

ВОЛОГЖАНЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАМд

Началом современной истории Байкало-Амурской магистрали (БАМ) принято считать выход постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 8 июля 1974 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Именно к этой дате и приурочено празднование 50-летия БАМа. Новый проект предполагал строительство железной дороги первой категории по ранее проложенному маршруту, в том числе на участке Усть-Кут (Лена) – Комсомольск-на-Амуре протяженностью 3145 км, а также строительство второго пути от Тайшета до Усть-Кута (Лена) (680 км) и линий Бам – Тында и Тында – Беркакит (397 км). Формально строительство БАМа заняло десять лет: 29 сентября 1984 г. на разъезде Балбухта состоялась встреча шедших навстречу друг другу бригад строителей, 1 октября 1984 г. на станции Куанда было уложено «золотое» звено, обе части дороги соединились в единое целое.

Для привлечения кадров в апреле 1974 г. на XVII съезде ВЛКСМ БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, на которую отправились массы молодых людей (первый отряд был сформирован прямо на съезде). Также было принято решение о создании штаба строительства БАМа во главе с секретарем ЦК ВЛКСМ Д. Филипповым.

Многие поселки и станции БАМа проектировались и строились одной республикой, краем, областью или городом. Не осталась в стороне и Вологодская область. Сотрудниками Вологодского филиала государственного проектного института «Гипролестранс» были осуществлены изыскательские работы и проектирование Кунерминского лестрансхоза на станции Улькан Иркутской области. Продукция таких предприятий города Вологды, как овчинно-меховая и лыжная фабрики, были очень востребованы у строителей магистрали.

К памятной дате Государственный архив Вологодской области подготовил выставочный проект «Вологжане на строительстве БАМа». В проекте представлены архивные документы, статьи и заметки журналистов из газет «Красный Север» и «Вологодский комсомолец» за 1974-1984 гг., находящихся на хранении в фондах и научно-справочной библиотеке (НСБ) архива.

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

В ответ на призыв партии Центральный Комитет ВЛКСМ объявил строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Принято решение направить в 1974 году на сооружение БАМ всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ. Первые посланцы советского комсомола уже трудятся на трассе.

Байкало-Амурская железнодорожная магистраль — одна из крупнейших строек. Ее протяженность от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре составляет почти 3.200 километров. Это в два с лишним раза больше, чем длина Турксиба и Печорской магистрали — наиболее крупных линий, построенных за годы Советской власти в малообжитых районах. При этом новая магистраль строится на значительно более высоком техническом уровне, оснащается прогрессивными средствами эксплуатации, включая диспетчерскую централизацию.

Трасса Байкало-Амурской магистрали проходит по территории со сложными природными условиями, в районе вечной мерзлоты. Дорога пересечет семь горных хребтов, 16 крупных рек, много водотоков и ущелий. Будут построены крупные инженерные сооружения, в том числе несколько туннелей, более ста мостов и виадуков, некоторые из них по техническим параметрам будут уникальными. «Строительство этой железной дороги, которая прорежет сибирский массив с его неисчерпаемыми природными богатствами, — говорил Л. И. Брежнев на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины, — открывает путь к созданию нового крупного промышленного района: вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники, разумеется, будут вспаханы и пущены в сельскохозяйственный оборот и новые земли.

Необходимость строительства Байкало-Амурской магистрали была определена несколько лет назад в связи с намечаемым в перспективе интенсивным развитием производственных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока, расширением внешней торговли со странами Тихоокеанского бассейна.

Известно, что Дальний Восток вместе с прилегающими к нему обширными пространствами Якутии и Забайкалья — один из крупнейших экономических районов СССР. Он занимает почти 30 процентов территории страны и располагает огромными природными ресурсами, многие из которых имеют общесоюзное значение. На его долю приходится более трети комсомольской добычи рыбы, китов, морепродуктов и морского зверя. Через южные порты Дальнего Востока обеспечивается выход к

Тихому океану, по которому морские пути ведут к Охотскому побережью, Чукотке, Камчатке, а также в зарубежные страны.

Дальнейший подъем экономики этого района требует прежде всего создания здесь дополнительных транспортных магистралей, благодаря которым могли бы сформироваться новые промышленные комплексы.

В зоне магистрали уже развивается промышленное производство. Здесь добываются каменный уголь, слюда, ведутся лесозаготовки. Строится и даст в 1975 году первый ток Зейская ГЭС, на базе которой намечается создать комплекс предприятий. Крупным промышленным центром на трассе является Комсомольск-на-Амуре, насчитывающий более 200 тысяч жителей. Таким образом, хозяйственное освоение зоны Байкало-Амурской магистрали уже начато, однако возможности данной зоны этим далеко не исчерпываются.

В северном Прибайкалье разведаны месторождения цветных металлов с запасами, достаточными для строительства горнодобывающего предприятия. Расположенное вблизи трассы Удоканское месторождение медных руд является крупнейшим в Советском Союзе. На его базе можно создать мощный горно-обогатительный комбинат. Перспективны и другие месторождения цветных и редких металлов. В районе магистрали расположено крупное месторождение консулющих углей и высококачественных железных руд. Сочетание этих полезных ископаемых позволяет создать здесь крупную металлургическую базу. В этом крае имеются запасы асбеста, молибдена, олова, золота и сырья для производства строительных материалов. Значительными являются лесосырьевые ресурсы, в том числе ели и пихты — этого лучшего сырья для целлюлозно-бумажной промышленности.

На верхней и средней Лене, на реках Витиме, Олекме, Селемдже и Бурея возможно строительство нескольких крупных ГЭС с благоприятными технико-экономическими показателями. Геологическое строение зоны, по которой пройдет Байкало-Амурская дорога, позволяет надеяться, что в дальнейшем здесь будут открыты новые природные богатства.

Байкало-Амурская железнодорожная магистраль станет мощным стимулом для всестороннего развития обширного края, расположенного между Байкалом и Тихоокеанским побережьем. В ее строительстве примут участие посланцы всех союзных республик нашей страны.

Владимир АНДРЕЕВ.
(АПН).

«В ответ на призыв партии Центральный комитет ВЛКСМ объявил строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали Всесоюзной ударной стройкой. Принято решение направить в 1974 году на сооружение БАМ Всесоюзный ударный отряд имени XVII съезда ВЛКСМ. Первые посланцы советского комсомола уже трудятся на трассе...»

«... Свыше 3200 мостов и дренажных труб будет сооружено на Байкало-Амурской магистрали. Один из самых больших переходов через Амур, у восточной границы БАМ, уже строится. Это самое сложное сооружение из тех, которые приходилось возводить нашим мостовикам...»

3200 МОСТОВ

Трасса Байкало-Амурской магистрали пересекает около 3200 водных преград. Реки здесь бурные, скорость течения до 4,5 метра в секунду. Зимой толщина льда доходит до трех метров. Весной обширные паводки. Даже небольшие ручьи два раза в год превращаются в разрушительные потоки и потому требуют не обычных мостов, а таких, которые способны выдержать все капризы стихии во все времена года. Мостостроителям приходится также считаться с сейсмичностью местности. Нужно сделать так, чтобы каждая мостовая опора стояла, как скала, и зимой, когда грунт скован льдом и промерз, и летом, когда он протаивается в массу с нулевой несущей способностью.

Свыше 3200 мостов и дренажных труб будет сооружено на Байкало-Амурской магистрали. Один из самых больших переходов через Амур, у восточной границы БАМ, уже строится. Это самое сложное сооружение из тех, которые приходилось возводить нашим мостовикам. Дело не только в его громадных размерах и соответственно в объемах работ. Необычны местные условия: перепад уровня воды в Амуре зимой и летом доходит до восьми метров, два ледохода — весной и осенью, — продолжающиеся по месяцу, двадцатиметровая глубина, стремительное течение, крепкие морозы, сильные ветры.

Все это потребовало поиска совершенно новых технических решений. Впервые в мировой практике, например, фундаменты опор такого крупного моста возводились без кессона. Под воду вертикально опускались многометровые бетонные полые трубы — свай-оболочки. Достигнув дна, они с помощью специального ножа презались в скальное основание. Еще ниже в скале вырубался полый «стакан», который после заполнения бетоном составлял единое целое с телом свай.

Для устройства таких фундаментов понадобились новые механизмы. Свай-оболочки «садились» на скалу с силой в 340 тонн, которую спаренные мощные вибропогружатели. «Стакан» под свай в скальном дне реки готовит реактивно-турбинный бур. Используются также и кольцевые вибропогружатели, позволяющие вытеснять грунт внутри погружаемой свай-оболочки. На амурской стройке применяются стотонный плавучий, стотонный гусеничный, шлюзовые, консольные, пневмоколенные краны. Даже теска камня, извечная ручная операция, механизирована. В три раза быстрее, чем при обычной теске, обрабатывают гранит харьковские газоструйные аппараты.

На трассе БАМа в районах многолетней мерзлоты проектируются, как правило, мосты больших пролетов, чтобы уменьшить число опор, так как сооружение фундаментов для них затруднено в условиях мерзлых грунтов. Поэтому очень перспективно использование так называемых «свободных» опор, впервые сконструированных советскими специалистами. Для такой опоры не нужен котлован, ее опускают в пробуренную скважину необходимого диаметра.

Применяются так называемые «колдовцы холода» — установки из замкнутой системы труб, наполненных керосином. Эти трубы погружаются вблизи мостовых опор до их основания. Охлажденный керосин благодаря своим особым свойствам опускается вниз, более теплый поднимается вверх, где он тоже охлаждается. Такая циркуляция способствует образованию мерзлого грунта вокруг труб.

Ленинградские ученые предложили для конструкций мостов на трассе еще одну новинку в мостостроении — так называемый «тормозной пояс». Его назначение — разгрузить насколько возможно опоры от воздействия инертных сил при термическом сжатии по мосту и придают сооружению большую сейсмостойкость. Тормозные пояса позволяют также уменьшить размеры фундаментов и самих опор, что особенно выгодно при строительстве в районах мерзлоты.

Николай НИКОЛАЕВ,
инженер.
(АПН).

**ГАВО. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. —
ВОЛОГДА, 1974. — 25 ИЮНЯ. — № 146. — С. 3.**

**ГАВО. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. —
ВОЛОГДА, 1974. — 18 ДЕКАБРЯ. — № 294. — С. 3.**

БАМ— ТРАССА



МУЖЕСТВЕННЫХ

Проложены десятки километров Байкало-Амурской магистрали (БАМ), которая пройдет по таежным дебрям Сибири и Дальнего Востока. На ее западном конце, в районе сибирской реки Лены, отряды молодежи очищают будущую трассу от леса, строят поселки, создают опорные пункты и базы.

Головной, западный участок этого пути сооружает известное в Сибири управление «Ангарстрой», коллектив которого прокладывал железнодорожные магистрали Абакан—Тайшет, Тайшет—Лена, Хребтовая—Усть-Илимск. Корреспондент АПН Александр Гуревич обратился к начальнику «Ангарстроя» Василию Бондареву с просьбой ответить на три вопроса:

— Расскажите, пожалуйста, о техническом обеспечении стройки.

— БАМ строит в буквальном смысле слова вся страна. На всем протяжении 3200-километровой трассы в момент полного разворота работ в распоряжение строителей поступят более 4000 единиц мощных бульдозеров, тракторов, экскаваторов и кранов, около 10 000 грузовых автомобилей грузоподъемностью от 10 до 20 тонн, сотни машин специального назначения, припоспособленных для работы в суровых условиях сибирской зимы.

В опорных пунктах магистрали — Тайшете, Братске, Лене, Улан-Удэ, Шимановске, Тынде, Комсомольске-на-Амуре — создается собственная база строительной индустрии, в которую войдут заводы по производству железобетона, керамзита, балласта, металлоконструкций, ремонтно-строительной техники, изоляционных материалов, предприятия по добыче и переработке леса, домостроительные комбинаты. По окончании строительства дороги эта база будет обслуживать растущие индустриальные центры.

«... Стройка находится в районе с исключительно суровыми природными условиями: морозы, достигающие до минус 60 градусов Цельсия, вечная мерзлота, повышенная сейсмичность (до 9 баллов), снежные заносы и обвалы, болота, беспощадная мошка. К этому надо добавить почти полное отсутствие населения во многих районах стройки, ее удаленность от коммуникаций и промышленных центров. Здесь все надо начинать с самого начала, с «нуля», как говорят строители...»

— В чем заключается особенность сооружения БАМ?

— Стройка находится в районе с исключительно суровыми природными условиями: морозы, достигающие до минус 60 градусов Цельсия, вечная мерзлота, повышенная сейсмичность (до 9 баллов), снежные заносы и обвалы, болота, беспощадная мошка. К этому надо прибавить почти полное отсутствие населения во многих районах стройки, ее удаленность от коммуникаций и промышленных центров. Здесь все надо начинать с самого начала, с «нуля», как говорят строители.

Очень сложен рельеф района. Нужно проложить по ходу трассы тысячи искусственных сооружений, сотни тоннелей, мостов, виадуков, защитных галерей от снежных лавин и каменных обвалов. Через один только Северо-Муйский хребет на севере Байкала предстоит пробить тоннель длиной 15 километров.

Пока сооружается один путь Байкало-Амурской магистрали. Однако мосты, тоннели, искусственные сооружения будут строиться с расчетом на второй путь.

— Как трудятся комсомольцы на стройке?

— Хорошо. На нашем головном участке за первые три месяца работы из 900 членов комсомольского строительного отряда уехало домой лишь 8 человек. У троих тяжело сложились семейные обстоятельства, двое покинули стройку по настоянию врачей. И только три человека откровенно признались, что не представляли себе трудностей стройки и переоценили свои силы.

Первые комсомольцы БАМ прошли через самые трудные дни своей жизни, пережили первую разлуку с близкими, неустойчивость, дожди, свирепую мошку. Прошли первую сибирскую закалку.

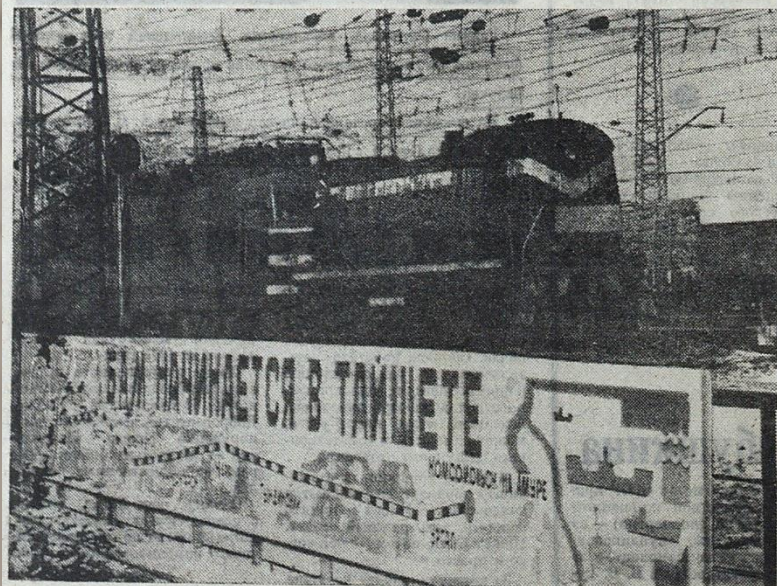
Желающих приехать на строительство БАМ много. В Центральном Комитете комсомола сейчас лежит более 20 тысяч заявлений добровольцев. Но принять их мы сможем чуть позже, когда работы развернутся по всей трассе.

**ГАВО. НСБ. ВОЛОГОДСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ. —
ВОЛОГДА, 1975. — 29 ЯНВАРЯ. — № 13. — С. 2.**



Комсомольские свадьбы на БАМе не редкость, здесь много молодежи, вот и в ударном отряде имени XVII съезда ВЛКСМ, работающем на сооружении трассы БАМ-Тында, состоялась такая свадьба.

НА СПИМКЕ: молодожены Татьяна и Владимир Пузанковы и свидетели Любовь Чураева и Михаил Кодяков.
Фото В. МАРИКОВСКОГО.
Фотохроника ТАСС.



БАМ НАЧИНАЕТСЯ В ТАЙШЕТЕ

Иркутская область. Строится Байкало-Амурская магистраль явится продолжением железнодорожной трассы Абакан — Тайшет — Лена. Эта дорога поможет разгрузить Транссибирскую магистраль, будет способствовать развитию экономики востока нашей страны.

XXV съезд КПСС наметил в десятой пятилетке создание новых и продолжение формирования старых энерго-промышленных районов, таких, как Саяно-Шушенский и Братско-Усть-Илимский территориально-промышленные комплексы. Они непосредственно связаны с железной дорогой. Со строительством БАМа большое значение приобретают узловые станции Тайшет и Лена, через которые пойдет основной поток грузов.

На снимке: станция Тайшет — ворота БАМа.

Фото Э. Брюханенко.
Фотохроника ТАСС.

ГАВО. НСБ. ВОЛОГОДСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ. —
ВОЛОГДА, 1976. — 5 МАЯ. — № 53. — С. 2.

СЛЕТ СТРОИТЕЛЕЙ

БРАТСК. (Корр. ТАСС М. Сovenko). Состоялся первый слет молодых строителей Западного участка Байкало - Амурской магистрали. В нем участвовали юноши и девушки из Тайшета и Чуны, Усть-Кута и Звездного, других поселков, с трассы протяженностью более тысячи километров. Они представляли более восьми тысяч молодых строителей.

Первопроходцы магистрали наметили высокие рубежи: в этом году завершить строительство автомобиль-

ной дороги к Западному порту Байкальского тоннеля, ввести в эксплуатацию около 50 километров вторых путей на железнодорожной линии Тайшет — Лена, а в 1978 году — на 12 месяцев раньше срока — уложить рельсы до Байкала. Участники слета призывали строителей Западного участка Байкало-Амурской магистрали включиться в соревнование за право стать почетными пассажирами первого поезда, который отправится из Усть-Кута до Байкала.

ГАВО. НСБ. ВОЛОГОДСКИЙ
КОМСОМОЛЕЦ. —
ВОЛОГДА, 1976. — 25 АПРЕЛЯ.
— № 50. — С. 1.

● ИМЕНИ ВОЛОГЖАН

ЕСТЬ СОПКА В САЯНАХ...

На таежной трассе Абакан-Тайшет, у Манского перевала, самая высокая сопка называется Вологодской.

Байкало-Амурская магистраль... БАМ... Стройкой века назвал эту героическую эпопею народ. От берегов Байкала до Тихого океана — вот ее строительная площадка, растянувшаяся почти на три тысячи двести километров среди неприступных гор и скал, непроходимой тайги. Но вначале были стройки Абакан-Тайшет, Тайшет-Усть-Илим — ударные стройки 60-х годов.

В голове укладки пути многотысячного отряда строителей трассы работала бригада коммунистического труда посланцев Вологодской области, возглавляемая Павлом Волковым. Она прошла не один десяток хребтов Восточных Саян, пропасти суходолов, горные реки, болота. Это была поистине героическая работа, это был каждодневный подвиг.

...Метр за метром бригада строителей-вологжан во главе с Павлом Волковым врежется в скальные породы Каспийского тоннеля, шаг за шагом продвигается вперед. Позади уже остались вести с лишним километров. Оглядываясь бригадир послал в пятую секцию троих рабочих укрепить стойки. Прошел час, другой, ребята все не возвращались. Бригадир поспрашивал на часы, нервничал, начал беспокоиться.

— Сходи, Соколов, узнай, что случилось, почему не воз-

вращаются? — сказал одному из членов бригады.

Через некоторое время Соколов вернулся, срывающимся голосом сообщил:

— Беда, бригадир! Вход в пятую секцию завалило. Произошел обвал, откуда-то полилась вода... Ребята отрезаны от внешнего мира...

Трудной была борьба за жизнь товарищей. Землеройную машину здесь не применить — узко. Киркой и лопатой, стоя на коленях в воде, работали ребята, забыв обо всем на свете. Некогда было разогнуть спины, перекурить. Этот бой за жизнь товарищей длился почти сутки.

По ту сторону завала оказались молодые рабочие бригады Иван Горбатько, Николай Зайцев и Николай Петров. Они тоже не сидели сложа руки. Растаскивали валуны и булыжники, без устали работали кирками, ратцая себе путь к товарищам, на волю. Им не хватало кислорода; было темно, но ребята работали восемнадцать часов и победили.

Расскажем еще об одном случае, о котором узнала вся страна. По расписанию от дождливой бурливой Маны двигались две машины. За рулем первой сидел Леонид Петрущенко, рядом — Давид Саджая. Вторую машину вел Роберт Нордан. Только выехали на скалу, теснящую дорогу к реке, как увидели, что навстречу движется бензовоз. И вдруг... Бензовоз на полном ходу сорвался с кручи и полетел

в бурные воды Маны. Петрущенко и Саджая ринулись в ледяную воду, нашли человека и вынесли его на берег. Но тут же раздался отчаянный крик:

— В кабине было трое!
Роберт Нордан снова нырнул, нащупал ручку кабины. Но дверь не поддавалась. Тогда он перебрался на другую сторону. Здесь уже действовал Саджая. Вдвоем они достали еще одного пострадавшего.

А где третий? В пучину ринулся Саджая. Третий захлебнулся водой, потерял сознание. Ребята подняли из воды и его. Спасенными оказались рабочие механизированного отряда И. Самойленко, В. Соснин и И. Петров.

На таежной трассе тысячи больших и малых сопкок. Одна из них, самая высокая, носит название Вологодская. Она была названа так в честь бригады Павла Волкова, созданной из посланцев Вологодской области. Давно продолжена трасса Абакан-Тайшет. Ушли дальше в тайгу, в горы строители. А за высокой сопкой прочно утвердилось название — Вологодская.

БАМ. Гремят мирные взрывы. Надсадно режут бульдозеры и самосвалы. На штурм новых хребтов и гор, рек и болот идет бригада. И, может быть, люди еще не одну сопку назовут именами славных строителей — пайих земляков.

Л. ПАНШЕВ,
наш внештат. корр.

ГАВО. НСБ. ВОЛОГОДСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ. —
ВОЛОГДА, 1976. — 19 МАЯ. — № 59. — С. 2.

2 мая 1974 года на станцию Усть-Кут прибыли бойцы первого Всесоюзного ударного строительного отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. Первому десанту нужно было пробыть от берега Лены 64-километровую зимнюю дорогу до точки, где река Тазора сливается с рекой Нией. В августе 1974 года здесь возник поселок Звездный. У въезда в поселок возвышается памятный стелд. На нем — семнадцать имен: основатели Звездного, добровольцы первого таежного десанта.

Поселок Магистральный, расположенный в 44 километрах севернее станции Улькан (см. схему), будет большим городом. Уже сейчас он насчитывает свыше четырех тысяч человек. Это будет город с целым комплексом горно-обогатительных предприятий, заводов, фабрик. Не перечислить богатств, что хранятся на берегах реки Киренга и ее притоков. Здесь будут стоять лесопромхозы. Здесь будут и курорты — соперники Питигорска, Ессентуков, Трускаваня.

Необыкновенно быстро идет стройка. Где недавно были просеки и деревянные настилы — теперь гравий, асфальт. А рядом протянулось железнодорожное полотно, БАМ строит вся страна. Москва и Миасс отгружают для него автомобили. Отправляют сборные дома Братск. Прелевочные тракторы шлет Киров. Передвижные хлебопекарни — дар Бийска. Ароматные и вкусные овощи и фрукты идут из Ферганы.

Вамовцы говорят: мы не прокладываем — прибаваем дорогу. На протяжении всего пути от Лены до Амура нужно воевать с тайгой, горами, болотами, бороться со вечной мерзлотой. Нужно на каждом километре возвести какое-нибудь искусственное сооружение: мост, виадук, водопропускную трубу. На главной трассе до-

РЕШЕНИЯ XXV СЪЕЗДА КПСС ВЫПОЛНИМ

ВОЛОГЖАНЕ ПРОЕКТИРУЮТ УЛЬКАН



рогу пересекают реки Лена и Битим, Зей и Селемджа, Бу-рейя и Амгунь и много других рек. Через реки перекинуто только больших мостов больше ста сорока. Сквозь горы пробьют туннели.

Идут по тайге изыскатели. Над проектом БАМа работали девять проектно-изыскательских институтов страны: московские, ленинградские, томские, бакинские, хабаровские, Иркутские и другие. Не остались в стороне и вологжане.

— Здесь будет лестрансхоз, — показывает на карте начальник изыскательской партии Вологодского филиала «Гипролестранс» Леонид Иванович Юшков. — Большой объем изыскательских работ предстоит выполнить ребятам в этом году: 69 километров автолесо-

войной дороги, десятки водных переправ и карьеров, сто гектаров площади под нижний склад лестрансхоза, очистные и водозаборные сооружения, трассы водопровода, канализации, тепловых сетей, линий электропередач, радиотелефонии и телефонизации.

Филиал проектирует сегодня для Байкало-Амурской магистрали Кунерминский лестрансхоз Министерства транспорта СССР на станции Улькан. Он даст строителям БАМа 64 тысячи кубометров в год пиломатериалов, 20 тысяч кубометров древесины стрижечных плит, 65 тысяч кубометров строительного леса, 21 тысячу кубометров шпальника, 51 тысячу кубометров пиловочника, столбы для линий связи и электропередач.

На нижнем складе, площадью около 60 гектаров, поднимутся мощные консольно-козловые и башенные краны, полуавтоматические поточные линии ЛО-15С по разделке хлыстов, цех по производству технологической щепы, лесопильный завод, цех по производству древесностружечных плит, ремонтно-гаражное и энергетическое хозяйство.

По большой сети гравийных дорог мощные автолесовозы КраЗ-255Л будут доставлять на нижний склад добротный сибирский лес: ель, пихту, сосну, лиственницу. Вековую тайгу разбудит рев тракторов, бульдозеров, лесовозов.

Там, где сливаются реки Киренга и Улькан, в долине сосен и кедров строится красивый поселок Улькан городского типа. Сотни семей лесорубов заселят пятиэтажные благоустроенные дома.

В двадцати трех километрах от поселка Улькан на реке Окунайга откроется санаторий на родниковых источниках, где будут отдыхать и лечиться лесорубы.

Вчера на Улькане стояли палатки, сегодня строители БАМа живут в деревянных домах.

Пройдут годы. БАМ — это лишь детство великих сибирских дорог, только начало. На картах появятся пункты железнодорожных трасс, уходящих в глубь Якутии, на Магадан, к Охотскому побережью, на Камчатку.

Жизнь этим дорогам даст Байкало-Амурская магистраль.

В. ЯКОВЛЕВ,
главный инженер проекта
Вологодского филиала
«Гипролестранс».



ЮШКОВ ЛЕОНИД ИВАНОВИЧ,
НАЧАЛЬНИК ПАРТИИ ОТДЕЛА
ТЕХНИЧЕСКИХ ИЗЫСКАНИЙ
ВОЛОГДСКОГО ФИЛИАЛА ПРОЕКТНОГО
ИНСТИТУТА «ГИПРОЛЕСТРАНС».
ГАВО. Ф. Р-9902.
УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧЛЕНА КПСС
ОБРАЗЦА 1973 ГОДА № 13339670 . С. 2

«... Здесь будет лестрансхоз, — показывает на карте начальник изыскательской партии Вологодского филиала «Гипролестранс» Леонид Иванович Юшков. — Большой объем изыскательских работ предстоит выполнить ребятам в этом году: 60 километров автолесовозной дороги, десятки водных переправ и карьеров, сто гектаров площади под нижний склад лестрансхоза, очистные и водозаборные сооружения, трассы водопровода, канализации, тепловых сетей, линий электропередач, радиотелефонии и телефонизации.

Филиал проектирует сегодня для Байкало-Амурской магистрали Кунерминский лестрансхоз Министерства транспортного строительства СССР на станции Улькан. Он даст строителям БАМа 64 тысячи кубометров в год пиломатериалов, 20 тысяч кубометров древесины стрижечных плит, 65 тысяч кубометров строительного леса, 21 тысячу кубометров шпальника, 51 тысячу кубометров пиловочника, столбы для линий связи и электропередач...»

ПЕРВОПРОХОДЦЫ БАМа

Самолетом до Братска семь летных часов. Десять часов поездом — и Усть-Кут. Небольшой по численности населения, раскинувшийся на километры по берегам реки в Куты. Обширный спальный городок, который до недавнего времени был известен совсем немногим.

Рельсы уже перешагнули реку. Открыто рабочее движение до Звездного. А магистраль ушла вперед. Пусть это только насыпи или даже просека, но это начало освоения альпийских мест. Магистральными, Улькан, Кунерминскими, акваторными, лесными, вагонными, дощатыми тротуарами, обилие техники. И всюду чувствуется стремительный ритм времени.

Проектируются стационарные поселки, изучаются реки под строительство мостов, забирается новая техника.

А изыскательские отряды уже приступили к выполнению задания по освоению территории, прилегающей к будущей магистрали. Тес — одно из основных богатств Сибири.

Верхне-Левский территориально-производственный комплекс — первый по ходу поезда с запада на восток — будет расположен в лесах Усть-Кутского и Кавынского-Левского районов на севере Иркутской области. Намечено строительство крупных лесопрохвостов и лесозаготовок, которые в ближайшие годы начнут вывозку древесины по Байкало-Амурской магистрали.

В этом году Вологодскому филиалу института «Гипролестранс» было поручено проектировать базу Кунерминского лесотрансхоза в пос. Улькан. Шестидесять километров трассы лесовозной дороги, нижний склад площадью в 100 гектаров, очистные сооружения — и все это в условиях полнейшего бездорожья, где единственный транспорт — вертолеты.

Изыскания — это продолжение трассы на местности. Необходимо было в короткий срок отыскать наиболее оптимальные варианты, угадать будущую трассу с пунктами triangulation и произвести все необходимые работы, связанные с изучением рельефа и грунтов.

Нас было шестеро: Л. Юшков, В. Смирнов, И. Ярулин, Б. Железнов, В. Климов и я. Что мы должны уметь прежде всего? Владеть топором, найти пропавшее в любом утолще, разложить костер в диване. И не поддаваться унынию, что бы ни случилось.

Но изыскатель — не только труженик, он творец, выбирающий трассу — единственную из всех возможных. Необходимо было в один день рубить и рубить в вековой тайге узкую просеку. Измерять, нивелировать, накладывать профили, а потом, убедившись, что можно пройти лучше, минуя сложные участки, бросать уже пройденные километры и все начинать сначала.

Проектировать, оставаясь за собой движущуюся цепочку пикетов. Каждые сто метров — пикет. Это ориентир для строителей, которые будут прокладывать трассу. Сколько их было по трассе этих трудных пикетов!

На двадцать шестом километре подошли к отрогу Авериева хребта, покрытого каменистой осыпью. Справа река, слева крутой косогор, и везде крутизна, глубокие расщелины. Напрасно искали, как обойти этот участок. Был один путь — держась надпойменной террасы, лавировать между скальными выходами, не опускаясь в речную долину со множеством старца и не забываясь слишком высоко по склону, где возможны наводнения.

Вот и река Умба. К ней вышли в августе. Здесь была застроенная мостовой переход. Но просека уперлась в скальный прижим, которого и на карте не было. Если его обойти, длина трассы увеличится не на один километр. Врывать — слишком дорого. Вот и при-

шлось бросать заречный участок и двигаться мостовыми переходами, пересекая горный поток, чтобы обеспечить дальнейшее продвижение дороги по более благоприятной местности.

А течение быстрое, до лух метров в секунду, сплошные пороги, дробящая кровь вода. Даже резиновая лодка рвется о камни, не выдерживая напора стихии.

Но ребята хоть бы что. Тридцать килограмм рюкзака, в руках палка — и в брод. Иначе нельзя, трасса не ждет, время горюпит.

Понесли рюкзаки, нудные и допотопные, кончалась на вертолет не было, а продукты кончались. Во всем чувствовалось приближение осени, но оставался еще самый сложный участок.

Уже четко видны вдалеке за Умбальскими воротами голыши предбайкальских хребтов, колючая пень изысканий. Снег на вершинах уже не таит.

Утром группа транспортников вышла на пятую десятикилометровую ветку. Эти сто пикетов пробыли семнадцать суток. С раннего утра до позднего вечера, под сплошным непрекращающимся дождем.

Каждый новый пикет готовили сюрприз: обилие ручьев, болота, скальные прижимы, буреломы в несколько этажей. Можно было пройти несколько сотен метров, не ступая на землю, а ступая, увязнуть по колено в верховом болоте.

Просека шла параллельно Умбале. Долго ребята искали выход из этого мешка. Издали не один километр балочных террас, не нашли. Это величественное зрелище. С одной стороны река, с другой — 50-метровая осыпная стена. Расстояние между ними не больше 60 метров. И так больше километра, пока магистраль по расщелине не поднимется на террасу. А здесь, справа, круто падающие в реку скальные выходы, слева — зубчатое болото. Несущая полость каких-то березовых метров, но для трассы халява. И опять руины в руины. Сколько их там, больших и малых, пересыхающих или появляющихся из ниоткуда и исчезающих в никуда.

Но вот закончен последний пикет. Рядом Умбальское озеро, чаша в межгорной долине, наполненная прозрачной водой. Работа сделана. Завтра прилетит вертолет. Но не вернется, придется мерзнуть у костра и, обжигаясь, пить крепкий чай, настоянный на запахах тайги. Как ни трудна работа, но она была по душе. Как ни думали мы об окончании изысканий, но покидать трассу, каждый метр которой стал родным, не хочется.

Но еще раньше, с пикета восьмью, от примыкания к трассе БАМа, уже думали нас усиленный отряд. Их было четверо. За день полтора километра транспортников, утром пикетаж и опять транспортники. Пробыте к этому, что лагеря приходилось ставить каждый вечер на новом месте и нести с собой десятидневный запас продуктов и снаряжения.

В шутку говорят, что изыскатель — это по-моему вынужденная лопата и человек. Шутка шуткой, но есть в ней доля истины. Как бы ни была современна техника, а изыскатель прежде всего пешеход. Чтобы обследовать километр трассы, необходимо его пройти много раз в обе стороны. Вертолеты прилетают и улетают, а нам шагать и шагать, нагруженным тяжелой ношей, от пикета к пикету. Поэтому всегда трудно, потому что на первом.

Л. КЛИМЕНЧЕНКО,
изыскатель Вологодского филиала
института «Гипролестранс».

«... В этом году Вологодскому филиалу института «Гипролестранс» было поручено проектировать базу Кунерминского лесотрансхоза в пос. Улькан. Шестидесять километров трассы лесовозной дороги, нижний склад площадью в 100 гектаров, очистные сооружения — и все это в условиях полнейшего бездорожья, где единственный транспорт — вертолеты...

Нас было шестеро: Л. Юшков, В. Смирнов, И. Ярулин, Б. Железнов, В. Климов и я...

Необходимо было изо дня в день рубить и рубить в вековой тайге узкую просеку. Измерять, нивелировать, накладывать профили, а потом, убедившись, что можно пройти лучше, минуя сложные участки, бросать уже пройденные километры и все начинать с начала...

Каждый новый пикет готовил сюрприз: обилие ручьев, болота, скальные прижимы, буреломы в несколько этажей. Можно было пройти несколько сотен метров, не ступая на землю, а ступив, увязнуть по колено в верховом болоте...

Но вот закончен последний пикет. Рядом Умбальское озеро, чаша в межгорной долине, наполненная прозрачной водой. Работа сделана. Завтра прилетит вертолет...

Л. Клименченко,
изыскатель Вологодского филиала
института «Гипролестранс»

СВОДНАЯ СМЕТА

на проектные и изыскательские работы

Наименование строительства

Кунерминский лестранхоз
на ст. Улькан

Наименование проектной организации — генерального проектировщика

Вологодский филиал "Гипролестранса"

Наименование организации заказчика

"Гипропромтрансстрой" Минтрансстрой СССР

№№ п-п	Стадии проектирования и перечень выполняемых работ	Характеристика проектируемого объекта	Смыка на №№ смет по формам № 1 ПС № 2 ПП № 3 ПП	Полная стоимость работ (тыс. рублей)		
				изыскательских работ	проектных	всего
1	2	3	4	5	6	7
	Технический проект					
1.	Изыскательские работы	лесозаготовительное предприятие мощностью 300,0 тыс.м ³ /год древесины	смета № 1	91,754	-	91,754
2.	Проектные работы	"-	смета № 2	-	19,007	19,007
	Рабочие чертежи					
3.	Изыскательские работы	"-	смета № 4	15,000	-	15,000
4.	Проектные работы	ЛЭП мощностью 800,0 тыс.м ³ /год древесины	смета № 5	-	159,871	159,871
Итого по смете:				106,754	178,878	285,632
Двести восемьдесят пять тысяч шестьсот тридцать два рубля.						
М.П.	Директор Вологодского филиала "Гипролестранс"			Дукьяничков С.Н.		
	Инженер проекта			Яковлев В.Г.		
" "	1977 г.			М.П. Вера Корректор		

СВОДНАЯ СМЕТА НА ПРОЕКТНЫЕ И ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ КУНЕРМИНСКОГО ЛЕСТРАНХОЗА НА СТАНЦИИ УЛЬКАН. 1977 г.
ГАВО. Ф. Р-4719. Оп. 4. Д. 12. Л. 20.

611
п. 4

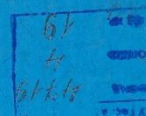
27/II-76

611
п. 22

16.01.78

91
4
6111611
п. 38

18.12.79

хранить материалы
на 6 листах

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ
КУНЕРМИНСКОГО ЛЕСТРАНХОЗА
НА СТАНЦИИ УЛЬКАН.
1976-1977, 1979 гг.
ГАВО. Ф. Р-4719. Оп. 4. Д. 9, 16, 19.

ПРОДУКЦИЯ—БАМУ



НА ОВЧИННО-МЕХОВОЙ фабрике нет таких, кто нарушал бы трудовую или общественную дисциплину. Поэтому нашей целью во время обмена комсомольских документов было: добиться, чтобы так называемые «средние» комсомольцы стали активистами и «хорошие» стали лучше, то есть растревожить успокоенность наших ребят, пробудить их инициативу и активность. В дни обмена мы беседовали с каждым комсомольцем, выясняли их интересы, запросы, возможности. Собеседования проводили в присутствии лекторов и наставников молодежи. Например, у мастера В. Д. Петошиной под началом 16 молодых рабочих. И наставнику было небезразлично, как проходит обмен у ее подопечных. В. Д. Петошина нашла подход к каждому из 16 комсомольцев, помогла им составить социальные обязательства, следила за их выполнением, помогала советом и личным примером. И неслучайно комсомольцы этой дружной бригады одними из первых на фабрике завершили обмен комсомольских документов.

Большую помощь оказали нам и ветераны труда. С 1942 года работает на фабрике З. А. Ситкевич, ныне мастер овчинного производства. Она рассказала молодежи историю предприятия, помогла комитету комсомола работать с теми, у кого была задолженность по членским взносам.

Партийная организация фабрики также держала под постоянным контролем подготовку и обмен комсомольских документов. Итоги обмена заслушивались на партбюро. На каждом заседании комитета комсомола по вопросам об-

на документов обязательно присутствовали члены партбюро.

Получила развитие и такая форма работы, как отчеты комсомольцев о своей работе. Так, комсомольское собрание принципиально подошло к отчету комсомолки Г. Латышевой о деятельности штаба «КП». Было замечено, что «прожектористы» не проводили рейды по качеству, стояли в стороне от забот комитета комсомола. Можно с удовлетворением сказать, что сейчас «Комсомольский прожектор» стал активнее.

За время обмена комсомольских билетов улучшилась и внутрисюзовая работа комсомольских организаций. Интереснее стали проходить комсомольские собрания, многие молодые рабочие пересмотрели личные сообразительности, 15 комсомольцев обязались выполнить задание второго года пятилетки к 7 ноября. Среди них швея Александра Шурина — победитель 1 этапа соревнования за право подписи Рапорта комсомола 60-летию Октября, разбивщик овчин Александр Головина — победитель соревнования за звание «Лучший молодой рабочий» и другие.

Продукция нашего предприятия очень нужная. Наши полушубки ждут жители Крайнего Севера, строители БАМа. В прошлом году, например, фабрика выпустила продукции сверх плана на 108 тысяч рублей, на 41 тысячу рублей снижена себестоимость продукции. В этих успехах есть и доля комсомольцев фабрики.

В заключение хочу сказать, что обмен комсомольских документов благотворно сказался на деятельности нашей комсомольской организации. В качестве пожелания: при Вологодском горкоме комсомола открылась школа комсомольского актива, желательно, чтобы она продолжала свою работу, чтобы материал, который там дается, был более конкретным, более приближенным к жизни.

Г. ЗАРОДОВА,
секретарь комсомольской организации овчинно-меховой фабрики.
г. Вологда.

Справка

Вологодская овчинно-меховая фабрика – одно из старейших предприятий г. Вологды, осуществлявшее свою деятельность до июля 2015 г. Первоначально вырабатывала кожи и овчины, затем перешла исключительно на выработку овчин. Основной вид продукции – бекеши, полушубки, полупальто, пиджаки, меховые рукавицы. Продукция направлялась в близлежащие регионы, а также в районы Крайнего Севера и Сибири.

О Т Ч Е Т

секретаря комсомольской организации Вологодской овчинно-меховой фабрики за период с октября 1974г. по август 1975 года.

Продукция фабрики пользуется повышенным спросом у населения, идет во все концы страны. В наши бекеши одеты и летчики Севера, и охотники тайги, и строители Байкало-Амурской магистрали. Фабрика ежегодно получает большое количество писем с хорошими отзывами о нашей продукции и с просьбой помочь в ее приобретении.

**ФРАГМЕНТ ОТЧЕТА СЕКРЕТАРЯ КОМСОМОЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ВОЛОГДСКОЙ ОВЧИННО-МЕХОВОЙ ФАБРИКИ
ЗА ПЕРИОД С ОКТЯБРЯ 1974 Г. ПО АВГУСТ 1975 Г.
ГАВО. Ф. П-9630. Оп. 1. Д. 44. Л. 3-4.**

«... Продукция нашего предприятия очень нужная. Наши полушубки ждут жители Крайнего Севера, строители БАМа...»

ГАВО. НСБ. ВОЛОГДСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ. — ВОЛОГДА, 1977. — 20 МАРТА. — № 33. — С. 1.

Справка

«Промышленный комбинат добровольного общества охотников и рыболовов Вологодской области», созданный в 1958 г., в декабре 1964 года был преобразован в Вологодскую лыжную фабрику. Основной вид продукции — промысловые лыжи («Тайга», «Лесные», «Рыбак»), детские и подростковые лыжи. За высокое качество выпускаемых лыж предприятие на выставках и ярмарках неоднократно награждалось дипломами и призами.

«... Сейчас их упакуют, и отправятся лыжи в далекое путешествие. Одни из них попадут на Камчатку, другие — в Тюмень, а на третьих — самый короткий адрес — БАМ...»

Необычные это лыжи. Несколько громоздкие на вид, с широкими полозьями, но необычайно легкие и прочные, предназначаются они для охотников и рыболовов, геологов и изыскателей, связистов и строителей линий электропередач, людей, чья работа связана зимой с дальними переходами по заснеженному таежному чащам, бескрайней тундре...

Закружат, заметут скоро метели и выюги — близко зима. Уже скоро запасаются всем необходимым те, кто будет работать на далеком севере, в тайге. И идут в Вологду, на Ленинградское шоссе, 14-а, телеграммы от строителей БАМа, звонят сюда по телефону нефтяники Тюмени — всем дополнительно нужны легкие и прочные «Лесные» лыжи».

Лыжи для БАМа

Еще несколько минут назад спорной делался опыт на стеллажах в сушильной камере. Но вот истекло отведенное для затвердевания нитролака время, и сверкая светло-зеленой поверхностью, на которой отчетливо проступает фирменное клеймо Вологодской лыжной фабрики «Роскошриболов», — голова доски, помещенная в центре ромба, — попадают лыжи в руки отделочника. Сейчас их упакуют, и отправятся лыжи в далекое путешествие. Одни из них попадут на Камчатку, другие — в Тюмень, а на третьих самый короткий адрес — БАМ.

Необычные это лыжи. Несколько громоздкие на вид, с широкими полозьями, но необычайно легкие и прочные, предназначаются они для охотников и рыболовов, геологов и изыскателей, связистов и строителей линий электропередач, людей, чья работа связана зимой с дальними переходами по заснеженному таежному чащам, бескрайней тундре.

— Само название нашей основной продукции — лыжи «Лесные» — говорит о широте ее применения, — рассказывает директор фабрики Анатолий Александрович Грошев. — Все четыре предприятия в Советском Союзе выпускают подобные лыжи, а самый большой их объем готовится на вологодской фабрике — семьдесят шесть тысяч пар в год, и это не считая других изделий: пилы для охотничьих ружей, лески, херевянных нагнеток для шток и кистей... Прямительно то, что за последние пять лет из одной жалюби, рекламная на лыжи в адрес фабрики не поступило.

Такой результат работы мастеров лыжного дела на Вологодском заводе. Совсем недавно построен основной цех, установлено новейшее высокопроизводительное оборудование, полностью изменена технология производства лыж. А если сравнить объем их выпуска сейчас и десять лет назад, тогда, когда лыжная фабрика начала свое существование, то он вырос более чем в два раза.

Работающим в цехе изготовлению лыж привыкли шум станков и различные механизмы, специфический запах древесной смолы. В одном из его углов происходит пре-



Виталиевич Смирлов, глава фабрики. Всплыла Сажиха, станочница Зоя Михайловна Валетова, которая совсем недавно награждена орденом Трудовой Славы третьей степени.

С каждой минутой растут на транспортёрной тележке стопы лыж. Они почти готовы, осталось только покрыть их придают им нарядный вид. В пеще отделки, где это происходит, тоже новые агрегаты. Вместо привычных распилителей лака установлены законные машины, внедрен метод телеграфирования, позволяющий наносить на поверхность лыж любое изображение. Именно здесь и приобретают лыжи свой окончательный облик, которому уделяется все больше внимания. Не случайно на прошедшей в городе Мудачево выставке лыж Вологодской фабрики была награждена Почетной грамотой Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР за лучший образец лыжных лыж и победу в смотроконкурсе.

Но коллектив фабрики не останавливается на достигнутом. Уже выпущена первая опытная партия новых лыж — «Охотничьих», с шириной полозья до сорок миллиметров. Их разработали ученые Свердловского научно-исследовательского института переработки древесины специально для охотников. В перспективе предусматривается производить отсюда лыж по первому классу и выкручивать ценными породами дерева.

Закружат, заметут скоро метели и выюги — близко зима. Уже сейчас запасаются всем необходимым те, кто будет работать на далеком севере, в тайге. И идут в Вологду, на Ленинградское шоссе, 14-а, телеграммы от строителей БАМа, звонят сюда по телефону нефтяники Тюмени — всем дополнительно нужны легкие и прочные «Лесные» лыжи.

В. РЫБНИКОВ.

НА СНИМКАХ: один из создателей лыж пресовщик В. В. Смирлов; готова окраска партии лыж, отделочница З. В. Самохвалова и Валентина Корнилова довольны своей работой.

Фото автора.





Дорога идет на восток

БАМ, западный участок. Интенсивно ведутся работы по сооружению земляного полотна железной дороги на стыке Иркутской области и Бурятской АССР и временного пути в обход Байкальского тоннеля. В нынешнем году будет завершена прокладка участка магистрали по территории Иркутской области, рельсы придут к северному берегу Байкала.

Каждый день на станцию Киренга прибывают эшелоны со всевозможными грузами для строителей БАМа. Станцию, которой лет и года, еще «обливают» железнодорожники, а поезда уже идут дальше на восток.

НА СНИМКЕ: машинист тепловоза станция Киренга Виктор Белкин получает предписание от дежурного по станции Ольги Гавриленко.

Фото Г. КАЛАЧЬЯНА.

Фотохроника ТАСС.

ГАВО. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. —
ВОЛОГДА, 1978. — 18 АПРЕЛЯ. —
№ 89. — С. 3.

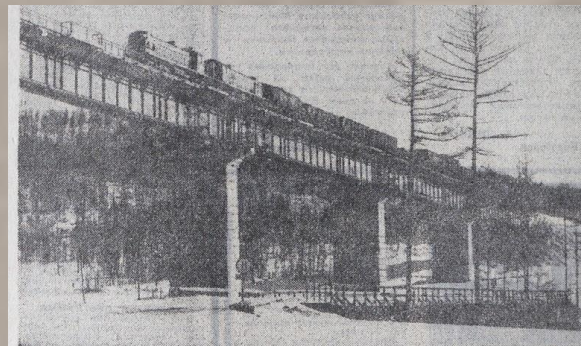


Амурская область. Комсомольско-молодежная бригада Бориса Голомолзина, значительно опередив производственный график, собрала сверх плана десять и километров рельс на участке строительства железнодорожного пути от Беркакита до станции Угольная.

На снимке: погрузка звеньев железнодорожного полотна для отправки на трассу.

Фото Г. Калачьяна Фотохроника ТАСС

АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ, 1978 г.
ГАВО. Ф. Р-9784. Оп. 58. Д. 93. Л. 10-11.



ОТ ТЫНДЫ — НА ЗАПАД

Интенсивными темпами идет освоение центрального участка БАМа. В нынешнем году основные силы брошены на участок Тынды — Чара. От Тынды до станции Ларба открыто рабочее движение поездов. Железнодорожное полотно протянулось на 200 километров на запад. Выросли поселки строителей и эксплуатационников Кувыкта, Хорогочи, Дигбулы, Ларба.

В нынешнем году рельсы должны прийти в Усть-Нюкму. А дальше начинается один из

самых сложных участков трассы, который пройдет по южной Якутии и Читинской области. Пока в эти места можно добраться только по автотрассе. По нему строители перебрасывают технику, оборудование, для того чтобы летом развернуть широкий фронт работ.

На снимке: железнодорожный состав на мосту через реку Ковалева (участок дороги Тынды — Ларба).

Фото Г. Калачьяна.

Фотохроника ТАСС.

ГАВО. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. —
ВОЛОГДА, 1980. — 28 МАРТА. —
№ 74. — С. 3.

Хочу на БАМ!

Отбилась сын от рук
совсем
Стал дерзок и упрям.
И так-то с ним полно
проблем
А он: «Хочу на БАМ!»
Отец бушует: «Вертопрах
Готовился бы в вуз».
Упрек у матери в глазах:
За что такой конфуз?..
Безусый сын — неколебим

И глух ко всем мольбам:
«Отец, ты строишь
Усть-Илим.
А я хочу — на БАМ!»
Отцовский взгляд вдруг
стал теплей
И он, вздохнув, сказал:
«Ты прав в решимости
своей.
Я так же начинал.

Мой батя, помнится,
вспылил
И не хотел пускать..
А сам ведь тоже укатил
Без спросу воевать!..
И дед в гражданскую..
Так вот
Откуда все взялось:
«Неугомонный весь наш
род.
Хоть оторви да брось!..»

Отец был прав,
сдается мне:
Сын предков не подвел.
Но только имя той родне
Другое — комсомол!
Как только время настает
Дорог и дел крутых,
Объединяет этот род
И юных, и седых.
В кем с братом брат,
сестра с сестрой

Плечом к плечу стоят,
И год от года крепнет
строй
Задирястых орлят.
Упрямство их крушит
врагов.
Возводит города.
Так было испокон веков
И будет так всегда!

Б. ПЕРОВ.

ГАЗ. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. — ВОЛОГДА, 1982. — 29 ОКТЯБРЯ. — № 248. — С. 3.

МНЕНИЕ ДЕЛОВОГО ЧЕЛОВЕКА

«БАМ открывает для нас новые перспективы»

— Советский Союз — надежный партнер. В этом мы убедились за время нашей работы с внешнеторговыми организациями Москвы, Хабаровска, Находки, — сказал в беседе с корреспондентом АНН в Хабаровске Е. Бугаенко президент японской фирмы «Прогресс трейдинг» Кимото Тэруаки. — Наши успехи доказывают, что мы выбрали правильный путь, начав 35 лет назад торговлю с Советским Союзом на взаимовыгодной основе, на принципах дружбы и добрососедства. Сегодня товарооборот фирмы достиг 420 миллионов долларов.

В ноябре вступил в постоянную эксплуатацию большой участок Байкало-Амурской магистрали, проходящий по северным районам Хабаровского края, богатого природными ресурсами. Мы видим в этом прежде всего благоприятные перспективы для развития взаимовыгодной торговли. Мы заинтересованы в

скорейшем освоении богатых ресурсов этого района, чтобы получать оттуда нужные нам товары.

У нас популярна поговорка: кто ищет, тот найдет. Год назад один из руководителей нашей фирмы получил задание: изыскать резервы для взаимовыгодной торговли в Хабаровском крае и на БАМе. Он неоднократно выезжал в Хабаровск, беседовал со специалистами, с руководителями советских организаций, в итоге мы имеем богатый выбор выгодных контрактов.

Известно, что районы БАМа богаты лесом. Наша фирма продала объединению «Дальлеспроект» рубительные машины для переработки древесины на технологическую щепу. Часть продукции будет получать наша фирма в качестве компенсации за оборудование.

И советская сторона и мы заинтересованы в получении чистой щепы, очищенной от коры. В Японии по нашим за-

казам создано оборудование для очистки щепы, оно проходит испытание. При положительном исходе испытаний машины будут проданы «Дальлеспрому». В этом случае закупка технологической щепы возрастет по меньшей мере в два раза.

А вот другая перспектива. Известно, что лососевые рыбы — кета, горбуша и другие нерестятся у истоков горных рек советского Дальнего Востока, затем мальки уходят «на пастбища» в различные районы Тихого океана. Через 3—4 года они возвращаются в горные реки — на нерест. Но в океане стада лососевых вылавливают рыбаки из разных стран, в том числе — Японии.

И советский, и японский (думаю, что и другие) народы заинтересованы в восстановлении стад лососевых. Исходя из этого было подписано межправительственное соглашение об участии Японии в мероприятиях по восстановле-

нию запасов лососей. Сейчас на советском Дальнем Востоке работают 28 рыбопроизводных заводов. Консультируясь с советскими специалистами, фирма «Прогресс» заказала оборудование для строительства двух рыбопроизводных заводов. Ведутся переговоры о поставке третьего завода.

В результате переговоров с отделом прибрежной торговли Хабаровского крайисполкома наша фирма поставила лесопильную линию, которая будет выпускать продукцию по японским стандартам. Выгода обоюдная: вся продукция будет закуплена нашей фирмой.

Мы уверены, что торговые отношения между нашими странами в ближайшем будущем войдут в нормальную колею. Чем раньше это произойдет, тем лучше для всех нас.

Евгений БУГАЕНКО,
соб. корр. АНН.
Хабаровск.

ГАЗ. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. — ВОЛОГДА, 1982. — 27 НОЯБРЯ. — № 273. — С. 3.

БУДНИ БАМа

Сегодня на Байкало-Амурской магистрали, протяженность которой около 3200 километров, уложено более 2700 километров главного рельсового пути. Меньше 500 километров разделяет уже бригады путеукладчиков, идущие с востока и запада навстречу друг другу. Дирекция Байкало-Амурской железной дороги, в составе которой образовано три отделения — Северобайкальское, Тындинское и Ургальское — передана в постоянную эксплуатацию свыше 1500 километров пути.

ВЧЕРА СТРОИТЕЛИ, СЕГОДНЯ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Совсем недавно 50 опытных строителей показали стать железнодорожникам станция Ургал — самой большой на Восточном участке БАМа.

— Ничего парадоксального в этом нет, — пояснил председатель профсоюзного комитета отряда Николай Воробьев, показывая мне новые высотные кварталы домов Ургала-II. — Наш коллектив, созданный в 1974 году из строителей Украины, выполняет задание по сооружению станции Ургал-II. За девять лет мы возвели здесь совершенно новые объекты.

Объем строительно-монтажных работ постепенно сокращается, поэтому уменьшается и число рабочих нашего отряда. Одни строители, у которых истек срок договора, возвращаются домой, но многие (в большинстве это молодые семьи) пожелали еще потрудиться на БАМе, теперь железнодорожниками.

Пятьдесят рабочих уже приступили к своим новым обязанностям. Штукатур-малая Татьяна Королунчук стала диспетчером, каменщик Евгений Филичук — помощником машиниста тепловоза, его жена Елена — электромехаником службы связи. 37 человек стали слесарями по ремонту локомотивов и вагонов.

— На Восточный участок БАМа я приехала из города Дюпелка в 1974 году в числе первых строителей Ургала-II, рассказывает Татьяна Королунчук. — Здесь вышла замуж, Трижды я добровольно продлевала срок договора работы на магистрали. И вот теперь вместе с мужем решил остаться здесь жить навсегда, поскольку трудиться на БАМе очень интересно: радостно видеть, как быстро обживает этот красивый таежный край, как растут новые диспрохтоны, промышленные предприятия, железнодорожные станции. Среди людей, осваивающих территорию вдоль Байкало-Амурской магистрали, очень много молодежи.

Время вносит свои коррективы в характер труда на БАМе. Это ощущается и на станции Ургал-II. Если раньше здесь главными действующими лицами были строители, то теперь — железнодорожники. Полтора года назад сюда прибыла группа всеволонтерского отряда имени XXVI съезда КПСС в составе 300 человек — машинисты и помощники машинистов тепловозов, диспетчеры, составщики поездов, слесари по ремонту локомотивов и вагонов.

— Но нам по-прежнему требуются рабочие-железнодорожники, поскольку вступают в строй новые станции, дено, растет поток грузов, — рассказывает начальник Ургальского отделения Байкало-Амурской железной дороги Иван Ахизаев. — Только со станции Ургал-II ежедневно уходит множество тихоходных поездов с деловой древесиной диспрохтонов, углем, добываемым шахтерами соседнего поселка Чегдомоя, строительными материалами.

ДНЕМ — РАБОЧИЕ, ВЕЧЕРОМ — СТУДЕНТЫ

За письменными столами расположились молодые строители и железнодорожники. Включили видеомагнитофон.

— Здравствуй, товарищи! — приветствовал рабочих преподаватель с экрана телевизора...

Так в учебно-консультативном пункте Ургала-II началась телевизионная лекция для студентов-заочников Хабаровского политехнического института. Шесть лет назад в поселке был открыт еще и филиал Хабаровского техникума железнодорожного транспорта. В институте и техникуме учатся 159 строителей Восточного участка БАМа, а 67 человек уже окончили эти учебные заведения.

Учебно-консультационные пункты институтов и техникумов созданы и на других станциях магистрали — в Тынде, Северобайкальске, Усть-Куте, чтобы молодежь могла одновременно учиться, становиться инженерами и техниками будущей железной дороги, осваиваемых вдоль трассы диспрохтонов, промышленных предприятий. Студентов-заочников консультируют приезжающие сюда преподаватели, которые также ведут практические занятия и семинары, принимают экзамены, зачеты.

Анатолий ИЛЬЮКОВ,
корреспондент АНП.

«... Время вносит свои коррективы в характер труда на БАМе... Если раньше здесь главными действующими лицами были строители, то теперь — железнодорожники...»

«Ожиданием большого события в жизни страны — «золотой» стыковки Байкало-Амурской магистрали и открытия по всей трассе сквозного движения живет сегодня столица БАМа — Тында...»

Всего за восемь лет население бывшего поселка Тындинский выросло почти в двадцать раз. Причем не только за счет отрядов строителей и эксплуатационников, но и коренных бамовцев...

Постоянная забота о людях, их нуждах и запросах окупается сторицей. Меняется психология жителей: все больше строителей решают связать судьбу с БАМом, пускают здесь прочные корни...»

БАМ: РЕЖИМ ПУСКОВОЙ

ТЫНДА: ГОРОД И ТРАССА

Ожиданием большого события в жизни страны — «золотой» стыковки Байкало-Амурской магистрали и открытия по всей трассе сквозного движения живет сегодня столица БАМа — Тында. Молодой город в тайге обязан дороге не только своим рождением, но и названием. Оно переводится как «место, где расходятся олеи». Оказывается, задолго до строительства БАМа, автомобильного тракта в Якутию здесь пролегла оживленная олеиная тропа. И местные жители — эвенки, якуты, русские — построили тут ладейный мост, где останавливались на отдых караваны. Теперь на этом месте — современный город, в котором живет около 60 тысяч человек.

— Тында — не только перекресток дорог, на котором сошлись малый и большой БАМ, но и проблем, рожденных тогда же положительными явлениями. — Так начал беседу со специальными корреспондентами ТАСС председатель горисполкома В. Федулов. — Таким, например, как опережающий темп сооружения магистрали или высокая рождаемость.

Всего за восемь лет население бывшего поселка Тындинский выросло почти в двадцать раз. Причем не только за счет отрядов строителей и эксплуатационников, но и коренных бамовцев. Демографический «взрыв» разрушил все первоначальные планы и расчеты демографов. Любопытный фант: техническим проектом Тынды рассматривалась как станция малого БАМа с населением тридцать тысяч, из которых три тысячи эксплуатационников, почему-то должны оказались закрепленными хозяйствами. Жизнь внесла коррективы и в этот проект, и в последующие, которые тоже быстро устаревали. Означительный аспект генерального плана Тынды был утвержден спустя почти десять лет с начала ее строительства.

Но несмотря на трудности роста, все время идет вперед. С помощью шеф-московских строителей — Тынды в короткие сроки обрела

черты современного промышленного центра. С 1975 года коллектив управления Главмострой перешел городу около 150 тысяч квадратных метров благоустроенного жилья, большое количество объектов социального — бытового назначения. Москвичи бережно относятся к природе: например, рядом со школой, сданной в 1 сентября, они сохранили реликтовую сосновую рощу. В окружении зелени и многие другие объекты.

— К сожалению, такой подход не был правилом для тех, кто начинал застройку города. — прокомментировал наши впечатления В. Федулов. — И теперь ежегодно приходится вновь высекать десятки тысяч деревьев и кустарников, привезенных из тайги. При горкоммухозе создается служба озеленения.

— БАМ — дорога будущего, и основательница она по последнему слову науки и техники. — сказал В. Федулов. — И города вдоль трассы тоже должны стать своего рода этапом. Однако, например, Ленинградская серия, домами которой застраивается не только Тында, не отвечает требованиям даже сегодняшнего дня. Это громадные здания без запоминающегося внешнего оформления. Детали и конструкции дороги и тяжелые, трудоемкие в монтаже, а дома из них неудобны для жителей из-за отсутствия балконов и подвалов. Сейчас принято решение о разработке улучшенного варианта зданий этой серии.

Большое влияние на решение социальных проблем молодого города будет иметь создание при исполнении местного Совета службы единого заказчика. На примере Тынды можно убедиться, к чему приводит неразбериха в этом вопросе. Кроме МПС и Минтрансстрой в Тынде открыли свои предприятия организации еще 14 министерств и ведомств. Однако до последнего времени никто из них не участвовал в сооружении жилья и объектов социальности для своих работников. Кстати, и транспортные строители, подгадывая на временность пре-

бывания здесь, тоже ничего для себя не возводили, сказал В. Федулов.

Горисполкому понадобятся более двух лет, чтобы доказать необходимость создания отдела капитального строительства, который объединил бы средства всех заинтересованных сторон и позаботился о комплексной застройке Тынды. И вот результат: в этом году ОКС направил на эти цели 4,5 миллиона рублей, а в следующем — объем вложений почти удвоится.

Объединение коммунальной службы, энергоснабжения и других разрозненных мелких хозяйств ведомственного подчинения — главное направление деятельности городского Совета народных депутатов. Об эффективности этой работы можно судить уже сегодня: находившиеся прежде в руках различных организаций энергетические объекты теперь переданы городской службе. Обходившись маленьким персоналом, она наладила четкую подачу энергии в жилые кварталы и на предприятия. Подвостью прекратились жалобы людей на плохую работу энергетиков.

То же самое можно сказать и о дорожниках, которые заняты на обслуживании улицы города. Стоило появиться одному хозяину, и Тында оделась в асфальт, стала чище, краше. На этих примерах выпала роль местного Совета, его растущее влияние на решение насущных социально-экономических задач молодого города, закрепление кадров строителей и эксплуатационников, которым предстоит заниматься хозяйственным освоением региона. Важность такого подхода к нуждам и запросам людей подчеркнут в речи на апрельском (1984 г.) пленуме ЦК КПСС товарищ К. У. Черненко.

Постоянная забота о людях, их нуждах и запросах окупается сторицей. Меняется психология жителей: все больше строителей решают связать судьбу с БАМом, пускают здесь прочные корни. Помочь им в этом — наша главная задача. Ведь Тында — не только перекресток магистрали, но и плацдарм хозяйственного освоения огромной зоны, прилегающей к Байкало-Амурской железной дороге.

Визитная редакция ТАСС: В. БИРЮКОВ, М. БОРОДЫНА, В. ЖИЛИКОВ.
Тында,
Амурская область.

ГАВО. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. —
ВОЛОГДА, 1983. — 1 СЕНТЯБРЯ.
— № 200. — С. 3.

ГАВО. НСБ. КРАСНЫЙ СЕВЕР. —
ВОЛОГДА, 1984. — 18 СЕНТЯБРЯ. — № 214. — С. 3.

«Байкало-Амурская магистраль... Она выделяется среди крупнейших строек нашей страны не только географическим масштабом, но и «протяженностью во времени». Более трех тысяч километров железнодорожного пути от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре, десять лет напряженного труда... По сложнейшим природным условиям, в которых сооружалась магистраль, она не имеет аналогов. Свыше тысячи километров пути проходит по одному из самых сейсмически активных районов нашей планеты — Байкальскому рифту. Усложняли работу строителей жестокие морозы и сюрпризы вечной мерзлоты. Но, несмотря на это, сооружение магистрали шло в постоянном нарастающем темпе...

В строительстве БАМа принимает участие вся страна. С момента высадки первых десантов посланцы братских республик возводили населенные пункты на всем протяжении пути, обеспечивая бамовцев жильем и теплом...

Укладка «золотого» звена открывает широчайшие возможности для ускорения комплексного развития богатейшего региона страны.

«Золотая» стыковка — это лишь рождение магистрали, и ее жизнь только начинается».

ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА ПРОЛОЖИЛИ МАГИСТРАЛЬ

Байкало-Амурская магистраль... Она выделяется среди крупнейших строек нашей страны не только географическим масштабом, но и «протяженностью во времени». Более трех тысяч километров железнодорожного пути от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре, десять лет напряженного труда. По сложнейшим природным условиям, в которых сооружалась магистраль, она не имеет аналогов. Свыше тысячи километров пути проходит по одному из самых сейсмически активных районов нашей планеты — Байкальскому рифту. Усложняли работу строителей жестокие морозы (в некоторых районах годовой перепад температур достигает ста градусов) и сюрпризы вечной мерзлоты. Но, несмотря на то, сооружение магистрали шло в постоянном нарастающем темпе.

В нынешнем году трудовые коллективы бамовцев приняли повышенные социалистические обязательства — досрочно, к 67-й годовщине Великого Октября, завершить укладку

главного железнодорожного пути и на год ранее установленного срока открыть движение поездов на всем протяжении БАМа. Это решение стало точкой отсчета, от которой строительство магистрали устремилось к финишной линии — соединению рельсов в единый путь, к так называемой «золотой» стыковке, которая должна произойти у разъезда Балбухта в Читинской области.

Прославленные бригады монтеров пути А. Бондаря и И. Варшавского, идущие навстречу друг другу с запада и востока, ставят рекорд за рекордом. Обеспечивая продвижение путеукладчиков, самоотверженным трудом прижимают «золотую» стыковку механизаторы, работающие на отсыпке земляного полотна, мостостроители, взрывники, укладчики водопропускных труб, десятки других трудовых коллективов.

В строительстве БАМа принимает участие вся страна. С момента высадки первых десантов посланцы братских

республик возводили населенные пункты на всем протяжении пути, обеспечивая бамовцев жильем и теплом.

Задолго до соединения рельсов в одну линию началась трудовая биография магистрали. Путьеукладчики И. Варшавского и А. Бондаря еще разделяли сотни километров, а в это время Восточный участок пути уже работал. Железнодорожники осваивали вождение тяжёловесных составов. В зоне БАМа появлялись первые промышленные объекты. Началось интенсивное развитие Южно-Якутского ТПК: дал ток первый агрегат Нерюнгринской ГРЭС, начал давать стране уголь Нерюнгринский разрез, вступили в строй новые лесопромыслов.

Укладка «золотого» звена открывает широчайшие возможности для ускорения комплексного развития богатейшего региона страны.

«Золотая» стыковка — это лишь рождение магистрали, и ее жизнь только начинается.

Фотохроника ТАСС.



НА СНИМКЕ: Людмила Головина — дежурная по станции Звездная Западного участка магистрали. На БАМе она семь лет.
Фото Э. БРЮХАНЕНКО и Г. КАЛАЧЬЯНА.
Фотохроника ТАСС.

БАМА ПОБЕДНЫЙ АККОРД

РАЗЪЕЗД БАЛБУХТА (Читинская область), 29 сентября. (Спец. корр. ТАСС). Есть железная дорога от Байкала до Амура! Венчал титанический труд коллектива Всесоюзной ударной комсомольской стройки, сегодня — на год раньше срока — сомкнули 3102-километровую колею БАМа на разъезде Балбухта бригады монтеров пути Александра Бондаря и Ивана Варшавского, которые шли навстречу друг другу с запада и востока.

Как будто сама природа показала место последней стыковки. Стыкнутая с двух сторон тайгой, дорога выходит здесь на ровную, как стол, площадку. У подножий заснеженных сопок серебрятся на солнце ажурные опоры ЛЭП, белеют покрытые инеем телеграфные провода, по которым долгоджидания весть о трудовом подвиге молодых строителей разнесется по необъятным просторам Родины, по всему миру.

Накануне оба путеукладчика подвели рельсы к выходным стрелкам разъезда, преодолев последние сложные участки трассы. До победного аккорда стройки века оставались в буквальном смысле, считанные метры, но как сосредоточены и напряжены обветренные лица опытейших путейцев!

...Одновременно раздаются команды бригадиров, и рельсы ложатся на стыку от мороза насыпь. Слаженность такая, словно действуют не два, а один сплоченный коллектив.

Отточено и выверено каждое движение героев штурма Витима — В. Бочкова, Р. Анавичюса, А. Такидзе из бригады Бондаря и покорителей Кодарского хребта В. Тимохина, А. Авдеева, А. Куликова — ветеранов бригады Варшавского.

Давним друзьям-соперникам не впервой работать вместе, хотя шли они к победе с разных участков дороги. Встречаясь им приходилось не только при подведении итогов соревнования, но и во время работы, когда обменивались опытом, перенимали передовые методы скоростной укладки и балластировки. Всего один эпизод: на подступах к Витиму плечом к плечу с бондаревцами трудились путейцы Варшавского. Это стало лучшим подтверждением дружбы и устремленности бамовцев к скорейшему завершению строительства магистрали.

Быстро пустеют железнодорожные платформы с респираторной решеткой: мощные краны ритмично опускают на полотно звено за звеном. И вот навеки заняли свое место последние метры рельсов — стыковочные. Напряженную тишину разорвало ликующее «Ура», прокатившееся эхом по горным отрогам. Горячие, крепкие объятия, рукопожатия, поздравления. И трудно понять, от чего на глазах этих всегда сдержанных и суровых с виду людей слезы: от ледяного ветра или от радости, чувствуя гордости за отлично выполненную работу.

Особенно приятна ребятам сердечная благодарность первопроходцев БАМа — тех, кто десять лет назад в составе ударных отрядов начинал дорогу мужества, которую им посчастливилось заканчивать. На последнем километре трассы собрались Герои Социалистического Труда, лауреаты премии Ленинского комсомола, орденоносцы, чьи имена навсегда вписаны в летопись великой стройки. Среди них — В. Лакомов, В. Холаковский, В. Аксенов, Ю. Бочаров, В. Степанов, П. Сахно.

— Укладка последних звеньев — это победа не только путейцев, — сказал заслуженный строитель РСФСР И. Варшавский, — мы лишь подвели итог нелегкому труду наших товарищей, рубивших просеки в глухой тайге, прорубавших дорогу в сопках, осыпавших земляное полотно на вечной мерзлоте, марах и болотах, строивших мосты и переправы через сотни свесившихся горных рек. Это они обеспечивали беспрепятственный пропуск путеукладчика в сложнейших условиях трассы. Достаточно вспомнить самый трудный перегон Кодар — Сьюльбан, где буквально на каждом километре приходилось возводить по несколько мостов, разрабатывать плывущие ледяные выемки, чтобы оценить мастерство и самоотверженность наших смежников, мощь приданной бамовцам техники, умелую организацию работы всего строительного конвейера. Последний ударный перегон стал отлич-

ной школой опыта и рекордной производительности, которые пригодятся в будущем для сооружения железных дорог на вечной мерзлоте.

— Мы говорим огромное спасибо и нашим поставщикам — партнерам по «рабочей эстафете», — добавляет лауреат премии Ленинского комсомола А. Бондарь. — Коллективы десятков предприятий страны по праву разделяют радость этой победы.

Недолог праздник в рабочей спецовке: главные торжества состоятся в Куанде. Там пройдет многотысячный митинг, чествование победителей социалистического соревнования, намечена большая культурная программа.

...Уезжая с разъезда Балбухта, мы обратили внимание на едва заметную табличку изыскателей, прибывшую к стволу листовенницы. Это — один из пунктов Северного транссиба, оставленный много лет назад на месте будущей трассы. Отныне волей партии, советских людей дорога прочерчена по бескрайним просторам Сибири и Дальнего Востока стальной ниткой рельсов. Нарушено безмолвие тайги: начинает действовать крупнейшая транспортная артерия страны. Пройдет совсем немного времени, и привычным станет для прежде глухих мест перестук колес железнодорожных составов.

«Разъезд Балбухта (Читинская область, 29 сентября. (Спец. корр. ТАСС). Есть железная дорога от Байкала до Амура! Венчал титанический труд коллектива Всесоюзной ударной комсомольской стройки, сегодня — на год раньше срока — сомкнули 3102-километровую колею БАМа на разъезде Балбухта...

Накануне оба путеукладчика подвели рельсы к выходным стрелкам разъезда, преодолев последние сложные участки трассы. До победного аккорда стройки века оставались, в буквальном смысле, считанные метры...

...Уезжая с Балбухты, мы обратили внимание на едва заметную табличку изыскателей, прибывшую к стволу листовенницы. Это — один из пунктов Северного транссиба, оставленный много лет назад на месте будущей трассы. Отныне волей партии, советских людей дорога прочерчена по бескрайним просторам Сибири и Дальнего Востока стальной ниткой рельсов. Нарушено безмолвие тайги: начинает действовать крупнейшая транспортная артерия страны. Пройдет совсем немного времени, и привычным станет для прежде глухих мест перестук колес железнодорожных составов».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РАСНЫЙ СЕВЕР

ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА КПСС
ОБЛАСТНОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ВТОРНИК
25
ИЮНЯ

№ 20009
НА ТИЗ-23

НОВЫЕ ЦЕХА

СЕМИНАР
МЕТРОЛОГОВ

Вологодский КОМСОМ

ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА КПСС
ОБЛАСТНОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РАСНЫЙ СЕВЕР

ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА КПСС
ОБЛАСТНОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН

Вологодский КОМСОМ

ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА КПСС
ОБЛАСТНОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ



ХРАНИ И
ИСТОРИЮ

