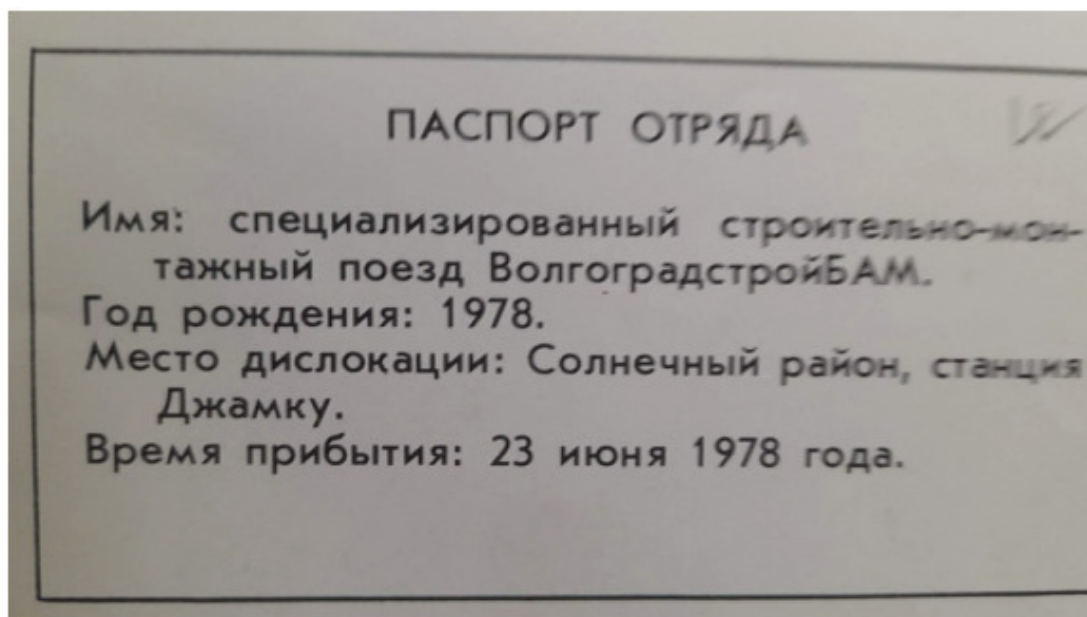
У Ярослава Гашека в его повести «Славные дни Бугульмы», есть эпизод, когда он пытался у командира пролетарского конного полка выведать штатное расписание дивизиона артиллерии, но тот и о собственном полку мало что мог пояснить. «...Мне был дан приказ создать полк, ну, я его и создал. У одного – приятель, у другого – тоже приятель, вот так понемногу и набралось», – объяснял тот Ярославу.

Валентин Иванович, которому на тот момент оставалось шесть лет до пенсии, был очень опытным строителем и организатором, и, конечно же, подбирал в свою команду людей, которых знал как хороших профессионалов, которым можно было доверять, но ещё и таких, которым романтика первостроителей не была чужда. Собственно, и сам он, всю жизнь промотавшийся на стройках великой страны, любил свою работу строителя, ему однозначно доставляло радость видеть дело своих рук, когда из ничего, на пустом месте вдруг вырастало здание, посёлок, завод... И всё это вставало на долгие годы, если не на века.

Разумеется, он и других подбирал себе с таким же духом романтики созидателей. Например, Тамару Титову, которая только год как окончила Инженерно-строительный институт и работала под его непосредственным началом в тресте инженером отдела ППР (проект производства работ), он пригласил на беседу вместе с её мужем Титовым Владимиром, который четвёртый год работал молодым мастером в одном из СМУ треста, и просто попросил их представить, как это здорово, когда в тайге, на пустом месте, их усилиями с нуля станет подниматься посёлок. И Титовы, которые только-только получили трёхкомнатную квартиру, отвезли на время свою четырёхлетнюю дочь к бабушке в Астрахань, а сами рванули на БАМ. Квартиру свою сдали пока знакомым, а всем, кто не верил в романтику первостроителей объясняли просто – поехали заработать на мебель.

Так через знакомых, через знакомых-знакомых, можно сказать «по благу» и комплектовался этот отряд первостроителей. Виктор Григорьевич Костюк, например, который давно мечтал о дальних стройках, случайно, через знакомого узнав о комплектовании СМУ «БАМстрой», с трудом по протекции устроился в это управление.

Такова была предыстория этого строительства.



Так в книге «Повстречались магистрали на Амуре» выглядит тот самый «Паспорт отряда», который открывает историю посёлка и станции Джамку БАМжд. А открыли эту историю первые 17 человек первого эшелона, во главе с Титовым Владимиром Ивановичем, посланного из Волгограда, которые и прибыли вместе с первыми вагончиками-бытовками 23 июня 1978 года на место строительства.

Однако, за несколько дней до прибытия этого первого отряда, туда прибыл главный инженер СМУ «Бамстрой» треста «Волгоградтяжстрой» Овчинников В. И. вместе с геодезистом Коваленко В. И.

Дальше это СМУ будем называть «ВолгоградБАМстрой», тем более, что это название до 1982 года, когда в перечень населённых пунктов РСФСР был официально внесён посёлок Джамку Солнечного района Хабаровского края, содержалось в штампе официальной прописки наших строителей – именно так: «РСФСР, Хабаровский край, Солнечный район, ВолгоградБАМстрой»

К счастью, на противоположной от будущей станции стороне полотна, которое войнами-железнодорожниками уже было отсыпано под железнодорожные пути будущей станции, проходила автодорога дублёр БАМа, и там стоял тогда палаточный лагерь батальона железнодорожной бригады МО. В этом лагере Овчинникова с Коваленко военные и приютили. Поэтому, когда 23 июня 1978 года прибыли первые вагончики с первыми строителями, уже была привязка посёлка к местности и точно определено, где эти первые вагончики ставить, и где что и как начинать строить.

Положение для начала строительства станции и посёлка Джамку осложнялось тем, что железнодорожное полотно до места этого строительства ещё не было уложено. От Комсомольска-на-Амуре на север до посёлка Берёзовый пролегал действующая с 50-х годов ведомственная железная дорога для лесозаготовителей, которая с 1962-го года была передана Дальневосточному управлению Министерства путей сообщения. По этой ветке длиной 206 км. ежедневно ходил регулярный пассажирский поезд Комсомольск-на-Амуре – Берёзовый и, естественно, товарные составы, которые в Берёзовом разгружались и загружались давно и без проблем. Вот от этой базовой станции железнодорожные войска и прокладывали БАМовские рельсы дальше на запад, когда другие подразделения шли им на встречу от Ургала. На сто втором километре этой дороги от Берёзовки и должна была стоять станция Джамку, а к июню 1978-го года железнодорожное полотно с востока на запад было проложено только до посёлка

Ясного (сейчас там разъезд Эанга). В этом посёлке обосновался Московский мостоотряд №26, который первое время очень помог волгоградцам своей пекарней, магазином, разгрузочной рампой... Вот почему все вагоны со стройматериалами, оборудованием, техникой для волгоградцев приходилось разгружать в этом Ясном, а потом везти, тащить больше 30-ти км. по тяжёлой разбитой грунтовой автодороге, дублёру БАМа, к месту строительства посёлка.

После первого эшелона через неделю прибыл второй, который со всей своей энергией торопил на пунктах формирования составов его начальник Костюк Виктор Григорьевич. В течении июля посёлок вырос за счёт прибывающих и прибывающих новых работников СМУ с первых 17 человек до более 40-ка. И всё равно людей на разворачивание временного посёлка строителей не хватало. Например, в начале августа в Ясный прибыл вагон с кирпичом, и его простой обернулся бы неприятностями для строителей, тем более что от получения сигнала о прибытии вагона, до реального проезда из Джамку к нему уже проходило не менее трёх часов. Поэтому на его ручную разгрузку бросили всех, невзирая на возраст и должности. Когда опустошённый вагон вовремя сдали железнодорожникам, у многих, как вспоминала Тамара Титова, просто сводило от перенапряжения трясущиеся руки и с трудом разгибались спины. Ещё и водителей не хватало – машин в этих первых двух эшелонах навезли больше, чем было шофёров, что не прибавляло бережливости в использовании автомобилей.

Ещё больше не хватало короткого летнего времени, чтобы первые бытовые и технические помещения обеспечить теплом. Холодать начинало уже в августе, в первой половине сентября уже пришлось начинать протапливать вагончики-бытовки, благо в их прихожих, из которых двери вели направо и налево в бытовые комнатухи, стояли котлы с водяным отоплением. И пока все первые возведённые технические и бытовые помещения не были подключены к центральному отоплению, приходилось круглосуточно топить дровами и углём эти печурки.

Если учесть тяжёлую транспортную доступность к стройматериалам и оборудованию, а также острую нехватку профессиональных строителей разных специальностей, то исключительно высокие темпы обустройства этого временного посёлка строителей, естественно, резко увеличивали нагрузку на каждого в отдельности и рабочего, и инженерно-технического работника. Не все выдерживали такой темп. Уже из 17-ти человек первого эшелона почти сразу же сбежали трое, и так продолжалось и дальше – подавляющее большинство оставались, но и сдавшихся трудностям первостроителей тоже хватало. В первую очередь сдавались те, кто рвался туда за «длинным рублём». Не было там особенно больших зарплат по сравнению с «Большой землёй», а трудностей и в быту, и в работе хватало через край.

Тем не менее, бывали экстренные работы, которые, естественно, и оплачивались сверх обычного. Так, например, когда при уже первых ночных заморозках надо было срочно смонтировать поселковую водогрейную котельную и разводку труб отопления к строящимся и уже установленным объектам, бригаде сварщиков, монтажников, плотников, утепливших и укрывавших коробами эти трубопроводы, пришлось месяц работать по двенадцать часов днём и ночью без выходных. Иначе к серьёзным морозам (20—30 градусов), которые начинались с середины октября, можно было не успеть, а значит сорвать график строительства, заморозив его до весны.

В таких случаях необходимо было согласовать не просто переработку рабочего времени, но и оформить эти работы аккордным нарядом, упирая на особые экстренные условия. Сделать это строительско-монтажному управлению самостоятельно, без согласования с трестом в Волгограде никто бы не позволил, а затянутое время (письма с расчётами, согласования в разных кабинетах, утверждение высокого начальства) могло привести к летальному исходу, заморозке строительства. И тогда главный инженер Овчинников В. И. пошёл на нарушение, обещав, в первую очередь сварщикам, за эту самоотверженность заплатить по тысячи рублей за этот месяц тяжелейшей гонки. А поскольку никакими нормативами за тот объём работы, выполняемого в строгом соответствии с КЗОТом и СНИПами, это было невозможно, то он, наби-

рая обещанную рабочим сумму, приписал им работы по ручной долбёжке вечной мерзлоты в карьере и ручной же погрузке грунта на самосвалы.

Весной 1979 года комиссия Главнижневолжскстроя это нарушение, приписки, выявила, и едва этот случай не привёл к увольнению и наказанию Овчинникова. Его вызвали в Волгоград, но решающую роль в том, что он отделался только каким-то выговором, сыграл протокол общего собрания всех работников СМУ «БАМстрой», решительно ставших на защиту своего главного инженера, фактически спасшего стройку от заморозки.

Рассказ о том, как этот протокол попал к Лушикову В. С., как комиссия Главка была обвинена в предвзятости и пьянстве на берегу Амгуни с тогдашним и.о. начальника СМУ, подставившего Овчинникова, мог бы составить отдельную детективную историю с дворцово-управленческими интригами, но факт остаётся фактом – СМУ «ВолгоградБАМстрой» вошло в зиму 1978—1979 года с центральным отоплением, которое дало возможность продолжения строительства временного посёлка, наращивая численность рабочих и фронт работ, а главное, с реальным руководителем строительства – своим главным инженером.

Валентин Иванович Овчинников был душой, лидером и непререкаемым авторитетом в СМУ «ВолгоградБАМстрой». Среди молодых строителей – от начальника до лесоруба – к нему крепко прилипло прозвище «Дед». Он мудро взирал на этих бьющих энергией и максимализмом «мальчишек», безобидно матерясь своим хриплым басом. Как правило, бесполезно «вправлял им мозги», спал на партсобраниях, удерживая очки на кончике посапывающего носа, спасался от волевой и ревливой жены, работающей там же, в конторе, и, главное, добротой строил посёлок. Одна только его новация по выстраиванию бытовых вагончиков в две линии по три вагончика под одной утеплённой крышей с общим коридором-тамбуром, что позволяло дополнительно утеплить это жильё, чего стоит. Да и прочные деревянные короба, укрывавшие утеплённые трубы отопления, фактически превращались в надёжные и удобные тротуары между объектами, к которым подводилась теплотрасса, тоже устраивались по его указанию.

Однажды, уже году в 1983-м, на очередном партсобрании, где Валентин Иванович опять задремал его разбудили, попросив выступить по какому-то очередному производственному вопросу. Он грузно пошёл на сцену, вспоминая по какому поводу собрание, но, видимо, так и не вспомнив, бухнул: «Товарищи, нам тут надо ещё один особый коэффициент доплаты вводить за особо вредные условия труда – мы вынуждены работать вместе с жёнами». Хохот и аплодисменты, видимо, взбодрили его, и, вспомнив, о чём тут вообще идёт речь, дальше «Дед» уже говорил как надо, то есть без мата и валя всё на недопоставки стройматериалов с «Большой земли»...

В ноябре 1978-го года произошло действительно настоящее чрезвычайное происшествие – численность работников на строительстве посёлка Джамку внезапно выросла на пару десятков человек, из которых самих ещё надо было строителей создавать.

Дело в том, что в октябре 1978 года, побывавший в Джамку корреспондент Вечернего Волгограда, написал хвалебную статью про обустройство строителей. Как всегда в тогдашней советской печати всё было весьма приукрашено. Ни слова о том, что бараки-общежития только строились, а в комнатках, которые в вагончиках, на 10 кв. метрах жили по 6 человек на койках в два этажа. Большинство рабочих прибыли на строительство без жён и семей, согласившись пока подождать строительства жилья для них. И вот, прочитав эту «оду» о счастливой и комфортной жизни строителей Джамку, жёны рабочих, решив, что им их мужья морочат голову (не могла же советская печать так нагло врать), собрались и явочным порядком добрались до своих мужей. Вот катастрофа, так катастрофа. Пришлось уплотняться, вешать занавески на кроватях в вагончиках, размещать вновь прибывших в хозяйственных помещениях...

К новому 1979-му году воины железнодорожники сделали самый дорогой подарок Волгоградским строителям – 30 декабря 1978 года проложили наконец-то рельсы до самого

Джамку. Теперь вагоны со стройматериалами через Хабаровск (Волочаевку-1) – Комсомольск-на-Амуре – Берёзовку прибывали сразу на будущую станцию Джамку. Уже не надо было бить машины, перебрасывая грузы с Ясного. Работа пошла спокойнее без авралов. Складывался и своеобразный микроклимат жизни строителей в посёлке, оторванного от «Большой земли». Напомню, что ближайший пост ГАИ, на котором никто из строителей никогда не видел ни одного ГАИшника, находился в более чем ста километрах, на выезде из Берёзовки. В том же посёлке находился участковый, «хозяин тайги», которого тоже никто никогда не видел в Джамку, а до райотдела милиции в посёлке Солнечный, где были и райком партии, и райисполком, и прокурор, и банк... было 300 километров.

Чтобы окончательно не забыть о своей прошлой жизни, раз в месяц часть рабочих после получения зарплаты вечером пятницы ехала к ночному поезду в Берёзовку, чтобы утром субботы быть в Комсомольске-на-Амуре, покружиться в «цивилизации», затариться в солидных магазинах, а вечером тем же поездом обратно. Кто-то оставался переночевать в гостинице, чтобы в воскресенье вечером отправиться в Берёзовку, откуда к утру понедельника добраться до Джамку. И всё же эта оторванность небольшого коллектива от «Большой земли», превращала этот коллектив, где все друг у друга постоянно на виду, в некую большую и шумную семью, живущую по своим традициям, которые складывались довольно быстро.

Тем временем строительство временного посёлка строителей продолжалось. Летом 1979 года произошло два знаменательных события. Во-первых, случился пожар на ближней сопке, загорелся и лес возле неё, грозя перекинуться на строения посёлка. Пришлось бросить на тушение всю технику. Бульдозер с рыхлителем вспахивал противопожарную полосу, водовозка качала воду из ближайшей протоки Амгуни и заливала ближайший к посёлку огонь, главным образом женщины дежурили на крышах, гася заносимые ветром головешки, даже самосвалы Магирусы возили воду в кузове... С пожаром справились, но зато каждый прочувствовал его опасность и опасность возгорания летней тайги, где валежник и мох в жаркие дни очень короткого лета превращаются в подобие пороха, готового вспыхнуть от любой искры, хоть от непогашенного окурка, хоть от выхлопа мотора автомобиля или трактора.

А ещё 21 августа 1979 года на разъезде Уркальту, что в тридцати километрах западнее Джамку, состоялась стыковка рельсов «серебряным звеном», замкнувшим восточное кольцо БАМа. Теперь не надо было гонять вагоны крюком через Волочаевку-1 (Хабаровск), появился более короткий путь через станцию Известковую на Ургал-1 и в Джамку.

В течении 1979 года была практически завершена отсыпка грунта на болоте под временный посёлок строителей и начата отсыпка под строительство постоянного посёлка железнодорожников. Посёлок строителей преобразился. Были построены клуб и контора управления строительства, три вместительных барака-общежития, каждый на 20 комнат по 16 кв. метров, поставили магазин с большой холодильной камерой для скоропортящихся продуктов, а так же склад продовольствия и хозяйственных товаров для магазина и столовой, которые работали в системе военторга, опираясь на большую военоторговскую базу в Берёзовке...

Сам магазин стоял на месте окна в вечной мерзлоте. Да, всё строительство Бама, его станций и посёлков велось на вечной мерзлоте. Но вот на восточном участке в этой вечной мерзлоте изредка встречались окна, в которых трудно было отыскать дно. Так, например, на некоторых участках железной дороги Берёзовка – Ургал в течении трёх лет приходилось время от времени подсыпать насыпь под проседающее железнодорожное полотно, пока эта насыпь окончательно не стабилизировалась. Вот и под поселковый магазин, типа «сельпо», пришлось пару недель ежедневно подсыпать грунт из карьера, утрамбовывать его бульдозером, а на утро вновь наблюдать провал, заполненный болотной водой. Только на третью неделю отсыпанный грунт добрался наконец-то до какого-то дна, и свежая утрамбованная насыпь перестала проваливаться.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.