









# **НАВСТРЕЧУ ВРЕМЕНИ**

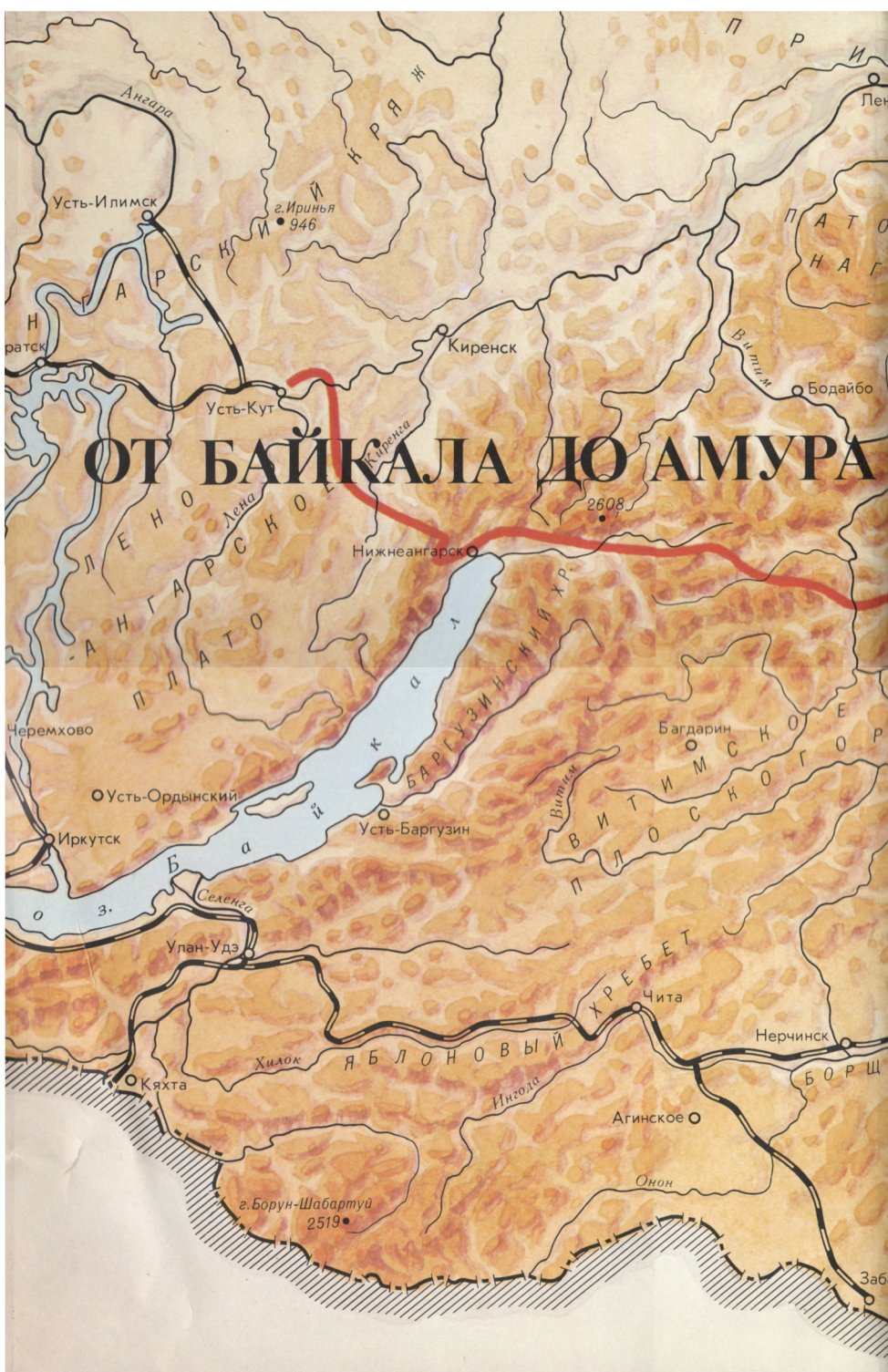
ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА

**Вступительная статья  
В.И. Воротникова**

МОСКВА  
«Советская Россия»  
1985



# ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА











# НАВСТРЕЧУ ВРЕМЕНИ

Художник Геннадий Павлишин  
и журналист Владимир Сунгоркин  
о строительстве БАМа

МОСКВА  
«Советская Россия»  
1985

Оформление художника  
Г. И. МЕТЧЕНКО



# **Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР**

## **О ПРИСВОЕНИИ ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

Учитывая большой вклад Ленинского комсомола  
в сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали —  
Всесоюзной ударной комсомольской стройки,  
Центральный Комитет КПСС  
и Совет Министров СССР постановляют:  
присвоить имя Ленинского комсомола  
Байкало-Амурской железной дороге  
Министерства путей сообщения  
и впредь именовать эту дорогу —  
Байкало-Амурская железная дорога имени Ленинского комсомола.

# МАГИСТРАЛЬ МУЖЕСТВА

В начале октября 1984 года «золотым звеном» замкнулась огромная стальная лента Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Она проложена в суровых краях Сибири и Дальнего Востока сквозь тайгу и горные хребты, по болотам и вечной мерзлоте — проложена на целый год раньше установленных сроков.

Строительство БАМа — это новый замечательный трудовой подвиг советского народа. В нем слились воедино мужество и трудовой энтузиазм строителей, смелость технических решений и единство действий десятков тысяч людей, воодушевленных высокой патриотической целью, объединенных волею Коммунистической партии.

С момента высадки в тайге первых комсомольских десантов и до торжественной стыковки в Куанде за десять лет напряженного коллективного труда уложено более пяти тысяч километров главных и станционных железнодорожных путей, построены свыше четырех тысяч искусственных сооружений, сотни километров притрассовых автомобильных дорог, питавших стройку всем необходимым. Вдоль магистрали на ранее необжитых, суровых землях выросли новые города и поселки.

Досрочное завершение укладки главного железнодорожного пути и открытие рабочего движения поездов на всем протяжении трассы стало убедительным подтверждением возросшей экономической мощи страны, ее огромного научно-технического и духовно-нравственного потенциала. Сложнейшая народнохозяйственная задача решалась на БАМе во всеоружии современной техники замечательными людьми советской закалки, и первыми среди них были коммунисты и комсомольцы.

БАМ все время был и остается объектом общепартийной, общегосударственной заботы, к нему постоянно приковано внимание Центрального Комитета КПСС. Вся стратегия стройки с первых ее шагов определялась решениями ЦК и Советского правительства. В соответствии с этими решениями Совет Министров РСФСР, его Комиссия по вопросам строительства БАМа принимали оперативные конкретные меры, направленные прежде всего на развитие шефской помощи в проектировании и сооружении объектов жилищно-гражданского назначения в городах и поселках, на ускорение ввода участков магистрали в постоянную эксплуатацию, на создание благоприятных условий для закрепления квалифицированных кадров, на сохранение окружающей среды.

Все компартии союзных республик, большинство партийных и советских органов в краях и областях РСФСР — и это справедливо подчеркивается в книге «Навстречу времени» — нашли свои резервы, определили свой вклад, долю своего участия в реализации планов сооружения магистрали. При непосредственном участии партийных комитетов формировались ударные стройотряды, командами и комиссарами которых утверждались лучшие, наиболее опытные, умеющие работать с людьми коммунисты.

БАМ строила и продолжает строить вся страна. В обеспечении стройки всем необходимым участвовали шестьдесят отраслей народного хозяйства, сотни предприятий-поставщиков, проектных и научных организаций. Крупнейшие заводы Ленинграда и Челябинска, Новосибирска и Рустави, Николая и Благовещенска бесперебойно и досрочно выполняли заказы БАМа, обеспечивали им «зеленую улицу». Нельзя не сказать особо о большой организаторской, воспитательной работе, которую повседневно вели в коллективах строителей партийные, советские, профсоюзные и комсомольские органы автономных республик, краев и областей зоны БАМа.

БАМ справедливо называют трассой дружбы и братства. Ее строили представители семидесяти национальностей нашей страны. Более сорока крупнейших промышленных строительных организаций во всех союзных республиках сразу же откликнулись на призыв партии взять шефство над важными объектами будущей магистрали, и прежде всего над созданием непроездной инфраструктуры — жилья, коммуникаций в городах и поселках, объектов социального и культурно-бытового назначения.

Пожалуй, наиболее зримо интернациональный, общесоветский характер стройки воплотился в широкой комплексной программе градостроительства. Была разработана Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМа, учитывающая региональные особенности трассы, специфические факторы хозяйственного освоения прилегающих к ней территорий, а также многонациональную специфику архитектурно-планировочных решений, строительного искусства всех республик, участвующих в обустройстве магистрали.

Тында, Нерюнгри, Северобайкальск — крупнейшие города вдоль трассы — строятся, а другие города в перспективе будут сооружаться по генеральным планам. И у каждого

будет свой облик, свои особые архитектурные «акценты». Образцом шефской деятельности на БАМе по праву можно назвать поселок Ния, сооруженный грузинскими строителями, творческий труд которых отмечен Государственной премией СССР 1983 года. Целая россыпь архитектурно выразительных, насыщенных национальным колоритом сооружений вдоль всей магистрали после окончательного завершения ее обустройства будет наглядно символизировать братство народов нашей великой страны. Читая книгу «Навстречу времени», глубоко проникаешься мыслью, что социалистическое строительство сегодня, как и в годы первых пятилеток, представляет собой сплав деловитости и энтузиазма, практических инженерных, хозяйственных решений — и революционной романтики.

В самом деле, в какой другой стране было бы возможно включить в работу на огромных необжитых пространствах такие, казалось бы, «нематериальные» факторы, как человеческое мужество, оптимизм, любовь к родной земле, крепкую рабочую дружбу? Как уже не раз бывало в истории страны — вспомним Комсомольск-на-Амуре и Магнитку, вспомним целину и Братск — в ряды первостроителей будущей магистрали сразу же вступили энтузиасты-комсомольцы. 27 апреля 1974 года прямо из зала Кремлевского Дворца съездов на БАМ был отправлен первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ. Затем в ряды строителей влились отряды, направленные XVIII и XIX съездами ВЛКСМ, а также Всесоюзный отряд железнодорожников.

Всего Ленинский комсомол направил на БАМ сорок пять тысяч своих лучших сынов и дочерей. Для большинства из них стройка стала школой гражданской закалки, общественного, профессионального и духовного роста. Недаром на всем протяжении трассы самым популярным был лозунг «Мы строим БАМ — БАМ строит нас!». Комсомольцы под руководством и при поддержке партийных организаций повсюду проявляли свою горячую инициативу, энергию, почин, стремились внести в будни стройки задорную молодежную «живинку». По-настоящему массовым стало, например, движение «Я — хозяин стройки», одобренное Центральным Комитетом ВЛКСМ. Это было движение за высокое качество работ и строгую экономию, за любовное, бережное отношение к природе. Охваченные благородным порывом молодые люди учились не просто строить дорогу, но и быть хозяевами земли, прочно и надолго обживая ее. Нельзя не сказать о большом вкладе в строительство БАМа молодых воинов-железнодорожников, которые с честью прошли здесь испытание на мужество и стойкость, закалились политически и нравственно.

Вместе с магистралью из числа комсомольцев выросли замечательные, ныне всесоюзно известные мастера своего дела, настоящие коммунисты-руководители. Со многими из гвардейцев БАМа, с их патриотическими делами познакомит читателей эта книга. Несомненный интерес представляют те ее страницы, на которых отражена этнографическая специфика зоны БАМа. Продвигаясь от Байкала к Амуру, читатель (особенно в главе «У лесных и оленных людей») узнает немало интересного о жизни и судьбах, обычаях и искусстве коренных народов прибайкальской тайги — эвенков, нанайцев, орочей, о том, что несет им БАМ — дорога в будущее.

Нельзя не заметить, что в книге «Навстречу времени» уделяется немало внимания экологическим проблемам, связанным с освоением обширной зоны Прибайалья. Перед читателем предстают яркие картины девственной красоты природы Сибири и Дальнего Востока с ее величественными горными хребтами, бурными порожистыми реками, горячими источниками, великолепной, своеобразной фауной и флорой. И всю эту красоту необходимо сохранить, сберечь для нынешнего и грядущих поколений. Ведь тонкий природный организм, сбалансированный тысячелетиями, особенно хрупок в условиях вечной мерзлоты, высокой сейсмичности и низких температур. Поэтому так важно, чтобы могучая техника, состоящая на вооружении строителей, применялась разумно, расчетливо, бережно, чтобы индустриальная мощь БАМа органически сочеталась с природным ландшафтом, чистотой воздуха, прозрачностью рек и озер. Громадная стройка во многих отношениях стала опытным полигоном по освоению новых, труднодоступных земель на основе органического соединения достижений современной науки и техники с преимуществами социалистического строя. В ходе сооружения БАМа был отработан и выявлен свою высокую экономическую эффективность принцип «рабочей эстафеты» — принцип прямой связи между коллективами строителей, проектировщиков и заводов-поставщиков. БАМ продемонстрировал еще раз, какая это могучая творческая сила — рабочая солидарность, чувство общей ответственности за общее большое дело.

Экстремальные условия трассы потребовали новых научно-технических и инженерно-

производственных решений. И они были найдены содружеством ученых, прежде всего сотрудников Сибирского отделения АН СССР, и практиков-строителей. Широкое применение на стройке нашел ряд новых машин и механизмов, сконструированных и изготовленных специально для БАМа. Впервые в мировой практике была создана принципиально новая конструкция фундаментов и тела опор мостов, реализован ряд новых идей в тоннелестроении, отработаны технология отсыпки земляного полотна и буровзрывных работ в условиях вечной мерзлоты и марей, методы борьбы с наледями. Накопленный в зоне магистрали опыт производственного и жилищно-гражданского строительства позволит в будущем сэкономить на сооружении новых городов, поселков и предприятий многие миллионы рублей.

«Магистраль строится и работает», — сказано в Приветствии ЦК КПСС строителям БАМа от 27 октября 1984 года по случаю завершения укладки главного железнодорожного пути и открытия рабочего движения поездов на всем протяжении трассы. БАМ работает, приняв на свои железные плечи часть грузопотока с восточных участков Транссиба. Уже перевезено более пяти миллионов пассажиров. БАМ строится — это означает, что еще предстоит осуществить огромный объем работ по обустройству дороги, электрификации ее различных участков, развитию путевого хозяйства, ремонтной базы и, конечно же, по строительству жилья, объектов соцкультбыта. Иными словами, дел на БАМе хватит не только нынешнему поколению.

Это тем более верно, если учесть, что пришла пора всерьез и надолго обживать магистраль, активно включать богатства Прибайалья в единый народнохозяйственный комплекс страны. А это — территория в полтора миллиона квадратных километров. Железная дорога дает ныне возможность обеспечить активное вовлечение в народнохозяйственный оборот богатейших природных ресурсов таких месторождений, как Удояканское меднорудное в Читинской области, Селигдарское апатитовое и Таежинское железорудное в Южной Якутии, Непское калийное на севере Иркутской области, не говоря уже об огромных лесных запасах зоны магистрали.

Уже в одиннадцатой пятилетке создаются первенцы хозяйственного освоения Прибайалья — Нерюнгринский угольный разрез в Южной Якутии, обогажительная фабрика и ГРЭС. В целом Южно-Якутский бассейн содержит десятки миллиардов высококачественных каменных углей, в том числе коксующихся сортов. Разработанный в настоящее время проектом Комплексной программы хозяйственного освоения зоны БАМа предусмотрено создание новых территориально-производственных комплексов. БАМ значительно облегчит освоение и других отдаленных, слабо населенных районов Сибири и Дальнего Востока как за счет повышения их транспортной доступности, так и за счет использования потенциала сложившихся на трассе высококвалифицированных трудовых коллективов, а также богатейшего опыта строительства объектов в сложных климатических и инженерно-геологических условиях Севера.

Большой и слаженный коллектив Главбамстроя, сильный не только могучей техникой, но и высоким моральным духом, сплоченностью, яркими традициями, готов выполнить новые задания партии. Впереди — железная дорога на Томмот и далее на Якутск, решение о строительстве которой принято Центральным Комитетом партии. Впереди — дальнейшее комплексное развитие зоны БАМа, новые заводы и рудники, новые сотни тысяч квадратных метров жилья, новые школы и детские сады, дома культуры и кинотеатры, магазины и бытовые мастерские. Впереди и создание агропромышленного пояса БАМа, решение продовольственной проблемы в зоне магистрали.

Прочитав эту книгу, которая пополнит теперь документально-художественную летопись БАМа, читатель наверняка ощутит заложенный в ней исторический оптимизм, проникнется сознанием величия сегодняшних свершений советского человека. Он сумеет на конкретном примере великой стройки глубже понять высокий гуманистический смысл многогранной деятельности партии, которая, как подчеркнул на мартовском (1985 г.) пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь Центрального Комитета КПСС Михаил Сергеевич Горбачев, подчиняет «все экономическое развитие в конечном счете интересам советских людей». БАМ останется в истории нашей страны ярким свидетельством свершений эпохи развитого социализма, утверждения его созидательных, творческих начал.

**В. И. ВОРОТНИКОВ,**  
член Политбюро ЦК КПСС,  
Председатель Совета Министров РСФСР

## Вместо предисловия

БАМ начинается на берегу Лены — в старинном сибирском городе Усть-Куте. Здешняя станция Лена — последняя на трассе, проложенной в шестидесятые годы от Транссиба, — стала на исходе 1973 года стартовой точкой Байкало-Амурской магистрали.

\* \* \*

22 декабря 1973 года в Усть-Кут с только что сданной линии Хребтовая — Усть-Илим была переброшена первая группа строителей. Они разместились в полупустой деревушке Половинке на берегу Лены, в заброшенной избе, где когда-то была школа. В управлении Ангарстрой им поставили задачу: пробить зимник — временную автоколею — до речки Таюры и там основать поселок для будущих строителей железной дороги. Их было восемнадцать. Бывалые люди, они особенно не расспрашивали о новой дороге, да и начальство смутно пока представляло размах зачинавшейся стройки. Одни говорили о магистрали в три с лишним тысячи километров длиной, — до самого Тихого океана. Другие осторожничили: будет здесь такая трасса в ближнюю тайгу для леспромышленных нужд...

Одним словом, стройка века началась не в свете «юпитеров» и не под стрекот сотен кинокамер — всемирная слава обрушится на эту землю через считанные месяцы. А в тишине морозного январского вечера 9 января 1974 года около четырех часов пополудни Алексей Почежерцев, ас-механизатор, поднялся с табуретки, бросил окурок в приоткрытую дверцу раскалившейся печки, взял рукавицы:

— Поехали, что ли, ребята?!

Они спустились с речного косогора. Инженер Виталий Корхов встал на лыжи. Он тропил след, обходя наледи и крутяки. За ним потянулся бульдозер Почежерцева. Потом остальные. Когда на реку вышел трактор Якова Вебера, лед треснул. Яков наполовину вылез из кабины на крыло, чтобы выскочить в случае чего... Они переползли через Лену благополучно: шестнадцать мужиков. С ними две девчонки-поварахи — Галя Нефедьева и Таня Алферова. Командир десанта начальник строительно-монтажного поезда-266 Петр Петрович Сахно признался потом: «У меня в ту ночь седины прибавилось».

На пути до Таюры механик Николай Исакин вел дневник, ставший одним из первых документов о стройке века:

«14 января. Ребята штурмуют гору. Дело плохо: на поверхность выходят большие валуны, приходится обходить. Да еще большой уклон. Настроение у ребят не ахти какое. Моторист Сеня Снежный светом нас не очень балует. Пять минут дает свет, час потом заводит. Обедали и ужинали заодно, вечером. Температура все понижается. 16 января. Мороз крепчает! Сначала подогреваем на костре болты и гайки и только потом приворачиваем. А ребята все штурмуют гору. Помалу, но все-таки поддается. 17 января. Утром мороз под пятьдесят. Туман непроглядный. Решили переждать до обеда. Чтобы не гробить технику, да, в общем-то, и себя. За металл невозможно взяться.

18 января. Сегодня — решающий штурм горы. В обед приехал шеф. Кое-что привез, в том числе и мясо, а это не последняя деталь в нашем деле. Обещает жилые вагончики со всеми удобствами. Но до Таюры скорее всего дотащимся, как цыгане, в своих кибитках. Сегодня электростанцию старались завести все вместе. Но, видно, у Сени это лучше получалось.



19 января. Кричим «ура»: перевал взят. Теперь пойдем по хребту. Затянули наверх три вагончика. Сейчас ребята блаженствуют в тепле, вспоминают «былые дни». В основном о пройденных трассах и каверзных случаях.

29 января. Приехали гости. Нормировщик и инженер по охране труда. Закрывали наряды. Нарядами ребята остались очень довольны — поработали неплохо... Виталка Корхов пошел вперед — смотреть направление — и увидел следы медведя. Не хватало нам еще шатуна!

1 февраля. Приехал прораб Куликов — на смену Стасику Иванову, а то он совсем «дошел». Переехали на новые места. Отсюда уже видна долина, в которой течет Таюра. До нее осталось километров десять. Завтра пойдем искать место спуска с хребта на Таюру. В лоб не спуститься, а машинам — тем более. Горючее на исходе. Сегодня прошли около двух километров.

6 февраля. Вася Дьяков пошел впереди, а мы сзади с пожитками. Спуск крутой, но сползали всеми пятью бульдозерами. Здесь зимовье большое. Я побежал сверлить лед и опускать зимнюю снасть. Подергал-подергал — и одубели ноги. Бегом в зимовье, отогреться. Встретили здесь охотника, местного. Старик доволен. «В честь меня, — говорит, — станцию Таюрой назовут». Фамилия у него Таюрский.

Оглядев у зимовья своих изрядно похудевших и почерневших на морозе десантников, Сахно заулыбался и, чтобы как-то подбодрить их, сложил руки мурором, объявил на всю окрестную тайгу басом:

— Граждане пассажиры! До отправления первого поезда осталось... — И, смущенно пожав плечами, добавил: — Пока не знаю, сколько.

Бамовский инженер Валерий Смирнов напишет вскоре о них:

Пока нет станции,  
Пока одно название,  
Зарниц всполохи и банальный труд.  
Но век уже составил расписание  
Тех поездов, что через нас пройдут.

Прошло каких-нибудь три месяца, и о БАМе заговорила вся страна. В апреле 1974 года XVII съезд ВЛКСМ объявил Байкало-Амурскую магистраль главной Всесоюзной ударной стройкой. Прямо из зала съезда отправился на БАМ Всесоюзный ударный комсомольский отряд — шестьсот бойцов. В Тайшете они разделились надвое: одни отправились на первые километры трассы — в Усть-Кут и на Таюру. Другие — на север Амурской области, чтобы пробивать дорогу навстречу от небольшого таежного поселка Тындинского. В Тайшете каждая половина отряда получила по половине сверкающего серебром символического ключа от БАМа с надписью: «Дорогие друзья! По окончании укладки пути и соединения Западного и Восточного участков просим соединить обе половинки символического ключа, забить серебряный костыль. Ключ вручить председателю Государственной комиссии». Прошло десять лет. В октябре 1984 года в районе станции Куанда — в девятистах километрах к востоку от Усть-Кута и в восьмистах километрах к западу от Тынды встретились путеукладчики. В обеих бригадах пришли к стыковке бойцы отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. Половинки ключа соединились! Единая магистраль протянулась через горы и тайгу, через просторы Сибири и Дальнего Востока на три с лишним тысячи километров — соединив Лену с Тихим океаном.

Эта книга — о БАМе. О том, как прокладывалась уникальная, сложнейшая в мире железная дорога, о потаенных уголках ее слева и справа от магистрали, о природных богатствах, истории открытия, освоения и заселения этих земель.

Начальник Байкало-Амурской железной дороги В. А. Горбунов удачно сравнил проложенную линию с первой бороздой плуга по целине. БАМ действительно дорога в XXI век. С его появлением открылись колоссальные возможности развития восточных районов СССР. И об этих перспективах также будет рассказано в книге.

Людей, которые проедут по БАМу от первого до последнего три тысячи сто второго километра, естественней именовать не пассажирами, а путешественниками — такие разнообразные пейзажи и дали откроются им из окна вагона. Повествование о земле, по которой пролегал БАМ, и картины заслуженного художника РСФСР Геннадия Павловича тоже родились в путешествии вдоль БАМа — путешествии длинной в десять лет. Мы выйдем в дорогу к океану с начала, с первого километра, с Усть-Кута.

# ТРИСТА ЛЕТ СПУСТЯ

**Усть-Кут►**

1-й километр

*Утром 3 мая 1974 года  
Усть-Кут проснулся  
знаменитым. В этот  
день газеты, радио и  
телевидение сообщили  
всей стране, что в город  
прибыл Всесоюзный  
ударный комсомольский  
отряд имени XVII съезда  
ВЛКСМ и отныне  
строительство БАМа  
развернется от Усть-  
Кута на восток  
широчайшим фронтом.  
В городе обосновались  
главные штабы  
Западного участка  
стройки.*







Поезд пришел в Усть-Кут в полдень, как обычно. Было первое декабря.

— Конечная,— крикнул проводник, и железная дверь с неуютным лязгом распахнулась, пустив вдоль пола холодный туман.

— Нашел конечную, батя!— развеселились в третьем купе.— Рельсы уже, считай, за Даваном.

И это странное слово «Даван», и заиндевелый белокаменный вокзал, и громада безлесой сопки напротив врзались в память. В первые минуты на новой земле все ощущения особенно остры, тем более такое дело: впервые на БАМе.

Итак, мороз и в самом деле крепок, река действительно по-сибирски впечатляет: одно слово — Лена. В Усть-Куте я прожил тогда несколько дней. Потом приходилось неоднократно проезжать через этот город. Хотя и называется магистраль Байкало-Амурской, но входные ворота ее здесь, в Усть-Куте, а до Байкала отсюда, если даже по БАМу ехать, больше трехсот километров.

Железная дорога разрезала город, вытянувшийся вдоль Лены на десяток километров, как раз вдоль и посередине. Это неудобно, и жители клянут проектировщиков, а проектировщики поругивают природу, высокие сопки, что прижимают дорогу и город вплотную к реке, и тех людей, что ставили город в столь неудобной для железнодорожного развития местности.

«Те люди» — землепроходцы XVII века — вряд ли могли вообразить себе, даже в фантазиях, что-нибудь подобное железной дороге. Но перспективы открытого края они оценили сразу,—отписали в Москву: «И та де великая река Лена угодна и пространна, и людей в ней разных, землич кочевых и сидячих, и соболей много всякого зверя... И будет та Лена река другая Мангазея». А про устье левого притока Лены — реки Куты (отсюда, собственно, и пошло название города Усть-Кут) в тех же первых «скасках» сообщалось: «На Куте-реке соленое озеро, от Куты-реки с полверсты, из него исток росольной течет в Куту-реку».

Природные богатства открытых земель так увлекли предприимчивых русских людей, что события в районе устья Куты развивались очень быстро даже по меркам нашего стремительного века. В 1628 году Василий Ермалович Бугор, казачий сотник из Енисейского острога, вышел с отрядом впервые по реке Куте к Лене, а уже в 1633 году «промышленный человек Ерофейко Павлов Хабаров устюжанин» добрался до соленого озера, поставил рядом с Усть-Кутским острогом соляные варницы, и через каких-нибудь шесть лет обеспечивал он здешней солью все селения за тысячи верст окрест — до самого Якутска.

Помнят Хабарова не только люди. «Соленое озеро» за триста лет не иссякло. Только соль из него давно перестали добывать: обнаружили за источником более ценные для нашего времени свойства. Усть-Кутская вода оказалась целебной: хлоридно-натриевой с повышенным содержанием радона, лечит полиартрит, ревматизм, радикулит, заболевания сердечно-сосудистой и нервной систем. Начатый Хабаровым солеваренный заводик успешно проработал до нашего столетия. В 1908 году руководство завода поставило в виде эксперимента первый «ваннный барак» для лечения. А после Великой Октябрьской революции, в 1927 году, открылся на источнике курорт Усть-Кут.

А посреди озера торчат из воды до сих пор два потемневших от времени лиственничных столба. Чуть в стороне от озера сохранилась такая же старинная деревянная избушка. Местные старожилы с удовольствием объясняют, что столбы — остатки солеварни Ерофея Хабарова, а в избушке обитали казаки Усть-Кутского острога. В это вполне можно поверить, потому что сделано все из местного дерева — лиственницы.

Стоит ведь в Москве, в Коломенском, открытая всем ветрам, снегам и дождям резная деревянная башня, привезенная на берега Москвы-реки из Братского острога. Такое путешествие перенесла — со дна Братского моря, — а ведь она ровесница Якутску. И еще сто лет простоит или двести. Потому что из лиственницы. В старинном городе Усть-Куте светятся уютно огоньки в окнах срубленных из лиственницы сибирских изб, и печные дымы столбами ввинчиваются в промерзшее небо. И домам этим по полтора века. Дома эти помнят, как везли по реке на север сыльных декабристов, как проезжал по заснеженному



льду Лены Короленко,—последний тусклый луч солища над зимней молчаливой Леной отблеснет потом в его сибирских расказах. И Чернышевский проезжал мимо этих домов в свою якутскую ссылку. Бойким местом—проезжей почтовой станцией у ямщиков был Усть-Кут.

В Сибири лиственницу называют «железным деревом». Топор затупишь, пока ее срубишь. Поистине железную прочность и долговечность лиственницы оценили по достоинству даже современные инженеры. Опоры ЛЭП-110 от Братска до Коршунихи построены именно из лиственницы. А сколько мостов по бамовским притрассовым автодорогам из «железного дерева». Есть одна хитрость: лиственницу для постройки рубить надо зимой,—тогда в ней все ее консервирующие и укрепляющие чудо-соки в самой поре.

Мы так подробно говорим об этом дереве потому, что оно самое распространенное по всей полосе БАМа. Пассажиры бамовских поездов увидят ее почти на любом из трех тысяч километров трассы.

Когда вдоль БАМа начали создаваться деспромхозы, возникла проблема переработки лиственницы: ведь промышленность больше привыкла к благородному кедру, сосне или пихте. Но постепенно нашли рецепты и для «железного дерева»: научились варить из него целлюлозу, добывать массу полезных химических веществ. Признали бамовскую древесину и наши внешнеторговые партнеры.

Зимой эти деревья голы и неприютны, зато весной они одеваются в ярко-зеленую хвою, а осенью, перед тем как осыпаться, превращают неброскую, в общем-то, северную тайгу в золотую, раскрашивая пейзажи в тех суровых местах, где не растут ни осины, ни дубы. Ее и называли лиственницей оттого, что хвоя ее переживает все те же превращения, что и листва: «распускается» весной и осыпается в предзимье.

\* \* \*

Утром 3 мая 1974 года Усть-Кут проснулся знаменитым. В этот день газеты, радио и телевидение сообщили всей стране, что в город прибыл Всесоюзный комсомольский ударный отряд имени XVII съезда ВЛКСМ и отныне строительство БАМа развернется от Усть-Кута на восток широчайшим фронтом. В городе обновались главные штабы Западного участка стройки. Почта стала работать с перегрузками—мешки писем ежедневно шли в этот вчера еще мало кому известный городок:

«Только что закончили курсы машинистов бульдозера. Нам по 23 года, холостые, имеем шестые разряды. Можем работать на различных марках бульдозеров. Горим желанием участвовать в строительстве небывалой магистрали...

А. Науменко, С. Новиков

г. Серпухов  
Московской области».

«Мы, выпускники десятых классов и учитель истории Л. А. Носач Новосветской средней школы, выражаем готовность по окончании школы 26 июня 1974 года выехать на строительство БАМа. В школе получили специальности автослесарей, электриков, токарей, плотников, трактористов первого разряда. Готовы выполнить любую работу.

г. Новый Свет, Донецкая область, 10 июня 1974 г.».

Самые нетерпеливые ехали в Усть-Кут, не дожидаясь вызова. Вокзал и аэропорт выплескивали на первый километр БАМа добровольцев всех возрастов, со специальностями и без. Их тут же оформляли на работу в только что созданные мехколонны и тресты. Уже в первый год на стройку прибыло более двадцати тысяч юношей и девушек из всех союзных республик. Большинство их приезжало по примеру первого ударного отряда, организованно—под комсомольскими знаменами. Они пересаживались в вертолеты и вскоре приземлялись на дальних таежных пикетах, где закладывали первые поселки.

В дома и рельсы начала превращаться мечта целых поколений первопроходцев Сибири,—ведь о БАМе, как о рычаге развития восточных районов, начали думать больше века назад.

\* \* \*

В те майские дни 1974 года на одном из первых километров за Леной рубрики просеки наткнулись среди лиственниц на торчащий из земли столбик. Потемневшие от времени буквы и цифры удалось разобрать,—это был довоенный пикет... изыскателей БАМа.

Но история трассы началась даже значительно раньше. Еще когда лучшие инженерные умы России обдумывали направление первой железной дороги к Тихому океану, в июле—сентябре 1889 года полковник Генерального штаба Н. А. Волошин преодолел с небольшим отрядом тысячеклометровое пространство от Усть-Кута до Муи—как раз по тем местам, где сейчас пролегла трасса БАМа. И пришел к выводу: «Проведение линии в обход озера Байкала с севера... трудноисполнимо и решительно во всех отношениях невыгодно». Волошин не был пессимистом, но он трезво осознавал: ни техники, ни средств для выполнения грандиозных работ у России пока нет.

Интерес к идее Байкало-Амурского пути не исчез, а со временем лишь все более разгорался. В 1906 году на специальном совещании в Иркутске, где определялись пути дальнейшего освоения Сибири, было решено: «Когда экономическая жизнь Сибири разовьется настолько, что одна магистраль не в

состоянии будет удовлетворять потребности края, то эту последнюю следовало бы вести севернее озера Байкал».

В 1914 году правительство организовало новые изыскания между Леной и Амуром: отряд под руководством знаменитого проектировщика железных дорог Э. И. Михайловского прошел от Усть-Кута до Байкала и вышел в золотоносный район Привитимья — к поселку Бодайбо.

Вплоть до Октябрьской революции на идее создания магистрали через северо-восточные районы России пытались нажиться иностранные предприниматели. Чувствуя богатый куш, они слетались сюда с самыми заманчивыми предложениями. Ведь ни одна страна, пожалуй, не имеет и по сей пору таких великих перспектив для железнодорожного строительства, как необъятная, щедрая на природные богатства Сибирь. (Символично, что первая отечественная железная дорога появилась именно в Сибири — на Змеиногорском руднике в 1806 году; и первый российский паровоз тоже проехал по сибирской земле — на Нижнетагильских заводах в 1834 году.)

Американский посланник в России Коллинз еще в 1857 году обратился к царю за разрешением создать компанию «Амурская компанейская железная дорога». С царем они не смогли столкнуться лишь о том, за сколько американцы потом продадут России созданную ими магистраль, и потому разошлись, не достигнув соглашения. Чуть позже английский инженер Дуль предложил соорудить от Нижнего Новгорода до Тихого океана конно-железную дорогу...

Но самых дерзких «мечтателей» переплюнул француз Лойк де Лобель. Этот человек, состоявший на службе могущественных американских и западноевропейских монополий, действовал не мелочась: в 1904 году он обратился к русскому царю за разрешением на прокладку Сибирско-Аляскинской железной дороги. Он сулил протянуть рельсы от Иркутска через Усть-Кут и Якутск ни много ни мало как к Берингову проливу и соединить их тоннелем с Аляской. В качестве оплаты синдикат требовал позволить им в течение девятидесяти лет разрабатывать в свою пользу природные ресурсы в четырнадцатикилометровой полосе, прилегающей к будущей дороге. Благодаря этой суперделке США и Франция надеялись установить не только экономический, но и политический контроль над огромными пространствами российского северо-востока. Проект Лойк де Лобеля рассматривался правительством России вполне серьезно. Была организована шумная рекламная кампания в российской и зарубежной прессе во хвалу затее де Лобеля.

Грядущая Великая Октябрьская социалистическая революция.

Строители БАМа могут гордиться. О дороге, которую они проложили, мечтал великий Ленин. 4 февраля 1919 года Совнарком рассмотрел вопрос о северной магистрали. Гражданская война и разруха отделили проектирование. Но сама жизнь торопила. В начале 1930 года дальневосточные партийные органы направили в ЦК ВКП(б) предложение о строительстве северной трассы к Тихому океану. В этом документе впервые появился термин — Байкало-Амурская магистраль (БАМ). Вскоре по всей трассе высадился отряды проектировщиков. В 1934 году на XVII съезде партии была поставлена задача: начать строительство трассы. Десятки тысяч людей приступили к работам. Техники не хватало, в основном воевали со скалой и лесом вручную. Историк БАМа В. А. Ламин разыскал в архивах документ, которым определялась техническая вооруженность строики: 100 тракторов, 24 автомобиля. Зато главк Союзкоп (был в то время и такой) поставил БАМу пять тысяч лошадей.

Великая Отечественная война надолго остановила стройку.

Проектировщики вернулись на Лену в 1967 году. Главный инженер проекта линии Даван — Чара Ю. Григоровский вспоминал: «Для начала попросили мы материалы наших предшественников, старых изыскателей БАМа, — получили целых два контейнера».

Но и изыскателям-современникам пришлось потрудиться, и предостаточно: изменились требования к прокладке дороги — другие времена, другие скорости, другая техника. Да и довоенные специалисты на многие сотни километров проект изготовить просто не успели...

\* \* \*

Впрочем, многие из тех мужественных людей, что еще до войны шагали северной тайгой, вернулись к своей юношеской мечте в 1967-м. Семь высоких хребтов, шестнадцать больших рек с неисчислимым множеством притоков, тысячекilометровые безлюдные пространства снова стали ареной их изыскательской деятельности. «Я ждал этих дней больше сорока лет!» — радостно говорил в Усть-Куте в 1974 году первый бамовский строитель — седой человек с орденскими планками, один из главных инженеров проекта современного БАМа Михаил Леонидович Рекс. Весной 1933 года он впервые высадился на восточном крыле будущей трассы: лошади и двухпудовый выюк — вот все, что было у него для начала работ. Но мостовой переход, найденный им тогда через реку Селенджу, сохранился и в новом проекте. Хотя очень многое пришлось, конечно, в довоенных замыслах менять.

«Вмешалось время, — спокойно объяснял М. Л. Рекс, — и это естественно. Но считаю, что наша довоенная работа ушла в песок. Ведь сегодняшние требования к проекту нам самим по сердцу. Ушел в прошлое паровоз. Возросла техническая вооруженность строителей и их возможности. Там, где мы собирались когда-то делать трудоемкий обход, теперь сами же решили бить тоннель. Мы научились

строить гораздо лучше, чем до войны, в сложных природных условиях. Уже к началу семидесятых годов были разработаны новые технические условия проекта БАМа—своего рода паспорт магистрали. Нам удалось найти такое инженерное решение путей, что даже самые тяжеловесные длинносоставные поезда без проблем разместятся на любой бамовской станции. Это пока уникальный случай—ведь на существующих дорогах, задуманных и построенных в прежние годы, нигде и не мечтали о сегодняшних мощностях, ныне масса проблем со сверхдлинными составами».

Жизнь всегда обгоняет мечту. Знаменитый исследователь северных территорий Российского государства Федор Врангель, познакомившись с неосвоенными приленскими землями, предрекал верховьям реки, и Усть-Куту в частности, великую роль транспортного центра, способного повлиять на развитие всей Сибири. Точно поставив главную проблему сибирского прогресса: «В столь малолюдной земле, какова большая часть Сибири, где поселения отдалены от других нередко на несколько сот верст, поселения, лежащие далее к северу, не могут существовать, нежели не подвести им необходимых для содержания запасов из более южных и более обработанных областей». Федор Павлович дерзновенно по тем временам мечтал: «Все сии неудобства можно устранить, по моему мнению, постройкой одного парохода, с помощью которого суда успевали бы проплыть в месяц от Кагутской пристани до отдаленнейших мест нижней Лены... От подобного ускорения судоходства на Лене все пространство тысячи на четыре верст, между Иркутском и берегами Ледовитого моря, получило бы новую жизнь, промышленность возросла бы в тех странах, жители их имели бы необходимые потребности надежнее и по гораздо дешевле ценам, и сибирское лето, поныне слишком короткое, показалось бы более продолжительным от благоразумного употребления времени...»

Если даже единственный пароход мог «сделать погоду» великой реке, что бы сказал Федор Врангель, услышав про замысел БАМа?!

Усть-Кут 1974 года можно сравнить со сжатой пружиной часов, заведенных на ускорение времени. Первый же крупный бамовский объект Усть-Кута—мост через Лену—был сдан досрочно. Тридцать три месяца—нормативный срок—дали мостоотряду-5. Участники его сразу же обратились к поставщикам металлоконструкций в Воронеж: давайте соревноваться. Вы досрочно отправляете нам пролетные строения, мы «распечатаем» БАМ «воронежским мостом». Комсомольцы Воронежа вышли на субботники, оставались в третью смену, но почетный заказ прислали досрочно. Впервые в отечественной практике мост был собран из неразрезанных пролетов вместо привычной возни со склепыванием конструкций. Дорога за Лену была открыта на несколько месяцев раньше срока. На одной из опор высоко над водой кто-то из монтажников оставил на память красной краской: «Получай подарок, БАМ, от бригады Шестока. Будь, как памятник, опора, здесь, у Лены,—на века!»

Так с самого первого километра закладывается крепкий фундамент всенародного шефства. В Усть-Куте молодой задор и азартное желание быть первым соединились с мужеством и точным расчетом, с новаторством и ответственностью в один крепкий сплав, который через несколько лет назовут бамовским характером.

# СДРУЖИЛА МАГИСТРАЛЬ

**Звездный ► Улькан ►**

64-й - 209-й километр

*На 64-м километре  
лесной коридор просеки  
упирается в слияние Нии  
с Таюрой — это первая  
станция БАМа,  
означенная в проектах  
по названию реки —  
Таюра.*

*Но всюду и везде эта  
станция известна по  
имени пристанционного  
поселка строителей-  
первопроходцев —  
громкому слову  
«Звездный». Рельсы до  
Звездного укладывала  
бригада Виктора  
Лакомова.*







Километрах в четырех от Усть-Кута вниз по течению Лены новая железная дорога пересечет крупнейшую сибирскую реку. Лена здесь неширока. Чтобы ее оседлать, понадобился мост длиной всего-навсего в 406 метров. Но это первый и пока единственный мост через Лену на всем ее великом и плавном течении от безымянного распада близ Байкала до Северного Ледовитого океана. Она и неглубока в этих местах, и чтобы беспрепятственно шли к Усть-Куту баржи и теплоходы от северных портов, каждую навигацию углубляют ее дно землечерпалки.

Все главные ленские чудеса: легендарные скалы «Столбы», и поражающая мощь разлива, и ущелье Пьяный бык — ниже по течению. Мост построен как раз на околище деревушки Якурим. Как бамовцы шутят: «Я курим, ты курим, а рядом нефтебаза». Действительно, нефтебаза рядом. Нефть для БАМа привозная. Но геологи возлагают большие надежды на окрестности деревни Марково, что приютилась на ленском берегу чуть ниже по течению. За ее бревенчатыми дворами открыли нефть, и есть даже очевидцы нефтяного фонтана, который в один прекрасный день забил на том отлогом берегу. Разведка продолжается. А название «Якурим» по-звенкийски означает «болотная», что и соответствует характеру здешнего левого берега.

За мостом дорога подымается на сухой песчаный крутогор и углубляется в глухую хвойную тайгу. Песчаные пляжи и голубые струи Лены исчезают за неохватными лиственницами, кедрами, соснами... Но для Лены встреча с БАМом не останется случайным эпизодом. На пути вдоль магистрали почти до самой Тайды нам придется пересечь бесчисленное множество ручьев и полноводных рек — правых притоков Лены.

Итак, за Леной началась тайга, сплошь затянувшая невысокие округлые сопки. Называются все эти пространства Лено-Ангарским плато.

На 64-м километре лесной коридор просеки упирается в слияние Нии с Таурой — это первая станция БАМа, означенная в проектах по названию реки — Таюра. Но всюду и везде она известна как Звездный — по имени пристанционного поселка строителей-первопроходцев. Рельсы до Звездного укладывала бригада Виктора Лакомова.

У коммуниста Лакомова титулы один звездней другого: командир отряда имени XVII съезда ВЛКСМ, депутат Верховного Совета РСФСР, Герой Социалистического Труда...

Решительный сухощавый мужчина. Внешне похож на артиста Михаила Ульянова. Скуп на слова — весь характер в делах. До БАМа работал на строительстве железной дороги Хребтовая — Усть-Илим. Еще раньше ездил в Чили: помогал народному правительству президента Аленде. Частные компании брались соорудить километровую дорогу до медного рудника не меньше, чем за полгода. Бригаде Лакомова потребовалось всего 38 дней.

Его авторитет на БАМе высок с самого начала и среди рабочих, и среди руководителей трассы. «Наш Виктор Иванович». Его бригада довела путеукладчик от Лены до Байкальского хребта, и Лакомов вернулся в Звездный — стал прокладывать вторые пути на сданных перегонах — работа невидная, некоторые говорят: тыловая. Но важность вторых путей к тому времени ощутила вся стройка. И пойти на них — требовало не меньше, а больше рабочего мужества, чем на освещенный прожекторами всеобщего внимания передний край укладки.

С БАМа Лакомов ездил в США как советский парламентарий. Побывал там в девяти крупных городах. Вернувшись, рассказ о поездке начал решительными словами Маяковского: «Американцы бывают разные, которые пролетарские, а которые буржуазные».

Главная заслуга Виктора Лакомова даже не в двухстах с лишним километрах лично уложенного им пути. Он с самого начала на БАМе набрал бригаду из новичков — самых зеленых «звезднцев», стал им и отцом и наставником. Это из его бригады, как из родительского гнезда, разлетелись по трассе и стали знаменитыми такие его воспитанники, как Александр Бондарь — лауреат премии Ленинского комсомола, чья бригада привела бамовские рельсы на Куанду — к главной стыковке, и Леонид Казаков — член ЦК

КПСС, Герой Социалистического Труда, тридцатилетний бригадир из Звездного. Так же молод Вячеслав Аксенов — командир Всесоюзного ударного отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ, делегат XXVI съезда КПСС, — а начинал-то он комсоргом в лакомовской бригаде.

В декабрьский день 1975 года там, где всего год назад белело одинокое бревенчатое зимовье дед Таюрского, встречали поезд: тысячи жителей Звездного, почти сто питомцев детсада, что засветился огнями чуть выше зимовья, высыпали на заснеженный склон. Поезд, простучав колесами по мосту, шел мимо котельной, школы, магазинов, клуба, пекарни, двухэтажных жилых домов. Всего год! Семнадцать первых десантников, лакомовцы, Казаков с бригадой, — сидели в нарядных вагонах. Это стало традицией БАМа: в первых, праздничных, поездах на первые станции едут лучшие строители трассы. Комсомольское соревнование получило девиз: «Заслужи билет до Байкала».

В самом начале стройки, летом 1974 года, Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В нем говорилось: «Объявить сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали всенародной стройкой. При строительстве этой магистрали широко использовать славные традиции и опыт Днепрогэса, Магнитки, Турксиба, Волжского автозавода, освоения целины, восстановления города Ташкента и других крупных строек, символизирующих единство, нерушимое братство и созидательный энтузиазм народов СССР». Забота об успешном сооружении БАМа стала делом всей партии. Каждая партийная организация страны нашла свои возможности и резервы для помощи великому начинанию. В мобилизации сил на строительство северной магистрали партия использовала опыт покорения целины и других грандиозных советских преобразований. При самой тесной помощи Центральных Комитетов компартий союзных республик, крайкомов и обкомов КПСС формировались все ударные отряды — командирами и комиссарами этих отрядов обязательно становились опытные члены партии. На своих пленумах и собраниях партийные организации заводов и фабрик принимали решения о внеочередном выполнении заказов для великой сибирской стройки. Все союзные республики определили свой вклад, долю своего участия в реализации планов сооружения магистрали. Звездный поручили строить Армении. Сейчас даже любой проезжий пассажир заметит Армении на магистрали: вокзал Звездного выложен знаменитыми кавказскими туфами. Их соседи по Кавказскому хребту стали соседями и по трассе — следующую за Звездным станцию строят грузины. Каково южным людям обживаться в суровых сибирских условиях? Каков реальный вклад шефов в сооружение магистрали? У нас на пути Ния — там грузинский отряд.

\* \* \*

Изыскатели БАМа не мудрили в выборе названий. Намечая пунктир трассы по таежным берегам, они обозначали будущие станции именами здешних рек: Таюра, Киренга, Улькан, Ния... Совпадение: Ния — слово из полузабытого сибирского наречия, звучит, как древнее женское грузинское имя. Стечение обстоятельств: станцию Ния выпало строить именно грузинскому отряду.

Еду в Нию с авторами проекта поселка Валерием Бахтадзе и Леваном Бокерия. Машина петляет в сугробах по коридору, пробитому в колочей пихтовой чащобе. Туман скрывает распадки, что значит: мороз за сорок. Архитекторы вспоминали начало. Как в 1974 году директор их Тбилгорпроекта, вернувшись из первой поездки на БАМ, собрал коллектив: «Видел я эту Нию только с вертолета. Речка и лес сплошной, земли не видать. Говорят, вечная мерзлота и морозы зимой как на полюсе. Но проект нужен срочно». Объявили в Грузии конкурс. Предложения были всякие, вплоть до того, чтобы упрягать поселок со всеми его службами, магазином, детсадом в одно длинное девятиэтажное здание...

Молодые авторы победившего проекта показали нам свое детище. Улицы из кирпичных четырех- и двухэтажных коттеджей под острокопечными крышами. В квартирах — веселые обои, сверкающий кафель в ваннах, пышущие жаром батареи, лоджии с видом на реку. Детсад — с застекленной площадкой-верандой, где можно играть и веселиться в самую лютую стужу. Торгово-общественный центр с галереями и арками. Вокзал, облицованный кавказским базальтом. Таблички на домах: «ул. Руставели».

— У нас у всех цель одна — оставить на БАМе станцию красивую, хорошую и неповторимую, как кусочек Грузии, — сказал Анзор Двалишвили, начальник строительно-монтажного поезда Грузбамстрой. Два телефона поочередно трещат на его столе. Анзор Варламович принимает поздравления с награждением орденом Трудового Красного Знамени.

— Да-да, наградили. Надо галстук, что ли, надеть.

Звонок из немилосердно далекого Тбилиси. Двалишвили подтягивается:

— Докладываю, семнадцать объектов сдал. Постоянную котельную позавчера пустили! Это не котельная — целый завод. Давление нормальное, на выходе сто градусов. На всем БАМе другой такой котельной нет!

В углу кабинета мерцает экран телевизора, идет трансляция работы XXVI съезда КПСС, на стене портрет Нестора Каландарашвили — командира партизанского отряда, воевавшего в гражданскую в здешней тайге. Под стеклом облупившегося стола график подачи бетона и бесчисленные бумажки с напоминаниями самому себе о важных и срочных делах.

— Главное, дело сделано, Анзор Варламович. Есть Ния—грузинская. А если вспомнить эти шесть лет,—самый тяжелый месяц, день, год?

— Так когда же легко было?

— И все-таки?

— Ну, хорошо. 25 июня 1975 года. Севернее Нии километрах в пятнадцати загорелась тайга. Никто у нас подобного ужаса не видел. Пламя валом, стеной, огненные шары летят. У нас одна помпа—струйка воды. Самые отчаянные поначалу чуть на деревья не лезли огонь сбивать. Потом подбегают некоторые: «Анзор, пока не поздно, надо к воде,—если шланги на трубки порежем, пересидим в речке». А у меня в голове одно: пропал поселок. Всему делу конец. И тут в разрывах дыма—вертолеты. Высадились ребята из Усть-Кута, Звездного, Улькана, Магистрального,—рыли траншеи, взрывали, меня чуть не взорвали, я все бежал, проверял. Всем БАМом поселок отстояли.

Мы видели Грузию на БАМе. Грузинская речь на улицах, стройплощадках и в школе. Уважительные приветствия: «Гамарджоба». Грузинские газеты в киоске. Чернобровый пацан жаждал в ладошке ореховую трубочку—грузинское лакомство чурчела. Знаменитый козел Петька, доставленный непосредственно из Грузии, с достоинством вышагивает за околлицей, снисходительно поглядывая на подопечных коз. (Петька вошел в историю тем, что в самом начале стройки забрался как-то в обед в вагончик конторы и сожрал геплан поселка.) Коз доставили в Нию с первыми десантами, и они исправно дают с тех пор молоко для незаменимого грузинского сыра. В клубе ансамбль репетирует: старшеклассница старательно подражает Нани Брегвадзе: «Тбилиси мой любимый, мой родной». А за окнами дымы ввинчиваются белыми столбами в промерзшее небо, и за ними до самых дальних горизонтов только пологие сопки, тайга.

История Нии дает опыт и уроки для многих из тех 42 шестфских организаций, которым поручено возводить станции БАМа. Летопись всякого бамовского километра можно начинать с первого десанта. Разными были эти первые десанты: случалось, бригады лихих парней врубались в тайгу, считай, голыми руками. Десант Грузбамстроя выглядел как эшелон в сорок два вагона: все—от автомашин, бетономешалок, пилорам, бульдозеров и запчастей до столов и кроватей. В соседнем с ним шестфом подразделении за эти годы сменилось пять начальников. Бессменный руководитель Грузбамстроя Анзор Двалишвили до БАМа нигде на севере не работал. Но республика назначила в свое время именно его, потому что, во-первых, строитель он опытный и авторитетный—был заместителем начальника мощного треста, строил знаменитый курортный комплекс в Пицунде. Во-вторых, он человек мужественный и азартный,—в историю БАМа вошла ночная выгрузка первого эшелона по сходям из шпал и переправа через Лену на льду в ночь на 5 апреля 1975 года. А руках и нервах перетаскивали технику грузины. В-третьих, физически закален начальник—мастер спорта по борьбе. В-четвертых, верит в молодежь искренне: он сам отбирал добровольцев, причем одного принимал с двумя специальностями, другого без единой,—за готовность работать, за сознание ответственности, за стремление к высокому делу.

Посылки и письма приходят в Нию так много, что строители оправдываются: «Не успеваем благодарить,—если отвечать на каждое письмо, станция еще долго останется недостроенной». Когда однажды ночью в поселке сгорела школа, ее не только отстроили в какой-нибудь месяц, но из Грузии срочно пришел вагон оборудования: парты, учебники, классные доски... Республика приглашает бамовских представителей на все торжественные события. К землякам на БАМ приезжают многочисленные делегации спортсменов, артистов, общественных деятелей.

Грузинский отряд сдал поселок Нию Государственной комиссии в день открытия XXVI съезда КПСС—23 февраля 1981 года. И вскоре переехал. Не в Грузию—на другой участок БАМа: в Чарскую долину. Высадились с вертолетов на будущей станции Икабия. Неудобно, решили коммунисты и комсомольцы, возвращаться в Грузию, пока рельсы еще не проложены до Амура.

\* \* \*

Сразу за Нией пришлось переезжать довольно широкую реку. Шофер, не притормаживая, не проверяя прочность, покатила по льду. Он знает, что река хоть и широкая, да мелкая, и в эту пору промерзла до дна,—как и большинство бамовских рек. Вечная мерзлота не позволяет воде протачивать глубокое ложе.

Все непросто в северной природе. Даже элементарный вопрос: где взять воду жителям здешних поселков,—превращается в инженерную, геологическую и экологическую проблему.

От геологов приходилось слышать: «Вода на БАМе—главное полезное ископаемое». Реки промерзают, зимы долгие, мерзлота вечная... А воды будущим станциям надо немало: один только Звездный будет «выпивать» в день по восемьсот кубов. Пришлось искать воду в недрах земли. Партии гидрогеологов работали на разных участках трассы. Месторождений воды они обнаружили в недрах БАМа уже столько, что достаточно напоить кристальной водой все будущие города БАМа. Даже Северобайкальск, возникший на самом берегу пресного сибирского моря, решили обеспечивать не байкальской, а такой же чистой подземной водой. Впрочем, подземные и речные воды в недрах все равно связаны между собой—как и все в природе. Поэтому уповать на то, что подземные воды всегда останутся чистыми, можно лишь оберегая от загрязнения ручьи и речки.

Но как находят подземные водохранилища? Гидрологи уловили тенденцию: подземные источники в зоне вечной мерзлоты обнаруживаются на таликовых участках. А как определить эти самые талики? Оказывается, там всегда богаче флора,—выше деревья, гуще подлесок. Летом гидрологи отыскивают эти «оазисы» в тайге и закладывают потом скважины. Такой метод поиска разработан и впервые применен на БАМе, но годится он и для всей зоны вечной мерзлоты.

В тридцати километрах за Нией на берегу большой судоходной реки Киренги—поселок первостроителей Магистральный. Станция называется Киренга.

Здесь бамбовцы впервые постигли нрав местных рек. Это случилось так. Первым прилетел сюда отряд «Иркутский комсомолец». Ребята-сибиряки за день успели поставить палаточный городок на берегу Киренги. И в ту же первую ночь городок поплыл, как «парусный флот». Случилось наводнение.

Слово «киренга» у эвенков значит «черная, грязная». Во многих местах песок и камни Киренги покрыты темным налетом—это гидроокись марганца. И еще часты на ней внезапные и коварные наводнения, и тогда несет она мертвые деревья-топляки, разный мусор с берегов, сучья, полусгнившую листву.

Картограф В. Ф. Третьяк хорошо рассказывает о берегах Киренги в самый канун начала великой стройки: «...На обратном пути мы заночевали в Седанкино (деревушка рядом с нынешним Магистральным)—соскучились за десять дней по теплу и уюту. Пожилая женщина Марфа Ивановна Антипина, жившая одна в большом доме, приютила нас.

Утром я проснулся рано, но заметил, что бодрствую не один. Хозяйка наша сидела у маленького окна, выходящего на окраину деревеньки, и чему-то улыбалась. Я подошел к окну, и от того, что увидел, дух захватило: к самому дому подходил луг, неровности которого были заполнены талой водой. Это местечко облюбовали дикие птицы: кряквы, чибисы, кулички, лысухи—прилетели на заре сюда кормиться.

Подобную картину я видел не раз, но никогда не слышал выстрелов в это время года.

...Как-то пересекая торфяник, мы вышли на старика, трубящего в охотничий рог. Я по горючости начал возмущаться—время было не сезонное для охоты. Но дед осадил меня: «Ты, паря, не шуми. Мой желудок мясо не принимает уже. Да и что я с сохатым буду делать здесь—не унести ведь... Помирать мне скоро... Вот и хочу взглянуть напоследок на красавца».

Жители этих мест истари занимались охотой и рыбалкой. И такого обилия грибов, ягод, как на Киренге, не встретишь больше, кажется, нигде. Ягоды здесь берут совками, грибы—хоть косой коси. Заросли черемши—по груди высотой. И куда бы ни уходили маршрутами мы, изыскатели,—к высокогорью ли Байкальского хребта или месили болотную грязь,—неизменно с удовольствием возвращались к песчаным берегам Киренги. Кто не видел эту реку весной, подумает: до чего же хороша и спокойна. Высокие берега, чистые пляжи, замысловатые фигуры скал-останцев среди прибрежной кедровой тайги... Все это действительно заставляет восторгаться в августе.

Но страшна река в начале лета. От талых вод, обильных дождей вспухает она грязными потоками и неистовствует как раненый зверь. Я видел не раз Киренгу такой. И признаться, она дает почувствовать страх, особенно когда плывешь по ней в такое время на плоту. Вода поднимается до четырех метров и затопляет пойму, луга, низинный лес, а случается, и деревеньки. Потоки несут с собой огромные камни и деревья, образуют новые острова и начисто стирают старые. Необузданная энергия сеет разрушения.

Но спадает паводок, река входит в свои берега. Увлажненные и удобренные илом луга дают хорошие покосы. Эта стихия в какой-то мере вписывается в общий баланс великого природного равновесия».

Собирался привести лишь пару абзацев, а получилось, что процитировал, по сути, полностью письмо. По-моему, оно ценно не только как своеобразное свидетельство одного из первопроходцев, но и как «фотография» Киренги в самый канун начала бурных изменений. Сейчас особенно важно сохранить все то хорошее, что заложено в близком к природе укладе местной жизни.

\* \* \*

На 209-м километре магистрали строится Улькан.

На всю здешнюю округу была лишь деревенька Юхта, основанная русскими людьми еще два столетия назад. Жили в ней издавна умельцы по выделке кож, или юхты, если по-старинному. Один из первых вертолетов с бамбовцами приземлился прямо в юхтинский огород: от ветра, раздутого лопастями, с трухлявого амбара улетела крыша.

Улицы новых домов, и больницу, и спортзал, и даже бассейн ульканцы построили в километре от деревеньки. Сама же Юхта с ее избами и амбарами осталась будто музей сибирской старины.

Улькан—сразу видно: таежный поселок. Вековые сосны, багульники, ливневники остались на всех улицах и даже в центре танцплощадки: вокруг огородили и получилось изящно и оригинально. Хотя сохранить тайгу в поселке было трудно. Легче и проще было «распланировать» площадку для поселка бульдозерами и бензопилой. Теперь есть чему удивляться: спешить первому десанту строителей на Улькане приходилось не меньше, а может, и больше, чем в Звездном,—Улькан начинался в самые холода.

Неправда, что тайга, оказавшаяся вдруг среди строительной площадки, обречена. Это доказал Ульянов. Человека, который сделал очень большое дело для природы БАМа, зовут Анатолий Николаевич Фролов. Бывший комсомольский работник, инженер, начальник строительного монтажного поезда «Юность Сибири». Он первым из строителей всерьез и с личной ответственностью отнесся к судьбе каждого дерева в Ульякане.

«На территории строящегося поселка Ульянов и вокруг него максимально сохранить живые растения, кустарник и деревья. Вырубку производить только под строящимся домом и подъезды к ним. Организовать и проводить рейды в целях выявления нарушителей настоящего приказа. Разрешение на валку одиночных деревьев выдает только начальник поезда» — это один из первых приказов Фролова.

Было: обвязывали красной ленточкой каждое дерево, которое (при желании) можно сохранить при застройке; штрафovali нерадивого бульдозериста, «ненаароком» зацепившего лиственницу; меняли проект — дом на полтора метра сдвигали, потому что на углу того дома росла береза, а на ней свила гнездо таежная птица; вручную подносили брус и кирпичи к фундаментам, чтобы не сгубить деревья. Чего ради? Ради того, чтобы глаз радовался, чтобы человек себя дома чувствовал, а не на пустыре, ради дерева, что и растет здесь двести лет, прежде чем деревом стать, ради того, чтобы под окном листья шелестели, а не ветер гудел вперемежку с пылью, — ради себя и потомков, в общем.

Ульянцы свой почин назвали «Сохрани березку!». Березка для них — символ родной российской природы, а суть начинания шире. Из Ульякана пошло соревнование за лучший поселок, которое переросло в общетрассовое движение молодых строителей «Я — хозяин стройки». Сегодня в нем участвуют десятки тысяч молодых бамовцев. Пример застройки Ульякана взяли на вооружение те, кто начинал Кичеру, Дюгабуль, Чильчи, Северомуйск. В Нерюнгри бригада А. М. Ковалько из комбината Якутгустрой не только поддержала ульянцев, но и включила в свои социалистические обязательства пункт об обязательном сохранении деревьев вокруг строящихся домов. И, сдавая шестнадцатиквартирный дом, бригада Ковалько вручила госкомиссии вместе со всеми другими документами акт, что 91 дерево и кустарник сохранены вблизи дома и должны охраняться теперь городскими властями.

На Ульякане создан первый на БАМе леспрохоз. Идет проработка размещения целлюлозно-бумажных заводов, мебельных предприятий вдоль Западного БАМа.

Такая мощная строевая тайга будет не на всем пути вдоль магистрали: почти половина лесов (если считать по запасам древесины) зоны БАМа раскинулась именно вдоль Западного участка трассы. А это примерно двадцать миллионов гектаров с запасами древесного сырья в миллиард кубометров. По трассе железной дороги проектируется строительство лесопромышленных комплексов с перерабатывающими производствами, обеспечивающими комплексное промышленное использование заготавливаемой древесины.

В окрестностях Ульякана знаменитые сибирские кедры особенно мощны. Мне приходилось пересекать на БАМе спелые кедрки в предзимье, в ту изумительную и краткую пору, когда снег еще не пал и небо сквозз кроны синее, глубокое до черноты. Легко дышится. Где-то в смолистой вышине суетится белка, и тугие коричневые набитые ядром шишки шлепаются на приспанную хвоей землю с мягким туканьем. В осень 1980 года урожай шишки по всему Западному БАМу выдался необычно обильным, и жители запасали орехи на зиму мешками — как картошку.

Ученые-лесоводы добиваются неприкосновенности ульяканских кедровников — сырьем для комплексов будет служить ель, лиственница, пихта. Если суммировать и кратко изложить доказательства в пользу неприкосновенности кедров, то сначала скажем доброе слово о кедровых орехах: шестьдесят процентов жира, двадцать процентов белка, набор микроэлементов, витамины. А потенциальный урожай отечественных кедровников — до миллиона тонн в год. (Заготавливают пока по всей Сибири и Дальнему Востоку восемнадцать-двадцать тысяч тонн за сезон, но тут дело упирается в отсутствие механизации сбора, недостаточные стимулы, одним словом, в неразвитость нужного и полезного промысла.) Что еще? «Урожай» соболя и белки в кедрках можно брать в пять — десять раз больше, чем в обычной тайге. А соболю — это валюта. Это ценнейший таежный бальзам — живица, которую можно добывать каждый сезон подсоской, сохраняя кедр живым и плодоносящим. Что еще? Кедр свалить — три минуты работы бензопиле. А чтобы его вырастить, не хватит и века.

«Комплексное хозяйство в кедровых лесах должно быть представлено сбором живицы, заготовкой кедровых орехов и различных дикорастущих, охотничьим промыслом, рыболовством и частичной рубкой древостоев», — считает специалист в этих вопросах экономгеограф Л. Н. Ильина. — Практика показывает, что с каждой тысячей га вовлеченных в подсочку кедровников можно получать в условиях севера не менее шестидесяти тонн живицы на сумму шестьдесят тысяч рублей. Кроме того, возможна ежегодная заготовка кедровых семян в количестве 150—300 тонн (в зависимости от цикличности колебания урожая каждые три-четыре года) и продукции побочного пользования — ягод, лекарственных растений, технического сырья и пр. В комплексном лесопромышленном хозяйстве такого рода за сезон можно добыть пушнины, дичи, рыбы на сумму не менее, чем 250 тысяч рублей. Правильно организованное хозяйство в кедровых лесах способно давать ежегодный доход, в несколько раз превышающий стоимость одновременно заготовленной здесь древесины».



\* \* \*

Новоселов Ульяна обязательно заинтересуют минеральные источники, что бьют в окрестностях. Правда, увидеть их трудно—дорог к ним, а тем паче курортов и больниц на них пока нет. Как их отыскать? Точные тропы и указатели могут назвать на месте старожилы Юхты, да и кое-кто из молодых ульянцев-бамовцев уже успел разыскать источники. А общее направление поиска такое. Один выход находится вверх по течению речки Ульянов на правом ее берегу. Другой—в двенадцати километрах северо-восточнее деревушки Юхты. Надо подниматься сначала по речке Горбылак, потом немного пройти по левому притоку Горбылака—ручью Юхта—к заболоченной поляне, а посреди нее и бьет из земли, пузырясь, ледяная и приятная на вкус «газвода». Еще обнаружен минеральный источник в устье притока Киренги—речки Окунайки,—совсем рядом с железной дорогой, поблизости от Магистрального. Но наиболее интересен и даже уникален для всего Прибайкалья так называемый Мунокский источник—единственный, относящийся к трускавецкому типу. Его открыли на правом берегу Киренги—километрах в двадцати южнее бамовского моста через эту реку, и он может лечить точь-в-точь, как воды знаменитого украинского курорта Трускавец.

\* \* \*

Звездный, Ния, Ульянов... Всего двести километров, а сколько наций и народностей встречаешь здесь! Всюду разноразличная речь. И в каждом поселке свои обычаи.

Трудно, конечно же, очень трудно после благословенных долин и гор Кавказа привыкать к горам и долинам Сибири, после субтропической Абхазии—к морозным туманам. Но в той же Ние коллектив до самой сдачи поселка «под ключ» обновлялся весьма незначительно.

«Если я в центре внимания и чувствую, что уйти—значит оставить друзей в трудный час и помешать важному делу, в котором на меня надеялись, то где моя честь, гордость и благородство»—так примерно объяснял мне свою философию старожил Нии, бессменный комсорг поселка, плотник Автандил Лолидзе. Поэт Евгений Евтушенко писал о жителях Нии с любовью и уважением: «Шагая даже по трясинам, грузин остается грузином». Но разве должна быть у людей другая «философия»? При мне архитекторы из Тбилиси обсуждали, как бы поярче разместить на фронтоне вокзала грузинскую символику. Зрители из соседнего поселка одобритительно цокали языками, разглядывая монументальную чеканку: «Красиво, нечего и добавять»,—и это искренне радовало архитекторов.

— Грузин всегда счастлив, когда делает хороший подарок. Вот и все объяснения, что такой получилась станция,—сказали мне авторы проекта Нии. То, что это чувство интернационально, убеждаешься на многих станциях БАМа—ведь каждая из них словно подарок сибирякам от четырнадцати братских республик, от десятков областей—от всей России.

Дороги строят затем, чтобы соединять людей.



# ВЕТЕР С БАЙКАЛА

Кунерма ► Северобайкальск ►

263-й-343-й километр

*Из Улькана видны  
далеко на востоке  
высокие горы. Они  
поднимаются из тайги  
заснеженными белыми  
уступами и вытянуты,  
как стены, вдоль  
горизонта. Это —  
Байкальский хребет,  
первый большой перевал  
на пути от Лены к  
Амуру. В предгорьях его  
горцы из Дагестана и  
Чечено-Ингушетии  
строят станцию  
Кунерма.*





Одни приезжие сравнивают Кунерму с Швейцарией, другие — с Кавказом, третьи — с Тянь-Шанем. Красота тех гор более известна, но, кто знает, может, справедливой было бы сравнивать, взяв за эталон Кунерму.

Примечательно, что Кунерма — почти единственная на БАМе местность, где по неведомой прихоти природы нет вечной мерзлоты. Красота Кунермы редкая: голыцы, сверкающие снегами над остроконечной густо-зеленой тайгой. Глубокие озера на дне долин и ущелий. Извивающиеся ленты рек, гремящих порогами и водопадами (Кунерма значит «быстрая вода»). И сама станция строится на берегах озера, в зеркале которого отражается заснеженный пик и близкий перевал Даван.

В недрах хребта пробивали тоннель. Его длина почти семь километров. Сдали его под укладку пути лишь в 1982 году. Работы шли почти восемь лет — такой непростой орешек для тоннельщиков Байкальский хребет.

Через Даван проложена временная железнодорожная ветка, — она работала в те годы, пока пробивали тоннель, и по ней на границу с Бурятским участком БАМа подтягивали рельсы, шпалы, бетонные конструкции. Но везли с огромным трудом, с малой скоростью, на двойной тепловозной тяге, — даже тепловозы чувствуют себя неуверенно в разреженном высокогорном воздухе Давана. Рельсы на этом временном обходе укладывали бригады Виктора Лакомова, Александра Томилова и Демьяна Розумяка, — укладывали вручную, потому что механический путеукладчик не в силах был одолеть подъем, непредусмотренный ГОСТаами железных дорог: крутизна на обходе достигала сорока метров на километр. Двенадцать таких километров вверх проложили путейцы. Клещами или просто в обхват, как бревна, подтаскивали стокилограммовые лиственничные шпалы. Ломами под «Дубинушку» сдвигали рельсы. Они поднимались на Даван осенью 1978-го, в канун шестидесятилетия комсомола страны. В честь этой даты они объявили корчагинскую вахту. Рубеж — привести рельсы на Даван в день юбилея — 29 октября.

Звенья ложились на промерзшую землю. По полсотни пятипудовых шпал на каждое звено, а в каждом рельсе — больше тонны. Уже давно и основательно легли на перевале сугробы. Пронизывающие ледяные ветры выли на Даване, как в гигантской трубе, целыми сутками. Строители поставили палатки на границе леса и голых камней, чтобы не тратить часы на переезды к дому. Работали и ночами — в свете прожекторов.

29 октября коротенький состав: четыре зеленых вагона, подталкиваемые двумя тепловозами, — взобрался по этим рельсам на перевал. БАМ пересек границу Иркутской области, и первое его звено легло на землю Бурятии.

Через два года Даван еще раз испытал выдержку и мужество бамовцев. В один из мартовских вечеров 1980 года вдруг погас свет во всех поселках Западного и Бурятского БАМа. На строительных площадках затихли пилорамы, остановились растворобетонные узлы, смолкли электродвигатели в тоннелях, прекратили работу насосы в водозаборных скважинах, остыли электрообогреватели в жилых вагончиках строителей. А мороз в эти весенние ночи на БАМе усиливается до минус двадцати. Отключилась линия электропередачи, что тянется от самой Усть-Илимской ГЭС и питает током семисоткилометровый фланг магистрали.

К полуночи стало известно: авария произошла на Даване. В поселках срочно расчехляли маломощные электростанции «местного значения». Уже к рассвету работники треста Востоксибэлектросетей отыскали в горах место обрыва. Мощная лавина, скатившись с вершин хребта, смела и покорежила 45-метровую лэповскую опору, перекрыла притрассовую автодорогу высокой плотной стеной и остановилась рядом с бамовскими рельсами. Лавина сошла там, где по здравой логике ее быть не могло: на своем пути она срезала вековую тайгу — значит, более ста лет никаких сюрпризов в этом распадке не случилось. Бамовцы доказали еще раз свое умение работать в самых неожиданных условиях. Бригада Геннадия Баранова провела у лавины на морозе и ледяном ветру почти сутки. Потом ее сменили бригады Анатолия Кабышева, Владимира Тарасова и Василия Чепы. Все необходимые грузы, людей и саму новую опору

доставляли на перевал вертолетами. Через 71 час после схода лавины энергетический мост Усть-Илимск — БАМ был налажен.

В истории отечественной энергетики авария такого рода — снос опоры сверхмощной ЛЭП лавиной — произошла впервые.

Через Даван мы проезжали в сумерках. На оранжевом грузовике, набитом под завязку мешками с мукой и сахаром. Валил снег. Временная автодорога была узкой и скользкой. На перевале торчал заметенный под крышу домик метеорологов, антенна над крышей вибрировала от ветра.

— Здесь всегда кутерьма, — вздохнул шофер Алексей Саяпин. — Третий год этот перевал утону, и все как в песне: и снег, и ветер....

За перевалом стало тихо. Шофер сказал:

— Вот и Бурятия началась. Это исток речки Гоуджекит, что значит по-бурятски «дьявольское место».

Остановились. Небо вызвездило. Ночь была светлая — над белым хребтом фонарем висела круглая луна. Дорога лежит на дне ущелья, как в колодце. Высокие горы подпирают долину с севера, востока и запада. Юг же открыт и просторен, бесконечные синие поля теряются вдаль, отблескивая холодным ледком. В светлой ночи безбрежные пространства похожи на степь, или тундру, или застывшее море — это открылся Байкал.

\* \* \*

Когда скорый поезд с грохотом вырвется из недр Байкальского тоннеля и перед пассажирами откроется панорама озера-моря, можно не сомневаться, они отвлекутся от книг, шахмат, бутербродов, подкидного и все, а прежде всего дятлова, влепят носы в оконные стекла. Такое дело — Байкал.

О Байкале написано у нас, видимо, не меньше, чем о БАМе или, скажем, о Чукотке. Человеческое любопытство россиян традиционно устремлено в сибирские и северные просторы.

Полуостров Святой Нос разделяет Байкальское побережье на северное и южное. БАМ тянется вдоль северной оконечности озера. Строящаяся железная дорога вышла на берег Байкала близ устья Тьи и бежит по самому берегу недолго — в общей сложности километров двадцать.

Ценность Байкала для Отечества не измерить никаким рублем. Хотя как сказать. В наш непростой для природы век даже пейзаж, увиденный путешественником из вагонного окна: озеро, такое незамутненное, что и на ходу поезда успеваешь рассмотреть разноцветные камни на глубоком дне, костерок мигает на берегу и загорелый рыбак, согнувшись над котлом, пробует, поспела ли уха, горы, спадающие гигантскими складками откуда-то из поднебесья в воду, и на краю земли голубеет над водами вершина (когда самый осведомленный попутчик сообщает громогласно, что та вершина — полуостров Святой Нос, всем сгрудившимся у окон купе и вправду кажется, что далекая скала похожа на нос или по крайней мере на клюв) — так вот, даже это беглое виденье из окна застрявшего бамовского экспресса можно взвесить на весах экономики. Взявшись строить и построив небывало мощные и дорогие очистные сооружения для целлюлозного завода на юге Байкала, взявшись убрать железную дорогу от Северного Байкала ценой строительства четырех очень трудоемких и дорогих тоннелей, мы поднялись тем самым еще на одну ступеньку в налаживании союза с природой. Но только на одну ступеньку. Потому что великое будущее, которое предрекают Байкалу, должно доказать неопровержимо: охранять природу в конечном счете всегда рентабельно, экономически выгодно, как бы ни казались велики затраты.

\* \* \*

Был октябрь, и который день гуляли по Байкалу шторма. По этому случаю легендарный теплоход «Комсомолец» (легендарный уже тем, что несчетное множество лет исправно возит людей с южных байкальских мысов до северных и единственный из рейсовых навещает все байкальские деревушки, чем особенно люб туристам) досрочно завершил навигацию. А я сидел в Усть-Баргузине, у южной оконечности Святого Носа, и все надеялся на приход «Комсомольца», пока знающие люди не посоветовали искать счастья в аэропорту.

Аэропорт был плотно осажден туристами, которые занимались обычными своими делами, когда маршрут закончен, а самолета нет: брэнчали на гитарах, доедали тушенку, выпрашивали у диспетчера спрейш, оглаживали горизонты в поисках самолета, думали, дремали, поверяли друг другу детали одолженных маршрутов.

Из переговоров с кассиршей я узнал, что рейсов на Северобайкальск не предвидится: в Северобайкальске самолетам заправляться нечем.

— А эту тьму народу куда денете?

— Они все на юг и на запад, в столицы. Да разве это много? Летом-то что делается: прямо переселение народов...

Усть-Баргузин, бухта Давша, окрестности Баргузинского заповедника, — северное побережье Байкала. Далекие, затерянные, нехоженые и прочие километры вдоль БАМа, оказывается, давным-давно уже

полюбились и освоены туристами. Что там освоены—стали настоящей туристской Меккой. Мне удалось найти цифры, характеризующие степень туристского нашествия на Северный Байкал в 1973 году—в канун начала строительства БАМа. Так вот, в 1973 году байкальский тихоход «Комсомолец» перевез в своих старинных каятах, а большей частью просто на палубе 12 тысяч туристов. Еще около ста тысяч путешествовало по Байкалу другими рейсовыми судами. А с развертыванием БАМа поток любознательных значительно возрос. Что же в перспективе?

Разработаны проекты превращения Байкала в главный бамовский курорт. На берегах озера предполагается создать пять государственных природных парков, в рамках которых будет организован пеший, конный и водный туризм, альпинистские маршруты, водный и горнолыжный спорт, лечение в минеральных источниках. Медико-географы института географии Сибири и Дальнего Востока под руководством Б. Б. Прохорова уже к началу строительства БАМа подготовили детальные характеристики всех участков Прибайкалья. По их мнению, только организация строго контролируемых природных парков поможет защитить от деградации и загрязнения этот неповторимый край.

\* \* \*

На рейде в устье реки Баргузин покачиваются, пережидая шторм, разномастные суда и суденышки: от лихтера «Байкал» до моторки «Нюся»—все едины перед байкальской непогодой. Чайки чиркают воду крылом с налета, и гортанные их крики будоражат думы о дальних берегах. Ветер тянет вниз по реке Баргузин—свеж и упруг. Сразу за устьем реки синее море. Не унизит здесь никто Байкал обыденным словом «озеро». А ветер называется—баргузин.

Я слонялся по берегу и, жемами и криками привлекая внимание вахтенных, выяснял порт следования и время выхода в море. «По закону подлости», суда шли на юг. За паромной переправой через реку чалился к песчаному обрыву замасоченный, как занюшенная спецовка, танкер.

— Пойдем в Северобайкальск. Послезавтра с утречка и пойдем,—ответил капитан и посмотрел красными от бессонницы глазами,—тоннельщики, считай, без горючки остались.

Что же несет Байкалу бурное развитие индустрии на его берегах? У скептиков наверняка уже готов однозначный ответ. Но на мой взгляд, Байкал для нас наглядный пример того, как в условиях планового социалистического хозяйства можно избежать экологического кризиса. Ведь факты минувших лет показали, какой дорогой ценой приходится платить за плоды бурного технического прогресса в капиталистическом мире. В ФРГ, по сути, умерла река Рейн—великий Рейн превратился в великую сточную канаву, куда сливают без разбору свои отходы города, химические и металлургические концерны, заводы... Та же печальная участь постигла великие американские озера.

А каковы тенденции на Байкале? Все мы помним бурные дискуссии в прессе и фильм «У озера», возникший на волне тех споров: быть или не быть на Байкале целлюлозно-бумажному комбинату? Как ни яростны и единодушны были его противники—комбинат построили. Колесо технического прогресса, взявшее курс на Сибирь, не повернет вспять. Но может, проще его не развернуть, а двигать с поправкой на уникальность сибирской природы. Очистные сооружения Байкальского целлюлозно-бумажного комбината—самые совершенные в отрасли: стоки полностью обезврежены. А сегодня уже готов проект переброски этих обезвреженных стоков, минуя озеро, в реку Иркут, чтобы даже не «разбавлять» байкальскую воду. Еще несколько лет назад по рекам, текущим в Байкал, сплавляли лес. Часть деревьев в пути тонула, засорялись русла, опасно менялся химический состав речных вод. В результате принятых Центральным Комитетом КПСС и Советом Министров СССР постановлений об охране и рациональном использовании сокровищ Байкала молевой сплав по здешним рекам практически прекратился. Пришлось строить на Байкале рейды, а к рейдам тянуть из тайги лесовозные дороги. Но, что характерно, все немалые затраты уже окупились: ведь взятая у тайги древесины теперь быстро и полностью—без потерь на сплаве—попадает на берега Байкала. Высвободились к тому же бригады, которые раньше специально занимались поиском «топляков». А в реке Баргузин, да и в других, потерявших было из-за сплава леса свое промысловое значение, снова, как в стародавние времена, нерестится омуль.

\* \* \*

Дождаться танкера на Северобайкальск было немислимо долго, и я нетерпеливо продолжил осмотр судов, укрывшихся на Усть-Баргузинском рейде. Посоветовали зайти в рыбинспекцию. В каменном домике окнами на Байкал бабка-сторожиха сказала, что все катера и инспектора на работе.

И тут же посоветовала проситься на катер «Геолог», где ее сын Васяша Омельчук готовится в плавание до Северобайкальска.

Райповский катер «Геолог», прицепив за трос маленькую баржонку, колыхался поблизости. Капитан, «обветренный как скалы», посулил выйти в море, когда смеркнется. Человек, всю жизнь проживший на Байкале, понял по одному ему ведомым признакам, что ветер стихает.

Мы вышли из устья реки Баргузин близко к полуночи. Звезд не было в небе, только одинокий огонь маяка на Святом Носу перемигивался с огнями поселка. Флаг обвис на мачте. В тишине и безветрии



волны бухали нашу баржу в железные борта через одинаковые и короткие промежутки времени. Катер, тянувший нас, был где-то впереди: там светил фонарь, а мотор был чуть слышен. Сын сторожики двадцатилетний абориген Байкала Вася Омельчук беспрерывно крутил штурвал, пытаясь поймать курс,—идти точно в кильватер катера. Но это удавалось плохо, баржу то дергало, то разворачивало, то подгоняло в крошечной темноте к самому буксиру вилотную, и тогда отчетливо становились слышны внятные, заглушающие звук дизеля проклятия с катера,—а Вася отгрызался ничуть не хуже.

Так прошли мы мимо южной оконечности полуострова Святой Нос, которая называется —мыс Нижнее Изголовье, и, значит, вышли в просторы собственно Байкала, где взяли курс на север, оставив справа благословенную Баргузинскую долину, над которой поднимался в тот полночный час легкий туман.

Наш бывалый рулевой Василий наконец-то сумел установить баржу точно в кильватер буксира. Потом он проделал маленькую хитрость: достал из сундучка несколько кусков веревки и привязал ими ручки рулевого колеса к разным торчащим кругом скобам,—намертво закрепил руль. В рубке было чертовски зябко и неуютно, и мы спустились с ним в трюм, где тепло, и светло, и горит уголь в чугунной печке. Здесь варят баргузинскую картошку и пластают-разделяют свежепосоленных омулей.

Омуль — рыба знаменитая. Своего рода байкальская экзотика. Слышали о нем, кажется, всюду. Рыба действительно очень вкусная: сравнить не с чем. Относится она к роду сига, но если вы не видели сига, то скажу, что омуль напоминает формой селедку. Кроме Байкала, эта рыба нигде не водится. Весит в среднем каждая граммов по четыреста. Приходилось мне видеть и килограммовых, и даже двухкилограммовых омулей. Но те экземпляры, что лежат сейчас перед нами на дощатом столе, поблескивая чешуей, вряд ли дотянут и до средних. О том и говорили за столом. Василий — единственный из нас байкальский старожила — вспоминал, что в былые-то годы омуль куда крупнее был.

Уже добравшись до Нижнеангарска, в редакции районной газеты «Северный Байкал» выложил я по этому поводу ворох вопросов ее редактору В. В. Островскому. И Владимир Васильевич свел меня с авторами традиционной краеведческой страницы своей газеты — научными сотрудниками Лимнологического (по-русски говоря: озероведческого) института Сибирского отделения АН СССР Г. Пузипом и В. Смирновым, которые как раз заняты изучением омуля. Мы сели, включили диктофон. Вот запись той беседы — своего рода «круглый стол»:

**В. Смирнов.** О проблемах омуля спорят много, разные предположения высказывают в народе о причинах его депрессии. Ихтиологи Лимнологического института ежегодно совершают экспедиции по Байкалу на специально оборудованных судах с целью определения численности омуля, выяснения особенностей его расселения по акватории озера. Изучаем питание омуля, его рост, созревание, взаимоотношения с другими рыбами. Одновременно проводим наблюдения за основными параметрами, характеризующими среду обитания омуля,—течениями, распределением основных кормовых организмов, термическим и гидрохимическим режимами озера и т. д.

— Это имеет практическое значение?

**Г. Пузип.** Конечно! Ведь с приходом БАМа на севере Бурятии резко увеличилось население. Поэтому надо решать проблему создания местной продовольственной базы. Рыбное хозяйство района послужит хорошим подспорьем. Мы разрабатываем прогнозы влияния гидрологии и климата на омуля. Высчитаны одиннадцатилетние циклы развития омуля, которые соответствуют режимам водности рек. На их основании можно давать прогнозы и рыбодобывающим организациям, и рыбоведам. Уловы возрастают спустя три-четыре года после повышенного стока — такой вывод мы сделали в результате исследований.

**В. Смирнов.** Есть и другие довольно интересные результаты. Наметился определенный подход к построению системы рационального использования запасов байкальского омуля и его охраны. Например, установлено, что отдельные популяции омуля имеют не только различные центры размножения, но и свои определенные кормовые участки. Из байкальских омулей самый крупный размножается в реке Селенге. Меньшие размеры имеют северобайкальский и баргузинский. То есть существуют и средние, и крупные, и мелкие разновидности омуля. В начале шестидесятых годов омуль стал расти в полтора-два раза медленнее. Это произошло из-за ухудшения условий его нагула, из-за вмешательства человека в природные процессы на Байкале. На два-три года замедлилось половое созревание омуля, вдвое снизилось количество икры у самок. Как раз тогда и было решено запретить промышленный лов омуля. Рыболовы-любители прозвали этих истощенных омулей «искусственниками». Но с 1975 года ухудшение физиологических показателей омуля прекратилось, и намечилась тенденция увеличения его веса.

**Г. Пузип.** Запрет на промысел омуля положительно сказался и на его численности. Но для того, чтобы «закрепить успех», необходимо в ближайшее время построить омулевый рыбообразовательный завод на Верхней Ангаре. Омуль с рыбозавода, кстати сказать, был бы несколько не хуже настоящего полновесного «дикаря». Так что пора рыбоводство переводить на индустриальные рельсы.

\* \* \*

С рассветом стал виден прямо по курсу далеко на севере тот край, где Нижнеангарск. Мы шли в пустынном море на одинаковом расстоянии от всех берегов. Густо-синее море и далекие горы были недвижны. Безоблачное небо бездонно,—казалось, мы не движемся, а висим в самом центре мироздания.

Евеньки называли Байкал «Лама», то есть море. Уже первый отчет российских казаков-землепроходцев о Байкале проникнут удивлением перед его природой: «А вода в Ламе стоячая, пресная, а рыба в ней всякая и зверь морской. А где пролива той Ламы в море, того те тунгусы не ведают». Так писал в середине XVII века Курбат Иванов в соавторстве со служилым человеком Василием Витязевым. Слово «Байкал» толковали по-разному. В одних печатных источниках оно трактуется как «Большое озеро». В других — «Священное море», в третьих — «Священный огонь», «Северное море»... А истину установили совсем недавно, и, как всякая истина, она была проста: Байкал — по-якутски и на некоторых древнетюркских языках означает «озеро, богатое водой».

Что верно, то верно. Это самое глубокое из озер планеты — до дна 1620 метров. Вытянуто в длину на 635 километров, в ширину — до 79 километров. Байкал — это восемьдесят процентов запаса пресных вод страны, или пятая часть мировых запасов. Сегодня все на Байкале, как видите, подсчитано и учтено. Еще школьниками мы заучивали: 336 рек впадает в него, а вытекает одна — Ангара. Недавние дополнительные исследования показали, что не 336, а 1123 реки и ручейка несут свои воды с хребтов в озеро-море. На Байкале больше тридцати островов. Впрочем, отвлечемся от сухих цифр.

Слева от нас из ущелья вытекает река. За ней — мыс, он называется Котельниковским. А тот, припудренный снегом пик вдали, в истоках реки — гора Черского. Самая высокая вершина Прибайкалья (2572 метра) носит имя человека, внесшего огромный вклад в исследование озера-моря. Иван Демитьевич Черский был сослан в Сибирь за участие в польском восстании 1863 года. За пять лет он обошел пешком вокруг всего озера, объехал его вдоль берегов на лодке, составил географическое описание Байкала и подробную геологическую карту. Жажда познания Сибири повела его дальше. Он занялся исследованием Якутии, Верхоянских гор. Черский скончался весной 1892 года в научной экспедиции на реке Колыме.

Председатель Байкальской комиссии Всероссийского общества охраны природы, кандидат биологических наук и писатель Олег Гусев отдает особое предпочтение окрестностям горы Черского: «С группой специалистов мы пришли к выводу, что в связи со строительством у мыса Курлы города Северобайкальска необходимо срочно организовать на Байкале несколько новых заповедников и, в частности, заповедник на западном берегу Байкала от мыса Котельниковского до мыса Рытого... По мере освоения новых районов Сибири и Прибайкалья ценность этих мест будет стремительно возрастать, если мы сумеем сохранить в неприкосновенности природу со всеми присущими ей замечательными явлениями».

К числу здешних «замечательных явлений» можно отнести ледники у подножия горы Черского, открытые буквально в недавние годы одной из научных экспедиций, работавших уже в связи с перспективами БАМа.

В одном из нескольких безымянных озер у подножия горы Черского (в том, которое напоминает формой гитару и из которого вытекает речка Куркула) водятся во множестве странные черноспинные рыбки. Одни считают их разновидностью форели, другие относят к какому-то неисследованному подвиду харьусов, — ученые пока не сказали последнего слова. Еще там есть озеро Изумрудное, воды которого отражают снеговую шапку вершины Черского. Есть водопады. Можно увидеть диких северных оленей — летом они поднимаются к прохладе ледников, спасаясь от гнуса. На мысе Котельниковском есть горячий минеральный источник. Купаться в нем можно круглый год.

Долгая цепь белых острокопечных гор над северо-восточным берегом называется Баргузинским хребтом. Слово «баргузинский» многим знакомо. Баргузинский заповедник, баргузинский соболь, баргузин, то есть ветер, дующий с этих гор в юго-западном направлении. Его называют еще «верховником».

Байкальские ветры тоже можно отнести к достопримечательностям бамовской природы — у каждого из них есть свое название. Так, противоположное баргузину направление ветра называется «култук», и оно поопаснее для мореходов, чем баргузин. А ветер, тянущий поперек Байкала с запада на восток, так и называют — «запад», или еще — «низовка» или «горная». Он в силах раздуть на Байкале самые настоящие морские бури. Но самый коварный из байкальских ветров на севере Байкала — сарма, северо-западный. Обрушивается он почти всегда неожиданно, даже среди тихого полудня. Сарма сметает на своем пути все преграды: рожденные им смерчи, по свидетельствам очевидцев, выворачивают с корнем деревья, сбрасывают в озеро животных, раздувают волны высотой в двухэтажный дом и срывают с якорей суда.

В белых горах над северо-восточным берегом моря — знаменитый Баргузинский заповедник. Центральная его база — на берегу уютной бухты Давша. Заповедник недавно отметил свое шестидесятилетие. Создан он был главным образом для спасения близкого к истреблению баргузинского соболя. 248 тысяч гектаров Баргузинского заповедника — это дарованная соболям возможность спокойно плодиться и жить. А ученые заповедника вот уже шестьдесят лет изучают здесь образ жизни «короля пушнины».

Знаток заповедного дела писатель Олег Волков по поводу Баргузинского заповедника однажды сказал: «В том, что в стране полностью восстановлена численность соболя, считавшегося полвека назад вымирающим животным, и что в наших лесах его стало столько, сколько было триста лет назад, когда леса эти стояли нетронутыми, следует видеть не только факт, отрадный для нашего национального сознания, но и огромного значения веку, маяк для наших будущих взаимоотношений с природой. Если в целом по стране сейчас добывают почти столько соболей, сколько в середине XVII века, это прежде всего — огромное научное достижение».

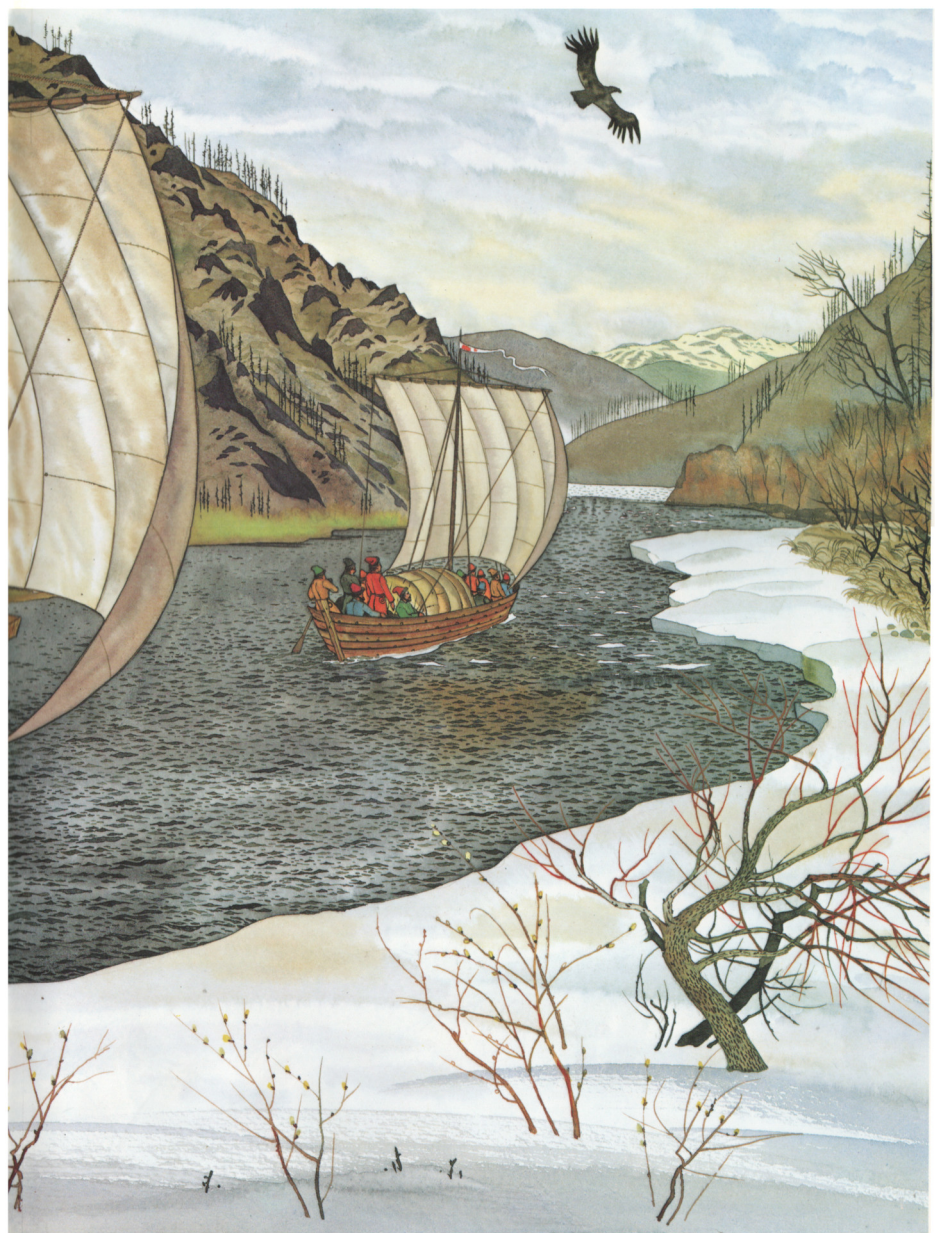
В те места, по которым пролег ныне БАМ, первые русские люди пришли в XVII веке. Первопроходцы-казаки вряд ли могли пообразить себе даже в фантазиях что-нибудь подобное железной дороге. Но перспективы открытого края

они оценили сразу — отписали в Москву: «И та де великая река Лена угодна и пространна, и людей в ней разных, земель кочевых и скитных, и соборей много всякого зверя... И будет та Лена река другая Мангазея». Сразу после

весеннего ледохода землепроходцы спускали на воду свои суда и до поздней осени поднимались вверх по безлюдным, незнакомым и утробным рекам, изучали их, начинали обживать берега.



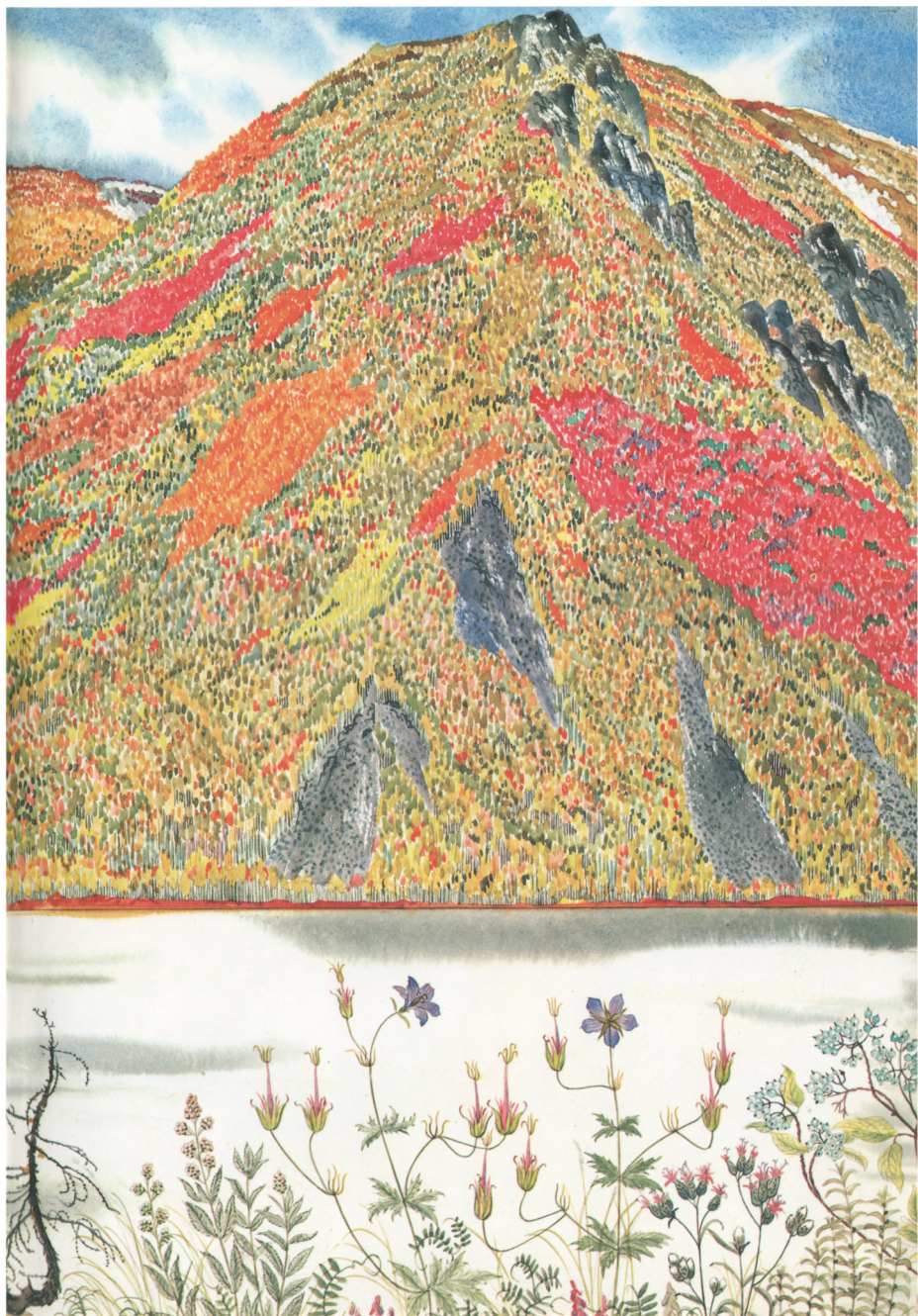




















Карта многих районов между Байкалом и Амуром впервые составлялась уже в советское время. В двадцатые и тридцатые годы десятки отрядов и экспедиций высадились на всех участках будущей трассы. Проводниками их стали коренные жители этих гор — охотники-якуты и оленеводы-эвенки.

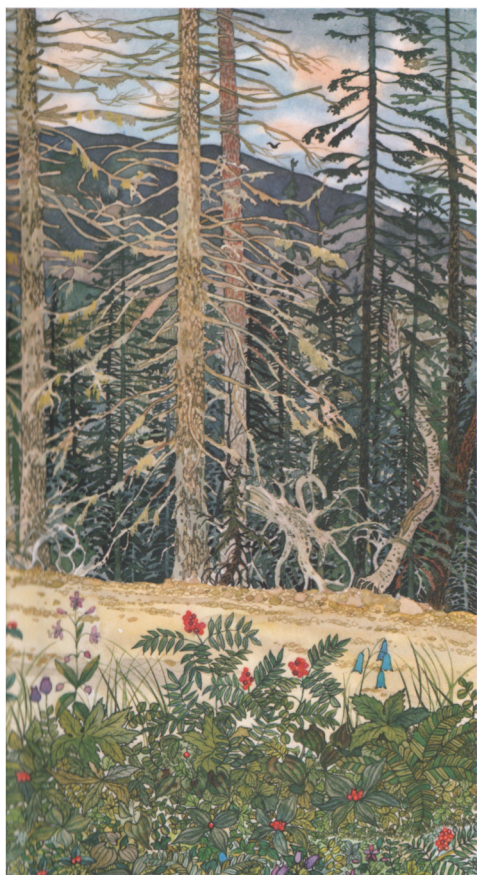
Авиация для железнодорожного проектирования впервые в истории была применена на БАМе (см. ил. на стр. 30—31).

В конце тридцатых годов вдоль всей трассы на речках и озерных плесах возникли простейшие гидропорты для самолетов на поплавах. На подобных самолетах типа Ж-1 пилоты летали без точных приборов, без помощи наземных служб, без подсказок и советов диспетчеров, без маяков в бескрайнем таежном море. Часто успех полета определяли лишь личное мужество, выдержка и смелость экипажа. Когда началась Великая Отечественная война, бесценный опыт байкальских авиаторов — храброе умение летать в самых сложных условиях — пригодился на фронте.







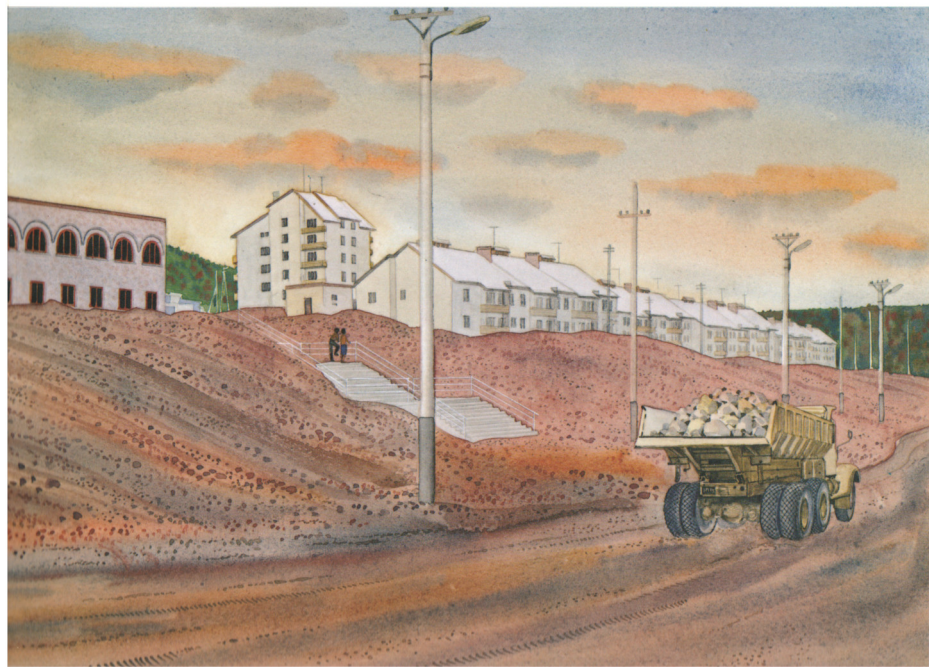


В середине шестидесятых годов на БАМ пришли уже потомки тех первых изыскателей трассы. Современная техника — вертолеты, вездеходы, буровые установки — помогла резко ускорить темпы и качество подготовки проектов. Дерзкий и в то же время математически точный проект Байкало-Амурской железнодорожной магистрали подготовили таежные экспедиции институтов Мосгипротранс, Ленгипротранс, Сибгипротранс, Томгипротранс и Дальгипротранс. Легендарный изыскатель, отдавший полвека прокладке дорог в самые труднодоступные районы нашей страны, Александр Побожий писал о работе проектировщиков на БАМе: «Это самая трудная трасса в моей жизни».



Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерма » Севербайкальск »





На 64-м километре лесной коридор просеки упирается в слияние Нии с Таурой — это первая станция БАМа, обозначенная в проектах по названию реки Таура. Но временный поселок вошел в историю под названием Звездный. Постоянный поселок станции Таура строили посланцы Армении — стены вокзала они облицовали на память о своей горной родине знаменитыми армянскими туфами. В Тауре создан один из крупнейших леспромхозов Иркутской области. В 1974 году на месте этой станции высадился первый Всесоюзный ударный отряд молодых строителей имени XVII съезда ВЛКСМ.



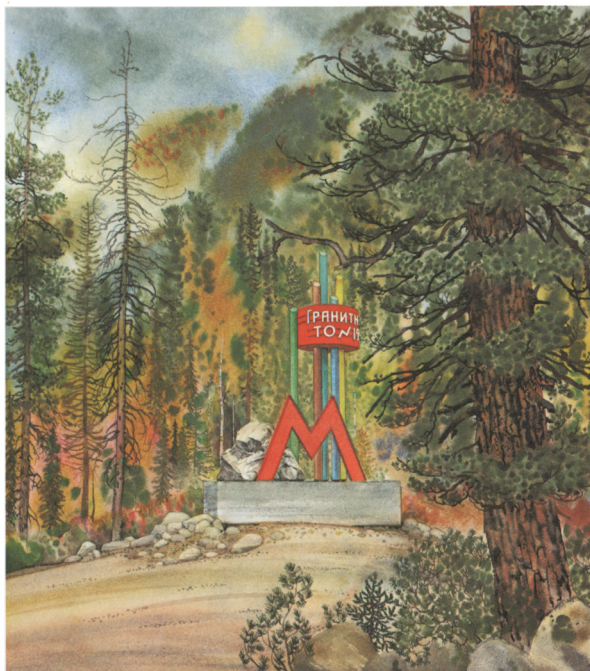
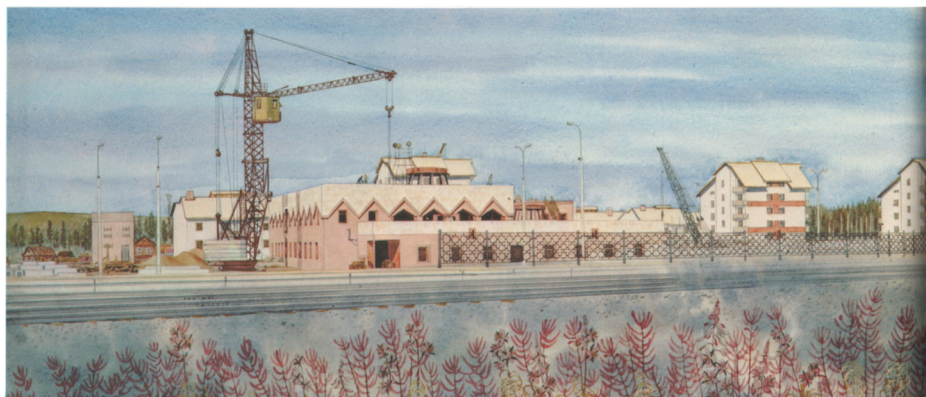






В предгорьях Байкальского хребта горы из Дагестана и Чечено-Ингушетии возвели станцию Кунерма. Рельсы за Кунермой поднимаются на перевал Даван. Механический путеукладчик не смог одолеть крутизну перевала, и бригады Героя Социалистического Труда Виктора Лакомова, Александра Томилова и Демьяна Розумяка решили укладывать рельсы вручную. Они объявили корчагинскую вахту, поставили палатки на перевале... В день шестидесятилетия комсомола — 29 октября 1978 года — первый поезд поднялся на перевал.







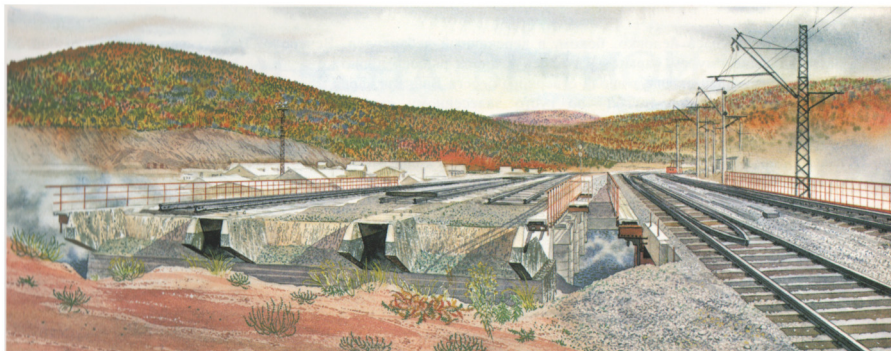
Первые станции на БАМе — Улькан, Кузерма, Магистральный — возникли неподалеку от патриархальных сибирских деревенек, основанных землепроходцами еще два-три века назад. На картине внизу справа — озеро Кузерма. Веками в этом лесном краю царил тишина, которую нарушали лишь всплески рыбы, курлыканье птиц да редкий выстрел охотника.

Внизу слева: Тоннельный отряд № 19 высадился на перевале Даван одним из первых. 19 августа 1974 года на вершине Байкальского хребта приземлился вертолет. Из него вышло несколько человек. Они натянули палатку среди приземистых зарослей кедрового стланика, вбили у входа кольшек с надписью «Тоннельный отряд». Так начались работы на Байкальском тоннеле через перевал Даван. Среди проходчиков было немало метростроителей. Свой «фирменный» символ они не забыли и в сибирских горах.









Через порт Осетрово города Усть-Кута в короткую пору летней навигации идет снабжение огромной северной республики — Якутии. Неподалеку от здешних причалов и был уложен летом 1974 года первый километр БАМа. Со временем магистраль примет на свои

стальные плечи заботу о доставке грузов на Север. А в начале стройки, когда БАМ только пересек Лену и ее крупные судоходные притоки, через порт Осетрово (см. внизу) бамовцам забрасывались на баржах тысячи тонн грузов.



Баржа ткнулась неловко, боком, в деревянный дебаркадер. Вечерело. Воздух пах влагой и рыбой. Затягивающие омелем баркасы качались у пирса рыбокомбината.

Нижнеангарск вытянут вдоль северного берега Байкала параллельными друг другу и пологому берегу улицами—одна выше другой—по густо заселенному склону сопок. За этими сопками на заднем плане—волны белых гор, а в ясные дни видно, что и на противоположном берегу озера тянутся высокие остроугольные пики. Нижнеангарск по-сибирски патриархален и прочен: окна со ставнями, срубленные навек дома, розвальни, лошади, ворота с чугунными кольцами-ручками. Только стекла в окнах дребезжат с непривычки от гула невиданных в здешних местах (куда и дороги-то не было) тридцатитонных грузовиков-самосвалов...

\* \* \*

23 июля 1974 года от Нижнеангарского пирса отчалил рыбацкий баркас. Пройдя вдоль скал двадцать пять миль, он ткнулся в песчаный берег пустынного мыса Курлы. На песок прыгнули семь парней: Владимир Афанасьев, Борис Абагаев, Владимир Богачев, Юрий Бутаков, Фотбий Гафуров, Владимир Гладков и Пурбо Ширавов. Выгрузили пилы и топоры, развели дымокур от комаров и поставили котел с чаем. Так на самой северной оконечности великого озера близ старинного селения Нижнеангарска начинался город Северобайкальск—центр Бурятского участка БАМа.

Город строят ленинградцы. Ленинградбамстрой был создан 3 апреля 1975 года, и только что назначенный начальник с ходу был атакован сотнями молодых добровольцев. На каждое место оказалось по пять претендентов. Комсомол Ленинграда под руководством партийных организаций взял подбор кадров в свои руки. Каждый, вызвавшийся ехать на БАМ, должен был пройти трудовую стажировку на важных областных строительных объектах. Те, кто отлично проявил себя при этом и освоил строительную специальность, вливались в бамовский отряд «Комсомолец Ленинграда».

Может, казался высокий дух Ленинграда, может, еще и другие факторы, но в Северобайкальске, как ни в одном другом бамовском поселке, быстро стал закладываться «духовный фундамент» будущего культурного центра. Здесь раньше, чем у соседей по магистрали, появились школа искусств, картинная галерея, музей... В школе искусств—хореографическое и музыкальное отделения. В галерее—более полутысячи полотен, подаренных художниками России.

В городе будет жить около сорока тысяч человек. Ленинградским проектировщикам пришлось немало помудрить,—учесть и знаменитые байкальские ветры, и высокую сейсмичность, и затейливые окружающие ландшафты.

Девятиэтажные корпуса—такие же нарядные и современные, как в Ленинграде, поднимаются сегодня над северобайкальской тайгой. Они образуют замкнутый от ветра прямоугольник, внутри которого школы, детсады, магазины. А за окнами—синевя сибирского моря и желтые песчаные пляжи.

\* \* \*

Десятистрочная новость: «Иркутск. Использовать байкальскую воду как освежающий напиток предложили гидрологи Института земной коры СО Академии наук СССР. Иркутские медики поддержали эту инициативу, помогли определить срок хранения воды—30 суток. Забор воды производится с глубины около восьмидесяти метров. Холодная, чистая, обогащенная углекислотой, она приятна на вкус».

Я видел бутылочки с газированной байкальской водой. Производство их наладил железнодорожный отдел рабочего снабжения в Слюдянке. Бутылочки на прилавках не залеживаются. Медики дали заключение, что «натуральная байкальская сверххпресная вода—прекрасный освежающий и тонизирующий напиток. Обладая высокой растворяющей способностью, она очищает организм от шлаков, солей».

Что ж, пора говорить о Байкале не только как об уникальном озере, но и как о стратегическом водном объекте. Сейчас уже не кажутся фантастическими предположения, что байкальскую воду придется подавать в западные районы страны, а может быть, и поставлять на экспорт в другие государства.

— Вот и пусть после этого экономисты подсчитают, что выгодно?!—воскликнул с трибуны Всесоюзной конференции по БАМу (она проходила в Улан-Удэ в сентябре 1981 года) директор Лимнологического института СО АН СССР Г. Галазий, человек, отдавший тридцать лет Байкалу и самый крупный его знаток. Он спорил со сторонниками развития промышленности на берегах озера.— Или тратить миллионы на очистные сооружения, построив комбинаты в экстремальных для человека условиях (высокое давление, ветры, сильные морозы), или вывозить сырье на уже построенные подобные комбинаты и пойти по пути развития рыбодоводства, пушного хозяйства, оленеводства, курортов, туризма. Байкал—неповторимое явление природы. Другого Байкала нет и не будет!



# ОГОНЬ НА ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЕ

**Кичера ►**

404-й километр

*На восток за  
Северобайкальском  
следующая станция—  
Кичера: поселок  
добровольцев  
Всесоюзного ударного  
отряда имени XVIII  
съезда ВЛКСМ. В его  
составе 300 бойцов. 30  
из них—молодые  
коммунисты, 12—  
кандидаты в члены  
партии, 248—  
комсомольцы. Средний  
их возраст—двадцать  
два с половиной года.*







Вечером 28 апреля 1978 года на Комсомольской площади столицы в волнах электросвета и победной музыки маршей под знаменами стояли триста юношей и девушек в зеленых строительных формах. Коммунисты и комсомольцы Москвы направляли их на самый трудный—Бурятский участок БАМа. Я ехал с ними.

У нашего спецпоезда номер—сорок шесть. Для прессы отведен в нем целый вагон, и это в общем-то понятно: БАМ есть БАМ. Корреспонденты беспрерывно щелкают разнокалиберными фотокамерами, ревниво следят за маневрами друг друга и набивают блокноты какой только возможно информацией.

29 апреля. Утром запланированный митинг в г. Буй. В 14 часов—стихийный митинг в г. Шарья. Духовой оркестр играет «Через две, через две зимы...». Потом это повторяется почти на каждой крупной станции—оглушительная медь оркестров, самые искренние напутствия комсомольцев Ярославской, Костромской, Пермской, Новосибирской областей.

Всесоюзный отряд имени XVIII съезда ВЛКСМ, едущий на сооружение Байкало-Амурской магистрали, это, повторяю, триста бойцов. Тридцать из них—молодые коммунисты. Двенадцать—кандидаты в члены партии. Двести сорок восемь—комсомольцы. Средний возраст—двадцать два с половиной года.

30 апреля. Сегодня около полудня спецпоезд № 46 перевалил Урал, пересек границу Европы и Азии. Открылись просторы Сибири. Мимо проталин и подснежников, мимо черных полей и голых деревьев... отражаясь в полной воде рек и в распахнутых завидующих глазах пацанов на тихих разъездах... мимо построенных уже городов и проложенных другими дорог... летит, спешит наш спецпоезд в весну великой стройки.

А в дороге пишутся стенгазеты, идут ожесточенные шахматные бои, отрядная самодеятельность готовит свои «коронные» номера, объявлен конкурс на лучшее стихотворение или песню о Всесоюзном ударном отряде имени XVIII съезда ВЛКСМ. Правда, и песни, и стихи складываются пока общими, распылчатыми и, похоже, чересчур выспренными. Но самые точные и главные строки должна вписать работа. А к работе отряд рвется. Все ведь прошли через конкурс: ленинградцы, например, отбирали тридцать пять бойцов, а заявлений было сто двадцать. Кроме них в составе Всесоюзного отряда на БАМ едут ребята из Молдавии, Кабардино-Балкарии, Латвии, Литвы, Краснодарского края и Белоруссии.

1 мая. Отряд встречает молодежь Новосибирска. Простят передавать приветы землякам-новосибирцам, которые работают на всех участках сооружения магистрали.

Трансляцию первой демонстрации на Красной площади отряд слушал, когда спецпоезд № 46 шел по земле Западной Сибири. Уже известно, что станция, которую будет строить отряд, называется в техпроектах «Кичерой», что, кроме станции и поселка, стоит задача прорубить сто километров просеки и уложить потом сто километров магистрали.

2 мая. Отряд знакомится с землей, где предстоит жить и работать и до которой, по сибирским масштабам, уже недалеко. Из передачи по поезвному радио: «...В 1643 году русский землепроходец, десятичник Семен Скорород, прошел по берегу Байкала, достиг северного берега и в устье р. Верхней Ангарты поставил зимовье.... На северном побережье Байкала лето прохладное, а зима суровая. Средняя температура июля—плюс 13 градусов, января—минус 25 градусов, безморозный период длится 100—117 дней. Но температура воды в Байкале здесь выше летом, чем на юге озера, так как обширная мелководная песчаная полоса воды прогревается быстрее и больше, чем в других местах, что позволяет купаться в озере уже в конце июня...»

А в вагонах переключались:

— Пляж построим!

— Жить можно!

«На восток от Нижнеангарска по северному берегу Байкала расположилось обширное низменное лугово-болотное побережье с реками Кичерой и Верхней Ангарты, с многочисленными озерами, болотными массивами и заболоченными лесами. Некогда здесь существовал мелководный залив.

Характерной особенностью Нижнеангарской низменности является обилие травяно-кустарниковых болот — по-здешнему — «калтусов». На склонах гор появляются чистые кедррачи, а выше — заросли кедрового стланика. Река Кичера, на берегу которой будет строиться одноименный поселок, вытекает с северного склона Верхнеангарского хребта и впадает через сто десять километров в Северо-Байкальский «сор» (залив — по-местному) близ Нижнеангарска. Берега реки близ Байкала отлогие. Крупный приток Кичеры — река Холодная, стекающая с высоты 2578 метров с гольца Инятук хребта Синныр, образовала глубокую долину, открытую с северо-запада в котловину Верхней Ангары — Байкала. По этой долине в осенне-зимний период часто дует с северо-запада холодный ветер, что и определило название долины и реки — Холодная.

Кичерские озера расположены на севере Байкала в бассейне реки Кичеры, в расширениях ее долины. У истока реки находится озеро Кулинда (то есть «Зменное» — по-эвенкийски) глубиной до 80 метров. Рядом ниже по течению Верхне-Кичерское озеро глубиной до 19 метров. В них водятся хариус, ленок, сорога, язь, щука, окунь, карась. Из Байкала заходит сиг и омуть...

4 мая. В Улан-Удэ нас ждали маленькие двухмоторные самолеты и двухчасовая болтанка в воздухе.

Сели на самом северном берегу Байкала. Байкал вздыхал и тяжело шевелился под синими ледовыми полями.

— Как наше море зимой, — сказали латыши.

Вылезли из самолетов. Ил-14 взревели и тут же улетели за остальными. Пыль поднялась до неба и осела серым непроницаемым покрывалом на лицах и белых воротничках парадных форм. Красивые девушки в национальных бурятских одеждах стояли на берегу Байкала и держали в руках хлеб-соль. Бойцы кричали: «Ура!», и пыль хрустела на зубах.

При въезде в Кичеру торчал из снега столб с фанерными стрелами-указателями: «...до Ленинграда — 6921 км... до Риги — 7068 км... до Кишинева — 7717 км...»

Кичера — поселок и станция на 404-м километре Бурятского участка БАМа. Железная дорога придет сюда через два года. Первые строители высадились здесь два месяца назад: успели поставить дескток палаток, построить два общежития и столовую, разровняли спортплощадку — все остальное предстоит сделать бойцам отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ.

Поэтому поселок Кичера так ждал своих главных хозяев. Ждали их и общежития: койки для всех трехсот бойцов с пушистыми одеялами и хрустящими простынями (каким напряжением дался этот комфорт, знают только первостроители, которые живут пока в палатках). В столовой лежали апельсины из Марокко и копченый байкальский омуть. В кефирных бутылках цвел багульник, за окнами кедровые вонзались в небо — в полном соответствии с известным напевом. На стене висело объявление: «Газеты и журналы продаются в вагончике с надписью «Здравпункт».

Начальник строительно-монтажного поезда № 608 Г. Г. Яненко оформлял бойцов на работу. Бойцы были что надо: трудовые книжки молодых людей пестрели специальностями. Бойцы как один рвались в лесорубы — на просеку. Юру Балабова начальник уговорил просто:

— Ты механик. Ты водитель. У нас гусеничный вездеход стоит. Завтра мы без него задохнемся.

И рабочий человек из Риги Юра Балабов ушел смотреть вездеход.

Следующим шел Владимир Тихонов. Он бил себя в грудь увесистым кулаком и восклицал:

— Я с бензопилой родился!

Довод был убедительным. Но Тихонову этого оказалось мало. Он просил за Яниса Стрелча, который работал лесником, и аргументировал совсем неотразимо: «Мы все — друзья — хотим быть одной комсомольско-молодежной бригадой...»

Вошел потом Эрик Платнеекс, электрик пятого разряда, поиграл мускулами и сказал:

— Товарищ начальник. Я хочу в лес.

Яненко весело глянул в окно. За окном у скелетов недостроенных домов заливались пронзительным пением бензопилы. Среди развороченной земли, покосившихся пней, истекающей на солнце мерзлоты стояла автолавка. Девчонки-штукатуры покупали лакированные туфли на шпильках и лак для ногтей. По поселку бродили корреспонденты и брали интервью у всех и каждого; фотографы снимали бойцов, навьюченных связками кирзовых сапог — на фоне складской палатки и устрашающего плаката «Берегись клеща!».

О чем думал Георгий Яненко, молодой человек, начальник СМП-608, строитель БАМа с 1975 года? Может, он прикидывал новые задачи и новые силы? Может, он просто грустил: как-то будут привыкать городские жители к отсутствию на первых порах тех мелочей, которых мы не замечаем, пока они есть, — нет в Кичере телефонной связи, почты и почтового ящика, магазина, котельной, танцплощадки, библиотеки, клуба, тротуара, телевизора, бани... Может, он думал, что ему повезло — руководить таким необычным, сплошь комсомольско-молодежным коллективом из трехсот специалистов...

...Начальник повернулся к столу:

— Так кругом лес, Эрик. Бери-ка на себя электропроводку поселка.

А в дверь заглядывал снова Юра Балабов:

— Георгий Григорьевич, я вездеход осмотрел, опробовал все узлы. Масло надо доставать. И хорошо бы заменить траки.

Яненко глянул на черные от мазута руки парня и машинально, но с удовольствием отметил: первый за работу взялся — и кажется, неплохо.

6 мая. Сегодня триста бойцов Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ провели комсомольское собрание и заняли свои рабочие места на строительной площадке длиной в сто километров...

\* \* \*

В Кичере живет знаменитая на весь БАМ бригада Александра Бондаря. — это они привели рельсы на Куанду — к главной стыковке магистрали. Но не меньшую известность Кичере принес поселковый народный театр «Молодая гвардия», костяком которого и стала бригада Бондаря. Нынче театру исполнилось уже десять лет, ведь основан он был еще в Звездном, а потом переехал с первым десантом в Кичеру.

Я видел, как «Молодая гвардия» впервые выступала перед бамовскими новоселами — отрядом имени XVIII съезда ВЛКСМ, — тогда же, в мае 1978 года.

— Ну как там? — выглянул из-за кулис бригадир Саша Бондарь, — театр уж полон? Ложи блещут? Я волнуюсь...

— А я не гарантирую, — предупредил дизелист, — солярки, считай, только аварийный запас остался. Может, в середине спектакля свет отключку. Так что готовьте свечи.

Сказал и сел в первом ряду. Устрашающих размеров прожектора направлены на сцену, как жерла орудий. Зал заставлен свежесколоченными скамьями, люди сидят плотно, нетерпеливо поглядывая в сторону сцены с надписью «Стол для чистых подносов». Клуб достроить не успели, и театральный сезон на Кичере пришлось открывать в столовой. Кичера полилась слухами, что бригада Бондаря — не просто бригада, а еще и спектакли ставит, да, говорят, какие. Так что на открытие сезона в столовую набились все свободные от работы, — в рассуждении: лучше один раз увидеть...

Вышел знакомый всем плотник Анатолий Байков и сообщил, что он режиссер народного театра «Молодая гвардия», что перед спектаклем коллектив о себе немного расскажет, а для начала предложит посмотреть репетицию. И самодеятельные актеры стали показывать. Что-то не получалось, что-то выходило неожиданно блестяще — как обычно и бывает. Они тренировали свои голосовые связки, усердно копировали чьи-то манеры — смотрелось это весьма смешно, и зрители усаживались основательнее, что отвечало тайному замыслу режиссера: хотел «репетицией» показать: никакие мы не артисты — просто строители, решили, мол, организовать как-то досуг, чтобы интереснее было, и, как видите, что-то может из этой затеи получиться — как и у любого, кто захочет в нашей игре поучаствовать. И когда публика заинтересовалась зрелищем, что называется, вошла «в аппетит», артисты «Молодой гвардии» начали рассказывать свою биографию.

А биография театра началась одновременно с БАМом и Всесоюзным отрядом имени XVII съезда ВЛКСМ, — впрочем, все три понятия для Звездного (откуда есть — пошел театр) стали почти синонимами. Настолько все переплелось. Итак, был сентябрь 1974 года. Житель Костромской области Анатолий Байков прочитал в центральной прессе, что на БАМе кое-где еще порой случается плохое культурное обслуживание строителей; в частности, намекалось на нехватку квалифицированных клубных работников. Анатолий откликнулся, получил ответ: приезжай, если хочешь, только подъемные не vyplачиваются, проживание на неопределенное время в палатке. Что ж, Байкову было не привыкать — в том смысле, что к культпросветчикам, к сожалению, не только на БАМе отношение до сих пор бывает как к людям вторичным, без которых можно вполне обойтись, а то и просто как к хлопотной нагрузке. Из Усть-Кута, где начинается магистраль, первый вертолет шел на Звездный — Байков в него погрузился: ему теперь было без разницы куда лететь, главное, что БАМ.

Теперь-то одни говорят, что Звездному повезло на Байкова, другие, — что Байкову повезло на таких людей: отряд имени XVII съезда... Но, наверное, повезло и тем, и другим, что есть у нашего времени Байкало-Амурская магистраль. Потому что именно небывалые задачи небывалой стройки позвали самых энергичных — смелых, умных, упрямых — людей. Ведь к повторению опыта Байкова — к созданию театрального коллектива из молодых рабочих — любой из нас может приступить хоть сегодня. Все просто. Другое дело: какая из объективных или субъективных «трудностей» эту охоту отобьет. У заведующего звезднинским клубом Байкова и тех и других проблем было сколько угодно. Во-первых, собственно клуба не было. Как-то забыли в сутолке великого дела прокладки дороги о том, что нужен людям хороший просторный Дом культуры. Но вернемся в зал столовой на Кичере, послушаем, что говорит о тех днях Володя Графов:

— ...11 декабря 1974 года после работы в неотопляемом классе средней школы при свете свечей прошел первый сбор желающих заниматься театральной самодеятельностью. Трудно сказать, что тогда заставило нас заварить эту кашу. Меня лично: желание поддержать нашего нового завклубом, Толю Байкова, который из кожи лез, чтобы как-то организовать отряд строителей при отсутствии клуба. Всего нас пришло в тот вечер семь человек: плотник, сварщик, маляр, тракторист. К театру, естественно, никто до сих пор отношения не имел.

Поначалу общественное мнение отнесло новоявленный «театр» к разряду тех бесчисленных починов, которые, родившись сегодня, завтра уже прочно забыты. Но молодежь тянулась к Байкову — словно «на огонек», словно «на посиделки». Режиссер не отпугивал новичков туманными для неподготовленных умов рассуждениями: театр начался с просеки — первым спектаклем решили ставить «Город на заре». Параллели и ассоциации просматривались совершенно отчетливо — молодое население Звездного сыпало полотно для новой железной дороги к Комсомольску, забивало в вечномерзлую землю сваи жилых домов. Наступила зима: ее испытания оказались слишком схожи с теми, через которые шли люди «Города на заре». Для репетиций не стоило переодеваться: полушубки, валенки, спецовки, сапоги не отличались от экипировки первостроителей города на Амуре.

Скоро они показали премьеру.

Специально для деловых людей, ставящих всерьез вопрос — зачем на стройке, где главное выполнять и перевыполнять планы, отвлечься на возню со всякой самодеятельностью, ответу деловыми аргументами. Пример героев пьесы помог пережить первую, самую тяжелую зиму на БАМе — не уехать в комфортабельные края, обустраивать здешнюю холодную землю. И участники, и зрители спектакля, и все население Звездного очень хотели не уступить тем юношам и девушкам из «города на заре». И когда на заре декабрьского дня 1975 года в Звездный, первую станцию из магистрали, пришел первый праздничный поезд, артисты Звездного уже точно знали — в фундамент большого события вложены и кипичники, произведенные трудом их театра.

После скромного успеха первой пьесы театр взялся за постановку «Молодой гвардии». Повод был самый конкретный: в стране развернулось движение «За того парня», и отряд имени XVII съезда включил в свой состав членов подпольной комсомольской организации. Артисты завели переписку с оставшимися в живых подпольщиками. «Мосфильм» прислал по их просьбе костюмы (где же еще взять гитлеровскую форму), прожектора, светоприставки. В отпуск поехали в Краснодар. А в Звездный пришло письмо от матери Олега Кошевого, Елены Николаевны: «Милая, славная молодежь — мужественные строители Байкало-Амурской магистрали! Спасибо вам за верность традициям, за огромный энтузиазм, которым наполнены ваши молодые сердца, за целеустремленность...»

Театральный критик легко обнаружил бы у них и удачные режиссерские находки, и несомненную талантливость исполнения... Тот факт, что каждая премьера становится событием в жизни бамовского поселка и все здешнее многочисленное уже население стремится обязательно увидеть новую работу, не объяснить одним тем, что вечерами делать нечего, а выбирать не из чего. Артисты наши маюются над ролью, репетируют до изнеможения, до охрипших от споров глоток, отдают театру все свободное время не ради денег — и уже это обстоятельство исключает встречу с равнодушным, тренированным исполнительским ремесленничеством, которое обнаруживаешь порой на сцене профессионального театра. А как они играют! После первых же представлений «Молодой гвардии» Саше Тюрину, который исполнял роль гитлеровца, не давала проходу дворян — пацаны выслеживали его с деревянными автоматами и рогатками, горели желанием отомстить за краснодонцев.

И потом, не так уж позабыты-позаброшены здесь строители. БАМ есть БАМ, и какие только гастролеры от филармоний не кочуют по его просторам: оркестры, труппы, те же профессиональные театры. Что говорить, даже прославленный МХАТ проехал по всем поселкам Западного БАМа с «Заседанием парткома». Так вот: после Московского Художественного академического театра Анатолий Байков решил ставить «Заседание парткома». И пьеса пошла с успехом. Но эта история требует особого рассказа.

Надо сказать, что ко времени начала работы над этой пьесой Байков уже окончил Московский институт культуры и работал... лесорубом в бригаде Бондаря.

В тот месяц бригада простаивала как никогда: то кран не подъехал, то горячее не подвезли, то цемент где-то затерялся... Когда насчитали тысячу человеко-часов простоя, выпустили «молнию», а чтобы доходчивее — повесили ее в контору и проруба на дверь. Не помогло. Тогда стали репетировать «Заседание парткома» — в часы простоя.

Бондарь сегодня вспоминает тот месяц:

— Может быть, мы не совсем грамотно вели свои роли по актерской линии, но зато ребята говорили монологи с полным пониманием своих героев, с огромным эмоциональным подъемом...

На одном из первых представлений в зал вошел случайный человек, послушал, решил, что попал на открытое заседание парткома своего бамовского треста, и до того увлекся перепалкой на сцене, что ввязался в нее — хотел бригадиром Потапова защитить...

Да, постановка современна, остротой конфликта берет за живое. В принципе театр мог бы «открыться» сегодня «Баней» Маяковского, прекрасными пьесами Островского или Розова. Но занавес поднят и...

— В связи с тем, что вопросы сегодняшней повестки представляют интерес для строителей БАМа, предлагаю жителям поселка Кичера принять участие в открытом заседании парткома треста № 101...

И вдруг приподнимается со своего места дизелист и вдоль стенки пробирается на улицу. Он ушел, и прожектора весь спектакль высвечивали сцену, и свечи не понадобились. И один только дизелист знает, какими ухищрениями удалось ему держать свет, когда остался только аварийный запас солярки.

Не будем пересказывать сюжет пьесы. Ее ставят сегодня не только в Кичере, и фильм «Премия», который снят на ее основе, вы, наверное, видели. Посмотрим лучше внимательнее, что за люди на сцене. И пока они ведут зрителя через перипетии «производственного конфликта», пусть Саша Бондарь представит нам каждого из артистов—ведь все они из его бригады.

В напряженной тишине зал слушает секретаря парткома Соломахина:

— Вы свой долг—элементарный, я подчеркиваю—не выполнили, а ему из-за этого приходится подвиг совершать! Это мы его заставляем быть героем!

«Секретарь парткома»—Саша Рапопорт. Во-первых, парторг нашей бригады. Во-вторых—одессит. До XVII съезда ВЛКСМ строил порт Восточный. Что за человек как парторг? По его инициативе сейчас радиофицируют Кичеру. Он и аппаратуру помогает добывать.

А на сцене уже спорят—Комков и Потапов: два бригадира, два взгляда на мир, два способа жить.

**Комков.** Вот ты семнадцать лет на стройках—был хоть один случай такой?

**Потапов.** Не было. Ну и что? А мы поставим вопрос—и будет! И тогда что-то изменится на этой стройке! Когда мы вернем премию все до одного... когда из хороших мы станем плохими, как и есть по правде, и весь этот позор переживем—а позор большой будет!—и тогда дела пойдут по-другому.

И зал сочувствует Потапову уже потому, что это не просто масса людей,—бойцы отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ: в один прекрасный день каждый из них также поставил для себя вопрос и решил его в пользу крутого поворота в строительстве своей собственной жизни—отправился на БАМ.

«На самом-то деле они—Иван Машков и Володя Снеговой—большие друзья. Всю дорогу в моей бригаде. А что же сказать про то, какие они, кроме того, что отличные парни? Мы ведь странно устроены: если друг подвел, предал, подлость совершил—запомним надолго. А пока человек хорошо живет и работает—на его поступки и внимания не обращаешь: мол, нормально, в порядке вещей. И все-таки, и все-таки... Вот Володя Снеговой (играет Комкова-врача) из тех людей, которые не могут, не умеют сидеть без дела. Возвращаемся, понимаешь, с просеки вечером—кажется, одно желание осталось: спать! А Снеговой устраивается на поляне с бензопилой, да так уютно, будто он в библиотеке с книжкой, и начинает в механизме копаться, разбирать, прочитывать... все ищет, что бы такое изобрести да усовершенствовать. Полная противоположность своей «нахрапистой» роли. А Иван Машков,—он и в жизни—Потапов. Он и дом срубит, и мост построит, и кирпичную стенку сложит, металл сварит и... обед для бригады... И еще, я уверен, случись у нас конфликт, такой, как у его героя,—он бы первым «принял бой».

А такой случай и в самом деле был. В обустроенном и получившем титул станции Звездном бригаде мечтала о повторении пройденного, о первых просеках. И когда рельсы были уложены, дома построены, рабочее и пассажирское движение открыто, бригада Бондаря написала заявление о переводе полным составом на самый трудный Бурятский участок строительства БАМа. Они подкрепили свое желание выкладками: план, который дан на нынешний год строительно-монтажному поезду, могут выполнить очень просто не те шестьсот человек, что сегодня час работают и два—перекуривают, а триста, организуй только их работу нормально. А на Бурятском участке их опытные руки и головы очень нужны—это они знали точно, потому что посылали ходок в Кичеру. Начальник не отпустил, сказал, что хорошие люди и ему годятся. Тогда они уволились «по собственному желанию», потеряв из-за этого солидные северные надбавки к зарплате и другие льготы: вся бригада—пятнадцать человек, шесть семей. Уехали в Кичеру, к непрорубленным просекам, непостроенным домам, снова в вагончики и палатки. Вы ведь понимаете, при чем здесь оказался театр, в устав которого они с самого начала вписали строку: «Жить красиво стремись не только на сцене, но и в жизни». И они счастливы. И в полном составе вышли сегодня на сцену.

Жизнь наша прекрасна еще и потому, что время первопроходцев продолжается: эстафету Звездного приняла сегодня Кичера. Театр «Молодая гвардия» есть безусловно завоевание отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. Говоря это, я не имею в виду нечто, ставшее музейным экспонатом или застывшее как памятник. После спектакля сама собой возникла шумная зрительская конференция. Неожиданно точно выразила всеобщее настроение девушка из Абхазии по имени Ферда Авидзба.

— Я всю жизнь жила в южных краях и никогда не знала, что такое морозы, суровая долгая зима. Я затем и поехала сюда, чтобы себя испытать. Но зимы боюсь. И писала маме: «Не скучай, я, наверное, скоро вернусь». Но после сегодняшнего спектакля мне кажется, что я задержусь здесь дольше. Если бы меня приняли в этот дружный коллектив...

Ее приняли. Пока на «массовку». И еще пятнадцать парней и девушек из отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ пополнили народный театр в полном соответствии с бамовскими традициями преемственности. Ставят «До третьих петухов». (А Ферда не только прижилась в отряде, но и переманила в Кичеру с Кавказа своего брата Фабира—теперь он монтер пути.)

«Совсем не обязательно, чтобы центром притяжения людей был театр. Это может быть любое объединение, любительское, в котором создан сплоченный коллектив со своими задачами. Нас точнее называть не театр, а клуб любителей театра»,—говорил Анатолий Байков.

Центр притяжения... Бригаде с такими крепкими ориентирами по плечу любое дело. Естественно, поначалу в Кичере было трудно с жильем, да и откуда ему взяться среди тайги. Другие привычно

теснились в вагончиках, ждали обещанные щитосборные дома откуда-то с Урала. А бригада Бондаря свезла на пиломару лес, что бесхозно валялся на просеке, и выстроила себе своими руками такие коттеджи, что гости ахают: сосновые желто-медовые стены, камин, просторные комнаты и веранды — улицу они назвали «Театральной».

Но все-таки не театр — центр притяжения в бригаде Бондаря, а сам бригадир: парень с Украины, мастер-путеец по образованию, честный, надежный и очень крепко сколоченный человек.

Глядя на молодых ветеранов БАМа, и бойцы отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ блеснули своими умениями. Идешь по Кичере всего через год после высадки отряда. Вот стоит магазин, расцвеченный национальными молдавскими орнаментами и пейзажами. Это поработали бойцы из Молдавии Иван Куляну и Павел Гаркуша. Комитет ВЛКСМ поезда с самого начала закрепил за каждым молодежным объектом шефство посланцев той или иной республики, области. Ребята из Кабардино-Балкарии взяли за танцплощадку, краснодарцы начали строить спорткомплекс, латыши оборудуют лыжную трассу, ленинградцам выпало делать хоккейную коробку. Поднялись школа, столовая, овощехранилище, клуб, библиотека — в ней для начала 2500 книг, шеренги аккуратных двух- и четырехквартирных домов с резными верандами.

Все идет как всегда на молодежной стройке, и не одну свадьбу сыграли на Кичере. И строится детсад. Молодой архитектор Виктор Викторов, покинув Москву, прочно обосновался в Кичере — он вырезает из привезенных с просеки огромных золотистых бревен скульптуры для детской игровой площадки, которую сам придумал и спланировал. Одна фигура станет опорой для «гигантских шагов», две другие образуют ворота — будет, в общем, целый резной деревянный городок.

Всегда и всюду на Всесоюзных ударных комсомольских стройках одновременно с задачей производственной решались и задачи нравственные. «Мы поднимали плотину, плотина поднимала нас», — говорила молодежь, создавшая Братскую ГЭС. «Дорогу строить и себя!» — это уже общемамовский лозунг. Вчерашние новички БАМа через считанные месяцы возглавили здесь трудовые коллективы. Виктор Лущик стал бригадиром лесорубов, Ионас Микалаускас и Александр Шулский — бригадиры плотников. Кандидаты в члены партии, они стали коммунистами — их кандидатский стаж на БАМе говорил сам за себя.

— А еще, — сказал мне секретарь комитета ВЛКСМ Кичеры Владас Зигмнтас, — мы организовали турскению. Теперь флаги отряда стоят на ближних и дальних горных вершинах.

И еще одна строчка в биографии отряда: многие бойцы поступили нынче на заочную учебу в вузы и техникумы, в основном по специальности. Значит, судьбу связали прочно с дорогой.

Мы сидели на крыльце одного из только что отстроенных пахнущих стружкой домов. Оглядывая изумрудные кедрачи, дальние горы, весь чистый и свежий мир Прибайкалья, Саша Бондарь говорил:

— Хорошо здесь! Уезжать не хочется. Мы с ребятами и то прикидываем: на сколько тут работы хватит. Ну на четыре-пять лет. И конец дороги. Жалко.

«Как сказать, как сказать», — думал я, глядя на тот же белый хребет Сынныр, и вспоминал рассказы геологов, с которыми шли на барже по Байкалу и везли картошку как раз для людей, работающих сейчас на заоблачном хребте Сынныр.

В тех горах геологи еще в 1958 году обнаружили месторождение невиданного до сих пор минерала. Первооткрывателю — Александру Яковлевичу Жидкову — порода напоминала знаменитые нефелины Колеского полуострова, но вскоре выяснилось, что открыто нечто, не имеющее аналогов. Открытый минерал назвали по имени хребта — сыннырит.

В новосибирском Академгородке старейший геолог Сибири академик Андрей Алексеевич Трофимук, рассказывая о рудных богатствах БАМа, остановил свою указку на той точке карты, где расположена Кичера.

— Здесь сынныриты. Удивительное месторождение. Поначалу некоторые ученые считали сынныриты пустой породой. При детальном изучении эта «пустая порода» обернулась чудо-рудой. Из нее можно извлекать глинозем для алюминиевой промышленности. Кроме того — чрезвычайно нужные отечественным пашням бесхлорные калийные удобрения. Хлор, содержащийся в существующих ныне удобрениях, накапливается в почвах и приводит к снижению урожая. Использование сынныритов может наполнину увеличить отдачу полей. Сынныриты дадут поташ, соду, цемент, хрустальное стекло, кремнезем...

Еще идет детальная разведка месторождения, но уже ясно, что запасы этого невзрачного не то серого, не то желтого, но ценнейшего камня, что залегает на площади в шестьсот квадратных километров, вполне достаточны, чтобы думать о прокладке железнодорожной ветки от окрестностей баймовской станции Кичера по долине реки Холодной на север, к месторождению. А совсем рядом с Сыннырским массивом другая геологическая экспедиция ведет разведку крупнейшего в Северной Бурятии месторождения полиметаллов.

А там еще другая даль...



# СВЕТ В НАЧАЛЕ ТОННЕЛЯ

Уоян ► Северомуйск ►

520-й–560-й километр

*Бурятский участок на  
БАМе называют  
барьерным. Шесть  
здешних тоннелей, как  
шесть барьеров, и среди  
них Северомуйский —  
самый протяженный в  
стране — 15 километров  
335 метров. Впрочем,  
барьерами стали не  
только высокие и  
неприступные, как  
крепости, горы, но еще и  
активная сейсмика.  
Буквально рядом с  
притрассовой дорогой  
бьют из-под сугробов  
горячие ключи — «живые  
недра» планеты здесь  
чуть не сразу под вечной  
мерзлотой.*







На Бурятском участке БАМа все приходится возводить с повышенным запасом прочности.

Само расстояние стало своеобразным барьером: бурятские километры магистрали наиболее удалены от развитых центров, действующих железных дорог и баз снабжения.

\* \* \*

На 520-м километре эстонский отряд строит станцию Уоян. Уоян — на местном наречии «тихая вода». Точное определение.

Поселок растет на берегу Верхней Ангары. Вся длина этой реки — чуть больше пятисот километров. Летом по ней можно подняться километров на триста на лодке или катере, не встречая даже перекатов. Мне доводилось пролетать над Уояном на вертолете: куда ни глянь — протоки, старицы, озера, и в этом водном лабиринте сама Верхняя Ангара петлями вытекает по долине. Она дает пятую часть поступающей в Байкал воды. Из бесчисленных озер в окрестностях Уояна стоит обратить внимание на самое обширное озеро — Иркана. Местные жители давно знают, что рыбалка на Иркани, как нигде, удачлива. А лимнологи установили, что в Иркани стремится рыба из бассейна Верхней Ангары и даже из неблизкого Байкала. Тогда ученые заинтересовались озером еще больше. В результате наблюдений был сделан вывод, что озеро Иркана не только наиболее перспективный для промыслового рыболовства водоем, но, кроме того, оно представляет собой как бы естественный санаторий для рыб. Заходя в Иркани, они через некоторое время освобождаются от паразитов. Зараженность организмов, живущих здесь, в сотни раз меньше, чем в окрестных водоемах. Видимо, оздоравливающее действие оказывают химические элементы термальных источников в прибрежной зоне озера.

Озерный край, как говорят в Прибайкалье, «тороват» не рыбой единой. С началом строительства БАМа управление охотничье-промыслового хозяйства Бурятской АССР организовало новый госпромхоз с центром в Уояне, с территорией в четыре миллиона гектаров — весь Бурятский БАМ. Будет налажен научно обоснованный промысел белки, колонка, изюбря, лоса, а главное, соболя, — по нормам, рекомендованным порабатывшей здесь накануне экспедицией Главохоты РСФСР. В плане развития Уоянского государственного охотничье-промыслового хозяйства — цехи по изготовлению сувениров и национальной северной практичной одежды.

\* \* \*

Русские люди пришли на берега Верхней Ангары уже в конце прошлого столетия и осели тут прочно. Ветеран БАМа Э. Норман, который полвека назад проводил изыскания трассы в Северобайкалье, оставил тогда в своих дневниках любопытное свидетельство о русских селениях Кумора и Иркана на Верхней Ангаре: «Нас поразила нетаежный ландшафт между селениями. Две типично русские деревни с огородами, лошадьми, коровами, овцами, курами, утками, с улицами, по которым ездят на телегах. Между деревнями — хорошо укатанная колесная дорога. А кругом простиралось настоящее российское поле, на котором колосились рожь и овес. Удивительный оазис в бескрайней тайге! На горизонте виднеются скалистые вершины Северо-Муйского хребта, и куда ни посмотришь вокруг — всюду высокие горы, а вблизи — заболоченная плоская мерзлотная равнина.

Мы были поражены этим чудом, сотворенным человеком, отвоевавшим у вечной мерзлоты сносные условия для жизни. Смекалистые люди на возвышенном месте вырубали тайгу, раскорчевали, распахали — и вечная мерзлота отступила. Унавоженная земля стала плодородной. Этот небольшой клочок бывшей тайги — словно памятник самоотверженному труду многих поколений русских людей, единственными орудиями которых были топор да лопата, самодельная соха и конь. Поколений, превративших дику мерзлотную тайгу в уголок земледельческой России».

\* \* \*

Мы покинули Уоян на рассвете, когда мороз особенно лют. На этот раз я ехал в кабине самосвала с молодым водителем Николаем Потаповым. В кузове громыхали на ухабах бетонные подставки для опор будущих ЛЭП. Утреннее солнце бросало розовые тени на ближние и дальние хребты.

Полсотни километров надо проехать от Уояна на запад. Дорога начинает петлять по обрывистым краям перевала — мы втягиваемся на Северо-Муйский хребет. С запада к хребту прижался поселок Тоннельный. Здесь западный портал тоннеля через Северо-Муйский хребет.

Пассажиры будущих поездов увидят, как причудливо изрезаны скалы в предгорьях Северо-Муйского хребта. Одни похожи на фантастических зверей и птиц, другие — на башни, третьи — на гигантские лица и фигуры людей. А одна скала — ее будет видно с железной дороги, у самого въезда в тоннель с северной стороны — точно памятник Чапаеву: смотрит легендарный герой на восток, голова в папаше, усы торчатся, рука во взмахе... Шоферы так и зовут эту скалу — «Чапаев».

На границах между тайгой и горной тундрой склоны Северо-Муйского хребта затянuty массивами вечнозеленого хвойного кустарника: иглы тонкие и длинные, как у сосны, а шишки, как кедровые, орехи можно щелкать, только очень уж орешки миниатюрные. А корни и ветви и узловатый короткий ствол — плотные, в коре, как в броне. Это — кедровый стланник. У бурятов есть красивая легенда о чудо-богатыре Эрдени, вызвавшим ради спасения своей земли на пединок самого бога, за что и превратил его бог в кедровый стланник. Легенда легендой, но держится стланник за землю, за каждый камешек прочней некуда: до шестидесяти метров корней в кубометре грунта. Стланником укрыты, как надежным вечнозеленым покрывалом, не только склоны Северо-Муйского хребта, но и все горы от Лены до Амура — на тех бесплодных и каменистых высотах, где уже не в силах расти обычный лес. Стланник кедровый дает прокорм и крышу лесному зверью — тому же соболю, горностаю. Стланник спасает склоны от разрушительной эрозии и появления так называемых «лунных ландшафтов». Лунный — это когда только камень, осыпи и ни травки, ни кустика до горизонта — такие места встречаются в бамовских горах там, где прошли пожары. Масло из стланниковых орехов используется в медицине и парфюмерии, кора и хвоя — для таежных людей издревле верное средство против цинги.

Одним словом, вечнозеленый кустарник — во всех смыслах очень нужное для бамовской неласковой земли явление. И его надо оберегать. А больше всего боится стланник огня. Просмоленные раскисшие ветви вспыхивают, как промасленная тряпка, как порох, и в считанные минуты сплошным факелом занимают массивы стланника — ведь он никогда не растет в одиночку.

Ученые лесоводы утверждают, что выгоревшие в зоне БАМа массивы стланника смогут восстановиться не меньше, чем через сотню лет...

\* \* \*

Поселок тоннельщиков Северомуйск спрятал свои улицы среди соснового бора под восточным склоном хребта. У въезда в Северомуйск стоит на скале в окружении сосен гусеничный вездеход из тех, которые в бамовском обиходе называют сокращенно-упрощенно «гэтэтэ». Об этом вездеходе уже ходят рассказы, похожие на легенды. Говорят, что он тонул в болотах, проваливался под лед, срывался с крутых откосов, переворачивался... Это он весь свой короткий железный век поработал на самом трудном — Бурятском участке БАМа. Его подняли на постамент у въезда в Северомуйск в 1978 году, следуя той же логике, по которой после войны ставили на пьедесталы танки, — в пример тем, кто придет после, и на века.

Чтобы лучше понять и представить выпавшее на долю первопроходцев Северомуйска, обратимся к их воспоминаниям.

«Первого апреля 1974 года мы прибыли в Улан-Удэ. Трудности были самые непредвиденные и начались сразу же. Из Улан-Удэ до Усть-Баргузина мы доставили свою технику (ГТС, ГАЗ-71) на полуприцепах, а дальше предстояло идти своим ходом по Байкалу до Нижнеангарска. Путь этот и не очень большой, всего, как после выяснилось, 330 километров. Но за рычагами сидели новички... И самое главное: мы совсем не знали дороги и ехали на ощупь, по карте.

Знай мы заранее, что такое ледовая дорога по Байкалу, в такое время вряд ли рисковали бы на подобное «мероприятие». А так мы в пути, не думая об опасностях, любовались красотами природы. Только перед самым селом Байкальским призадумались, как прыгать через трещину: она была побольше трех метров. Решили объехать, но, оказывается, трещина отсекла нас от берега. К тому же темнело. Мы решили прыгать. Нашли место, где трещина была поуже, и на повышенной скорости стали прыгать. Первым опытный механик-водитель Середа, за ним я, а потом и остальные.

...Придя в село Байкальское, узнали, чему мы подвергались. Председатель колхоза Кетров крайне удивился, что мы отправились в путь по Байкалу в это время да еще без проводника. И еще рассказал, что тремя днями раньше тракторист его колхоза утопил трактор и чудом спасся сам. Только тогда мы обратили внимание на одну особенность: за всю дорогу нам никто не встретился на пути и никто не обогнал...» Так вспоминал В. В. Данилов, электромонтажник 11-го тоннельного отряда, в феврале

1978 года — в дни, когда с восточного портала началась (наконец-то!) проходка Северомуйского тоннеля.

Каких только препятствий не выставила природа на трассе БАМа: и горы до неба, и температурные перепады от мертвящих холодов к испепеляющей жаре, и буйные при любой погоде реки, мерзлота, наледи, бездонные болота, даже нарастающая песчаная пустыня в Чарской долине... Но на всем трехтысячекилометровом Байкало-Амурском пути нет другого такого исполненного барьера, как Северо-Муйский хребет.

Первооткрыватель этих гор П. Кропоткин — русский князь, известный революционер-анархист и не менее выдающийся географ, дал такое описание Северо-Муйского хребта: «На вершинах гольцов Ленско-Витимского водораздела, имея перед глазами панораму диких серых голых скал... путник чувствует, как его поглощает мир неодушевленный: не только голос случайно залетевшей птицы, но даже и слабый звук выстрела звучит чем-то чужим среди этого безмолвного царства каменных масс; сама буря не в силах поднять здесь шума, и безмолвный ветер давит, теснит здесь своим напором...

Два тесно связанные между собой хребта я назвал Делюн-Уранским и Северо-Муйским. Постоянно забираясь все в более и более дикую горную страну, мы спустились, наконец, с последнего из этих хребтов по такому глухому ущелью, где единственной дорогой нередко представлялось заваленное громадными глыбами русло буйного горного потока».

Изыскатели БАМа пытались, конечно, обойти хребет: на этом участке трассы они проработали детально пятнадцать вариантов — но все дороги уперлись в заоблачные пики. Так возникло, казалось бы, невероятное, но единственно допустимое решение: бить тоннель протяженностью пятнадцать километров и триста тридцать пять метров. В СССР пробивать таких еще не приходилось. За границей есть тоннели и подлиннее, но если учесть «отягчающие обстоятельства» Северо-Муйского хребта: мерзлоту, высокую сейсмичность, подземные реки и озера горячей воды и еще целый набор сложностей, понятных только специалистам, — то Северомуйский тоннель — не только самое дорогое инженерное сооружение трассы, но и небывалое по сложности во всей мировой практике.

Местные жители (из селений, основанных предприимчивыми золотоискателями еще в прошлом веке) формулировали суть проблемы диалектически: «Не продырявить наш хребет... Нет...» — Но, вспоминая своих неспокойных дедов, забравшихся в эти дебри, итожили: — А и упрям, однако, русский человек».

«...Мы, конечно, знали, что Бурятия уступает Черноморскому побережью по количеству курортов, но не все представляли, что это такое: район, приравненный к Крайнему Северу. Первое знакомство было впечатляющим для первого десанта, высадившегося на Верхней Ангаре в июне 1974 года на радость плотным тучам гуси. Местные жители не без ехидства поясняли, что главные силы пискающего и кусучего войска находятся в тайге, поэтому двигаться в ту сторону равнялись самоубийству, — вспоминал начало тоннеля Б. С. Кабаков, механик из Северомуйска. — Бригады работали весь световой день, километры просеки двигались к будущему западному portalу Северомуйского тоннеля. Опытные механизаторы следом за лесорубами строили дороги, которых вообще не было в этих местах... Пока техника была новой, нам, механизаторам, жилось сносно, зато чем дальше, тем worse. При отсутствии запчастей и ремонтной базы все надежды возлагались на электросварку и собственную находчивость. Кто поверит, что в таких условиях нам довелось производить капитальные ремонты двигателей, изготавливать сложнейшие узлы, вышедшие из строя. Вспоминается случай, когда нужно было срочно произвести ремонт корчевателя, у которого лопнуло звено гусеницы. Чтобы подлатить сварочный агрегат, предстояло преодолеть сухую на вид поляну шириной не более ста метров. На тракторе «Казахстан», буксировавшем сварочный агрегат, мы преодолели эти сто метров за девять часов, для чего пришлось вручную изготовить лежневку из бревен. После такой работы засыпали так крепко, что волосы вмораживались в промерзшие стены... Когда же прилетал вертолет со всем необходимым и почтой, то невозможно было скрыть детский восторг даже в самых дремучих бородах».

По голой каменной плечи перевала круглый год метется ветер — швыряет в машины снежными зарядками. Над перевалом, подобно боровым вышкам, торчат конструкции. Дело вот в чем: чтобы построить Северомуйский тоннель-гигант обычным методом, то есть пробивая навстречу друг другу с двух порталов — «входа» и «выхода», — проходчикам понадобились бы, наверно, десятилетия. Но приехали на помощь бывалые карагандинские шахтеры, расположились прямо «на крыше» хребта, в нескольких неуютных ложбинах как раз над осью будущего тоннеля, и принялись бурить три вертикальных ствола, чтобы добраться до оси тоннеля и обеспечить проходку со дна каждого ствола сразу на запад и восток.

«В феврале 1975 года у западного портала Северомуйского тоннеля работали тридцать человек из тоннельного отряда № 11. А восточный портал был глухой и неизведанной далью. По воскресеньям на восточном портале бывали ходоки — любители мыться в горячих ключах — и рассказывали о нем как о совершенно другом крае: и снега, дескать, очень мало (на западном портале его более двух метров), и теплее, и горячие ключи с банькой, оставшейся еще от изыскателей военных годов. И вот в марте 1975 года было принято решение о форсированном освоении восточного портала. 19 марта геологи выделили нам трактор с санями, и на восточный портал были перевезены первые стройматериалы и электростанция. На 28 марта была намечена переброска людей вертолетом. Для этого вертолётчики взяли запасной бак с топливом и справились с заданием за два рейса. Первой высадилась на восточный портал бригада Ю. Д. Никитина. Лагерь разбили недалеко от горячих ключей. Жили в палатках. 14 апреля со







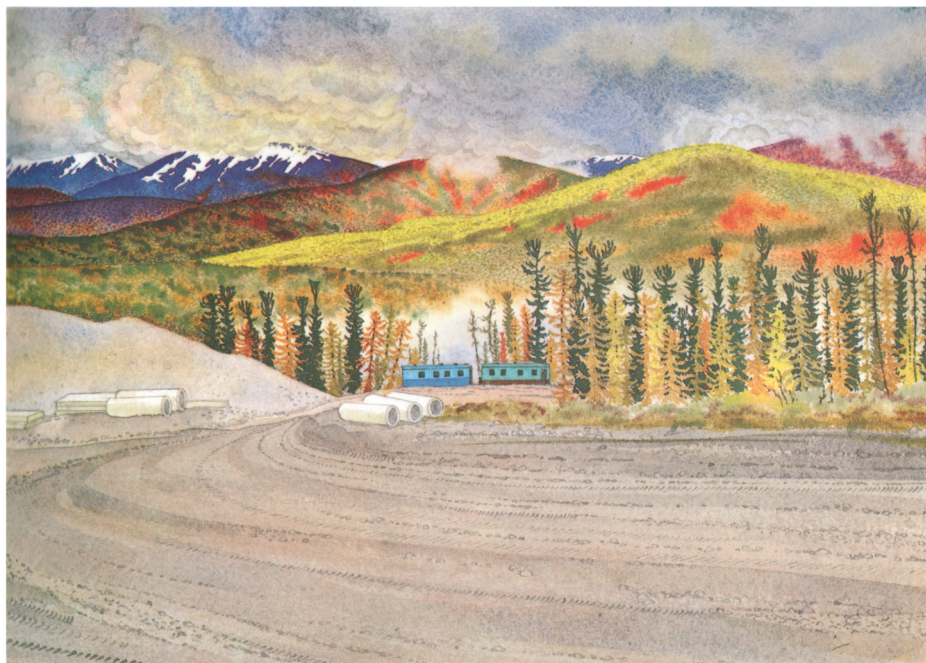
*Вверху справа:* Монумент на границе Иркутской области с Бурятской АССР. Отсюда эстафету укладки приняла у иркутян прославленная бригада Александра Бондаря.

*Вверху слева:* У въездов в некоторые бамовские поселки стоят на постаментах образцы техники, с помощью которой строилась магистраль: где гусеничный

вездеход, где грузовик, а здесь, у портала Байкальского тоннеля,— подземный самосвал. Их поднимают на постаменты, следуя той же традиции, по которой после войны ставили на pedestals танки.

*Внизу:* С перевала Даван трасса спустилась к священной сибирскому морю.

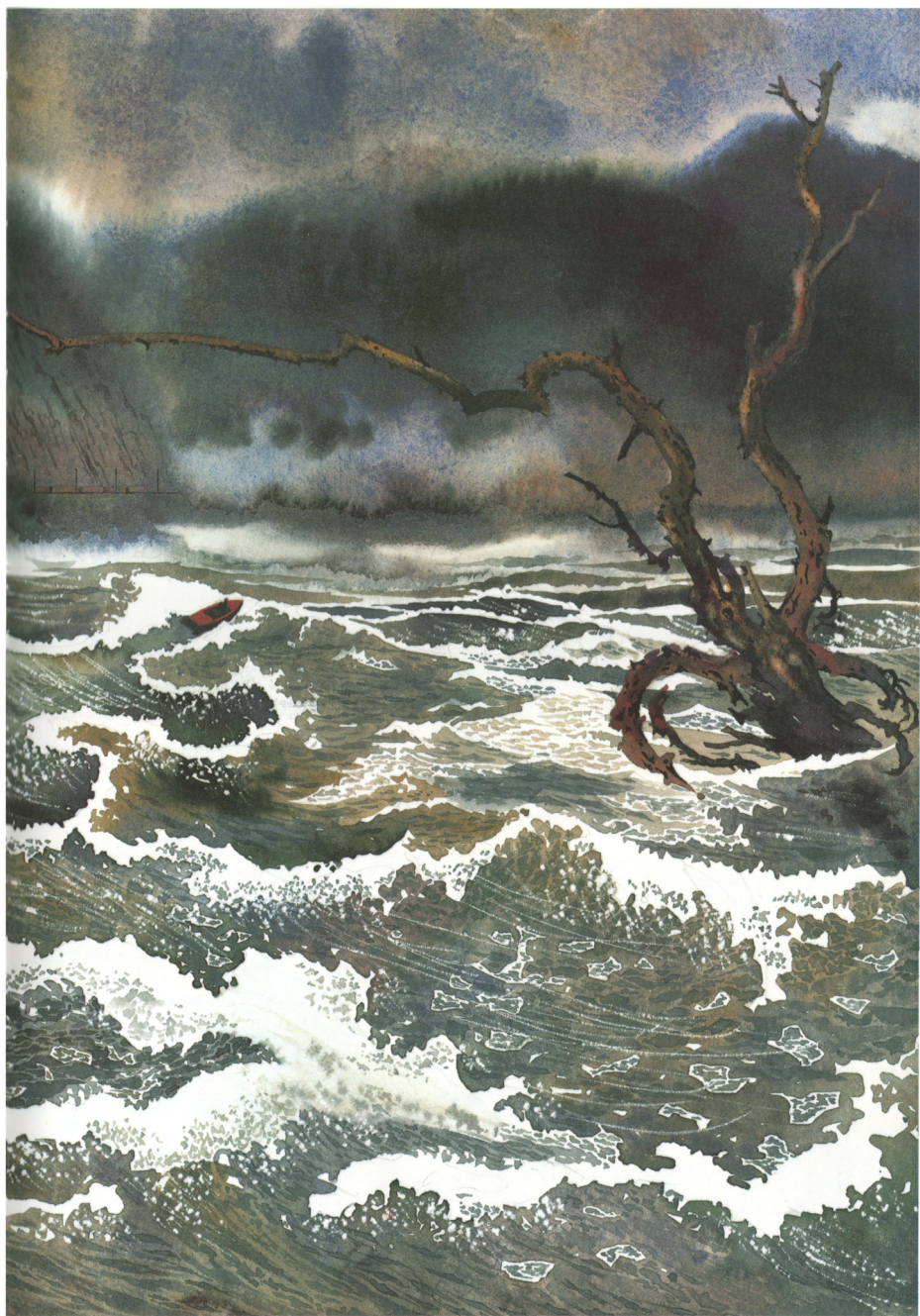
*На обороте:* Штурм на Байкале.













*Вверху:* Магистраль прошла по окраине старинного рыбацкого поселка Нижнеангарск на северном берегу Байкала. Здесь жители издавна занимались ловом омуля — байкальского деликатеса.

*Справа внизу:* Байкал — жемчужина сибирской природы. И наша главная задача состоит в том, чтобы уберечь в

чистоте воду и всю первозданную природу сибирского моря. Разработаны проекты превращения Байкала в главный бамовский курорт. На берегах озера предполагается создать пять государственных природных парков, в рамках которых будут организованы плановый туризм и отдых. По прогнозам ученых, число туристов на Байкал возрастет к 2000 году до двух миллионов человек в год.









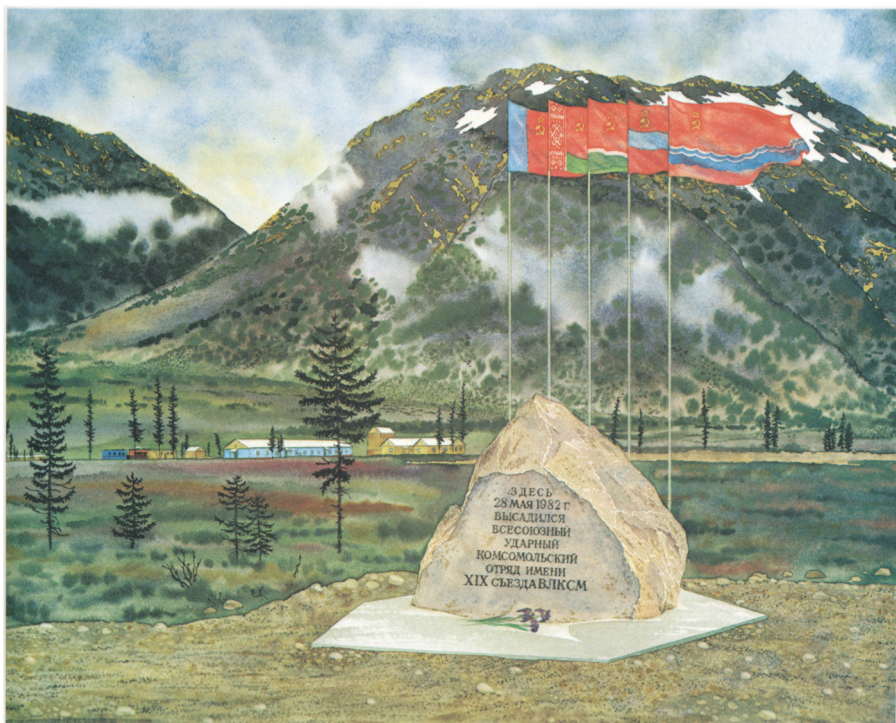
Усть-Кут » Звездный » Улькан » Кулerma » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск »

Лиственница — самое распространенное дерево в зоне магистрали. Зимой эти деревья голы и неприютны. Их и называли лиственницами потому, что хвоя у них

переживает те же превращения, что и листва: - распускается - весной, желтеет осенью и осыпается в предзимье.







28 мая 1982 года на бамовской станции  
Сюльбан высадились Всесоюзный ударный  
отряд имени XIX съезда ВЛКСМ —  
посланцы пяти союзных республик.

**Внизу:** Северомуйск — поселок  
тоннелильщиков на севере Бурятии. Жители  
Северомуйска пробивают через окрестные  
горы самый большой в стране и самый  
сложный в мировой инженерной практике  
тоннель длиной 15 335 метров.





*Вверху:* Поселок Новый Уоин возник на берегу Верхней Ангары. Уоин — значит по-эвенкийски «тихая вода». Станцию здесь строит эстонский отряд.



*Справа внизу:* Горячий источник близ Уоина — любимое место отдыха бамовцев. Горячие ключи бьют на всех участках магистрали. Ученые Сибирского отделения Академии наук СССР разработали проекты использования подземных вод для обогрева домов и целиком поселков, для создания баз отдыха и тепличных комбинатов. Первая теплица на подземном тепле уже создана вблизи Бурятского участка БАМа.

*Слева внизу:* Речки, в которые впадают горячие ключи, не замерзают долго, сопротивляются даже лютым бамовским морозам.







**Вверху:** Северобайкальск возник на пустынном мысе Курлы за каких-нибудь пять лет. Новый город построили шеф-ленинградцы. В строительное управление Ленинградбамстрой был целый конкурс: по пять претендентов на место.

**Слева внизу:** Этот монумент в честь многонационального Всесоюзного ударного отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ и задумал и построил в поселке Кичера на 404-м километре трассы молодой московский архитектор Виктор Викторов.





*Справа внизу:* Село Верхняя Займка на Верхней Ангаре основано в конце прошлого века русскими поселенцами. Крестьяне, перебравшиеся из Центральной России, сохранили и на севере Забайкалья уклад деревенской русской жизни. Они научились выращивать рожь и овес на бедных здешних землях, проложили проселочные дороги, завели лошадей, коров, кур... Так возникали небольшие оазисы среди

бесконечной тайги. В Великую Отечественную войну работающие и умелые сельчане Верхней Займки влились в полки сибирских дивизий, воевали под Сталинградом и отступали Москву. Вчерашние охотники, они стали меткими стрелками в дни великих сражений. Скромный памятник — не вернувшимся с полей войны землякам-сельчанам.





Почти на каждом километре БАМа пришлось монтировать бетонные водопропускные трубы. Пустынное название — труба. Но сооружение каждой

из них стоит сотни тысяч рублей и немалых усилий. Бригадир Рафгат Хайдаров говорит: «Ручей словно чувствует, что мы хотим его от солнца

под землю упрятать. Как ливень, так накидает столько валунов, что работать невозможно. Одним словом, дело — труба».





стороны Муи по зимнику на восточный портал прошли первые машины — три «Урала». С первого же дня бригады втянулись в работу по вырубке площадки под портал и строительство вертодрома, — так вспоминал сменный мастер 11-го тоннельного отряда А. В. Ерошенко.

Когда начали строить Северомуйск, начальник 11-го тоннельного отряда С. А. Смирнов издал приказ, запрещающий планировку территории бульдозерами. А комсомольско-молодежная бригада Валерия Прокушева первой вписала в социалистические обязательства особый пункт об охране природы в поселке. (Недавно Валерий Прокушев стал лауреатом премии Ленинского комсомола.) По примеру Уланска, случилось, штрафovali своих же строителей за сломанное зря дерево. Таких зеленых поселков, как Северомуйск, на всей трассе БАМа найдется немного.

Проходка с восточного портала началась 4 февраля 1978 года — в день, когда тоннельному отряду № 11 исполнилось четыре года. Четыре года ушло на подготовку штурма. Началась проходка не с основного туннеля, а с вспомогательной транспортно-дренажной штольни. По технологии она должна все время опережать главный туннель метров на сто пятьдесят — двести, как разведчица.

Я был в те дни у северомуйцев. Свои вахты они тогда иронично называли «сантиметровками». К моменту, когда Владимир Ильич Журбин, начальник участка, показывал мне «состояние работ», тоннельщики углубились в хребет всего на 48 метров. В этот же день комсомольско-молодежное звено Юрия Никитина, которое, как выразился Журбин, «пашет злее всех», поставило рекорд месяца — за смену прошло 112 сантиметров и 4 миллиметра. Мы стояли у этих самых последних миллиметров штольни и машинально трогали руками плотную каменную стену, которую еще предстояло пробивать. Сверху капала вода, а снизу тек горячий ручей. Маркшейдеры зорко поглядывали в теодолиты за каждым шагом проходчиков.

— Боятся, чтобы туннель в сторону не увели, — пояснил Журбин, — отличные ребята... Приезжали к нам иностранные корреспонденты. Спрашивают начальника Главбамстроя: «Скажите, пожалуйста, БАМ — одноколейным будет или двухколейным?» Товарищ Мохортов им отвечает: «Это как получится — укладчики идут навстречу друг другу за тысячи километров. Если встретятся — будет одна колея. Если разминутся где-то в пути, значит, двухколейным будет БАМ...»

Посмеялись. А если серьезно?

— А серьезно, — Журбин поднимает вверх указательный палец, — допустимое отклонение при встрече штолен не должно превышать на Северомуйском туннеле 15 миллиметров.

Откуда под землей горячие ручьи? Из подземных разломов в хребте, из озера над туннелем. В недрах Северо-Муйских гор по две трещины и разлома в среднем на каждый километр туннеля, и тянутся они под землей на десятки метров. Еще геологи обнаружили, что на Северомуйском туннеле отсутствует мерзлота. Вокруг сплошные мерзлые породы, а здесь — только небольшая линза выше уровня туннеля. Быть может, здесь, в районе почти сплошного развития вечной мерзлоты, придется пробивать туннель, искусственно намораживая грунты?

Для защиты от воды на проходке Северомуйского туннеля будет использован полимербетон, недавно созданный синтетический материал — очень прочный, эластичный, не поддающийся жидкостям и газам.

Другая большая забота тоннельщиков — сейсмическая активность хребта. 27 июня 1957 года было зарегистрировано крупнейшее северомуйское землетрясение такой силы, что оно занесено в каталог мировых катастроф. Но в 1957 году оно никого всерьез не озаботило: пустынные, ненаселенные районы. А уже в 1964 году Институт земной коры Сибирского отделения АН СССР в преддверии начала стройки детально занялся изучением сейсмической ситуации в будущей зоне БАМа. Сейчас вдоль всей трассы действуют десятки сейсмостанций. Велика ли вероятность повторения подобного землетрясения? Однозначно ответить на этот вопрос пока трудно. Но только за 1977 год в районе Северо-Муйского хребта зарегистрировано больше двухсот подземных толчков, а всего по БАМу — сотни тысяч колебаний земной коры. Правда, абсолютное большинство этих подвижек почувствовали только специальные приборы сейсмологов.

Ученые выявили так называемый Монголо-Байкальский сейсмический пояс — в границах его прокладывается без малого тысяча километров БАМа: это — знакомые уже нам хребты Байкальский и Северо-Муйский, а также Кодар и Удокан и котловины Байкальская, Верхнеангарская, а восточнее — Муйская и Чарская — о них речь тоже впереди.

Рекомендации и выводы сейсмологов позволяют готовить эффективную защиту от возможных землетрясений: использовать при сооружении объектов особые материалы и конструкции. Пригодится опыт, накопленный при строительстве Ташкента, крымских и кавказских городов — ведь там сейсмическая активность такая же, как на БАМе, а кое-где даже выше.

В февральский ветреный и морозный день мы сидели с молодыми ребятами-тоннельщиками на берегу горячей речки Окусикан. Сидели, извините, в чем мать родила. Только что мы плескались в горячей воде, и пузырьки и струи, бьющие откуда-то из-под камней, щекотали пятки. Выбрались из воды, как заново родившиеся. Морозно, а по берегу трава зеленеет, от воды тепло подымается, благодать.

— Нравится у нас? — спрашивает мастер Сергей Королько и, вдохновляясь, рассказывает, какие необыкновенные радуги висают после дождей над порталами туннеля.



— Нравится?— переспрашивает мастер Сергей Сермягин и, глядя на отвесные стены ущелья Окусижана, строит вслух планы создания альпинистской секции с целью восхождения на непокоренные вершины Северо-Муйского хребта.— А еще летом вокруг горячего ключа ягоды полно, даже смородина растет.

— Что смородина,— добавляет секретарь комитета комсомола тоннельного отряда Валерий Федотов,— был у нас в отряде украинец Федор Тарахонч. Так он у горячего ключа редиску и морковь выращивал.

От источника до Северомуйска—три километра. Вод горячего источника хватит и для отопления поселка. Тогда топливо для обогрева не надо будет завозить в Северомуйск за тридцать земель, воздух над поселком останется чистым, а это очень важно—здесь зимами штили, а в тихие морозные дни дым плотной пробкой закупоривает ущелье, не поднимаясь и не рассеиваясь; надежно и без перебоев горячая вода сможет пойти в каждую квартиру. «Производительность» источников (их несколько—один рядом с другим)—сорок литров в секунду. Температура в них от 25 до 60 градусов, потому что разбавлены речной водой. А можно и кипятки получать, если пробить скважину,—рядом на перевале работают карагандинские шахтеры: бурят для тоннеля вертикальные столбы.

Все можно бы: и теплицу, и бассейн. Овощи свежие пришлось бы в дальнем холодном краю очень кстати.

Возвращаясь из Северомуйска, я заехал в Иркутск, к председателю комиссии по изучению подземных вод при Сибирском отделении АН СССР доктору геолого-минералогических наук Е. В. Пиннекеру.

Евгений Викторович Пиннекер разложил на столе карты, схемы, справочные таблицы:

— БАМ почти на всем своем протяжении будто специально прокладывается через районы, наиболее богатые подземными гидротермальными ресурсами. Сразу несколько горячих ручьев открыли в окрестностях Северобайкальска. Бьют горячие родники близ станций Кичера, Северомуйск, Витим, Чара, Олекма, Февральск... А всего через естественные выходы термальных вод выносятся на прилегающие к магистрали земли каждую секунду 34 тысячи килокалорий тепла. А в недрах БАМа, по нашим прогнозам, тепла раза в четыре больше, и уже готовы рекомендации, где в первую очередь начинать разведочное бурение. Впрочем, и обнаруженных источников достаточно на первых порах для отопления жилых поселков бамовцев, для санаториев, бассейнов, теплиц. Учеными-гидрогеологами уже давно составлены специальные карты, где указаны и местонахождение, и температура, и химический состав, и производительность каждого источника. Эти материалы не только направлены в причастные к строительству БАМа организации, но даже выпущены отдельным изданием.

Накоплен немалый опыт использования термальных вод для хозяйственных целей. К примеру, северная страна Исландия практически полностью перешла на геотермальное отопление городов и поселков, а в тамошних теплицах растут не то что овощи, а даже бананы и цитрусовые. У наших соседей в Венгрии и Болгарии действуют огромные тепличные комбинаты на термальных источниках. У нас на Камчатке не только расширяются год от года геотермальные теплицы, но еще и приспособили подземное тепло для обогрева... автодороги,—чтобы не заносило ее снегом.

Если говорить об экономической целесообразности, стоит учесть, с одной стороны, удаленность БАМа от сельскохозяйственных районов и постоянную нехватку овощей, долгие холодные зимы, а значит, высокую потребность в топливно-энергетических ресурсах, неизбежное загрязнение воздуха многочисленными котельными, а с другой стороны—обилие горячей воды рядом с поселками и станциями. Институт ЦНИИЭП инженерного оборудования рассчитал, что применение подземного тепла для зданий и сельхозобъектов будущего Питателевского курорта на юге Бурятии даст годовой экономический эффект в сто тысяч рублей. Но на севере Бурятии—на БАМе—этот эффект будет еще выше уже потому, что здесь традиционные виды топлива обходятся гораздо дороже.

\* \* \*

С. А. Смирнов, начальник тоннельного отряда в Северомуйске, сказал мне:

— Тридцать лет я проживаю тоннели. Но с такими недрами сталкиваюсь впервые. Как хотите, а не нравятся мне эти парящие речки рядом с тоннелем.

Он, как говорится, будто в воду (горячую?) глядел.

20 сентября 1979 года в 8 часов 45 минут местного времени горячий поток взломал гранитную стену, перевернул многотонную буровую установку, прокатил ее по подземному коридору на полсотни метров и почти до потолка залил тоннель. Вода тащила скальные обломки. Поток был так насыщен песком, словно где-то размыл песчаные берега...

Проходка остановилась, и надолго. Хребт обстукивали и «ощупывали» всеми известными науке средствами, вплоть до съемки со спутников. Диагноз: тоннельщики наткнулись под землей на русло древней реки. Сотни специалистов побывали на тоннеле. Многие из них считали, что пройти четыреста метров «Ангараканского разлома» (так окрестили явление) существующими техническими методами просто невозможно.

Началось строительство железнодорожного обхода вокруг замершего тоннеля — рельсы укладывали на высоту более двух тысяч метров, — вариант этот мог быть лишь временным, ибо по северомуйским крутякам удастся протаскивать лишь несколько вагонов, но не бамовские тяжеловесные эшелоны.

В самом тоннеле шли эксперименты с различными быстротвердевающими смолами и цементными растворами. Бурили водоотводные скважины. В забое было жарко от горячей воды. Работали в одних трусах — каждые 15—20 минут проходчики с участка Ивана Слепо бежали под холодный душ из специально проведенного в штольню трубопровода.

Под землей шел монтаж целых водоперекачивающих станций.

На одном из уральских заводов срочно готовили специальный горнопроходческий щит.

Одним словом, к штурму готовились по-инженерному.

И этот день настал. 10 октября 1981 года проходка возобновилась.

Как сказалось это многомесячное испытание на кадрах Бамтоннельстроя? Кто-то не выдержал нервозности и риска, уехал: проходчики теперь нужны многим цветущим городам — метро нынче строят не только в столицах. Но в целом текучесть кадров у бамовских тоннельщиков оказалась самой низкой — 7,3 процента (в среднем по Министерству транспортного строительства — 15 процентов). Людей сплотили и выпавшие на их долю страшные удары подземных стихий. И высокая цель — здесь хорошо осознает каждый, что именно в руках северомуйцев — ключи от всего БАМа. Сказалось, конечно, и то всенародное внимание, та большая реальная забота о тоннельщиках, которая воплотилась и в хорошем жилье, и в домах культуры, и в спорткомплексах (вплоть до бассейна), и в повышенном снабжении товарами и бытовыми услугами...

Тоннельщиков на Северо-Муйском хребте уже больше десяти тысяч. Ключи БАМа — в их надежных руках.



# У ПОДНОЖИЯ АСБЕСТОВЫХ ГОР

**Таксимо ►**

747 -й километр

*К началу 80-х годов,  
когда за плечами  
бамовцев были уже  
сотни проложенных  
через северную тайгу  
километров, вся  
стройка словно  
ощутила второе  
дыхание. Хотя  
трудностей меньше не  
стало и сама трасса  
пришла к самым  
сложным и отдаленным  
природным барьерам,  
ритм стройки  
выравнился, самые  
сложные проблемы  
стали решаться быстро  
и по-рабочему  
спокойно — начал  
сказываться  
коллективный  
бамовский опыт.*







Поселок Таксимо возник в начале 1981 года—одним из последних на магистрали. Я был у них той весной.

— Рождаемся в муках,—сказал начальник СМП-670 А. А. Мезенцев. И посмотрел при этом веселым молодым взглядом.—Муки такие же, наверное, как на всякой бамовской новостройке. Жилья не хватает: в общежитие на 27 мест исхитрились заселить 130 человек. А иначе пришлось бы в палатках зимовать. Первый детсад сдаем скоро—он лишь половину наших детишек вместит. Лес бы использовать с просеки весь, так не хватает техники. Знаете, недавно показывали про первый десант в Таксимо кинофильм—можно его запросто выдать за хронику первых пятилеток—топоры, пилы дедовские, бревна на плечах носим...

Топоры стучат во всех углах и в центре будущего поселка, и пилы поют. Целые улицы брусчатых, сверкающих желтым свежим деревом домов поднялись за считанные месяцы, да сколько кругом в заделе.

Еще в Северобайкальске, рассказывая нам о первых итогах и уроках стройки, управляющий трестом Нижнеангарсктрансстрой Герой Социалистического Труда Ф. В. Ходаковский убежденно говорил:

— Главное, сформировался боеспособный рабочий коллектив. Бамовец—это вам не просто монтер пути или механизатор. Это очень надежный, умелый, оптимистично настроенный мастеровой человек. У него особенный, уверенный характер и неповторимая судьба.

— Бамовцы пошли такие, ничего не боятся,—подтвердил Мезенцев.—У меня пока жилья нет. Ну, я на дверь табличку прибил: «Прием на работу не производится». Все равно идут: «Чтобы работы здесь не хватало, быть не может, начальник, а с жильем что-нибудь придумаем».

В Таксимо особенно много бамовцев-ветеранов: вчерашних первопроходцев Магистрального, Северобайкальского, Беркакита... Сам начальник СМП-670 А. А. Мезенцев, или Сан Саныч, как его называют в поселке, был начальником планового отдела поезда в Золотинке, заместителем начальника поезда в Кичере. Начальнику Мезенцеву чуть больше тридцати. Его уважают за сплав опыта и молодости, за то, что смотрит в глаза честно и весело, и за то хотя бы, что он (человек семейный и первое лицо в поселке) не спешил менять вагончик на комфортабельный коттедж, хотя мог бы. Хороший пример тоже заразителен: один из заместителей Мезенцева решил не перебираться в благоустроенную трехкомнатную квартиру, пока не сдадут детсад,—отдал квартиру под детскую площадку.

Что есть бамовский опыт? Первые десанты, высадившись в Таксимо весной, начали... с подготовки к зиме. Сразу взялись за склады, котельную и овощехранилище. В мае без всякой агитации и пропаганды нашли, где посадить картошку и овощи понеприхотливей. К первому сентябрю сдали школу—учителя торопили, они ведь тоже бамовские старожилы. Вера Степановна Никитенок приехала из Улькана, а Зинаида Георгиевна Власюк—из Звездного. Привезли с собой целую библиотеку. Вербенко Надежда Алексеевна, которая преподает биологию, умудрилась через все ухабы притрассовой дороги доставить стеклянные мензурки—пробирки для школьной лаборатории и совершенно удивительную коллекцию—у нее в тесной комнатке растут в горшочках и банках тридцать пять видов цветов.

Пожалуй, ни один поселок на магистрали не рос такими стремительными темпами. В начале 1981 года в Таксимо было три тысячи человек. К концу года стало восемь тысяч. Здесь высадился отряд «Бурятский комсомолец» и Всесоюзный ударный отряд имени XXVI съезда КПСС. Молодежь попала к умелым наставникам.

Но сами-то бамовские ветераны,—они ведь и романтики хлебнули, и себя испытали, и увидели за эти шесть лет столько всякого, внесли такой вклад в строительство, что с честью могли бы возвращаться в родные края. Деньги? Машины? Десятка два бамовских семей перебирались в Таксимо с Западного участка трассы в собственных «Жигулях», один тракторист прибыл на личной «Волге». Достаточно увидеть, какими стали легковушки после рейса до Таксимо, чтобы понять: для их хозяев машина действительно не роскошь, а средство передвижения. Поневоле усомнишься в могуществе «накопительских» стимулов.

Среди бамовцев, прошедших тернии первых лет, крепка идея: своими руками достроить дорогу. С 747-го километра такой ориентир просматривается отчетливо— всего в сотне километров к востоку от Таксимо рельсовый путь от Байкала соединится с амурскими рельсами. Водитель вездехода Виктор Сантоцкий, который на БАМе с 1975 года, а в Таксимо высиделся с первым десантом, точнее, сам его привез, объяснил мне так: «Неудобно мне пока в Белоруссию возвращаться— это словно недоделанное бросить».

Сильно ощущение личной причастности к великому начинанию. Я встречал в Таксимо таких, кто в свое время, отработав договорные три года, уехал на теплую землю и вот вернулся через год-другой, затосковав по действительно красивому делу.

И еще одна сторона жизни бамовских ветеранов, как нигде ярко, проявилась в Таксимо. Сибирь свое берет: сначала проверит человека, а потом привязывает к себе самыми прочными нитями. Многие бамовцы строят здесь себе основательные дома, какие ставят только тогда, когда думают прожить в них жизнь. Тридцатилетний шофер Николай Патокин срубил для своей семьи самый видный пятистенки. Соседи стараются не отстать. (Многоопытный Мезенцев чуть не с первого дня выделил квартал для индивидуальной застройки.)

— Мне здесь природа нравится, а насчет работы—так ее здесь и детям моим хватит,—сказал Николай Патокин.

Что верно, то верно. Работы хватит. Таксимо станет станцией особого значения— крупнейшим железнодорожным узлом Бурятского участка БАМа. Отсюда протянутся подъездные пути на юго-восток, к ГЭС, которая будет сооружаться на реке Витим.

Но главное значение Таксимо даже не в этом. Рядом—на Южно-Муйском хребте—открыто крупнейшее в стране месторождение хризотил-асбеста.

Осенью 1956 года молодой геолог Александр Малышев вдвоем с радиометристом забрал на безымянный ручей, который граничил с участком, отведенным им для разведки.

— Так это не наш ручей,—всполошился, взглядевшись в карту, парнишка-радиометрист,—получается, на чужого дядю вкальваем.

— На дядю, так на дядю,—у Малышева было добродушное настроение. Он достал карандаш, подпisał под ручьем пришедшее тут же в голову название: Дядин.

К вечеру они наткнулись на ручье на глыбы хризотил-асбеста. Возвращаться назад было поздно. Они развели костер, нарубили стланика на подстилку. Перед рассветом повалил снег. Пришлось срочно выбирать из лавиноопасного ущелья. Этим снегопадом закрылся полевой сезон.

Летом будущего, 1957 года Малышев вернулся на Дядин ключ, поднялся до его истоков и разыскал коренные выходы редкостного минерала—зеленые серпентиновые скалы были пронизаны мощными жилами выходящего каменного волокна—хризотил-асбеста.

Месторождение, открытое молодым геологом, назвали Молодежным. В шестидесятые годы сюда пробили временную зимнюю дорогу, в хребт углубились штольней, и рядом с асбестовой сопкой возник геологический поселок, названный без мудрствований Горой. В одну из метельных ночей—16 марта 1969 года на поселок этот внезапно обрушилась лавина.

Я был в заброшенном поселке Гора, видел на месте домиков только доски и обломки кирпичей,—словно колонна тяжелых танков прошла. Геологи поставили новый поселок поближе к Таксимо, и разведка продолжалась.

Серпантинном по склону вытес автодорога. В 1978—1979 годах по ней вывезли пятьсот тонн породы на заводы Урала—для разработки технологических схем обогащения минерала.

Хризотил-асбест красив: цвет у него изумрудный, переливающийся. Асбест—это всем знакомый шифер, асбоцементные трубы, теплоизоляционные материалы... Кроме того, Молодежное месторождение содержит редкие и самые ценные, так называемые текстильные сорта хризотил-асбеста, которые идут на изготовление огнестойкой, жарозащитной и кислотозащитной одежды.

В наш технический век такая особая одежда нужна и металлургам, и химикам, и физикам, и космонавтам. Недаром по-гречески «асбестос»—нетленный, неразрушимый.

Месторождения хризотил-асбеста довольно редки. Основные его запасы в мире сосредоточены в Канаде, Южной Родезии и в СССР—на Урале и в Сибири. Молодежное месторождение, по предварительным прогнозам, будет самым значительным в нашей стране. Планируется в ближайшие годы построить здесь горно-обогатительный комбинат, а рядом с Таксимо возникнет город горняков.

\* \* \*

И снова об особенностях здешней природы... Вблизи Таксимо бьет из земли мощный источник и образует горячий ручей—вдоль этого ручья необычно буйная растительность: тополя чуть меньше четырех метров в обхвате, папоротники высотой почти в человеческий рост. Неподалеку—старинный хутор.

Я заглянул в гости к хозяину—Александру Петровичу Забелину, бывшему рабочему геологической экспедиции, а ныне пенсионеру, который давным-давно облюбовал этот уголок для места жительства. На

подворье у Забелина лошадь, коровы, в загоне боров, в сарае куры. В избе, напоминающей своим убранством музей сибирской старины, сидят на сундуке, прислонившись к русской печке, смуглый дядя—сам Забелин. Смолит сигарку и отвечает на расспросы молодых бамовских новоселов Таксимо:

— Дядя Саша, а рыбалка здесь какая?

— В Муе рыбы всем хватит, если соляркой реку не изгадите,—грубовато отвечает Забелин.—В озерах рыбы еще больше.

— Дядя Саша, а насчет охоты расскажи. Тайга, похоже, соболиная.

— Так отчего и соболя не взять. Если, конечно, лицензия есть,—осторожничает старожил.

— А овощи здесь какие вызревают?

— Земля у нас что хочешь родит.

— Говорят, даже арбузы растут?

— Врут!—убежденно возражает Александр Петрович.—Тут и без арбузов с хозяйством едва управлюсь. Это в Усть-Муе кому делать нечего, те арбузы растят.

— Вот так дела: арбузы на БАМе?! А как же вечная мерзлота?

— «Вечная мерзлота»,—передразнивает Забелин кого-то отсутствующего здесь.—Придумали умные слова и твердят во всех газетах, сами себя пугают. Земля—она что, не вечная, что ли? И солнце тоже вечное. Я, между прочим, коров кормлю кукурузой, которую уж двадцать лет рошу на этой вашей вечной мерзлоте.

\* \* \*

Что же такое вечная мерзлота? Во всей своей «преlestи» это явление предстает не зимой, а летом. В знойный день копыси на БАМе хоть в самую сухую и горячую землю, и на глубине в метр-полтора она вдруг зазвенит под лопатой—потому что схвачена морозом до бетонной крепости. Но копь приоткрыл вечную мерзлоту солнцу, через считанные часы поползет она по жаре, растекаясь грязью и болотом.

Летом 1827 года житель Якутска Федор Шергин начал рыть в своем дворе колодец. До воды он так и не добрался, потому что почва оказалась скована льдом, но по просьбе ученых продолжал эту работу еще... десять лет, углубившись в конце концов на 116,4 метра! И всюду он обнаружил лед. (Шахта эта цела и сейчас.)

Федор Шергин как первый исследователь вечной мерзлоты за свой колоссальный труд был награжден медалью Российской Академии наук.

С тех пор накопились большие познания о свойствах вечной мерзлоты. Ею словно щитом покрыто сорок девять процентов, то есть фактически половина территории нашей необъятной страны. Ученые расположенного в Якутске единственного в своем роде Института мерзлотоведения Сибирского отделения АН СССР установили: возраст «вечной мерзлоты»—триста тысяч лет, и с тех пор она существует непрерывно, несмотря на то что за эти триста тысяч лет на Земле было несколько периодов потепления. Мощности вечномерзлых толщ достигает полутора километров, а их температура—минус двенадцати градусов по Цельсию. БАМ практически на всем его протяжении прокладывается по вечной мерзлоте, причем по южным окраинам этого ледяного подземного «континента». Температура вечной мерзлоты здесь колеблется от минус 1 до минус 5 градусов, то есть наиболее слабая или, как говорят специалисты, «вялая». Стоит нарушить моховую подушку, и летом грунт начинает бурно таять...

В начале строительства бамовцы неожиданно для себя сталкивались с неприятными сюрпризами: расчислят, скажем, весной или зимой площадку бульдозером в тайге—песок вроде подо мхом, поставят там домик, а летом эта площадка превращается в непроходимое болото, и домик, накренившись, поменьшеку в нем тонет...

В те первые годы в мировоззрении новоселов, а особенно в газетно-журнальных репортажах с БАМа бытовали понятия о «коварстве» вечной мерзлоты. Мне же в этом видится отзвук, к счастью, отмирающих настроений на «покорение природы».

На деле знание вечной мерзлоты доказывает, что, как и вся природа, эта часть ее несет или может нести пользу человеку, если сам человек будет стремиться не к борьбе, а к тому, чтобы гармонично «вписаться» со всеми своими потребностями в эти, пусть не самые уютные условия. Только такую стратегию и должен избрать человек—коль скоро и он сын природы—в отношениях со своей «матерью».

В принципе ученые и до БАМа понимали, что мерзлота вовсе не «коварный враг». Не будь ее, и, к примеру, Якутия, где выпадает всего около 250 миллиметров осадков, была бы огромной пустыней—мерзлота не дает влаге просочиться вглубь, и та дает жизнь лесам и лугам.

Вдоль трассы БАМа Институт мерзлотоведения развернул пятнадцать своих экспедиций, создал постоянные полигоны и станции. Руководитель и координатор этих работ доктор географических наук И. Некрасов сообщил, что никогда до сих пор мерзлотоведение не вело исследований так интенсивно и широко. Его ученые выяснили, что вечная мерзлота—надежнейший из фундаментов. Опоры мостов можно не забуривать в грунт до скалы—ставить прямо на мерзлоту, как на самую прочную скалу, а

железнодорожную насыпь делать не великую, как крепостная стена,—так старались ее соорудить, опасаясь вечной мерзлоты, в начале БАМа,—а наоборот, всего в полтора-два метра высотой. Одно условие: не давать мерзлоте растаять. Это предложение ученых принято институтами-проектировщиками и уже сэкономило на сооружении БАМа многие миллионы рублей.

Сейчас Институт мерзлотоведения обдумывает варианты создания в вечной мерзлоте дешевых и эффективных природных складов-холодильников, овощехранилищ и емкостей для газа и нефти, и даже подземных дворцов спорта с круглогодичным естественным ледяным покрытием. Так что вечная мерзлота может стать другом человеку—как и все остальное в природе.

О возможностях и многообещающем опыте сельского хозяйствования на вечномерзлых землях будет рассказано в отдельной главе.

А пока взгляните на карту БАМа. Мы остановились в Таксимо. Где-то впереди, за таежными увалами, Витим—шишковская Угрюм-река. Можно выйти туда прямо будущей трассой. Но знатоки—геологи, летчики, краеведы—единодушно убеждали посетить Баунтовскую котловину, чуть южнее трассы, и выйти в Витим из нее по реке Ципе: «Нужны только опытные спутники, умеющие сплавляться по горным рекам на плоту. И тогда вы увидите старые золотonosные районы, край бесчисленных озер, пройдете Ципу—самую «дикую» реку во всей зоне БАМа, оцените и Витим по достоинству, да мало ли еще что!»

Так я оказался на Ципе.





# ЧЕРЕЗ ПОРОГИ

Баунтовская котловина ► Река Ципа ►

*Когда Ан-2, оставив  
Багдарин с его белой  
горой далеко на юге,  
перевалил через горы  
Бабанты, открылась  
необъятная  
Баунтовская  
котловина. Блестели  
озера, протоки...  
«Ципа», — сказал летчик  
и показал на узкую с  
бесконечными  
разветвлениями и очень  
извилистую ленту воды.  
Десятка четыре домов  
прилепились к берегу,  
почти затерявшись в  
речном лабиринте. Все  
селения Привитимья  
обязаны своим  
возникновением золоту.*





Дорога к Ципе начинается в Чите, откуда ходит рейсовый автобус в село Романовка. А от Романовки самолетом в Багдарин—центр Баунтовского района. Из Багдарина раз в неделю летает «кукурузник» Ан-2 до поселка золотодобытчиков Уакит. От Уакита же рукой подать—каких-нибудь несколько километров—до реки Уакит, притока Ципы.

Автобусный этап прошел благополучно. Несколько часов по пыльной дороге (которую перебегали перед самым носом автобуса суслики и перелетали рябчики), мимо высоких трав и голубых озер по знойному июльскому дню—и мы в Романовке, на берегу Витима, в верхнем его течении.

Романовка село старинное, известно оно тем, что здесь испокон веков живут карбасники—русские мастера, которые каждую навигацию ладят из подручного лесного материала—корабельных сосен—своеобразные баржи для бурливого, порожистого и мелководного Витима—карбасы. У карбаса осадка маленькая, устойчивость большая, прочность и маневренность тоже достаточные, чтобы одолеть почти тысячу километров беспокойной реки. А делают карбасы почти без единого гвоздя. И сплавляют на них каждое лето вниз по Витиму разные грузы, необходимые золотодобытчикам, геологам, а теперь и баумовцам. В конечных пунктах карбасы разбираются на доски, из которых строят склады и дома.

Было начало июля. Витим обмелел, и романовские лодманы, окружив в местной столовке бочку с пивом, дискутировали насчет того, спадет вода еще или, наоборот, «вспухнет».

Мы же сидели в избе, называвшейся «аэропорт Романовка», на горах экспедиционного имущества. По старой традиции экспедиционных дневников необходимо отметить, что среди снаряжения были мешки с гречкой, рисом, мукой. Поблескивали бутылки с маслом, в трехлитровых банках белело сало для выпечки хлеба, из-под мешков торчали края ящиков с тушенкой и прочими консервами. Два надувных спасательных морских плота были приставлены к бревенчатой стенке. Тут же лежали весла, зашитые в разноцветную, как цыганское платье, тряпку, и подвесной лодочный мотор типа «Стрела», взятый на всякий пожарный случай. Панораму завершали девять рюкзаков (по числу членов экспедиции), из которых торчали каски и оранжевые спасательные жилеты. Всякий входящий в аэропортскую избу неминуемо цеплялся за пустые канистры, захваченные под горячее для нашей «Стрелы», и, не скрывая удивления, оглядывал походное хозяйство. И ни один не удерживался от соблазна с понимающим и значительным видом попробовать вес рюкзака и поделиться советами. Благодаря этому мы узнали очень быстро, что до Багдарина нам с такой амуницией и в таком количестве до осени не улететь, что в Витиме мы обязательно перевернемся и т. п. и т. д. Но тут загрохотал над головами, снижаясь, грузовой Ил-14—промежуточная посадка перед Багдарином. И после кратких, но энергичных переговоров с пилотами нам разрешили погрузиться: «Только быстро чтоб!»

Летели в пустынных, темных и ребристых, как чрево кита, недрах грузового Ила на север.

В Багдарине было значительно холоднее. Багдарин—значит белая гора. Можно не гадать о происхождении названия: белая известняковая гора высится над поселком.

В Багдарине мы пересаживали три дня, ночуя под звуки драги золотодобытчиков, которая денно и ночью перемалывает ближайший к аэропорту ручей. Самолеты не летали то из-за ветра, то из-за низких туч, то из-за неведомых технических причин. Белье облака пыли на север и были похожи на самолеты.

Когда Ан-2, оставив Багдарин с его белой горой далеко на юге, перевалил через горы Бабанты, открылась необъятная Баунтовская котловина. Блестели озера, протоки...

— Ципа,—сказал летчик и показал на узкую с бесконечными разветвлениями и очень извилистую ленту воды.—Не заблудитесь?

Заблудиться в этом лабиринте было несложно.

Среди проток и озер светлели избы поселка Уакит, у подножия холма на лугу.

Своим возникновением Уакит, как все селения Привитимья, обязан золоту. Впервые русские люди пришли в Баунтовскую котловину в 1652 году. В тот далекий год енисейский первопроходец Иван Галкин вышел на верхнюю Ципу и основал Баунтовский острог. Но вскоре коренное население восстало, и, как

отмечено в одной из летописей, «стрел на острог полетело со всех сторон, что комаров». Острог был уничтожен. Сто с лишним лет после этого события привитимские земли экспедициями не посещались. До тех пор, пока случайно не обнаружили в первой половине XIX века в Привитиме золото. Вот когда снова потянулись в дебри витимской тайги отряды. В 1844 году первые приiski возникли на Ципе. В 1864 году образован на берегу Витима город Бодайбо. Где-то в конце века бродячая старательская артель наткнулась на золото там, где сейчас Уакит. Всего с 1844 по 1917 год в привитимском крае было добыто 640 тонн золота.

Уакит—поселок пока бедноватый. Избы в большинстве старые, с облупившейся побелкой и покосившиеся. Но строятся новые дома. Школа-десятилетка новая, больница новая. Клуб новый уже заложили. Почти у каждого дома огородик, а то и маленькая тепличка. В поселке живут восемьсот человек—золотодобытчики.

Самая середина июля. На гольцах Южно-Муйского хребта, что тянется вдоль северного горизонта, лежит снег. Ветер тянет с них холодом, свистит в проводах и гоняет пожухлую траву, словно в позднюю осень. Здесь говорят: июнь—еще не лето, а июль—уже не лето.

Уакит стоит поблизости от озера Кормушечное, которое петлями проток соединено с речкой Уакит, а та—уже со всеми водными путями-дорожками Баунтовской котловины. Рыбы много. В райповском магазине на прилавке язь, невероятно раскормленные килограммовые караси, щука, сорога, окунь. Лето в нынешнем году холодное: в ночь на десятое июля пали заморозки.

В этот день мы встретились со знакомом этих мест директором Баунтовского лесхоза Анатолием Ильичом Распоповым:

—Лесхоз образован в связи со строительством БАМа. Площадь хозяйства—2,5 миллиона гектаров. Пока в лесхозе работают сорок четыре человека, но будем расширяться. Тайга богатая. Что интересного в здешней природе? Конечно, река Ципа. На Ципе водится орлан белохвостый—птица редкая, занесена в Красную книгу. В долине много горячих источников. Мы замеряли их температуру—до 81 градуса, почти кипятки. Ученые авторитетно сказали, что это самые горячие источники во всей зоне БАМа. И еще обнаружены на Ципинском источнике отложения гейзерита—нечто подобное камчатскому, только с высоким содержанием фтора, а больше гейзерита на всем БАМе нет. Я вам дам вездеход до Могоя—притока Уакита, а там уж пробирайтесь до Уакита водой, да не заблудитесь в озерах.

И он стал рисовать замысловатый путь через речную систему долины.

В этот же день нас подвели к берегу ручья, плавно и бесшумно текущего в песчаных берегах, выгрузили у поломанного золотомоечного агрегата—он темнел в сумерках из травы, как мамонт. И здесь мы стали собирать плоты.

Несколько слов о наших плавсредствах. Индустрия родила бездну вариантов байдарок, резиновых лодок и, наконец, детище семидесятых годов—плот спасательный надувной (ПСН). Как раз на нем мы и намерились пройти по Ципе и Витиму. Представьте: плот исключительно устойчив в порогах, благодаря широкому габаритам и естественной гибкости конструкции. Надувное дно и надувные борта дополняют его преимущества перед обычной лодкой. Надувная часть плота разделена герметическими переборками на четыре отсека, и даже подвергшись одновременной атаке нескольких коряг (если кормчий растяпа) или подорвавшись на нескольких подводных камнях, можно надеяться на более или менее благополучное причаливание к берегу. И еще одно ценное преимущество: если сорвать с плота лишние крепления, веревочные лестницы, ненужные на реке клапаны и чехольчики, то весить ПСН будет меньше тридцати килограммов—как раз для рюкзака.

К полудню 15 июля оба наши плота оттолкнулись осторожно от берега. Ручей был настолько узким, что плот едва вписывался между его берегами. К тому же русло основательно захламлено топляками-корягами. Ползли по корягам, чувствуя и слыша, как трется резина о мокрое дерево. Ручей делал повороты под самыми острыми углами, и один и те же присыпанные снегом вершины возникали то слева, то справа, то спереди, то сзади. Часа через три пути плоты вошли в лабиринт озер и речек, который называется у здешнего населения «прорвой» или «крестами» и характеризуется как местность, где мы неминуемо должны заблудиться.

Течение пропало.

Поминутно заглядывая в схему, начертанную торопливой рукой директора лесхоза, мы ткнулись в один рукав, но он привел в тупик. Вернулись и погребли в другую сторону, но и там оказался тупик. Подул встречный ветер, пригибая к воде камыши, и грести стало бесполезно. Тогда опустили в воду мотор, взяли на веревочный буксир второй плот и продолжали поиск, наткаясь, однако, всюду либо на тупики, либо на протоки, уводящие в нежелательном направлении.

Лазили на деревья, но с их корявых верхушек ничего принципиально нового не увидели. Был простор, и в этом просторе—луга и протоки, и длинные вытянутые озера во всех направлениях до горизонта. Какая-то единственная водная нить вела к Уакиту. Решили двигаться на юг «тупо», то есть делали волок посуху через встречные перешейки, а не искали обхода. В конце концов нам помогли рыбаки, которые выбрали сети с жирными, нагулявшимися рыбинами. Они выбрали нас к той заветной веке, что в образе толстой жерди с поперечной планкой (отсюда и название: крест, кресты) торчала над миром трав и вод, указывая на выход из «прорвы».



Потом, когда в озерный этот край, оценив его по достоинству, наедет народ, о Баунтовской котловине заговорят, наверняка много напишут и снимут фильм-пейзаж, и, конечно, с чьей-нибудь набитой журналистской руки приклеят ярлык—«бамовская Венеция». А пока легла над дальними горами красная заря и отразилась в сотнях тихих озер. В недвижной воде всплескивают рыбы и разбегаются альпские блики.

16 июля. Вышли в Ципу. Весь день идем на моторе по широкой спокойной реке. Лето все-таки вернулось. Солнечно. Печет. Воздух настоен на разнотравье. Прибрежные луга красны от лилий-саранок. Про эти цветы в Сибири есть старинная легенда. Что шел вместе с Ермаком Тимофеевичем открывать Сибирь среди других его соратников казак по имени Иван Сарана. Что на реке Иртыш он погиб в бою как герой и что спустя год на его могиле, на высоком речном берегу, увидели красивый алый, будто кровь, цветок—словно из сердца вырос. По приказанию Ермака казаки-первопроходцы стали бросать семена цветка везде, где шли их отряды, чтобы помнили всегда и везде о герое Иване Саране. Такая легенда. По всему БАМу цветут летом эти цветы...

Ночуем среди сосен на высоком берегу. Хотя ночи теплые и сухие, мошкара и комары не одолевают—весь и всяческий гнус вымерз в недавних заморозках.

17 июля. К метеостанции Ую подошли с обгорелыми носами и ушами. Солнце не щадит. Ципу прижало к горам. Здесь конец Баунтовской котловины. За метеостанцией Ую река войдет в горы Бабанты и будет прорываться через них до самого впадения в Витим—на эти триста предстоящих километров в Ципе насчитывается 175 серьезных порогов, перекатов и шивер. Но этими-то беспрерывными барьерами и влечет к себе река любителей путешествий, и не проходит лета, чтобы по Ципе кто-нибудь не сплавился. В это лето мы пока первые.

У нас описание-лоция реки, всех ее препятствий, составленная нашими предшественниками.

На Ую варим уху, жарим рыбу, подгоняем снаряжение для порогов. Участница нашей экспедиции, сотрудник одного из московских НИИ и бывалая туристка Катя Коробкина, печет на костре лепешки на ближайшие дни.

Подошли «местные жители»: несколько молодых ребят с метеостанции и дед. Посмотрели на Катину работу уважительно, и дед заметил:

— Эта девушка в тайге не пропадет...

И наш главный говорун Борис Дьяченко тут же подхватил:

— Катерина-то? Конечно, не пропадет! Волку или там медведю ее надолго хватит...

— Медведей здесь мало,—сказал молодой метеоролог.

Потом они стали сосредоточенно вспоминать, сколько человек утонуло в ципинских порогах. Сами они вниз по реке не заходили. Им это ни к чему, да и никакая моторка не вытянет в порогах. Метеорологи летом рыбу ловят и солят, и вялят, и коптят ее столько, чтобы до весны хватило. А зимой охотятся. Худо-бедно, но в промежутках между дежурствами на метеостанции успевают за сезон по двадцать соболей добыть.

Через Ую идет старая выюнная тропа на устье Муи, но по ней уже несколько лет никто не проходил, потому что теперь «все вертолетами норовят».

Метеорологи угостили нас рыбой, которая водится в Ципе и которую они называют сырть, или по-свойски—сырок. Похожа рыба на верхогляда амурского, но вообще-то только похожа, никто из нас на других реках такую не встречал. Рыбы в реке так много, что ловили мы здоровенных окуней прямо на ходу—тянули за плотом леску, и они садились, не заставляя себя долго ждать.

Несколько слов об участниках этой экспедиции. Географическое общество СССР объединяет пытливых, любознательных людей самых разных специальностей, готовых отдать все свое свободное время исследованию малоизученных уголков нашей страны. Таков Леонид Банников. Преподаватель, физик по профессии, он вот уже который год уезжает каждое лето из родного Владивостока, чтобы повторить маршруты первопроходцев Дальнего Востока. Он прошел тропами Ерофея Хабарова и Ивана Москвитина, ходил по следам Мидендорфа и Пояркова... На себе испытывая тяготы и перипетии маршрутов первопроходцев, Банников смог реконструировать многие утраченные звенья истории великих географических открытий на Дальнем Востоке.

Под стать Банникову другие участники этой экспедиции—тоже давние мои знакомые. С Тетеряниковым—а он по профессии юрист—мы пересекали однажды зимой горную страну Сихотэ-Алинь в самой ненаселенной ее части и поднимались на высочайшую ее вершину—гору Ко. Саяпин—моряк дальнего плавания, ходил с Банниковым по Джугджуру. Борис Дьяченко, преподаватель Владивостокского мореходного училища, несколько лет посвятил переходам по Чукотке и написал интересную книгу о самых пустынных ее уголках. Автор этих строк был принят в Географическое общество за участие в экспедициях по изучению дальневосточных пещер. Сергей Шабельников, рабочий одного из заводов в Приморье, увлечен больше спортивной стороной сплавок, добродушный этот парень лучше всего чувствует себя там, где надо рискнуть.

Для каждого из нас вот прекрасный момент в жизни, чем участие в очередной летней северной экспедиции.

18 июля. Начался отсчет препятствиям. Для тех бамовцев, которые захотят сплавиться по этой без

сомнения сложнейшей реке зоны БАМА, я по пути буду давать выдержки из нашей плотовой лоции. Необходимо только пояснить, что для краткости я буду обозначать опасные места не словами: препятствие, скажем, одиннадцатое—порог, а короче—одиннадцатый порог, тридцать второй перекат, сотая шивера, начиная с первого за Ую переката. Итак, первый перекат за Ую мы прошли центром русла. Потом река стала дробиться на протоки, и уже десятый перекат проходили по средней протоке. Далее лоция указывает: «Одиннадцатое препятствие—порог. Перед правым поворотом реки на левом берегу стоят избушки, и впадает ключ. Правый берег—скальный, левый—ниже устья ключа—каменистый. Перед устьем ключа улов, куда необходимо пристать для осмотра порога. Порог хорошо просматривается с левого берега. Река сужается до сорока-пятидесяти метров. Порог характерен крутым падением, большой скоростью воды, огромными хаотичными валами у правого берега и мощным навалом на правый берег, где струя сваливается с береговой плиты, образуя «крученный вал».

Двенадцатый порог начинается сразу за одиннадцатым. Это мощный слив с пульсирующими валами. Высота валов превышает два метра. Пристать можно только за тринадцатым перекатом, у левого берега».

Так гласит лоция. И нельзя пропустить избушек и ключа, потому что влетить в порог внезапно, и дело может обернуться плохо. И мы пристаем в улове, и идем всей командой осматривать порог. Грохот над водой стоит, словно канонада, валы бесятся, скрученные в жгут, вода желто-белая, не вода даже, а сплошная пена и брызги. В водовороты кидаем ветки и жерди и следим, куда главный навал, куда тянут струи, где придется отбиваться от камня или берега. Одиннадцатый и двенадцатый пороги тянутся один за другим почти на километр, и надо проследить весь этот бурлящий путь, наметить и запомнить каждый вал и каждый ориентир на берегу—для маневров...

Возможность переворотов в таких порогах даже для наших надежных плавсредств весьма велика. Поэтому до самого Витима плыть, не снимая касок (на случай удара о подводные камни) и спасательных жилетов. Всякая вещь намертво привязана к борту или днищу. Рюкзак упакованы в полиэтилен.

Первым пошел плот под командованием руководителя нашей экспедиции Алексея Банникова. Они удачно отклонились от опасного камня и, свалившись, как задумано, в «бочку», пронеслись по краю основной струи и причалили километром ниже, чтобы подстраховать второй экипаж, в котором под командой Александра Тетерятникова шел и автор этих строк.

Надо пояснить для несведущего читателя кое-какую специфическую для горных рек терминологию. Перекатом называют мель в реке, на участке с большим уклоном: перекатываясь через эту мель, горная река поднимает большие волны. Если к тому же дно загромождено обилием подводных или надводных камней, обойти которые довольно сложно, то в Сибири такие перекаты называют шиверами. Там, где река, прорываясь через хребет, падает с одного или чаще нескольких подряд подводных уступов, словно с порогов, участок так и называют—порог. А «бочкой» зовут уступ в реке, как правило у берега, с которого вода сливается не как в пороге по прямой, а с трех сторон, как в яму, котел или, другим словом, в бочку. Опытный сплавщик встречается на сложной реке с такими знакомыми ему коварными явлениями, как «отбойная волна», «косой вал», «пульсирующий вал», «крученный вал», «слив»—то есть место, куда устремляется основная масса воды в пороге, и т. д. К слову сказать, туристская классификация относит Ципу к рекам высшей категории сложности. Прежде чем пускаться в плавание по ней, путешественник обязательно имеет за плечами несколько маршрутов по менее сложным, но обязательно порожистым рекам и потому прекрасно ориентируется в вышеперечисленных понятиях, как говорят сплавщики: чувствует воду. У каждого из участников нашей экспедиции в памяти сотни, если не тысячи километров сплава по самым диким и далеким сибирским и дальневосточным рекам.

Но опыт опытом, а у всякой реки свой нор—двух одинаковых порогов не бывает.

Войдя в одиннадцатый порог, наша команда в самом начале где-то ошиблась. Может, единственный лишний взмах веслом сбил нас с курса. Плот бросило в самые страшные центровые валы. Мы пытались высочить из центрального слива и стали грести так отчаянно, что странно, как выдерживали весла. Но плот, пойманный пульсирующими валами, стал практически неуправляем. Людей захлестнуло водой. Вода залепляла нос, рот и глаза. Вода ударяла в грудь наотмашь, отчего прехватывало дыхание. Вода полностью заполнила плот, но, может, благодаря этому «балласту» его трудно было перевернуть даже самым высоким и мощным валом. И все же на гребнях плот был близок к оверкило. С вершин гребней были видны только пенные буруны, водяные пропасти да воронки, в которые ежеминутно предстояло рушиться...

Те, кто наблюдал с берега, потом сказали, что у нас всех были остекленевшие от ужаса лица. Страшно было всем, а противная дрожь в теле прошла далеко не сразу.

За двенадцатым порогом мы смогли причалить к берегу. Здесь же решили остановиться на ночлег, хотя было лишь где-то три часа пополудни. Вымотали нас эти пороги. Развели костер, сушили одежду, ходили в пешую разведку вниз по течению.

19 июля. В тринадцатом пороге понесли первую потерю: у Саши Тетерятникова выбило из рук волной весло. А парень он здоровый—в походах его обычно зовут Глыбой или Глыбой Глыбичем уважительно. Пришлось остановиться. Глыба вырезал из лиственницы новое весло, а на гребь привязал кусок дюралевого листа, предусмотрительно захваченного завозом. Весло получилось огромным, неуклюжим. В руках Глыбы оно выглядело как лопата.

Восемнадцатый порог проходили в пятнадцати метрах от левого берега, чтобы пристать в улове для осмотра девятнадцатого порога. Улова—это своеобразные микробрухточки в берегах реки. Их так называют, потому что здесь обычно образуются обратные течения или воронкообразные завихрения, в которых собирается всякий мусор, щепки, держится рыба. Причаливать в уловах обычно проще всего. Но на этот раз оказалось мелководье, и камни кругом торчат шершавые, словно наждаки. Пока приставали к берегу, успели слегка поругаться с капитаном Глыбой: засомневались в выбранном им швартовочном маневре. В результате дискуссии сели на камень, да так основательно, что при попытке освободиться распорили дно. Пока осматривали порог, дно залатали. Но эта история—недоверие экипажа к капитану—не к добру. Провели военный совет. Сошлись на том, что Глыба капитан хороший. Черт его знает, видно, просто нервничает после одиннадцатого порога.

Банников решил обнести снаряжение и продукты вокруг девятнадцатого порога—не дай бог унесет плот со всем имуществом при возможном перевороте. Препятствие впереди послужное вчерашнего.

Девятнадцатый порог тянется на целый километр. Река здесь сужается. Слив крутой—валы высотой метра под три.

На обнос груза ушло много сил и времени. Порог проскочили благополучно, не считая того, что снова нахлебались под завязку воды и люди, и плоты. Дальше пошли спокойнее, потому что лодия утверждала, что до двадцать шестого порога можно обойтись без предварительной разведки. Впрочем, «спокойнее»—не точно. Наоборот, шли возбужденные, слегка опьяненные победой своей над порогом. Осмелевшие—если уж совсем по правде.

На реке исчезли спокойные участки или хоть какое-то подобие плесов. Сплошной пережат с волнами разной высоты. Сразу сбился со счета барьерных участков, и Банников велел остановиться, хотя ходить вниз по течению и смотреть, что там за поворотом, никому уже не хотелось. До двадцать шестого, ясно, еще далеко. Да и плоты трет нещадно о шершавые, затянутые каким-то жестким чешуйчатым лишайником камни, пока качаясь на мели в ожидании результатов разведки.

Банников требовал останавливаться у каждого поворота, но бегал в разведку уже один. Остальные зубоскалили насчет того, что шеф, как всегда, перестраховщик:

— Гляньте-ка, там у командира шило из сиденья не торчит?!

В конце концов Банников, скрепя сердце, согласился пройти пару кривунов без разведки. Перекаты за эти кривунами оказались настолько серьезными, что наш «кормчий» Витя Саяпин несколько раз валился под ударами боковых волн на гору рюкзаков. Банников был готов спорить, что это порог. Но мы пронеслись через него так стремительно, что никто толком ничего не понял. У следующего же поворота Банников предложил ночевать.

Накрапывал дождь. У вечернего костра читали вслух лодию и пытались сообразить, где же мы остановились. Сошлись на том, что двадцать шестой порог впереди и рядом. Все, кроме Банникова. Он пощипывает свою рыжую бородку и бормочет что-то невнятное—для себя.

20 июля. Ни свет ни заря Банников снова бегал в разведку и вернулся с сообщением, что за поворотом заурядный пережат. Очевидно, через двадцать шестой мы проскочили вчера, там, где Саяпина чуть за борт не выбросило.

— А может, и нет,—как всегда, возразил Банников.

Он стал совсем несносен: у каждого кривуна требует остановиться и ходит в пешую разведку. Времени на «это удовольствие» уходит колоссальное количество. Ладно бы по времени. Что толку пробираться чуть ли не за километр по скользким валунам, через колючие кустарники и коряги, а где и по колено в ледяной воде, чтобы убедиться, что за поворотом ничего чрезвычайного. Лодия теперь заверяет, что до сорок седьмого порога можно идти без этих глупых разведок. А сейчас, судя по ориентирам, мы где-то на двадцать девятым пережате.

— Вот что,—предложил Саяпин,—давайте удерем от нашего рыжего. Будто нас течением занесло вперед. А будет кричать, мы не услышим. Река нормальная. Перед сорок седьмым остановимся, конечно, заранее. А ты, Ольга, считай барьеры.

И мы выгребли на главную струю и стали удаляться от командирского плота.

Солнце светило. Плот прыгал на волнах—как на санках с горы катишься. Хорошо-то как, и никаких разведок. Река на каждом километре вила петли.

Про сорок седьмой—сорок девятый пороги лодия говорит кратко и довольно невнятно. Группа, составлявшая лодию, предпочла их обнести. Эти три порога—самые мощные на всей Ципе и известны под названием «Воймаканские». Они находятся в двух километрах выше правого притока Ципы—Воймакана.

— Опять Банников руками машет, догнать пытается,—развеселился Дьяченко.—Ольга, какой по счету на подходе?

— Вроде тридцать шестой еще.

— А про Воймаканские что в лодии?

— «Поток резко сужается крупными камнями правого берега и плитами левого. В узкую горловину он скатывается водопадом, образуя мощный до трех метров высоты вал...»

— Интересно,—любопытствует Боря Дьяченко,—как они этот вал измеряли? Может, рулеткой?

— Держись, ребята!— кричит впередсмотрящий Глыба.— Левее! В слив!

— Ну и перекаты пошли,— все еще пытается балагурить Боря.— Ольга! Ты бы достала рулетку да волну на ходу замеряла...

— Правее!— кричит Глыба.— Прямо! Все вправо! Все влево!!!

И мы провалились, как с горы, в яму. Это был уже Воймаканский порог, и плот упал с вершины того «до трех метров высоты» вала. Но мы этого не знали, на свое счастье, иначе не маневрировали бы и не отбивались бы от валов с такой несокрушимой уверенностью.

— К берегу!— крикнул Глыба.

Плот Баникова шел впитык за нами и пристал тут же.

— Дуракам везет,— сказал Баников, выплывув воду и подойдя к нам.— Впереди третий из Воймаканских порогов. Самый главный на всей Ципе. На разведку пойдете?

И мы понуро поплелись всем экипажем за нашим предводителем. Оглядываясь назад, можно сказать, что только ирония судьбы провела нас через сорок седьмой и сорок восьмой пороги той единственной из струй, по которой и можно через них безнаказанно проскочить. Нам было стыдно перед Баниковыми.

После детального осмотра сорок девятого порога каждый из нас поневоле признал, что такой ошеломляюще бешеной воды не попадалось ни в дебрях Сихотэ-Алиня, ни в Центральной и Южной Якутии, ни на Камчатке... Про этот порог в лоции сказано только, что «характерен огромной силой потока. Перепад высоты в пороге—пять метров на двести метров длины. Основная струя: мощный крученый жгут с пульсирующим валом».

Ясное дело: авторы лоции обошли порог посуху.

— А мы пойдём,— сказал Баников.— Задача экспедиции: Ципу пройти полностью и оценить ее препятствия в натуре, а не со стороны. Теперь смотрите и запоминайте внимательно. Под левым берегом «бочка»: свалиться в нее, сами видите, никак нельзя—перевернет, накроет и водой же задавит. У правого берега такой же котел—копия. По центральному валу тоже не проскользнуть. А путь один: перед порогом сразу выбраться поперек реки к левому берегу, и идем под самым левым. А напротив той скалы отгребайте вправо, чтобы не влететь, значит, в левый котел. Но упаси вас бог, которого нет, забраться в середину этой «мясорубки»...

В пороге первый плот несколько раз полностью исчезал из виду среди холмов пены и воды, но как только мы в очередной раз с замиранием сердец убеждались, что он перевернулся, плот взлетал из пропасти. Мы прошли через порог, «не запоров» ни одного маневра и благополучно, потому что, как ни судя, а это был не первый и не одиннадцатый, а уже сорок девятый барьер Ципы.

21 июля. За устьем Воймакана проскочили порог, поражающий скоростью течения—не меньше тридцати километров в час.

К обеду уже были в устье левого притока—реки Цирик. Здесь обнаружили аккуратное двухместное зимовье, судя по всему, срубленное лишь год-другой назад. Около зимовья на пнях вырезаны кем-то идолы: тринадцать пней-изображений. Друг на друга или просто на реку смотрят бородатые, постарикowski усталые и молодые, женские, детские лица. На холме могила собаки, лайки, которая была охотнику «верным другом»,—такая надпись на фанерке.

Река здесь расширилась. В сравнении с пройденным ущельем—это целая долина. Над рекой летали встревоженные птицы. Отощавшая от забот утка-мать шуршала крыльями над лесом и водой, уходила вниз по реке и снова возвращалась—пыталась отвлечь внимание людей от вывода. Выводок птенцов сохранился в прибрежной траве. Мы утку успокоили тем, что, не задерживаясь, оттолкнулись от берега и ушли вниз по течению.

Надо сознаться, что благополучный проход самых страшных «ревущих сороковых» Воймаканских порогов снова настроил нас на ура-героический лад. Помучившись после сорок девятого с разведкой, мы все-таки на следующий день решили откататься от нее.

— Это же не плот,—с восторгом восклицал Глыба,—это бульдозер! Это танк!

И весь экипаж поддерживал мнение о несокрушимости нашего судна. На разведку, грубо говоря, плынули. Рекомендации изрядно потрепанной лоции воспринимались теперь как плод сочинительства перестраховщика. Что говорить: за день безо всяких разведок мы успели проскочить почти сто километров. А если бы разведывали все, что рекомендуется, одолели бы километров пятьдесят от силы. Впереди остался лишь один серьезный порог—сто девятнадцатый. Он где-то в тридцати километрах впереди. Да и тот, как соглашались лоция, проще пройденных.

22 июля. Да, главные пороги, считай, пройдены. С утра Баников перевел меня на свой плот, посадил на свое место, а сам устроился с кинокамерой—поснимать пейзажи.

После ночлега имущество в плоты закидывали уже без особого внимания. Рюкзаки, правда, как всегда, привязали к днищу и бортам. Но это, чтобы не выбросило из плота при резком толчке. И на тот же случай сами облачаемся в неудобные на жаре спасжилеты и каски. А о возможности переворота после стольких благополучно одолженных препятствий никто уже всерьез и не помышляет. Только этот Баников опять потребовал топоры и продукты из ящика разложить по рюкзакам. Глыба неохотно согласился, но тут же «забыл» о приказании. А Глыба здорово придумал насчет ящика: все консервы, и посуда, и топоры в нем как по полочкам разложены. И не надо лишний раз рюкзак потрошить.



— Перед сто девятнадцатым разведку все-таки сделаем,—предупредил Банников,—в последний раз.

Ох уж эти разведки. А что в лощи? «Сто восемнадцатый пережат перед резким поворотом реки вправо. Перед ним надо пристать для осмотра сто девятнадцатого порога. По левому берегу открывается отличный вид на реку и горы...»

— Тут сколько угодно отличных видов,—перебил чтеца Боря Дьяченко,—замучаемся разведывать.

«...Приблизительно в пятидесяти метрах от начала порога в основной струе прячется каменный «зуб», который обнажается в момент спада воды...»

— Ничего нового,—сказал Глыба,—вал невысокий, «зуб» разглядим.

— Обедать давно пора!—крикнул Дьяченко на командирский плот.

— Придем сто девятнадцатый и сразу на обед встаем,—ответил Банников,—только с разведкой.

— Ерундой занимается,—решили дружно на плоту Глыбы и, обойдя банниковский плот, устремились вперед.

...Экипаж самонадеянного Глыбы перевернулся в сто девятнадцатом пороге. Издалека было видно, как оранжевый плот вошел в вал, тут же встал «на попа» и, откиннутый водой, кувыркнулся прямо с носа на корму. Всех четверых выбросило в разные стороны. Конечно, разумнее всего нам было бы причаливать к берегу. Но Банников крикнул только:

— Вперед! Скорей! Так-растак!

Мы преодолели порог нормально, потому что видели, где ошиблись предшественники, и стали за сливом вглядываться в бушующие валы. Сначала увидели плот. Он покачивался вверх дном в улове. Рядом лежал на мелководье Тетерятников, цепляясь одной рукой за камень, другой—за веревку плота. Потом увидели Ольгу: она выбиралась на берег с веслом в руке. Двое, значит, живы. Потом помогли выбраться из воды третьему—Боре Дьяченко. Ему пришлось хуже всех—выбросило головой на камень, каска спасла жизнь. И только за поворотом, в километре с лишним от порога, нашли Саяпина.

— Сапоги подвели, и воды наглотался,—сказал Саяпин и надсадно закашлялся.

Их сбивчивые рассказы о том, как все произошло, были в общем-то одинаковы. Каждый оказался в воде совершенно молниеносно и потому сразу «хлебанул». Весла у всех тут же выбило потоком из рук, только Ольга вцепилась в свое, как в соломинку, и не выпускала его до берега. Плыть в пороге практически оказалось невозможно. Выручал только спасжилет. Струи выбивали всякую опору из-под рук и ног и давили в глубину, но пробковая одежда тянула к солнцу. Страшна оказалась и пена в пороге, трудно было в ней не задохнуться. Борю ударило о тот самый каменный «зуб», про который читали в лощи, и отшвырнуло в пену. А Тетерятников сумел за «зуб» зацепиться и даже на полсекунды осмотреться. Поэтому он тут же бросился за плотом, который при оверкиле выбросило из главной струи, догнал его и подтолкнул в улове.

Плот мы перевернули только общими усилиями всей экспедиции. Рюкзаки плавали на привязи, все остальное пропало. Но никто никого ни в чем не винил. Достаточно было того, что случилось, и радовались все, что целы.

— Речной бог не фраер,—сказал только Банников любимое в подобных случаях присловье,—он все видит и насмешек не терпит.

Из-под плота вынырнула трехлитровая банка с салом для выпечки лепешек и, влекомая струей, понеслась эта банка вниз по течению—догонять бесполезно.

Содержимое рюкзаков разложили здесь же на прокаленных солнцем камнях. Как ни запаковывали рюкзаки в полиэтилен, вода проникла черт знает через какие щели. Ватные спальные набухли и стали пудовыми.

Итак, утонули все топоры, вся посуда—от ложек до котлов—завхоз разложил все по полочкам злюполучного ящика, который пошел на дно в первую очередь. Утонула часть фотоаппаратуры рублей на тысячу и отснятая пленка, все консервы, почти вся крупа и мука.

Остатки риса и гречки сушили здесь же, рассыпав по камню. Есть соль, спички, немного муки. Шабельников расчехлил спиннинг, достал коробку с блеснами и заявил многозначительно:

— Рыба будет!

— Рыба имеет обыкновение ловиться тогда, когда и без нее еды навалом,—глубокомысленно изрек моряк дальнего плавания Витя Саяпин.—Рыба знает, когда ей ловиться.

— Это четко,—подтвердил Банников.—Помнишь, как на Улье голодовали.

Боря Дьяченко подошел, осмотрел весь великолепный набор аппетитно поблескивающих разномастных и разновеликих металлических рыбок, взвесил зачем-то одну на руке и подытожил:

— Если что, блесны жажарим. А там и рыбака можно...

23 июля. Ночевали в десяти километрах ниже сто девятнадцатого порога, в устье Амалата—правого притока Ципы. Под котел приспособили канистру из-под горячего. Вместо ложек и кружек пошли в ход мыльницы. Вместо тарелок и сковородок—половинки от плоской банки из-под киноплетки. Саяпин, порывшись в рюкзаке, нашел баночку с салом, которым регулярно мазал свои кирзовые сапоги, и на этом подозрительном сале попробовали печь лепешки.

Остатки продуктов на девять человек столь мизерны, что приходится ограничивать рацион до предела. Ягода вымерзла. Рыба, само собой, не клюет.

После сто девятнадцатого порога река словно окончательно прорвала горы и повернула к северу. Приняв воды Амалата, она стала полноводной и относительно спокойной. Пейзажи смягчились, появилась самая настоящая пойма, а в ней и пойменная растительность: осинники, березняки... Грибов, впрочем, тоже не было.

Все пороги пройдены. Впереди только перекаты и шиверы. Появилось свободное время. Можно не грести поминутно вправо-влево, лавируя между валов и камней. На досуге вырезаем ложки из веток.

Мошкара и комарье уже отошли после заморозков и вовсю наверстывают упущенное: роятся перед глазами, пьют кровь.

— Зачем на Ципе тушенка,— говорит Банников,— мясо само в рот летит.

Шабельников, который дремлет, лежа на дне плота, вдруг настораживается:

— Вроде дымком потянуло. Люди где-то близко. А? На костре ушицу варганят?!

— Эх, если бы. Это просто Дьяченко закурил.

...Так плыли мы несколько дней, голодные, с нетерпением вглядываясь поминутно в горизонты: где же Витим?



# ПО УГРЮМ-РЕКЕ

## Река Витим ►

801-й километр

*Выход в Витим  
совершенно неожидан.  
Скала, поворот, за ним  
сразу без всякого  
предисловия — Витим.  
После неопределенных,  
округлых каких-то,  
унылых холмов,  
сопровождавших нас в  
последние дни, Витим  
величав, хотя вроде и  
воды в нем лишь чуть  
больше, чем в Ципе.  
Течение мощное. Горы  
отвесные, высокие, с  
бороздами камнепадов.  
Косы и шиверы просто  
монументальны. Угрюм-  
река — самое подходящее  
определение.*







Витим начинается со слияния двух небольших рек в предгорьях одного из центральных хребтов Бурятии—Икатского. И, проделав замысловатый путь длиной в 1979 километров, вобрав в себя массу притоков, он уже полноводной рекой вливается в Лену.

Весной 1640 года с Лены в устье Витима вошел отряд казака Максима Перфильева с целью «проезжывания новых землиц по вольному Витиму». Они поднимались против течения до того самого места, где мы сейчас находимся,—до слияния Ципы с Витимом. По дороге служилые люди слышали рассказы местного населения о богатствах не открытых еще рек Шилки и Амура и, добравшись до того створа, где сходятся Ципа и Витим, повернули в Ципу. Сам Перфильев сообщал, что по «Цыпиру» (тогдашнее название Ципы) плыли девять дней, пока не дошли до «Большого порога», и от него повернули обратно, видимо, из-за нехватки продовольствия и сложностей плавания. В истории этого путешествия есть немало темных мест, и наша экспедиция работала, в частности, над тем, чтобы прояснить недоговоренные места перфильевских отчетов.

Экспедиция Максима Перфильева к России была присоединена огромная, богатая рыбой, лесом, пушниной река—Витим.

\* \* \*

Через день пути по Витиму мы, наконец, дошли до первого на пути селения—поселка золотодобытчиков Бамбуйка. Купили хлеб, топоры, посуду, продукты и впервые за дни, прошедшие после ципинской аварии, наелись.

Здесь, у впадения речки Бамбуйки в Витим, наблюдали странную картину: из прибрежных кустарников с сопеньем и шумом выбрались двое дюжих парней с бревном на плечах и отправились на берег. И тут же снова углубились в тальники.

Затем они выкатили на берег с десятков бревен, запутавшихся после паводков в траве и кустах. Дело у них шло споро. Распилили ножовкой добычу на равные кругляши, запалили костер, раскалили в нем ломик и стали им выжигать отверстия в бревнах, чтобы крепить их друг к другу скобами и проволокой.

Настроение после обеда стало благодушное, день солнечный и теплый—самое время для знакомства с коллегами: уже и на расстоянии стало видно, что бревна оформляются в небольшой плот.

Ладная, согласованная работа парней внушала уважение. Но по заведенному неведомо когда и кем обычно всякое знакомство экспедиционных групп, столкнувшихся на маршруте, начинается всегда с иронии «бывалых» (или претендующих на это звание) над снаряжением и специфическими познаниями востреченных.

— Плот сбиваете?—вежливо поинтересовался Банников и засуетился вокруг деревянного каркаса. Деревянные плоты—его тайная слабость. Они напоминают ему о собственной юности.

Борис Дьяченко постукал своим ободраным ботинком по ближайшему бревну и сказал якобы озабоченно:

— Из такого материала сподручнее подводную лодку строить. Потонет же.

— Не потонет,—дружелюбно улыбнулись незнакомцы.

Из дальнейшей беседы выяснилось, что зовут их Коля и Миша, а работают они на Южно-Якутском угольном комплексе, то есть на Центральном БАМе. Ребята взяли отпуск, добрались с пересадками на Ан-2 до Бамбуйки и теперь хотят сплавиться по незнакомому им Витиму, потому что слышали, что где-то ниже по реке не то строится, не то будет строиться ГЭС. Они хотят своими глазами все посмотреть: есть ли виды на охоту и рыбалку, есть ли работа на строительстве ГЭС и, конечно, как с зарплатой и жильем. А то слухи об этом ходят разные, а точно никто ничего сказать не может. Река-то, конечно, знакомая, ну да потихоньку, с разведочкой, глядишь, все обернется нормально—люди бывалые, сибирские, на плотках сплавлялись...

Мы-то знаем, что гидроэлектростанция на Витиме проектируется ниже Бамбуйки—неподалеку от заброшенного поселка золотообойщиков Многообещающая коса, сокращенно МОК. Ее так и называют в проектах—Москская ГЭС. Но насчет начала строительства мы тоже пока ничего не слышали. Познакомили ребят с лодией Витима, и они старательно ее переписали.

Напротив устья Бамбуйки, сколько хватало глаз, Витим нес свои воды спокойно и вольно по просторной котловине, огибая многочисленные острова. Ничто не предвещало неприятностей. Но уже километрах в двенадцати ниже по течению горы снова вплотную подошли к обоям берегам. Это начался Южно-Муйский хребет. Чтобы прорваться через него, мощная река сузилась до каких-нибудь полутора сотен метров, пробила глубокого темного ущелья. Горы словно сопротивляются. Камни сыплются со склонов и заваливают русло.

Этот участок реки длиной чуть больше пятидесяти километров считается на Витиме самым сложным. Восемь опасных шивер Витима, как восемь приоткрытых ворот в Южно-Муйском хребте. Удача зависит от уровня воды в реке, а уровень изменяется в Серлоинах по несколько раз на дню.

В эти предавгустовские дни вода в Витиме была на уровне, который витимские лодманы означают восклицанием «само то!». Так что первую шиверу—Большую косу—проскочили мы совершенно спокойно и встали на ночлег как раз напротив горы Шаман: самой высокой (2374 метра над уровнем моря) вершины в этих краях. Надо отметить, что Шаман служит своеобразным барометром Витима: прикрыта вершина облачком—жди непогоду. В этот вечер голая вершина Шамана показывала «ясно» и окрашена была не то в красные, не то в кирпичные тона. Эту странную расцветку мы отнесли на счет отблесков заката. Но так же Шаман выглядел и на завтрашнее утро, и в пасмурный день—оказалось, гора выложена красноватыми породами.

На косе, где мы встали на ночлег, белеет палатка. В ней живет геолог из Новосибирского института геологии и геофизики Павел Антонович Балькин. Высадился он здесь незадолго до нас, на гору еще не поднимался и рассказать, почему она такая красная, пока ничего не мог. Но зато он сказал, что на витимских косах можно найти любопытные поделочные и полудрагоценные камни. И тут же показал свои находки. Красивые полупрозрачные желтые, оранжевые и кроваво-красные камешки—это халцедон. Ярко-красные и вишневые, плотные, непроницаемые окатыши—яшма. Но среди этих образцов особой красотой выделялись два крупных, тяжелых и очень плотных камня, оба гладкие, скользкие, светло-зеленого цвета. Они чем-то напоминали куски льда.

— Это нефрит,—только и сказал геолог, и женская часть нашей экспедиции с удвоенным вниманием принялась разглядывать «ледяные» камни: кольца и перстни из нефрита считались в нынешнем сезоне модными.

К слову сказать, «модный» нефрит оценили по достоинству еще тысячи лет назад—наши сибирские предки. Вытачивали и они украшения для своих подруг, но не только украшения. Благодаря необычной плотности и вязкости нефрита из него делали наконечники для стрел, ножи, топоры. Нефрит, как и всякий особо ценный минерал, встречается редко. Во всей зоне БАМа Витим—единственная река, где его можно отыскать, если, конечно, повезет.

После вечерних разговоров о нефрите каждый из нас был охвачен жаждой кладоискательства. С рассветом все разбрелось по галечниковой косе. Но повезло только Банникову: он нашел нефритовую глыбу килограмма на полтора.

Клады кладами, но пора плыть дальше. К полудню с огромной неохотой оттолкнулись мы от берега.

Через два километра увидели необъятную правобережную косу. На ней не росло ни травинки, коса была идеально ровной и напоминала огромную площадь, вымощенную булыжником. Но что это был за булыжник! Всех цветов—бледно-желтые, зеленые, красные, черные, синие и даже фиолетовые камни и камешки блистали в лучах жаркого полуденного солнца. И как ни убеждал владелец нефрита Банников, не задерживаясь, плыть дальше (конечно, сытый голодного не разумеет), мы его уговорили причалить к этой семицветной косе. Через час, когда люди уже успели разбрызгаться по самым дальним углам косы, полил легкий «слепой» дождик—как сигнал к возвращению.

Сыпавшаяся на раскаленные камни вода мгновенно испарялась. Мы возвращались к плоту, дыша горячим, как в парной, воздухом. А когда оттолкнулись от берега, над косой уже поднималось облачко.

На этот раз «подфартило» всем, кроме Банникова: нашли каждый по образцу нефрита. Кроме того, принесли обломок серпентина—черно-зеленый, слоистый, словно в измороси, камень. А мне попался обломок гранита с вкрапленной в него жилой очень мягкого зеленоватого, отсвечивающего перламутром минерала. Перебирая уже на плоту добытые образцы, я обнаружил: минерал этот настолько мягок, что края его помаялись подобно бумаге. Я осторожно срезал ножом мятые края и снова увидел свежий зеленовато-перламутровый блеск. Этот минерал—тальк. Используют его для приготовления пудр, губных помад, особо ценных сортов бумаги, а кроме того, для обогащения руд, для производства изоляторов, в фармацевтике и т. д.

Через пять километров нас дождалась следующая шивера—«Большая», или «Верхняя Тузалинская». Она принадлежит к шестерке самых мощных витимских препятствий, стяжавших среди славщиков недобрую славу. Витим здесь сузился до сотни метров. Пройдя «Большую», замерили скорость движения.

Получилось неплохо—12 километров в час. Еще через полчаса увидели, что две горные гряды стискивают реку одновременно с двух сторон, будто высокая естественная плотина. Здесь встанет Мокская ГЭС. Проектировщики из института Гидропроект предлагают соединить берега каменно-набросной плотиной длиной тысяча сто, а высотой сто пятьдесят метров. Проектная мощность ГЭС—полтора миллиона киловатт.

Мокская ГЭС проектируется для того, чтобы обеспечить электроэнергией горно-обогатительный комбинат, который возникнет на асбестовом месторождении «Молодежное» близ станции Таксимо, а также для электрификации будущего Витимского лесопромышленного комбината. Заглядывая вдаль, инженеры из Гидропроекта утверждают, что одной ГЭС не хватит, и уже сейчас учитывают необходимость в будущем возвести на Витиме—ниже по течению—еще три ГЭС с общей выработкой электроэнергии в 17 миллиардов киловатт-часов в год. А в запасе еще ципинский вариант. Подсчитано уже, что потенциальные гидроресурсы Витима с Ципой—40 миллиардов киловатт-часов.

На створе Мокской ГЭС стоит пока несколько изб проектировщиков и гидрологов. Живут в них десять человек, третий год следят за поведением мерзлоты в том месте, где ляжет плотина. Пробурили они здесь полсотни скважин глубиной до ста и больше метров и замеряют круглый год температуру в недрах. Мощность слоя вечной мерзлоты здесь около ста метров. В тот жаркий июльский день, когда мы достали из скважины термометры, температура в недрах витимских берегов оказалась минус 1,8 градуса—это на глубине в сорок метров. Помимо различных неприятностей, которые обычно сулят мерзлота строителям, у нее есть важное «положительное» качество: присутствие мощного мерзлотного пояса снижает сейсмическую активность района на один-два балла.

А впереди—Муйская долина.

\* \* \*

Хорошо, что есть еще места, оставшиеся такими же, какими были и сто, и двести лет назад. Высокие травы, простор. Далеко-далеко на горизонтах и с севера, и с запада, и с востока проглядывают сквозь дымку острокопечные горы. Где-то в небе, в бездонной его глубине насвистывает птица. Верещат в травах кузнечики. Пахнет теплом и летом.

Как раз здесь, прижимаясь к горам Южно-Муйского хребта, прошла южным краем долины Байкало-Амурская магистраль. И рядом с тем местом, где Витим вырывается из гор в долину, трасса пересекла реку—на 801-м километре стального своего бега.

Если в мощный бинокль разглядывать окружающие Муйскую долину хребты, то на высоте в 500—650 метров можно увидеть довольно четкую горизонтальную полосу, а кое-где уступы с обнажениями гальки и песка. Это—бывший берег древнего озера, заполнявшего долину примерно 170 миллионов лет назад. На своем пути БАМ проходит через три так называемые впадины «байкальского типа»: первая—Нижнеангарская, вторая—Муйская и третья у нас еще впереди—Чарская. Муйская котловина выделяется из всех трех своими масштабами, а главное, самым благодатным во всей зоне БАМа климатом.

На берегах Витима в районе устья Муи еще с дореволюционных лет возникли и существуют ныне русские села: Муя, Неляты, Усть-Муя, Баргалино. Рыбная река, обилие озер по долине, на которых гнездится утка и гусь, строевые леса, богатые пушным зверем, щедрая земля, пойменные сенокосы...

С чьей-то легкой руки эту местность порой называют Витимской Украиной. И действительно, где еще на БАМе увидишь в каждом огороде на грядке под открытым небом не только лук, редиску и картошку, но и капусту, свеклу, морковь, и даже огурцы и помидоры. Мало того, торчат над плетнями золотые головы подсолнухов и кукурузные стебли с тугими початками. А некоторые усть-муйские старожилы умудряются даже выращивать под пленкой арбузы.

С началом строительства БАМа на берегу Муи возник опорный пункт СибНИИземхима. Ученые под руководством Валерия Иннокентьевича Ефимова разбили здесь гряды и на собственном опыте установили, что на обычных почвах долины можно брать урожай картофеля до пятисот центнеров с гектара. А естественной кормовой базы—высокопитательных муйских трав—уже сейчас достаточно для содержания стада примерно в три тысячи голов крупного рогатого скота.

В будущем предполагается создать в Муйской долине современные аграрные комплексы, которые обеспечат население значительной части зоны БАМа мясом, молоком и свежими овощами. Пока еще слишком много ценных земель пустует, Витим затопляет их, когда развивается по всей долине в затяжные дожди. Но с сооружением Мокской ГЭС, которая упорядочит нрав Витима, в сельскохозяйственный оборот в Муйской котловине можно будет вовлечь дополнительно больше пятидесяти тысяч гектаров земли.

Географы видят главный секрет необычно мягкого здесь климата в том, что высокий Северо-Муйский хребт надежно закрывает долину от холодных северных ветров и тот же хребт задерживает в долине массы теплого воздуха, движущиеся с юга.

Конечно, микроклимат микроклиматом, но и на всех других участках БАМа природа вполне благосклонно относится к тем, кто пробует пахать и сеять. В каждом здешнем старом селении на



*Слева вверху:* В осенней тайге в тихий вечер можно услышать, как ревет изюбрь,—призывает на поединок соперника.

*Слева внизу:* Соболь — «король пушнины». На мировых пушных рынках цена манто из черных баргузинских соболей переваливает за сто тысяч долларов. На Бурятском участке БАМа вот уже шестьдесят с

лишним лет существует собольный заповедник, благодаря которому зверек, еще недавно считавшийся вымирающим, расселился по всем окрестным лесам. Но самый красивый соболь живет в тайге по северным берегам Байкала.

*Справа:* Водопады по пятьдесят и даже сто метров высотой не редкость в ущельях баювских гор.

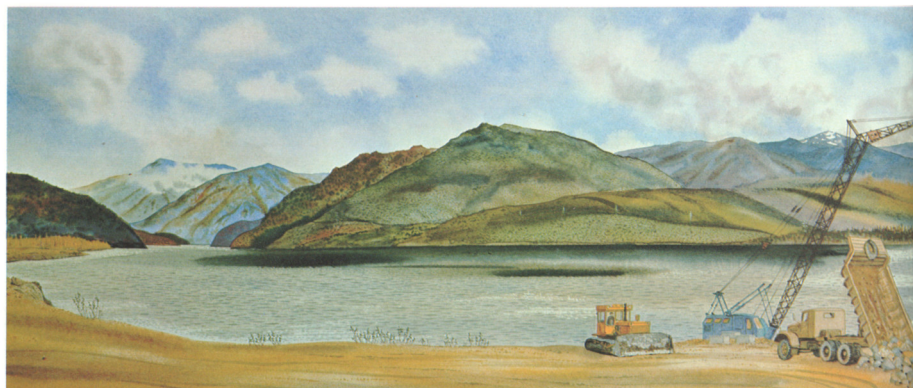








Усть-Кут » Звездный » Улькан » Кулerma » Северобайкальск » Кичера » Уюи » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим »





**Вверху:** Мост через Витим — последнюю крупную реку на пути транссиовиков — был сдан летом 1984 года. Выше моста проектируется гидроэлектростанция.

**Иллюстрация посредине:** Тоннель через хребет Колар — тоже последний на БАМе. Его длина — 1800 метров.

**Слева внизу:** Поселок Куанду строит отряд из Узбекистана. 1 октября 1984 года в Куанде произошла встреча тех, кто вел рельсы от Амгура, с теми, кто укладывал дорогу на восток от Лены. В Куанде уложено «золотое звено» БАМа.





Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим »



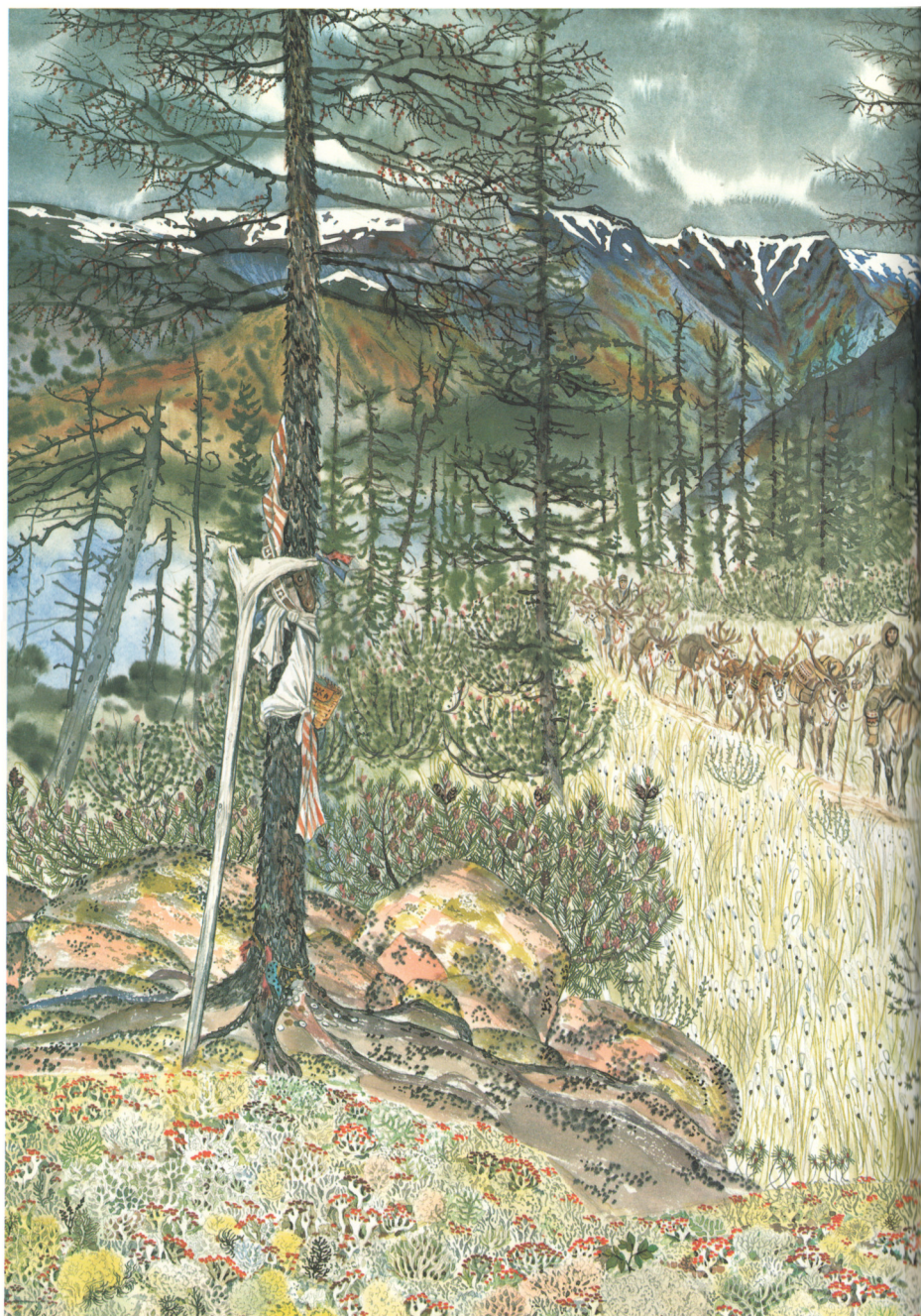
Слева: Из обитающих в тайге, горах и тундре Байкало-Амурських птиц и зверей семнадцать видов требуют особого внимания — они занесены в Красную книгу. Среди редких видов — рысь, полярная сова, куропатка...

Справа и на обороте: В зоне БАМа живет около девяти тысяч эвенков. Главное традиционное занятие их — оленеводство. Олень дает лесному жителю мясо, масло, молоко, шкуры для одежды и обуви. Оленьи караваны и по сей день незаменимый транспорт для заброски геологов и охотников в глухоманные урочища.





Усть-Кут » Звездный » Улькан » Кунерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим »









Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Цина » Река Витим »





На севере Читинской области трасса прошла берегом озера Большое Леприндо. Это озеро в складках хребта Кодар вытянуто на двенадцать километров. Со всех склонов, как в глубокую чашу, бегут в него чистые горные ручьи и речки. В глубинах Леприндо живет благородная рыба: таймень, ленок, сиг, хариус и самая ценная из них — даватчан (чирская форель). Мясо у нее красное, как у кеты. Даватчан водится лишь в Леприндо да еще в двух озерах поблизости.





В первые десанты отбирали лучших. Шло соревнование, кто попадет в первопроходцы, на чью долю выпадет лично основать поселки, а то и будущие города. Когда лед окончательно сковал реки, на запад от Тынды потянулись вагончики и бульдозеры. Я проезжал потом по следу первого десанта на Усть-Нюкжу, слушал воспоминания участников: «Здесь пытались добыть

железом на зачиркали: промерзла речка до дна... Близ будущей станции Хорогоич протерлась о камни и коряги последняя пара валенок, и засели шить заплатки... В устье реки Ларбы в сумерках, когда первопроходцы заглохли бульдозер, слышно было, как где-то далеко по долине реки выли волки...» Сейчас поезда между Тындой и Усть-Нюкжей идут со скоростью до 100 километров в час.





огородах издавна вызревал всякий овощ. Игнат Яковлевич Бобров, пенсионер из Амурской области, из Селемджинского района, через который пролег БАМ, рассказывал мне, что до войны избыток (!) овощей он вывозил на продажу к Транссибу, за сотни верст на юг. Больше того, строители довоенного БАМа полностью обеспечивали себя местными овощами...

Нынче к делу подключилась наука. Сибирское отделение ВАСХНИЛ создало в полосе стройки четырнадцать опорных пунктов, где получают урожай по 260—300 центнеров картофеля с гектара, по 400—500 центнеров овощей, по 40—45 центнеров сена... В 1978 году на окраине Тынды появилось первое подсобное поле бамовцев. Агроном Ю. М. Белоусов отправил в тот же год столовым и детсадам бамовской столицы 3100 килограммов зелени. В сентябрьский дождливый день он показывал мне это поле в трехстах шагах от релье. Блестели и колыхались под дождем стебли морковки, свеклы, гороха, белели кочаны капусты, торчали желтые бока репы.

— У меня и смородина уродилась, и малина садовая,—гордился Белоусов.—А вот эта травка—острая грузинская приправа к блюдам. Один приезжий с Кавказа принес семена, вдруг, мол, что-то вырастет. Видите, почти по пояс вымахала. Всесоюзный институт растениеводства прислал на пробу двадцать пять сортов лука, и все прижились нормально.

Обследовав трехтысячекилометровую трассу, ученые выявили в два раза больше сельскохозяйственных угодий, чем было известно до БАМа. Этого достаточно для создания базы, способной обеспечить свежими продуктами около полутора миллионов человек. Конечно, речь не идет о помидорах или арбузах и других теплолюбивых культурах. Но экономическая эффективность производства на месте только картофеля выражается несколькими миллионами рублей в год.

Когда в 1982 году я проехал из конца в конец вдоль магистрали, здесь уже не осталось поселка, где сами жители не огородничали бы в свободное время. А в Тынде, Северобайкальске, Усть-Куте, Ургале возникли садово-огородные кооперативы.

Но вернемся на Витим. В Муйской котловине он превращается в огромную полноводную реку. Течение его плавное и могучее, а от берега до берега порой полтора километра. В центре котловины Витим делится на три рукава—по километру шириной каждый. Говорят, что в дождливые сезоны река раздается ширию по котловине на пять километров. Такие великие паводки объясняют еще тем, что Витим словно подпужен ниже по течению легендарным Парамским порогом.

О Парамском пороге упоминали на Витиме все, с кем приходилось говорить о водном пути по реке. И можно было сомневаться в устрашающих рассказах местных жителей. Но даже официальный справочник «Водные маршруты СССР» подтверждал: «Примерно через десять километров ниже левого притока—Парамы—непроходимый для туристских судов Парамский порог. Река с невероятной силой бьет в утес левого берега, затем, образовав гигантские валы высотой более трех метров, наваливается на скалы правого берега. Баржи через Парамский порог проводят катера, которые, благодаря силе моторов, успевают пересечь струю и миновать валы в центре».

— А мы посмотрим, посмотрим,—говорил каждый вечер бывалый Банников, потому что каждый вечер пути по Витиму у костра обязательно кто-нибудь заговаривал о Парамском пороге: идея такая появилась после Ципы — попробовать пройти порог.

В Неяхтах мы докупили продуктов. Местные жители, собравшись на берегу, расспрашивали нас и советовали насчет продуктов не суетиться: мол, ничего уже не понадобится—до Парамы-то всего день ходу, а там и не выплывет ни один.

Мы продолжали спускаться по реке. Встали на ночлег на большой песчаной косе близ впадения реки Парамы в Витим. Весь день в реке опускалась вода, в русле обнажились песчаные мели и отмели. Песчаная коса была обширна, как пустыня. В сумерках стал до невозможности есть комар, и мы разбили бивак как раз в центре косы, вдали от берега и леса, но мошка не стала от этого добрее, и полчища комаров не поредел. Пытались укрыться в марлевые накомарники, развели дымок, но ничего не добились. По дальнему краю косы, где к ней прижимался уже пойменный лес, наткнулись на свежие следы медведицы с медвежонком. Похоже, они тоже искали на косе спасения от гнуса. Ночью поднялся холодный ветер. Он гнал по косе тучи песка и сорвал тент с палатки.

К утру ветер обнажил из-под песка кое-где камни, которые странно блестели. Знарок минералов Боря Дьяченко отщепил топором от валуна пластину и поглядел через нее, как через очень мутное стекло:

— Кто не понял, объясняю: слюда. Точнее, слюда-мусковит.

Слюду эту называли мусковитом еще в средние века, когда в Москве она шла на окна вместо стекла и уже потому считалась весьма ценным минералом. В 1689 году служилый человек Афанасий Пушин отправился на Витим с наказом якутского воеводы Зиновьева: «Сыскать и промыслить по Витиму-реке слюды доброй». Комбинат «Мамслюда» действует сейчас в низовьях Витима, в районе устья левого притока Витима—Мамы. Академик А. Е. Ферсман, изучив запасы слюды в Привитимье, назвал эту землю «районом мирового значения с огромным будущим». Конечно, сейчас слюда для окон не требуется. Но оглянитесь только вокруг—без слюды нет электрического утюга и пылесоса, нет холодильника, да любой электроприбор в телевизоре, самолете, спутнике «мертв», если в нем не будет пластинок слюды. Слюда—одно из главных и важнейших природных богатств Витима. Еще в дореволюционное время Витим не только обеспечивал мусковитом Россию, но и отправлял слюду в соседние страны Азии.



\* \* \*

За ночь вода в Витиме, судя по мерному шесту, который мы ставили каждый вечер, упала на восемь сантиметров. И это было нам на руку: Парамский порог, как утверждают витимские жители, можно преодолевать только в малую воду.

В устье реки Парамы стоит несколько изб. Тут же лежат на камнях лодки, пришвартовался к берегу катер «Зоркий», который проводит обычно баржи и карбасы с сеном и лесом для «Мамслуды» через порог. Завидя наш плот, спустился от изб на берег крижастый человек — местный лоцман и старожил Иван Харитонович Дузь.

— И Ципу прошли? — спросил Дузь с пониманием дела и одобительно кивнул головой, — и Сивак прошли?.. А что, может, и Парам вас пропустит. Должны пройти, раз такое дело. И река сейчас «само то». Здесь уже недалеко.

Как раз там, где стоят избы (а в них обычно экипажи катера, барж и карбасов живут, поджидая подходящую в Параме воду), Витим резко поворачивает к северу, словно протискиваясь в щель между высокими горами: с левого берега сжал реку Северо-Муйский хребет, а с правого — хребет Кодар. И река сразу сузилась, превратилась в стремнину — куда только девались вся ее ширь и величие.

— За правым поворотом, — предупредил нас старый лоцман Иван Харитонович Дузь, — торчат в воде у самого берега особые скалы: «проводники». Если они закрыты водой наполовину или выше, идти в Парам нельзя. Но сейчас-то они открыты, считай, полностью. В Парамском пороге у каждой скалы свое название и своя примета. Причалите у «проводников», разведайте посуху, путь там один сейчас.

Что ж, причалили за поворотом у скалы — вроде это и есть «проводник»: почти на берегу, едва подножье в воде. Пошли на разведку едва заметной, но, видно, старой тропой. В дореволюционные и довоенные годы этой тропой осторожные сплавщики обносили груз вокруг Парамы и, отправив пустой карбас в порог, вылавливали его, если повезет, ниже по течению.

Река до очередного поворота — километра на полтора вниз — выглядела вполне проходимой. Волны не очень высокие на фоне порогов Ципы. Посмеялись. Кто-то сказал, что не стоило бы в него идти, время терять только. А Банников возразил: «Надо пройти, ребята, а то кто же нам поверит, что в Парам не пошли оттого, что слишком легко».

Боря Дьяченко закричал из какой-то расщелины, да еще паническим голосом, чтобы все шли к нему. Оказалось, ничего страшного: цепляется он за глыбу нефрита, которую не взять, не поднять — целая нефритовая скала, потому Боря в таком отчаянье. Но мы ему ничем не смогли помочь.

Тем временем вернулся Саяпин, который ушел дальше вех:

— За поворотом вода кипит. И камни в русле торчат.

Решили сплавиться до поворота и там посмотреть. Предварительно съели по куску хлеба и запили витимской водичей. Боря сказал ворчливо: «Раньше-то перед порогами и чаек успевали попить».

Но сейчас надо было торопиться. Пока плыли до поворота, Банников стрекотал киноаппаратом и приговаривал:

— Вдруг это и есть Парам, а кто поверит.

При этом он мотался на волнах и один раз в поисках кадра чуть не вывалился в воду, когда плот швырнуло с гребня в провал. Пристали к берегу, сходили до очередной излучины. Там и был собственно порог. На то он и Парам, чтобы попытаться запутать и внезапно втянуть в свои глубины сплавщика. Мы вовремя пристали: перед настоящими «проводниками». От них поток, развернувшись, наваливается на прижимный утес левого берега — «Иоанн Кронштадтский». Отразившись от «Иоанна», река с бешеной скоростью пересекает улово, взметывая огромные водяные бугры высотой до трех метров, и тут же натывается на подводную скалу «Бычок запарамский». Общее падение воды на двухкилометровом протяжении порога — девять метров.

Напротив скалы «Иоанн Кронштадтский» сделали последнюю остановку и разведку. («Иоанн Кронштадтский» напоминает своими формами корабль: что-то вроде парохода — даже трубы, нос и корма из камня оформлены вполне отчетливо. Никакой старожил не мог нам сказать, почему так странно названа скала. И только в старой книге о Лене я прочитал, что один из первых пароходов на этой реке назывался «Иоанн Кронштадтский», и ходил он по Лене, навещая низовья Витима, без малого сорок лет — до конца войны.) Порог мы прошли аккуратно, по средней струе, соскользнули там, где единственно можно было. Правда, в один из решительных моментов я было перепутал команды и в ответ на крик Банникова: «Влево!» — суматошно стал выгребать вправо, но вовремя успел одуматься.

Когда за кормой уже бесчисленное множество самых разнообразных порогов, каждый член экипажа становится словно частью судна, и плот послушно маневрирует в самых, казалось бы, немислимых валах. Справедливости ради следует добавить, что и уровень реки был в те дни оптимальным — иначе мы вряд ли прошли бы Парам в тот августовский день.

Сразу за Парамом у подножья безымянного пика, что подпирает правый берег, мы обнаружили теплое озеро с песчаным пляжем и, так сказать, вознаградили себя за перенесенный труд и риск солнечными и озерными ваннами. Оставалось вернуться в Мую, чтобы начать перекочевку дальше вдоль БАМа — в Чарскую котловину.



\* \* \*

Усть-Муя раскинула свои улицы по песчаному крутогору. Солнце, сосны, песок—совсем как где-нибудь в прибалтийских дюнах. На берегу лежат вверх просмоленными днищами тяжелые карбасы. Усть-муйские избы глядятся окнами в реку Витим.

Известные в Забайкалье лоцманы братья Сухановы до сих пор каждую навигацию сплавляют от Усть-Муи по сибирской Угрюм-реке карбасы с сеном и товарами через пороги до самых золотых приисков Бодайбо. В последние годы население села увеличилось за счет геологов, которые ведут разведку месторождений цемента, глины, других стройматериалов для будущего города Таксимо.

Здесь мы познакомились со старшим геологом Витимской партии Юрием Петровичем Козловым и его женой Людмилей Михайловной—тоже геологом. Вся жизнь этой семьи отдана Привитимью. В селе Усть-Муя в уютной квартире Козловых лежат на полке образцы киновари (руда ртути), исландский шпат, галенит (свинцовая руда), сиенит (алюминиевая руда), найденные ими в этом районе.

— Теперь, когда пришел БАМ, мы, геологи, другими глазами смотрим на некоторые свои находки.—Козлов взял с полки желтый брусочек.—Кто знает, может, это первый кирпичик будущих бамовских городов. Он выжжен из глины, обнаруженной на реке Параме. Суммарные запасы высококачественного сырья для кирпичного производства там около трехсот миллионов тонн—вряд ли во всей Сибири есть другое такое месторождение. В той же стороне развели мы известняковую гору, достаточную для сооружения крупного цементного завода.

\* \* \*

В Муе мы просидели неделю в ожидании самолета на Чару. Сначала все было отлично. Плескались в прогретых водах Муи, загорали на песочке под соснами, обгорали на солнце, словно дачники, пили в столовой ледяной домашний квас стоимостью две копейки стакан.

В низовье и устье Муя—ласковая река. Вся ее длина 716 километров. По берегам Муи трасса БАМа тянется около полусотни километров. Начинается река из озера на Муяканском хребте, на высоте в полтора километра. Из рыб, обитающих в Муе, особенно удивителен тугунок—размером с пескаря, вкусен, а жиру в нем столько, что жарят его только в «собственном соку». И нигде больше, кроме Муи, он не водится.



# КРЫЛЬЯ НАД БАМОМ

**Витим ► Чара ►**

801-й -1001-й километр

*Двухсоткилометровый  
участок между  
Витимом и Чарой  
вплоть до самого 1982  
года никаких путей  
сообщения не имел,  
кроме тропы,  
размочаленной  
отчаянными  
изыскательскими  
вездеходами, которым в  
зимнюю пору удавалось  
прорываться через  
Кодарские перевалы.  
Дорога из Муи в Чару  
была одна — по воздуху.*





Засев в 1980 году на десять дождливых дней в Муге, мы на самих себе испытали — БАМ без авиации не построить.

Если бы самолетов и вертолетов не существовало, их пришлось бы придумывать для таких труднодоступных закоулков, как земли между Байкалом и Амуром.

Практически каждый бамовский поселок начинался с вертолетного десанта. Пока по сугробам пробивают первые зимники, непритязательные Ан-2 тащат по небу подкрепление, то есть людей, бесчисленные грузы. Двигаясь по трассе, часто видишь, как ползут по небу вертолеты с металлическими опорами для линий электропередачи на подвесках,—каждая такая ажурная конструкция весит по две с лишним тонны и размерами раз в пять больше вертолета—работа для мужественных.

Муга—типичный бамовский аэропорт. Селения в Сибири традиционно расстраиваются вдоль тракта. Село Муга, за неимением других дорог, вытянулось вдоль посадочной полосы.

Здесь нет, увы, бетонной взлетной дорожки, и локаторные сети не крутятся в поисках радиосигналов. Муйский аэродром напоминает большую поляну. Еще несколько лет назад на ней любили пастись коровы: перед появлением редкого самолета пастух кнутом и криками расчищал посадочную площадку. С наступлением бамовской эпохи коровам пришлось потесниться. Оживленно стало на взлетной полосе. Но, как и прежде, восход и заход солнца диктуют местным летчикам продолжительность рабочего дня, а дождь и снег определяют расписание полетов. И та же единственная бревенчатая, когда-то казавшаяся просторной, а теперь тесная изба вмещает и вокзал, и все хитроумные аэродромные службы.

За дни нелетной погоды летчики повспоминали, как их племя осваивало БАМ.

Рассказывали про известного на трассе вертолетчика Бориса Ивановича Бацева, который перевез на своем Ми-6 целый поселок для бамовцев. Для этой операции по доставке щитосборных домов ему пришлось снять с Ми-6 крылья и даже часть оборудования—того, без которого можно обойтись для полетов на близкие расстояния.

Вспоминали, как Константин Жицкий спасал на своем Ми-4 в наводнение изыскателей. Вода в реке поднялась внезапно, ночью, и к утру целый отряд оказался на островке. Жицкий летал на этот остров почти вслепую—дождь не прекращался. Желтая вода несла бревна и коряги, подтапливала крайние палатки. Когда под вечер вывозил последних, островок окончательно скрылся под водой. Это был для него двадцатый рейс в тот день...

Они вспоминали немногословно—всё о других. О себе умалчивали, отделялись шутками.

Наконец, под вечер одиннадцатого дня дали погоду. В диспетчерскую стекались вертолетчики, шумно здоровались с пилотами Ан-вторых:

— Привет! Фанерная авиация!

— Привет! Огурцы!—не оставались те в долгу.

Зеленые вертолеты за окном действительно чем-то похожи на огурцы. Сегодня им возить трубы для бурьлячиков.

Приземлился первый Ан-2, прорвавшийся откуда-то из-за хребта. Пилот Валерий Матасов ввалился в диспетчерскую, устроился поближе к печке, вытянул ноги блаженно, спросил про давление.

— 724. Падает давление,—откликнулся диспетчер с подчеркнутым уважением в голосе.—Если в Муге заночуете, то в клубе фильм про разведчиков.

Матасов—пилот, известный здесь тем, что однажды, пролетая перевал, был застигнут внезапной метелью: видимость—ноль, в радиусе сплошной треск электрических природных разрядов, потом с курса сблизись... Короче говоря, он сумел посадить самолет на склоне сопки, основательно разбив себе лицо и локти, а потом члены экипажа дрогли еще сутки на краю пропасти в холодном трюме самолета среди ящиков с гвоздями...

Да, память многих летчиков и пассажиров бамовских аэродромов хранит все перипетии освоения воздушных трасс над трассой БАМа: полеты в грозы, когда молнии обтекают фюзеляжи разноцветными



струями, и через зимние промозглые тучи, от которых тяжелеют крылья, а машина не признает штурвала, лихорадочные аварийные посадки в горах или на песчаных косах пустынных рек.

Мы улетали следующим солнечным днем. Чара «открылась», и этот факт вызвал в Мые оживление, граничащее с легкой паникой. Потоки обветренных жизнью и севером людей устремляются туда, как жаждущие к источнику. Ведь сейчас в долине Чары работают сейсмологи, гляциологи, гидрологи, географы, геофизики, медико-географы, экологи, лимнологи...—42 экспедиции, так или иначе связанные с изучением природных особенностей этого участка БАМа. Так что в погожий для Чары день в аэропорту лихорадка. Бывалый экспедиционер заталкивает в миниатюрный Ан-2 железную кровать. Какой-то снабженец торопливо доказывает вертолетчикам преимущества коня перед оленем и трактором, а штук десять лошадей переминаются тут же в ожидании погрузки.

Они улетают своими «бортами», в которых забит под завязку каждый доступный сантиметр.

— Наши-то в сторону Чары нечасто летают. За Витимом— Читинская область, а мы— Бурятия,— с сожалением объясняет диспетчер Саша Ермоленко.— Разве что появится кто с той стороны. Давайте подождем.

Кажется, повезло. Через шорохи эфира доносится:

— Я Ми-четвертый. Иду со стороны Чары. Буду садиться на Витиме. Курс... Расчетное время... Потом обратно на Чару.

— К нам не зайдете?— спрашивает диспетчер Саша Ермоленко.

— Столовая открыта? Тогда постараюсь через часок.

Истекает томительный час. Ми-четвертый выходит на связь: «Взлетаю в сторону Чары. К вам завернуть не смогу— керосина мало и большой на борту».

В полдень приземляется для дозаправки самолет-танкер Ан-2. Ему забрасывать горячее на отдаленную точку совсем рядом с Чарой. Этот двукрылый «кукурузник» носит весомое название «танкер» за то, что в алюминированном его чреве установлены два бака на девятьсот литров горячего. Парадоксы труднодоступных бамовских краев: бензин, вздоходы и даже лошадей приходится забрасывать здесь на дальние базы по воздуху. Летаящему танкеру сегодня придется сделать на Чару несколько рейсов. Так что он перевезет постепенно и нашу небольшую группу.

Диспетчер Ермоленко пробагает глазами последнюю метеосводку и машинально смотрит на бревенчатую стену. Там на кусках ватмана разноцветными карандашами вырисованы «схема пробливания облаков над Муйской долиной» и «схема препятствий в районе аэропорта Мuya». Препятствия известны— горы со всех сторон.

— Взлет разрешаю,— принял решение диспетчер Ермоленко. Для летчика слово диспетчера— беспрекословный приказ. Диспетчер Муйского аэропорта «согласно инструкции» может даже отстранять экипаж от полета. Диспетчер не имеет права ошибиться в подаче команд или что-то спутать. За потоком условных фраз и цифр он должен ежесекундно представлять положение в небе и на земле всех самолетов и вертолетов в пределах Муйской долины, их курсы, расстояние друг от друга. Диспетчер— словно дирижер всего воздушного «оркестра».

Диспетчеру Александру Ермоленко— двадцать с небольшим. Комсомолец. Окончил училище в Риге, успел и полетать штурманом, и поработать в крупном Улан-Удинском аэропорту. Потом попросился на БАМ.

Самолет трясется по мелкому гравию, отчего дребезжит старенькое стекло иллюминатора. Командир тянет штурвал на себя, а машина тяжело отрывается от земли, оставляя шлейф желтой пыли. Видно, как приходят в движение тонкие металлические тросы вдоль бортов. Управление таким самолетом, как Ан-2,—тяжелая физическая работа: никакой тебе автоматике—тянешь штурвалом с помощью банальных тросов, по сути, за счет силы рук, всю систему регулировок крыльев для подъема или спуска загруженного самолета.

На приборной доске десятка три циферблатов с дрожащими и неподвижными стрелками, тумблеры, индикаторы. Успокаивающее мерцают зеленым лампочки.

Разворачиваемся. Под крылом рябит округлое и просторное озеро Баранчеевское. Полуденное солнце высвечивает на отмели черную тень под тонкой пленкой воды.

Большой черный самолет лежит на дне озера, распластавши огромные крылья.

Зимой на исходе 1981 года строители из поселка Таксимо смогли поднять его с помощью аквалангистов Восточно-Сибирского технологического института. Гидросамолет оказался огромным и по нынешним меркам—размах крыльев почти тридцать метров. В кабине пилота остановившиеся часы показывают время катастрофы: 10 часов 27 минут 45 секунд.

Молодые бамовцы с помощью улан-удинских тележурналистов и газетчиков смогли установить, что трагедия на Баранчеевском озере произошла 15 августа 1940 года. При посадке в сложных условиях погиб известный на Дальнем Востоке летчик—тридцатилетний Сергей Курочкин, и с ним одиннадцать изыскателей.

Из Центрального музея авиации пришло письмо: «Фотография самолета позволяет определить, что это самолет конструкции Туполева А. Н., цельнометаллический моноплан с низко расположенным крылом, двумя моторами М-17.

Самолет, обнаруженный и извлеченный из озера в поселке Таксимо, представляет собой ценный исторический экспонат и, судя по фотографии, может быть восстановлен...

Комсомолыцы Улан-Удинского авиазавода взялись реконструировать самолет—его решили установить на высокой скале близ Таксимо как мемориал авиаторов БАМа.

Это будет памятник многим отважным людям. Летчику Путинцеву, погибшему в 1939 году близ озера Круглое. Пилоту Евгению Павловичу Ефимову, разбившемуся на Байкале в 1940 году вместе с ученым-мерзлотоведом И. И. Орябинским. В тот же год, взлетая с косы реки Гилюй, что находится в двенадцати километрах от Тынды, зацепился за лиственницы и рухнул самолет с пилотом Василием Михайловым, бортмехаником И. А. Ермолаевым и начальником гидропорта «Нюкжа» Наумовым...

Они летали без точных приборов, без помощи наземных служб, без подсказок и советов диспетчеров, без маяков в таежном море. Часто успех полета определяли лишь личное мужество, выдержка, смелость.

С самого начала Великой Отечественной войны бесценный опыт бамовских авиаторов—храброе умение летать в самых сложных условиях—пригодился им на фронте. Бамовские летчики Э. Гептнер, В. Дончук, М. Кириллов, К. Кудряшов, Ф. Румянцев, В. Софронов, И. Шеманов удостоены были за подвиги в битвах с фашизмом звания Героя Советского Союза.

Само предложение использовать авиацию для строительства железных дорог впервые в стране родилось именно в связи с идеей БАМа. 16 января 1896 года инженер Н. Савельев выступил в Русском техническом обществе с докладом «О применении воздухоплавания к железнодорожным изысканиям». Он предлагал изучать и наносить на карту с аэростатов недоступные с земли районы севернее Байкала.

На БАМе же впервые в истории была применена авиация для железнодорожного проектирования. В конце тридцатых годов вдоль всей трассы на речках и озерах пслегах возникли простейшие гидропорты для самолетов на поплавах. Начальник одной из съемочных экспедиций Э. Норман так вспоминает первый полет над БАМом: «Самолет был для тех времен весьма совершенной конструкции: металлический, двухмоторный и на поплавах. Узкий невысокий фюзеляж имел четыре отсека, каждый с овальным открытым вырезом в верхней части диаметром около метра. На передней кромке выреза был укреплен ветрозашитный козырек. Во втором отсеке находился пилот. В переднем располагался штурман-аэросъемщик, в третьем—инженер-аэрофотогеодезист, в четвертом—бортоператоры с двумя фотоаппаратами (однообъективный «Кодак» и пятиобъективный «Файрчальд»), для которых в нижней части фюзеляжа были сделаны фотолюки. Между отсеками сидели на скамейках бортмеханики и другие члены экипажа, обмениваясь при необходимости записками. Свободного прохода вдоль фюзеляжа не было.

Мой первый производственный полет в июле 1936 года был первым переходом от общих рассуждений, от теоретических разработок методики аэровизуальных обследований к практическому их применению. Я никак не мог избавиться от сомнений: вдруг получится не так, как представлял себе умозрительно, вдруг не удастся понять и зарегистрировать инженерно-строительные особенности местности, обозреваемой с самолета, делающего около 160 километров в час?

Сперва осмотрели водораздельные хребты. Пролетая над рекой Гуджесит, увидели узкую щель глубиной больше километра, на дне которой находился перевал Даван. Зрелище было такое, будто кто-то гигантским ножом аккуратно вырезал в хребте очень тонкий кусок.

Вот он—проход для железной дороги! Вижу ясно и все понимаю. Значит, не зря был затеян этот эксперимент.

Дальше мы провели аэровизуальные обследования и аэрофотосъемку Северо-Муйского хребта.

Летом 1938 года в Бамтранспроекте работало уже около двух тысяч инженеров, геологов и техников. На изысканиях впервые широко использовались аэрофотосъемки, инженерные аэромодеты и фотоспособы составления геологической карты. При изучении вариантов трассы на участке Тынды—Чара проложены маршруты аэровизуальных обследований общим протяжением 4200 километров...

Мы сегодня летим их маршрутами.

Прямо перед глазами белая горная цепь, которая приближается с каждой минутой. Стрелка высотомера медленно поднимается к отметке двух километров. На коленях у второго пилота Сергея Темникова карта, где цифрой 2700 обозначена высота перевала. Перевал—слово спокойное, округлое. А впереди оштынились изрезанные пики один выше другого.

Командир самолета Александр Петренко летает здесь четыре года и чуть не каждый месяц обнаруживает на земле новые ориентиры. Поначалу на всем пути от Витима до Чары светились огоньки лишь двух изб: метеостанция на озере Леприндо до водомерного поста на реке Куанде. Коллеги-вертолетчики по разу в месяц забрасывали на обе точки продукты и почту. Потом появились лагеря изыскателей—выцветшие палатки смотрелись с высоты, как стая присевших отдохнуть птиц. Потом—черная петляющая нить зимника к той точке перевала, где теперь пробивают последний тоннель БАМа—через Кодар. Здесь, у Кодарского хребта, произойдет скоро стыковка всего БАМа. Поэтому в распадках рек Куанда и Сольбан сейчас особенно оживленно. Даже в небе в погожий день тесно становится. «Дирижабли бы сюда,—думает вслух командир Петренко, глядя на вертолет, переползающий через перевал с жилым вагончиком на подвеске,—а то больше керосина сжигаем, чем перевозим».

Бессменный «кукурузник» Ан-2 ползет над ледяными пиками, едва не цепляясь за них колесами и ежеминутно проваливаясь в воздушные колдобины, будто на тряском проселке. Между горными градами

зияют трещинами в земле ущелья. Края их черны и вертикальны, как стены. Следы лавин — холмы снега вперемешку с валунами — испятнали днища ущелий.

Впереди — Чарская долина. Природа будто специально позаботилась, чтобы надежнее упрятать этот свой уголок. Котловина окружена частокором высоких остроконачных гор со всех сторон. В любое время года в здешних горах метут метели.

Самолет вползает в облачность. Несколько минут ничего не видно, кроме грязно-серого тумана, но только несколько минут. И снова солнце в синем до черноты горном небе.

Александр Петренко цепляет на нос темные очки в розовой оправе. Ослепительно бело кругом — хаос заснеженных скал под ногами. Командир закуривает, достает из-за отворота сапога логарифмическую линейку и, помудрив с ней, делает запись в штурманском бортовом журнале.

Проходим озеро Большое Леприндо — десятикилометровую чашу хрустальной воды в складках окаймляющих долину гор. До войны на этом озере был один из бамовских гидроаэропортов. Сейчас на его берегу строится станция Леприндо.

Главные препятствия позади. Командир доверяет штурвал второму пилоту. Теперь Сергей Темников вслушивается в поведение самолета и старается снижать его без особой болтанки, как учили его всего полгода назад в Бугурусланском летном училище гражданской авиации.

— Сообщаю погоду. Давление 722... — раздается в наушниках голос с земли. А командир видит, как на вершущу самой высокой горы напозлазает туча, и уже по этому проверенному признаку понимает, что дело к метели.

— Вижу вас хорошо. Разрешите посадку.

— Посадку разрешаю. Курс...

\* \* \*

Долина Чары невелика: с юго-востока на северо-запад от края хребта Кодар до края хребта Удокан — каких-нибудь тридцать километров. С юго-запада на северо-восток она вытянута на сотню с небольшим километров. В переводе с эвенкийского «Чара» значит всего-навсего — «мель» и относится к здешней реке. Но всякий, кто сюда попадает, неизбежно уверяется в том, что название котловины произошло от странного очарования, какое охватывает человека в этих краях. Очарование начинается с первого взгляда из идущего на посадку самолета: среди лета заснеженные пики и рядом — зеленая тайга, и в тайге — желтая песчаная пустыня. На краю пустыни сверкает среди зелени наледь, необъятная, как поле, а дальше озеро с такими знакомыми очертаниями берегов — точь-в-точь Байкал в миниатюре...

Но притяжение этой земли обусловлено не столько законами прекрасного, сколько экономическими рычагами. Славу чарским краям принес хребет Удокан — его природные богатства.



# МЕДНЫЙ КОЛОКОЛ- УДОКАН

**Чара ►**

1001-й километр

*Есть древняя легенда.  
Двум великанам Кодару  
и Удокану  
посчастливилось вместе  
обнаружить клад.  
Находка оказалась  
такой ценной, что  
богатыри рассорились,  
но никак не могли ее  
поделить. Дело дошло  
до сражения и кончилось  
тем, что оба  
одновременно выпустили  
друг в друга стрелы из  
луков. Там, где Кодар и  
Удокан упали  
мертвыми, поднялись  
высокие хребты, закрыв  
собой богатейшие  
клады.*







Свои главные сокровища Удокан открыл молодой женщине Елизавете Буровой. В Удоканской геологоразведочной экспедиции до сих пор хранится письмо, в котором Бурова вспоминает, как это было:

«В 1949 году меня назначили старшим геологом в партию, которая работала в бассейнах рек Икабы, Кемена и Наминги. Месторождение было открыто 30 июля.

В тот день мой маршрут намечался по ручью Скользкому и обратно левым его бортом. Со мной были оператор Клава Балканова и рабочий Владимир Аристов. Примерно в среднем течении ручья я обратила внимание на зелень не совсем обычного цвета. Поднявшись по склону, мы увидели, что это обломки морфизованного карбонатного песчаника, пропитанного медной зеленью и покрытого корочками малахита. Выше виднелись такие же обломки.

У меня словно сердце оборвалось: вдруг на водоразделе коренные выходы медистых песчаников? Решили возвращаться по водоразделу. Мы успели уже застудить ноги, кашляли и едва говорили осипшими голосами. Как прошли — рассказывать долго. Скажу только, что наш пес Боб «забуксовал» задолго до того, как мы достигли коренных выходов: отвесные скалы, острые пики и качающиеся камни оказались нашему другу не под силу.

Мы же не успокоились, пока не провели все необходимые наблюдения, измерения, описания. Впрочем, и после тоже не успокоились. Через день на базу экспедиции были отсланы письмо и бороздовые пробы на химический анализ. Результаты превзошли все ожидания...

А у геологического руководства первая реакция на открытие была примерно такой: на Удокане медь? Ну и что толку? Еще бы на Луне нашли.

Проще говоря: за морем телушка — полушка, да рубль перевоз. В далекую осень 1949 года вариант строительства железной дороги в затерянный среди гольцов мир — Чарскую долину — выглядел фантастичной, причем даже ненаучной. Но месторождение оказалось уникальным и требовало серьезного к себе отношения. Нужны были детальная многолетняя разведка, средства, техника и упорные люди.

В кабинетах московских ведомств закипели страсти. Попеременно побеждали то «романтики» — сторонники строительства металлургического комбината, железной дороги и города, то «трезвые головы» — на наш век меди хватит, незачем на край света деньги зашвыривать.

Судьба удоканской меди складывалась настолько причудливо, что с точки зрения здравого смысла и не понять до конца, почему в сверхсрочном порядке рождались людные поселки на Удокане, потом так же срочно разбирались и население разъезжалось, и снова строились срочно в тех же самых ущельях...

Но из всех этих людских приливов-отливов уже к началу шестидесятых годов на Удокане сформировался коллектив, определивший свои позиции с предельной ясностью: уникальное медное месторождение не должно быть просто «кладовой», рублем в чулке. Те люди были молоды, упрямы и прямолинейны. В Удоканской геологоразведочной экспедиции и сейчас висит кусок ватмана, «работающий» на идею лучше всякого другого плаката: «Цена за тонну меди на мировом рынке в 1960 году — 678 долларов. В 1970 году — 1467 долларов...» и так далее по возрастающей.

Как раз в 1960 году пришли сюда бурильщик С. В. Халявин, проходчик Ф. М. Хайрулин, геологи Н. А. Черненко и В. С. Четчин. Они отдали Удокану лучшие свои годы и сейчас работают здесь же. Разведка месторождения стала смыслом их жизни. А приход БАМа на Удокан — лучшее подтверждение значимости их дела. У каждого человека должен быть свой Удокан.

Мне повезло. С медными горами Забайкалья меня знакомили ветеран Удокана главный геолог Удоканской геологоразведочной экспедиции Владимир Степанович Четчин и главный специалист по меди Министерства геологии РСФСР Владимир Николаевич Егоров.

Дорога из Чарской долины на Удокан выется гранью обрыва и каменной осыпи. Собственно, дорогой ее приходится называть с известной натяжкой. Даже с бамовскими притрассовыми тысячекратно проклятыми колесами этот тракт не выдерживает сравнения. Первый перевал на пути к месторождению меди называется Клюквенным, но не потому, что клюквы там в изобилии — ее-то как раз и нет. Просто

однажды здесь «лег набок» грузовик с клюквенным вареньем, окрасив весь перевал сиропом,—потом медведи повадились ходить на перевал, пока не подчистили все.

«Живые» осыпи тихо ползут вниз с перевалов, норовя прижать дорогу к самому обрыву. Ветер швыряет с вершин ключья тумана и снежные заряды. Стоит конец мая, но сугробы по сторонам выше кабины «газика». На перевалах такие заносы, что после каждого снегопада бульдозеры пробивают путь с великим трудом. А поселок Чинейской партии в ночь на 22 мая занесло так, что пришлось утром выбираться на работу через окна.

Единственный признак конца мая—оттепель. По обочине пробивается ручеек, и на дне его блестит камешек зеленоватого цвета—медная руда.

Месторождение начинается недалеко от Чары. Оно вытянуто на десяток с лишним километров. В горах пробиты штольни. У безымянного озера стоит буровая. Егоров попросил подъехать, вылез из машины, осмотрел образцы, поднятые из глубины:

— Добрая руда. На какую отметку забурились?

— 225 метров.

— И везде медь?

— А куда же ей теперь от нас деться!

По льду безымянного озера ехали грузовики с горячим.

— Не боятся провалиться?—спросил Егоров.

— Да нет,—ответил буровщик,—озеро, правда, глубиной метров двадцать, но до июня по нему можно смело ездить. В августе только лед тончает и ломается.

\* \* \*

За тридцать лет, прошедших со дня открытия, месторождение изучено достаточно тщательно. Уже в 1965 году в академическом труде было подытожено, что «выявлением месторождения меди в районе хребта Удокан геологическая служба СССР разрешила одну из самых важных минерально-сырьевых проблем, стоящих в одном ряду с открытием якутских алмазов и железорудных месторождений в центре европейской части СССР».

Главный специалист Российской республики по меди приехал проверить готовность месторождения к сдаче в эксплуатацию. Пришла пора!

Лет сорок назад Егоров кочевал по заполярной тундре—он был одним из тех, с чьих маршрутов начиналась большая медь Норильска и Талнаха. В последние годы колесил по медным месторождениям планеты—от высокоразвитых держав до черной Африки. Медь не относится к природным редкостям. По распространенности на земле она вторая среди металлов—после железа. Минералов, которые в той или иной степени содержат медь, величайшее множество. Раньше Егорову требовалось умение опознавать только самые богатые руды. Но это когда-то. Нынче медь нужна всем и всюду.

Медь—это лучшие электропровода: они пропускают сквозь себя электроток с минимальными потерями. Но главная функция меди—быть составной частью самых разнообразных сплавов. На заре человечества был целый бронзовый век—с помощью легкоплавкой меди рождали твердую звенящую бронзу. Колокола с малиновым перезвонном тоже отливали из сплавов, содержащих медь. В наш машинный век медные сплавы—в любом приборе.

Одним словом, потребность в меди растет. В последние годы Егоров поневоле овладел умением различать медь в самых замысловатых, в самых замаскированных ее формах, в самых бедных рудах. Однако на Удокане ему не пришлось ломать голову. В свинцово-серых с черноватым оттенком поблескивающих металлических камнях он сразу узнал минерал халькозин. «Халькос» по гречески—«медь». В халькозине ее чуть не восемьдесят процентов—самая богатая руда.

На высоте почти в две тысячи метров стоят поселки геологов Западный и Наминга. То обнажение меди на ручье Скользом, с которого все началось, сохранилось нетронутым. Как реликвия. Зато окружающие сопки перепоясаны канавами, исколоты вертикальными скважинами, пронизаны многокилометровыми горизонтальными штольнями. Общий вывод этих трудов: всюду медь! Причем не только в виде халькозина. Здесь и малахит, и колчедан, и барбит—медные минералы всех цветов радуги. Потолки штолен—гулких и замороженных тоннелей—отсвечивают синевой, как осеннее небо. На полу ярко-зеленые камни цвета молодой травы. Иногда луч фонаря выхватывает желтые полосы песчаника с волнистой рябью, словно на песчаном приморском пляже. Сходство не случайное. Миллиард лет назад в этих местах плескалось теплое мелководное море.

А по соседству с «тропическими» песками ветвятся в трещинах белыми деревьями мощные жилы льда. Этот лед тоже свидетель древности, он появился на сотню-другую миллионов лет позже моря.

У Владимира Степановича Четчеткина веселый взгляд, красивое ясное лицо, быстрая, легкая, дружинника походка человека, не привыкшего сидеть на месте. В хитросплетениях штолен он ориентируется, как в собственной квартире, спешит показать Егорову все рудные богатства Удокана:

— Обратите-ка внимание на этот контакт! А теперь — на эту жилку!

Так охотник, радуясь доброй добыче, раскидывает на солнце соболью шкурку перед понимающим человеком.

Потом Егоров до поздней ночи сидит с местными геологами в камералке. Они прослеживают по картам и схемам лабиринты рудного тела, говорят на непонятном языке: шурф, керн, шлихи, шлам... И так жарко спорят о загадках месторождения, о времени, когда в горячей доисторической лагуне зарождалась медь, что хочется менять профессию и учиться на геолога. За окном бревенчатой избы висит над стылými горами красная луна.

Чететкин горячится и все подкладывает Егорову рукописные тома:

— По-вашему, юго-западный контур расплывчат?! Так вот штольня три-десять!

Егоров шутливо вздыхает руки вверх:

— Сдаюсь. Сколько же у вас этих папок?!

— То-то же! — торжествует Чететкин. — Если все карты, схемы, описания, таблицы про нашу удоканскую медь вывезить из Чары, два грузовых самолета понадобятся. В этих бумагах все месторождение, как под микроскопом. Зря, что ли, двадцать лет здесь люди горбатятся.

\* \* \*

Уходит в прошлое эпоха разведки удоканской меди. На первом же рабочем поезде в Удокан можно везти экскаватор — руду здесь будут черпать открытым способом — из карьера. Но и для тех, кто придет сюда следом за геологами, природа ласковой не будет. Приезжим людям поначалу бывает не по себе уже от одного вида местных «марсианских пейзажей»: кругом голый камень, снег и ничего не растет. Высота, разреженный воздух, необходимость проживать в недра вечномерзлой земли. Морозы. Выше уже отмечалось, что на всем БАМе нет для человека климата мягче и благодатнее, чем в Муйской котловине. А по соседству с ней — в котловине Чарской с хребтами Кодаром и Удоканом — полное холода зоны БАМа. Бывают дни, когда термометр опускается в Чаре и на Удокане ниже минус 59 градусов. Десятью четырьмя дня в году среднесуточная температура здесь держится ниже минус 25 градусов. Для сравнения — в Магадане и его окрестностях таких дней в году всего тридцать шесть.

Вдобавок ко всему крутые склоны Удокана грозят человеку лавинами. Афоризм известного лавиноведа Матиаса Здарского: «Невинный на вид белый снег — это не волк в овечьей шкуре, а тигр в шкуре ягненка» — как нельзя более подходит к снегам Удокана. Рабочие места геологов — на крутизне. Поднимаясь однажды к штольне № 1 по крутой, почти отвесной лестнице, я специально подсчитал — 284 ступеньки высь. С осени на склонах нависают снежные козырьки, разрастаясь постепенно до готовности обрушиться вниз лавиной. Неподалеку от Наминги действует лавинная станция. Контролируя температуру, плотность и структуру снега, наблюдая за погодой, солнечной радиацией, ветром, ученые определяют условия, при которых сход снежных масс наиболее вероятен, дают прогноз лавиноопасных ситуаций.

С разворотом геологоразведочных работ каждую зиму приходится сбрасывать в долины около миллиона кубометров снега.

И все-таки случается, сторожа лавин не успевают уследить за своими подопечными — ведь на Удокане существует около восьмисот очагов лавин, — и горы снега обрушиваются вниз со стремительностью тигра в прыжке, рвут провода, засыпают дороги, ломают, как спички, столбы... В одну из недавних весен на штольню № 14 свалился снежный «ком» в 15 тысяч кубометров. Пришлось в этом распадке остановить все работы до лета.

\* \* \*

«Вычислять» неустойчивость или надежность какого-либо снежного склона в Удокане неблагоприятное дело — слишком многое зависит от непредсказуемых, но частых подземных толчков в этих молодых горах. Южные склоны Удокана словно иллюстрируют все формы сейсмической активности. Здесь, в верховьях реки Чины, высаты черными конусами... вулканы. Честь их открытия принадлежит геологу Виктору Прокопьевичу Солоненко. Совсем недавно, в шестидесятых годах, ему довелось заносить этот район на сейсмическую карту Сибири. Вместе с иркутскими учеными Р. А. Курушиным, О. В. Павловым, А. А. Тресковым, С. Д. Хилько он изучил эту горную страну. Сейчас В. П. Солоненко — член-корреспондент Академии наук СССР, крупнейший специалист по землетрясениям в Сибири. А тогда, двадцать лет назад, молодой геолог Виктор Солоненко, увидев вдруг вулканы в местах, где их никто обнаружить не предполагал, провел на Удокане весь полевой сезон. Его отряд кочевал от вершины к вершине. Сначала по болотам, потом по мерзлой земле, потом по снегу — до тех пор, пока не были осмотрены все вулканы Удокана.

Самый крупный, издаലെка заметный вулкан — диаметр кратера полкилометра, глубина кратера 120 метров — называется Чепе (по-эвенкийски значит «провалище»). Самый живописный — с озером в кратере, со стенами из зеленого базальта и черного гранита — Аку: неприступный. Здесь же бьют многочисленные минеральные источники. Самый полноводный и эффектный — на склоне вулкана Чепе:



ледяные, насыщенные углекислым газом струи рассыпаются по крутым уступам, окрашенным оранжево-золотистой охрой. Этот источник называется «золотым каскадом».

Вулканы на Удокане потухли сравнительно недавно—в кратерах не обнаружено даже вечной мерзлоты. Извержения вулканов, колоссальные землетрясения происходили здесь уже на памяти человечества. Путешественник, которому удастся забраться в этот труднодоступный угол, обязательно обратит внимание на гигантский сброс, разорвавший трещиной две сопки так, что их части сдвинулись друг относительно друга почти на сотню метров. Это и есть, по мнению В. П. Солоненко, эпицентр катастрофического землетрясения, которое произошло 2 февраля 1925 года и ощущалось по всей территории Забайкалья: сила толчков приблизилась к максимуму—достигла 11—12 баллов. Совсем неподалеку—у озера Намаракит—эпицентр десятибалльного землетрясения 27 июня 1957 года, потрясшего хребты с такой мощностью, что высота Удокана увеличилась на полтора метра, на одной из речек образовались водопады и родилось целое озеро—Новый Намаракит.

Полночь холода, разреженный воздух, лавины, подземные бури... Словом, природа Удокана сурова и грозна, как нигде на БАМе. Но человек, если надо, готов на любой риск и испытание. Призывно, как колокола, зовут человека богатства заснеженных гор—медные колокола Удокана.

В междуречье бурливых притоков Чары—Нирунгнакана и Намингнакана главный геолог Удоканской геологоразведочной экспедиции В. С. Чететкин показывает мне будущий город Удокан:

— Город металлургов, семьдесят тысяч жителей. Направо—культурный центр. У тех лиственниц—вокзал. Здесь, где колышки, пройдет железная дорога. Слева—зеленая зона.

Сплошная «зеленая зона» пока на месте будущего города. Еще нет комбината. А Чететкин, увлекшись, показывает на противоположный край долины, где идет разведка очень перспективного Сулуматского месторождения железных руд и уже утверждены запасы, достаточные для создания рудника. На реке Апсат в том же Кодаре открыто месторождение коксующегося угля—крупнейшее в Забайкалье.



# ЛЕДНИКИ И... БАРХАНЫ

## Чара ► Икабья ►

1001-й -1104-й километр

*Озер в Чарской долине  
очень много. Гидрологи  
пересчитали их: 2838! —  
это в среднем по озеру  
на каждые два  
квадратных километра  
суши. Самые  
живописные и крупные  
из них — Большое и  
Малое Леприндо — в  
верховьях реки Чары.  
Большое вытянуто в  
длину на двенадцать  
километров и узкой  
протокой соединено с  
Малым, которое лежит  
выше — у самых стен  
Кодара. Скалистые  
берега поросли  
лиственницами и  
соснами. Оба озера  
лежат как бы в  
глубоких чашах, и со  
всех сторон бегут в них  
чистые горные ручьи.*





Лучшая панорама на Чарскую долину открывается, несомненно, со скалы Зарод. От села Чара к Зароду вьется тропа длиной в 17 километров. Скала торчит над тайгой неожиданно и одиноко (сибирские крестьяне называют зародами стога). Трехсотметровые стены, отвесные со всех сторон, придают ей сходство со сторожевой башней. По одному из склонов можно подняться на платообразный верх. Зарод венчается причудливым камнем: словно громадный человек смотрит с высоты на долину. Эта скала-останец на местном наречии называется «кигиллях». Природа—дождь, жара, мороз, ветер—ваяет из камня удивительные статуи. Эвенки и якуты поклонялись раньше таким природным скульптурам, видя в них олицетворение духов гор.

По Чаре и Кодару я путешествовал с той же экспедицией, что сплавлялась по Ципе—Витиму. С вершины горы Зарод мы наметили маршрут. К западу раскинулась необыкновенная песчаная пустыня, маня простором и желтизной барханов. Решили пересечь пустыню, а затем углубиться в хребты Кодара, добраться до ледников и самой высокой вершины Кодара, а вернувшись в село Чара, отправиться на плоту вниз по одноименной реке. И горы Кодара, и петляющая по долине река, и желтая пустыня лежали, что называется, как на ладони.

Дул теплый летний ветер. С высоты Зарода маршруты смотрелись живописно. Зеленая тайга внизу густа и таинственна, как джунгли. Было августовское утро.

Стоило, однако, спуститься вниз и, свернув с тропы, взять курс на пустыню, как все очарование пропало. Тайга оказалась сплошь заболоченной. Земля пружинит под ногами, в ложбинках между деревьями мхи подернуты пленкой ржавой воды. К тому же ничего не видно, кроме кривых лиственниц со всех сторон. Шли, ориентируясь только по компасу: на юго-запад от Зарода. Через несколько часов выбрались на берег реки Средний Сакукан. Где-то за ней пустыня. Разбрелись по берегу в разные стороны: искали, где бы переправиться. Река мчалась стремительная, холодная, глубокая. Она берет начало высоко в ледниках Кодара и, не успев согреться под солнцем и успокоиться в долине, с разбега врывается в зеленые воды Чары.

Наконец, один из плесов показался подходящим для переправы. Тогда Банников свалил тонкую сухостойную лесину. Держась за нее, как за общую страховку, мы пошли шеренгой поперек реки. Ноги сдавило холодом. Течение пыталось сбить с ног, по дну несся песок и щекотал неприятно икры. На середине реки вода поднялась до пояса. Оставалось только крепче ухватиться за жердь и приподнять ее на уровень груди. Благо рюкзаки, пока держишься за спасительную жердь, давят вниз и помогают ногам основательнее цепляться за ненадежное дно.

Переправились. Вытряхнули колючий песок из ботинок. А впереди простирается болото. Комаров в нем столько, что, кажется, больше и быть не может. Утопая по щиколотку и глубже в грязь, проклинаая комаров, побрели мы в сторону заката солнца, почти не веря, что в бесконечных гнилых топях и хлябях может оказаться какая-то песчаная твердь—уж не почудилась ли она?

Как это ни странно, пустыня действительно возникла резко, безо всякого перехода. Песчаный бархан ее попросту обрывался в бесконечное болото. На этом крайнем бархане растянули палатку и сразу же повалились в сон, уже не в силах обратить внимание на окружающие красоты и цвета заката. Тучи комаров пели за палаткой. Со слезами они, похоже, пытались прогрызть ее бязевые стенки.

Ночь была безмолвная. Накопленное за солнечный день тепло поднималось над барханами в холодное черное небо. Струи воздуха слегка шевелили пески, и они чуть слышно шуршали, тянули тихую, чуть свистящую мелодию. Когда слышишь эту песню пустыни впервые, ее можно принять за слуховую галлюцинацию. Но о песнях песков мне рассказывали еще на северном Байкале. Там, неподалеку от устья речки Томпуды, есть большой пляж, который байкальские старожилы-эвенки называют не иначе как «турали»—«поющая земля». Пески «поют» только в сухую погоду и при определенных направлениях ветра.

Утром пустыня выглядела старой доброй знакомой—совсем как на иллюстрациях в школьных



учебниках. Барханы тянулись вдаль неподвижными плотными волнами. Высотой они метров по двадцать-тридцать. Песчаная поверхность разрисована точно такой же мелкой узорчатой рябью, что и на пляжах. Идти по вершинам барханов легко и интересно. Пустыня вытянута по долине километров на пятнадцать. По мнению геологов, мощный слой песка выдавлен из недр долины в результате каких-то тектонических подвижек.

К полудню песок под солнцем раскалился. Несмотря на заснеженные горы по всему горизонту и окружающую северную тайгу, барханы неминуемо навевают мысли о верблюдах, саксаулах и оазисах.

Вместо верблюдов пришлось довольствоваться зрелищем оленьего каравана. Колхозные олени пересекали пустыню с присущим им скучающим видом, удивляясь, может, только отсутствию ягеля. Зато оазис был вполне настоящим, разве что сосны вместо пальм. Среди пустыни в обрамлении высоких барханов зеленела небольшая роща. Здесь же кустились голубичники и торчали какие-то растения наподобие лопухов.

— Так это же ревеня,— безошибочно опознал растение Банников,— у матери в Приморье на огороде такой растет.

Пожевали сочные, освежающие, кисло-сладкие стебли. Совсем неплохо для пустыни.

В центре оазиса, прямо из песчаных глубин вытекал ручей. Впрочем, вытекал—не то слово. Вода клекотала в истоке, как в маленьком гейзере или большом котле. Я сунул в исток ладонь и не нащупал дна. Любопытство одолевало. Оставалось лечь рядом с ручьем, засучить повыше рукава и толкнуть руку в середину бурлящего «котла». Рука провалилась по самое плечо. После сухой пустынной жары ледяная вода обожгла словно огонь. Но дна достать все равно не удалось. Любопытнейший Саяпин притащил тем временем откуда-то длинную жердь, но и она ушла вниз, как в бездонную трубу. Через несколько мгновений вода «выплонула» жердь и снова забулдила как ни в чем не бывало.

Настал черед Банникова. Он беспокойно озирался по сторонам:

— Чем бы все-таки замерить глубину этого провалища?

\* \* \*

И тут мы увидели, что на гребне ближайшего бархана стоит рослый парень и, очень похоже, потешается над нашими усилиями. Его аккуратная штормовка, безукоризненно подстриженные усы и донельзя ироничное настроение не оставляли никаких сомнений—представитель научной экспедиции. Он подошел и сказал добродушно:

— Вряд ли что у вас получится. Здесь под песками целая подземная река.

И пригласил в гости. Это был начальник Чарского отряда Государственного гидрологического института (ГГИ) Борис Иванович Цевалюк. Их палаточный лагерь стоит на северо-восточном краю пустыни. Начальник отряда объяснил, что подземная река по-своему типична для Чарской котловины. Под этими лесами, песками и болотами обнаружено множество рек, рек и целых подземных озер. А ингамакитское месторождение сверхпресных подземных вод, разведенное неподалеку от юго-западного края пустыни, вообще оказалось одним из крупнейших в стране, его запасов хватит на обеспечение водой будущего города и медного комбината в течение долгих столетий.

Цевалюк и его товарищи работают в Чарской котловине с 1975 года. На БАМе у Государственного гидрологического института главное дело—изучать наледи. Опыт строительства магистрали подтвердил с самого начала, что эта задача весьма актуальная.

На первом же сданном участке—линии Бам—Тында—наледи доставили неожиданно много хлопот: они возникали с наступлением зимы на самых неприметных ручьях, быстро разрастались ширирь и ввысь, вплотную подступали к рельсам, грозя их перехлестнуть и затянуть льдом. Всю зиму этот лед скалывали топорами, ломami и кайлами. Пробовали взрывать. Прорубали своеобразные дренажные канавы. Но борьба с грозным и сильным противником шла с переменным успехом. На дороге Бам—Тында хорошо помнят тревожную предновогоднюю ночь, когда наледь буквально сдвинула с оси... небольшой железнодорожный мост.

Наледь можно сравнить с живым существом. «Грунтовые воды пронизывают толщу вечномерзлой почвы, как кровеносные сосуды организм»,—заметил однажды основатель мерзлотоведения М. И. Сумгин. Наледь рождается с первыми сильными холодами, когда ручьи промерзают до дна: подземные воды в поисках выхода на поверхность рвут лед и, разливаясь по нему, застывают. Напор грунтовых вод силен. Даже в самую жестокую стужу над наледью стоит облако пара, струи подземных вод замерзают сверху—наледь разрастается слой за слоем ширирь и ввысь. К весне она достигает своей зрелости. Самой крупной в мире наледью считается «Большая Момская» на реке Индигирка: ее площадь к исходу зимы превышает сто квадратных километров. Чарские наледи, к счастью, значительно уступают рекордсменке, но и многие из них достигают нескольких квадратных километров. С наступлением теплых дней они начинают стареть. Процесс дряхления наледей в Чарской долине затяжной. Даже в июне сохраняются кое-где в руслах рек среди пойменной зелени огромные белоснежные поля. За характерную ноздреватую структуру и белый цвет якуты называют наледь словом «тарын»—«второй». В знойный полдень тарыны дарят прохладу путнику. Таежное зверье и целые стада оленей находят на наледи приют от комаров и

гноса. А умирают—в смысле исчезают до будущей зимы—мощные наледы Чары лишь во второй половине лета, а то и перелетывают, сохраняясь до новых заморозков.

Изучались ли наледы раньше? Конечно, слишком крупные и загадочные, а порой и опасные «существа», чтобы не обращать на них внимание. Феноменами наледей занимались известные исследователи Сибири А. Ф. Миддендорф и М. И. Сумгин, выдающийся инженер-геолог А. В. Львов. В ряду главных имен надо особо выделить Валерiana Гавриловича Петрова. Он еще в начале века изучал наледы не просто в Сибири, а именно в районе БАМа. В эти края В. Г. Петров был сослан в 1911 году за революционную деятельность. Местом его ссылки и работы стала таежная метеостанция Бомнак в самом северном глухоманном углу Амурской области. С победой Октябрьской революции В. Г. Петров, накопивший к тому времени серьезные познания природных явлений края, остался на Дальнем Востоке. Он счел своим главным долгом содействовать обновлению этой далекой земли.

Когда в двадцатые годы развернулось сооружение Амуро-Якутской автомобильной магистрали (АЯМ), В. Г. Петров организовал экспедицию по изучению наледей на строящейся дороге. На фоне сегодняшних механизированных, вооруженных «до зубов» приборами многолюдных бамовских научных отрядов предприятие В. Г. Петрова смотрелось бы весьма несолидно. Вся экспедиция состояла из него самого и помощника Г. А. Семеновича. Все их снаряжение: фотоаппарат, мензула, кипрегель, блокнот, лопата, топор, пемза... Вся их механизация—одна лошадиная повозка. Но что это была за повозка! В. Г. Петров сам проектировал и строил своеобразный кочевой дом на полозьях. В нем можно жить и работать, устанавливая повозку даже на довольно крутых и скользких поверхностях наледей. Из крыши, как вызов сибирским морозам, торчала печная труба. В. Г. Петров отмечал впоследствии: «Без особо сконструированной походной теплушки не удалось бы снять ни желательного количества фотографий, ни планов наледей». Надо объяснить, что в теплушке он отогревал поминутно замерзающий заграничный фотоаппарат. 18 декабря 1927 года В. Г. Петров с помощником отправились со станции Большой Невер в сторону Тынды. В течение зимы и весны они преодолели больше тысячи километров по пустынной заснеженной тайге и перевалам Станового хребта—как раз вдоль нынешней железной дороги Бамовская—Тында—Беркажит. На этом пути подробно изучили 117 наледей. Это значит, что каждая из ста семнадцати была сфотографирована, зарисована, на каждую составлен подробный план, в каждой продолбили шурф, а то и несколько, сделали температурные замеры...

Там, где автодорога уже была готова, В. Г. Петров всесторонне исследовал влияние наледей на мосты, водопропускные трубы, земляное полотно. Ученого особенно интересовали бугры пучения. В них В. Г. Петров видел одну из опасных скрытых форм наледей. Он сумел раскопать несколько бугров, изучил их «недра» и структуру: грунтовые воды, накапливаясь внутри бугров, подпирают их стенки и могут создавать мощное давление. Местные старожилы рассказывали, что иногда бугры лопаются с оглушительным шумом, так что во все стороны разливается вода. Исследователю повезло, 28 марта 1928 года в долине реки Онон он наблюдал необычно мощный природный взрыв. В тот день в полевом дневнике ученого появилась запись:

«Вдоль оси магистрали (речь идет об Амуро-Якутской автомагистрали.—В. С.) выстроились шесть наледных курганов: второй из них (считая с юга) еще накануне взрыва сильно трещал и вздрагивал, а в пять часов утра 28/III взорвался, разбросав в стороны грандиозные глыбы льда, длиной до 19 м, шириной до 5 м и толщиной до 2 м. Некоторые глыбы льда (самые массивные) отнесло потоком хлынувшей из кургана воды более чем на 120 м по долине реки Онон ниже магистрали; ледяные глыбы в несколько секунд «сострогали» небольшой мост... оставив на месте моста жалкие обрывки вмерзших в землю бревен и надрывнув на его место большую глыбу льда. Момент взрыва сопровождался сильным звуком, напоминающим пушечный выстрел; массы льда неслись в потоке воды с грохотом железнодорожного поезда. Вода разлилась полосой—в 5 км длиной и 27 м шириной. Если бы в этот момент проходил через упянувшийся мостик транспорт с грузом, он неминуемо погиб бы, будучи затерт льдами. Катастрофическое событие на реке Ононе продолжалось недолго, через два часа все стихло, вода спала, льдины осели в долине, а о бывшей наледной катастрофе свидетельствуют только глыбы льда, обрывки моста, приутюженные кусты по долине и царапины на коре больших деревьев, мимо которых неслись льдины».

Экспедиция В. Г. Петрова была научным и человеческим подвигом в полном смысле этого слова. Завершив ее, Валерян Гаврилович не оставил работу по изучению наледей. Он свел в систему тот огромный материал, который дали ему собственные наблюдения всех лет жизни на Севере, результат последней экспедиции и подробнейшие расспросы о наледях у местных жителей. Вскоре он издал труд «Наледи на Амурско-Якутской магистрали». Эту монографию изучали со всей серьезностью в северных европейских странах, в Канаде, на Аляске—езде, где люди озабочены проблемой наледей.

До внедрения рекомендаций В. Г. Петрова вся борьба с наледями на АЯМе сводилась к банальной ручной околке льда, затгивающего дорогу,—этим занималось множество людей, тратя уйму усилий и огромные деньги: более ста тысяч рублей каждую зиму. В. Г. Петров предложил создать «мерзлотные пояса»—неглубокие специальные каналы вдоль обочин; разработал способы «утепления» русел рек в местах их пересечения с АЯМом. Эти и еще целый ряд его рекомендаций были приняты управлением

АЯМа. Их внедрение уже к концу тридцатых годов увеличило пропускную способность трассы, обезопасило ее, дало миллионы рублей экономии. В. Г. Петров застал начало изыскательских работ на БАМе. В 1933 году, незадолго до смерти, он отправился в экспедицию по трассе проектируемой железной дороги Тайшет—Падун, по самому первому участку будущей Байкало-Амурской магистрали.

\* \* \*

Но если накоплен огромный практический опыт защиты от наледей, почему его не берут на вооружение на той же дороге Бамовская—Тында? К чему новые исследования? Разве наледи стали другими?

А они и были другими. Продолжая сравнение наледей с живыми существами, надо сказать, что они так же, как всякий организм, неоднозначны в своем поведении. Якутские наледи отличаются от байкальских. И в любом случае меры защиты от наледей, хорошо зарекомендовавшие себя на АЯМе, далеко не достаточны для обороны такого сложного и точного инженерного сооружения, как железная дорога.

За проблему бамовских наледей современная наука взялась с присущей ей основательностью. Партия Цевалока начала с того, что «зарегистрировала» наледи Чарской котловины. Все они были подсчитаны, сфотографированы, обмерены и нанесены на карту. Получалось около двухсот штук, причем десятки из них — в полосе будущей магистрали.

— Выявить места дислокации тарынов было лишь первым этапом работ отряда,— пояснил Цевалока.— Для успешной защиты магистрали нам надо, так сказать, открыть законы, по которым растут и умирают наледи. То есть определить, в какой степени на наледные процессы влияют температура воды и воздуха, режим рек и ручьев, осадки и все остальные многочисленные факторы. Вообще говоря, наледь—это фантом: слюнные загадки. Одна и та же наледь каждый год растет по-разному, а в иные зимы может совсем исчезнуть, но через несколько лет снова появиться на том же месте как ни в чем не бывало. Этого мало: есть наледи, которые словно «кочуют»—каждую зиму смещаются в ту или иную сторону. Но в конце концов все тайное станет явным. Иначе зачем ученые.

И он весело глянул в ту сторону, где молодые ученые возились с чем-то вроде паровоза в миниатюре. Это научный сотрудник НИИ Арктики и Антарктики Владимир Анатольевич Пухов только что привез в Чарскую долину прибор для термобурения льда, сконструированный в их институте. Прибор придумали, но где им воспользоваться, не знали: годится он для работы со льдом толщиной до шести метров. А в Арктике и Антарктике ледники помощнее. По всем этим причинам до промышленного внедрения гидробура дело не дошло, но, чтобы зря идея не пропала, Пухов привез на БАМ его кустарный образец. Был гидробур неказист, как все, что с мытарствами внедряется, и прост, как все гениальное: железная запаянная банка с водой, а от нее резиновый шланг с очень тонкой трубкой; под банкой паяльная лампа, которая греет воду до кипения; облезлый ручной автомобильный насос создает в банке давление, горячая вода тонкой струей с силой бьет в лед и должна, по замыслу авторов, прошивать его со скоростью нескольких метров в час. Весь прибор уместается на детских санках.

В. А. Пухов—горячий патриот прибора, но многие в партии пока относятся к гидробуру с недоверием: каждый здесь знает, что лед на тарынах прочный, словно особой закалки.

Наконец, все готово. Гудит пламя. Несколько качков насосом. Тонкая струя ударяется в поверхность льда и словно винчивается в него на глазах.

— Отлично, ребята!

— Это еще надо зимой посмотреть.

Сейчас, к августу, от всей некогда грандиозной наледи на краю пустыни остался лишь оплывший под солнцем зеленоватый моноклит величиной чуть больше палатки. Поблизости и в отдалении от него торчат из песка шесты с цифровыми табличками, характеризующие мощности и границы наледи в феврале... апреле... июле...

Конечно, у гидрогеологов нет сил и возможностей так же бдительно следить за всеми своими объектами в котловине. Они выделили две наиболее типичные для долины «эталонные» наледи. Одна на краю пустыни, другая—в ста двадцати километрах от Чары, вплотную с будущей трассой БАМа—на реке Мурурин.

Муруринская наледь—крупнейшая на всем БАМе. И поэтому при первой возможности, в марте 1981 года, я побывал и на ней. Здесь на 1176-м километре БАМа гидрологи построили несколько домиков и метеоплощадку. Муруринская наледь весной похожа на огромное озеро, затянутое льдом. По всей ее многокилометровой площади установлены вешки, по которым можно судить о параметрах наледи, ее мощности, темпах развития или умирания. Таких вех здесь 256, и все их надо обойти пешком. При мне гидрологи Сергей Литвин и Мударис Зарипов обулись в резиновые сапоги, сунули в карманы клеенчатые служебные блокноты и отправились от вехи к вехе. Потом ребята сняли температуру воздуха: минус 15. Замерили приток воды в реке Мурурин на входе и выходе с наледного поля. (Столбцы цифр из блокнотов—итоги уже многолетних систематических комплексных наблюдений—в конце концов попадают в Ленинград, где проходят через электронные «жернава» вычислительных машин. В итоге должна

появиться всеобъемлющая формула жизни наледей, с помощью которой можно будет заранее предугадать их поведение.)

День был солнечный, в воздухе пахло весной, обход обернулся не более чем двухчасовой прогулкой. Но впечатление это обманчиво. В принципе вахта у наледи требует незаурядного мужества. Когда термометр опускается до минуса 57, не очень-то приятно «гулять» от вехи к вехе в резиновых сапогах по щиколотку в воде, в клубах обжигающего морозного тумана да к тому же делать записи в блокноте. Вообще-то, если ниже 45, то имеешь полное право не выходить на съемку, но какая тогда чистота наблюдений. И надевать ребята резиновые сапоги, подумывая: только бы не успела резина расколоться на морозе.

Весна. Здесь шутят: пришла весна—надевай лыжи. Весенние ручьи разъедают наледь снизу, оставляя невидимые глазу тонкие перемычки над возникающими во льду трещинами. Поэтому в весеннюю пору гидрологи ходят по льду на лыжах, чтобы уменьшить вероятность провалиться под лед. Они с неохотой рассказывают об этих прозаических, по их мнению, обстоятельствах.

— Помню, Галя Николаева однажды свалилась в трещину,—проговорился Николай Муралев,—вытащили, а она вся мокрая, и одежда на глазах льдом покрывается.

Сидящая здесь же Галя откликнулась буднично: «Будто ты не проваливался. Киселев, так тот прямо с лыжами вместе выкупался».

Виктор Киселев только хмыкнул и улыбнулся, вспоминая. Гидрологи молодые, как все на БАМЕ. Сергей Литвин только что закончил Ленинградское арктическое училище и попросился на БАМ по распределению. Николай Муралев приехал сюда как молодой специалист три года назад. Начальнику отряда Цевалюку чуть больше тридцати. Молодежь с привычками молодости: гитара в углу, кассетный магнитофон на столе, шутливый лозунг под потолком. А на стенах картины. Рисует Мударис Зарипов, причем бамовские пейзажи у него захватывающе красочны и хороши. Мечтает сделать выставку в институте.

Наверное, это очень хорошо, что в бамовских научных экспедициях работают в большинстве своем молодые ребята и девушки. Кому, как не им, принять на себя все тяготы пионерных исследований, палаточной жизни. Ведь, кроме чисто профессиональных знаний и навыков, от научного работника бамовская жизнь требует, чтобы он и печку умел истопить, и обед сварить, и дрова колоть, и строить дом, и ходить на лыжах, и работать на рации, и неплохо, если бы на гитаре играл, и обязательно чтобы был компанейским человеком, оптимистом... В зоне БАМа им еще так много предстоит открыть и изведать.

Для гидрологов эталонные наледы—полигон, где выверяются новые научные теории и методы. Ведь в конечном итоге дело не только в том, чтобы защитить трассу. Наледь, как и любое природное явление, может быть и врагом, и другом человека. Когда все загадки белых «сфинксов» будут разгаданы, кто знает, какие великие горизонты откроются для использования извечного недруга «в мирных целях».

Есть проекты использования ледяных гигантов в качестве своеобразных водохранилищ, особенно для сельскохозяйственных нужд. На юге Забайкалья уже намораживают искусственные наледы зимой для летнего орошения каменных грунтов. Когда человек полностью разберется в законах развития наледей, с их помощью можно будет регулировать уровень воды в реках. Геохимические особенности наледей позволяют надеяться, что со временем их можно будет приспособить и в качестве эффективных очистных сооружений, и даже как опреснительные установки для слабосоленоватых подземных вод. Особенно важно, что все многочисленные функции наледь в силах выполнить без тех почти неизбежных отрицательных последствий, какими всегда изобилует в подобных случаях машинная индустрия: без загрязнения воды и воздуха промышленными отходами.

Мы попросились с радужным Борисом Ивановичем Цевалюком, обещав выполнить его просьбу: сфотографировать все наледы, какие встретим в пути через горы. Вершины Кодара сверкают впереди маяние и неотразимо, как рекламный плакат какого-нибудь Кавказа.

\* \* \*

Идти по пустыне осталось совсем немного. Каждые пятнадцать минут Боря Дьяченко останавливается и, бормоча что-нибудь вроде: «Сказочное место», щелкает единственным оставшимся у него после кораблекрушения на Циле фотоаппаратом. К вечеру он с изумлением обнаруживает, что снял за день четыре пленки.

Пустыня оборвалась в болото так же неожиданно, как и началась. Вход в ущелье торчит за болотами над тайгой как гигантская буква V—виктория, символ победы. Мы отважно ступили в сторону ущелья и тут же набрали полные сапоги ржавой воды вперемешку с грязью. Но делать нечего, пришлось смириться и терпеливо брести несколько часов по сплошной грязи, где и присесть негде, в сторону сияющих вершин. Промокшие, облепленные тучами комаров в конце концов добрались до сухой возвышенности, заткнутой лесом.

Глаза болят оттого, что весь день сошурены. Всему виной гнус, который с утра до вечера мельтешит перед глазами, норывая в них залезть. Перепробованы все мази—они неприятно пахнут или жгут кожу,



или сочетают все недостатки сразу, стекая вместе с потом, но мало отпугивают комариное племя. В накомарнике же на ходу душно, как в противогазе. Надо полагать, тот ученый, который в конце концов изобретет какое-то индивидуальное «абсолютное оружие» против комаров, заслужит золотой памятник от таежных жителей.

У проблемы этой на БАМе есть серьезная экономическая сторона: в комариные дни на таежных стройплощадках ощутимо снижаются темпы работ. Но каких-либо радикальных средств наука БАМу так и не дала, хотя исследования этой зловредной «нечисти» идут уже который год. Были специалисты, предлагавшие для того, чтобы покончить с гнусом, опылить с самолетов лесную полосу вдоль трассы ядохимикатами. К чести Главбамстроя, он первый (хотя и больше всех страдает от комариных туч) решительно выступил против проекта такой «тотальной войны». После этой несостоявшейся «акции» на БАМ были поставлены толстые сетчатые рубахи, защищающие от комаря, но больно уж теплые: если в жару в них работать, семью потоми изойдешь. В ряде европейских стран с 1980 года производится индивидуальный карманный передатчик, который электронными радиосигналами отпугивает любых москитов. Но наши врачи относятся к этому изобретению с сомнением: вдруг, мол, от этих волн и человеческому здоровью выйдет урон. Так что пока бамовцам остается по старинке кормить комаров или отгонять их всякими дымокурами.

Полагая гряда тянется вдоль Кодара, лишь метров на шестьдесят возвышаясь над остальной частью долины,— это древняя ледниковая морена. По морене топать веселее: сухая надежная земля под ногами, светлые березняки и осинники по сторонам. Справа и слева на всем пути до входа в ущелье—тихие озера. Вода в них в августе теплая, словно где-нибудь в средней полосе России. В воде отражаются русские белоствольные березы. Отличие разве в том, что здесь по озерам скользят дикие утки с выводками, правда, на почтительном от нас расстоянии.

Озер в Чарской долине очень много. Гидрологи пересчитали и их: 2838!—это в среднем по озеру на каждые два квадратных километра суши. Самые живописные и крупные из них—Большое и Малое Леприндо—в верховьях реки Чары. Большое вытянуто в длину на двенадцать километров и узкой протокой соединено с Малым, которое лежит выше—у самых стен Кодара. Скалистые берега поросли лиственницами и соснами. Оба озера лежат как бы в глубоких чашах, и со всех сторон бегут в них чистые горные ручьи. В глубинах Леприндо живет благородная рыба: таймень, ленок, сиг, хариус и самая ценная из них—даватчан: чарская форель. «Дэвчэн» на языке эвенков значит «окрашенный»: по бокам у этой рыбы красные пятнышки, и мясо красное, как у кеты. Попадаете она в уловах нечасто и водится только в Леприндо да еще в двух озерах поблизости, которые и называются в честь редкой рыбы Даватчан и Довочан. Ихтиологи определяют чарскую форель как разновидность лосося, которая пока нигде больше не обнаружена. Тем важнее сохранить живую редкость чарских озер. И это надо учесть бамовцам—ведь магистраль пройдет прямо по берегу Леприндо.

Первый секретарь райкома партии в Чаре, здешний старожил и старый мой знакомый Федор Александрович Тестов, считает, что в озерах можно организовать рыбоводные хозяйства. Озера глубоки, рыбы в них обитало много, пока не повыволожили всякими запрещенными орудиями и методами. Надо теперь организовать искусственное разведение и подкормку. Дело за рыбодомами.

\* \* \*

Кодар на языке эвенков означает: скала, камень, уступ. На протяжении всей Чарской долины хребет Кодар обрывается в нее мощной скальной стеной-уступом. Немногочисленные ущелья, по дну которых бегут стремительные реки, служат своеобразными воротами в сплошной кодарской стене. Наш выбор пал на ущелье Среднего Сакукана не только потому, что оно ближе всех от пустыни. Через эти «ворота» лежит кратчайший путь к сердцу Кодара—ледникам.

Обычно ущелья в кодарской горной стране имен не имеют. Это же картографы назвали Мраморным—за редкую красоту.

Мы вошли в ущелье под вечер, когда закатное солнце наложило на высокие выщербленные стены красноватый отпечаток. Река сразу прижалась к отвесной скале, и пришлось переправляться через Сакукан вброд. После невольного купания зуб на зуб не попадал. Зато на левом берегу обнаружилась уютная тропа, лучше которой в горах ничего быть не может.

Здесь же, у «ворот», встали на ночлег. Как только исчезло солнце, из ущелья потянул плотный, тугой и ровный поток холодного воздуха, словно где-то в потаенном углу включили колоссальный вентилятор.

Ночью дважды просыпались от шума камнепадов в горах.

Идти по Мраморному—одно удовольствие. Четкая тропа сама затягивает вверх. Часа через два после выхода с бивака увидели слева—за рекой—водопад: приток Сакукана рушился из горного ущелья примерно с сорокаметровой высоты мощным белопенным столбом. Водопад с десятиэтажным дом—зрелище нечастое. И только вчерашний брод через Сакукан остужал страстное желание приблизиться к водопаду вплотную.

За каждым поворотом ущелья по сторонам возникали над лесом скальные стены полукилометровой

высоты с белыми искрящимися лентами водопадов. В полдень увидели первую небольшую наледь вдоль правого берега реки. Рядом с ней вмялся в глину грандиозный валун—целая скала округлой формы. Обрушилась она откуда-то из поднебесья недавно: по всему склону тянется четкий след—внизу смятые изодранные деревья, а выше границы леса просто развороченная каменистая земля. Наверное, немало переполоху наделал этот обломок, пока летел до реки, хотя вряд ли кто его видел: ущелье пустынно и безмолвно, не слышно даже птиц. (Уже вернувшись из экспедиции и работая над этой книгой, я наткнулся в трудах Института географии Сибири и Дальнего Востока СО АН СССР на описание этого происшествия на Среднем Сакукане, сделанное отрядом гляциологов. Были очевидцы! 13 июня 1976 года в 15 часов 30 минут местного времени здесь сошел сель. Накануне стояла жара, снег и льды в горах сильно таяли, и вода накапливалась в височных долинах за ледовыми плотинами, пока не прорвала их и не устремилась вниз, увлекая обломки скал. Это было зрелище потрясающей силы: по ущелью мчался вал—вода, снег, камни, лед—высотой в семнадцать (!) метров.)

Тайга здесь буйная, точно где-нибудь в южном Приморье. Много грибов. В обед их варили и жарили.

После обеда пришлось одолеваять приток, который впадал в Сакукан с такой яростью, что перейти его вброд близ устья не решились. Поднялись вдоль него вверх, нашли место, где поток, запутавшись между огромными глыбами, разбивается—там переправились.

Тропа оборвалась у могильной плиты: «Азарова Нина Ивановна—инженер-геолог. 3.V.1915 г.—24.VIII.1949 г. Погибла при исполнении служебного задания». Над табличкой вбиты в камень крест-накрест геологический молоток и ледоруб.

Чарские жители помнят лишь, что геолог Нина Азарова ходила по Кодару не один сезон и что погибла, сорвавшись со скалы. Больше о ней нам ничего определенного узнать не удалось. Но и этого достаточно, чтобы понять—Азарова была женщиной незаурядной. Только очень мужественные и упрямые люди были в силах в самые трудные послевоенные годы на богом забытом заснеженном Кодаре «исполнять служебное задание». Именем Нины Азаровой названы ледник и красивое озеро, открытые на Кодаре через несколько лет после ее гибели.

От памятника Азаровой ущелье резко сужается и круто забирает вверх. Сама река Сакукан гремит в глубоком каньоне, образуя внушительные ступени-водопады. И тут же Боря Дьяченко не выдержал, по скалам спустился в каньон, ободрал колени и локти, промок до нитки, но сфотографировал водопад.

За водопадом ущелье повернуло к западу, и неожиданно открылась просторная долина. Здесь, на высоте 1700 метров, тайга кончилась. Под высоким солнечным небом блестел мягкий и разноцветный ковер альпийских лугов. Окружающие их со всех сторон заснеженные горы, впрочем, не стали уютнее: те же сторожевые башни, зубцы, и хищные клювы простирались в очертаниях кодарских вершин.

При виде разнотравного великолепия в голову, как водится, полезли сравнения про Альпы, Швейцарию и тому подобную невидаль. А мудрый Леонид Банников вспомнил свои маршруты через неуютный Джугджур, камчатские хребты, горную страну под названием Сунтар-Хаята, пожегся и дал команду собирать дрова.

Когда рюкзаки окончательно разбухли от сухих веток, корневич, обломков пней и прочего горючего мусора, можно было смело отправляться к любым ледникам, что мы и делали.

\* \* \*

Банников, как всегда, прав: выше не росло ни кустика—одна трава. Вскоре мы увидели путника, который спускался с полиэтиленовым мешком, битком набитым какими-то кореньями. Он поздоровался, не высказав мало-мальского удивления или любопытства, словно встреча произошла не на диком безлюдном хребте, а в дачной местности. Банников тоже не ударил в грязь лицом и сумел задать самый животрепещущий для нас вопрос тем рассеянно-светским тоном, каким интересуются насчет кино или ресторана:

— Вы не скажете, как пройти к ледникам?

Человек опустил мешок и с готовностью показал:

— Вверх. С перевала—Медвежий перевал как раз перед вами—увидите палатку метеорологов. От нее влево, где на взгорке палатки гляциологов. За ними ледник Азаровой. А в общем, недалеко.

Да, похоже, дикость и безлюдность Кодара отошли в прошлое. У человека с мешком, молодого научного сотрудника экспедиции Иркутского геологического управления, прозачиски торчала из кармана мочалка, он торопился в баню, которую топят его товарищи где-то поблизости, в тайге на Сакукане. По поводу содержимого мешка он разъяснил, что это трава—золотой корень:

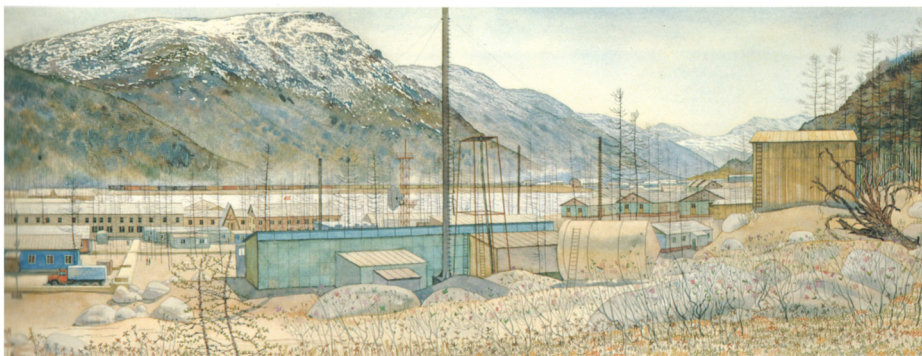
— Неужели не слышали?! Лечит от всех болезней. Если лечить нечего, все равно пей настойку корня—здоровее будешь. Как его найти?—владелец золотого корня на всякий случай оглядел окрестные луга.—Здесь не выдать. Искать, ребята, трудно: места надо знать. А растение само по себе видное: стебель высокий, стройный, цветы у него яркие, как...—он снова оглянулся в поисках сравнения,—такие же рыжие, точнее золотистые, как ваша борода.

— Так это лучший ориентир,—обрадовался Дьяченко,—теперь мы золотой корень отыщем! Будем всякий подозрительный цветочек сливать с банниковской бородой.



Станция Хани возникла в тесной долине, где сходятся Якутия, Амурская и Читинская области. С плацдарма станции Хани взрывники, буровики, механизаторы, путейцы и мостовики пробивали трассу через обрывы и осыпи Станового нагорья. Рельсы за этой станцией пролегли по дну ущелья с многозначительным названием «Червово», а затем поднялись на перевальную отметку в 1310 метров над уровнем моря. Здесь, близ станции Хани, самая высокая точка всей Амурской магистрали.





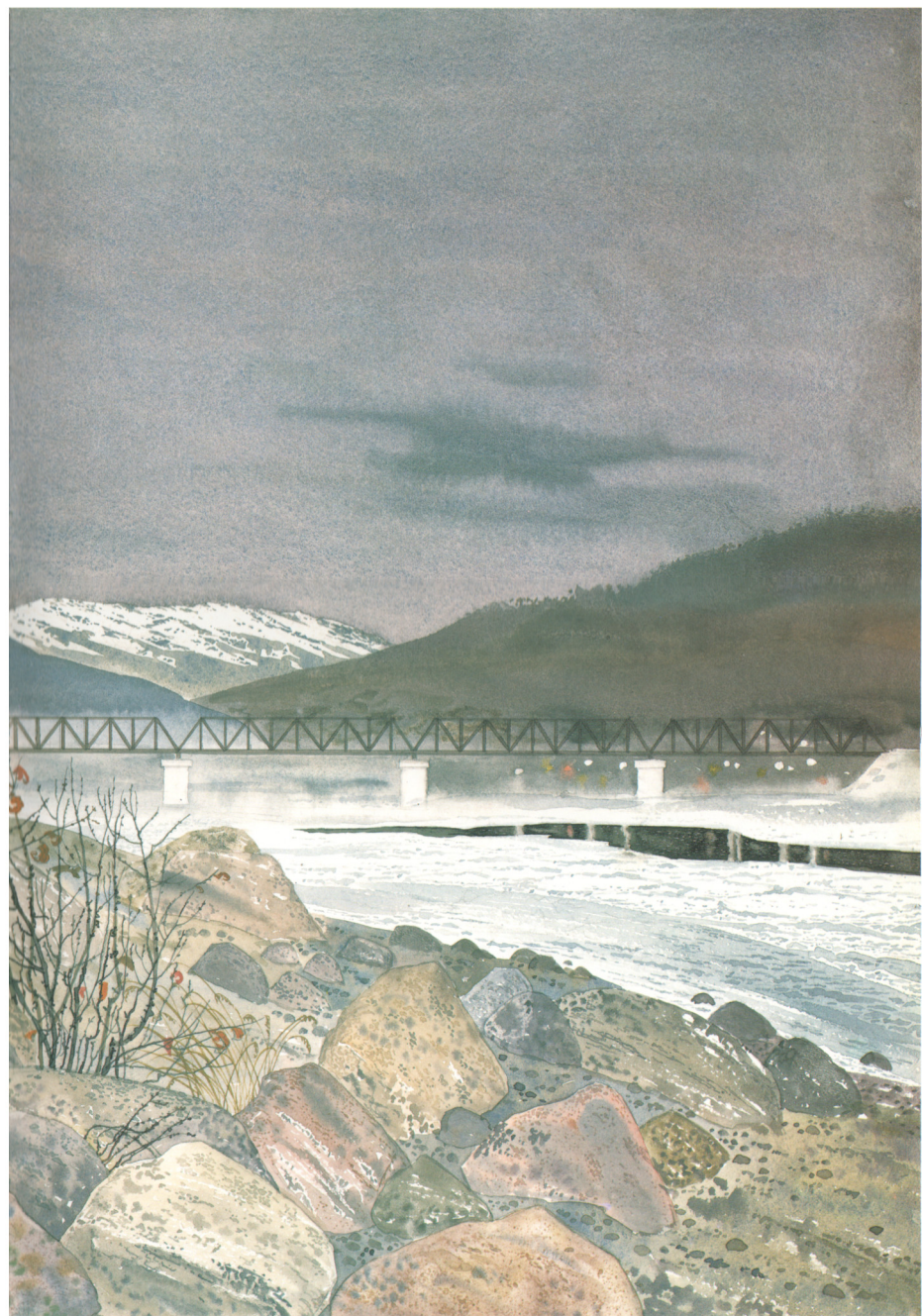
См. на обороте: Рядом с излучиной, где Олекму пересекает бамовский мост, издревле смотрит на реку шаманский камень — древний художник-эвек изобразил на вертикальном каменном срезе, как на гигантском холсте, сцены

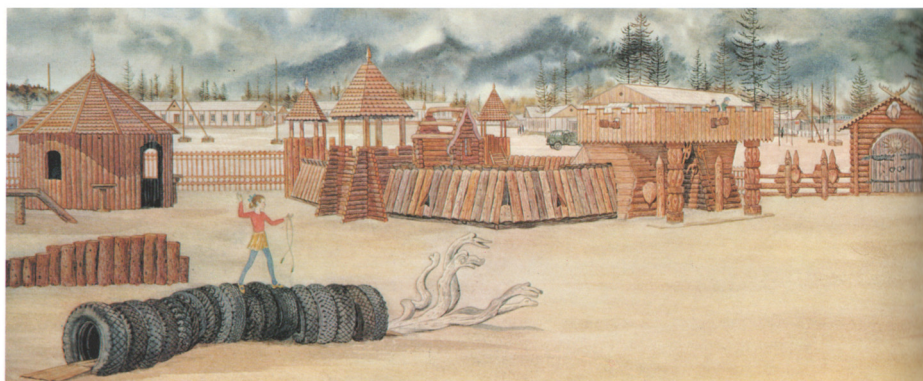
охоты, ритуальные пляски и другие сюжеты кочевой жизни. Рядом с этим камнем устраивали когда-то жертвоприношения. Шаманы проводили здесь свои таинственные мистерии.













**Вверху:** Новую Чару строит Казахбамстрой.

**Иллюстрация посредине:** Песчаная пустыня в Чарской долине — уникальный памятник природы. Специальным решением охраняется ее первозданная красота.

**Внизу:** Детский городок в Новой Чаре. Сейчас рождается в поселках строителей почти вчетверо выше, чем в целом по областям, где проходит трасса. Ныне на БАМе более двухсот детских садов. И каждый здесь стараются сделать самым неповторимым, самым лучшим — в бамовских традициях.







**Внизу:** За десять лет Тында превратилась из глухого таяежного поселка в крупный современный город. Что Тынду строят москвичи — чувствуется не только во внешнем облике города, но и в здешних названиях. В бамовской столице есть микрорайон Сокольники, кинотеатр «Зарядье», а главная улица в Тынде — Красная Пресня. Недаром появилась и стала популярной песня «Тында — крайняя точка Москвы».





«Сергэ» — якутский символ гостеприимства, в переводе значит «коновазь». Монумент в виде гигантского сергэ поднялся на границе Якутии с Амурской областью, в том месте, где рельсы впервые пришли на землю северной республики. Мимо белоснежной этой «коновази» рельсы в родную Якутию вели ребята из отряда «Якутский комсомолец». «Для нашей республики эта дорога — такая же революция, как для человечества — изобретение колеса», —

говорили они. Первая железная дорога открыла доступ к якутским месторождениям угля, руд, слюды... Магистраль меняет весь здешний уклад жизни. Сейчас мимо сергэ ежедневно идут поезда на юг с южноякутским углем, а на север — с оборудованием и другими грузами для карьеров и рудников. Уже принято решение о строительстве в 1985—1995 годах железнодорожной линии, соединяющей Байкало-Амурскую магистраль с г. Якутском.







**Вверху:** Рудник в горах на Восточном участке магистрали.

**Внизу:** Селение на берегу реки Тынды возникло в начале двадцатых годов, когда от Транссиба, от станции Большой Невер, пробили в Якутию автомобильную трассу. Поначалу здесь жили паромщики и другой обслуживающий персонал автодороги. Небольшим районным центром Тында оставалась до начала семидесятых годов.





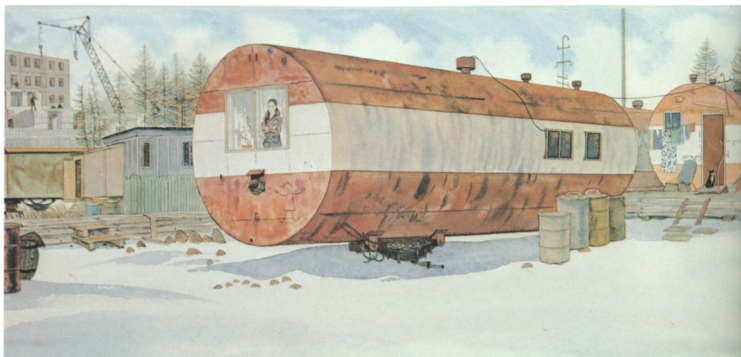
**Вверху:** Новая Тында начинается сразу за околицей старой. Ее возводит шефы из Главлострой, поэтому микрорайоны тындинских девятиэтажек напоминают своей архитектурой новостройки Москвы.

**Внизу:** Рельсы от Тынды до Комсомольска-на-Амуре укладывали железнодорожные войска. Им по уставу

положено уметь возводить дороги в самых необычных, сложных и тяжелых условиях, так что в мирное время лучшей школы, чем БАМ, для молодого пополнения не найти. В петлицы воинов-железнодорожников вшитен мирный созидательный символ — молот. Они строят мирную жизнь и защищают Родину.







Слева внизу: Больше всех гостей со всех участков БАМа и из всех уголков страны собирает ежегодный фестиваль самодельной патриотической песни. Фестиваль проходит обычно в солнечные теплые дни на исходе лета. Гитары поют голосами души. Не просто гитары — те самые, что ехали в кабинах первых тракторов, чьи струны лопались на морозе в зимних десантах, как жилы, от усталости. Песня помогает строить.



*Вверху: Улица Диогенов в Тынде. В первые годы стройки в таких вот «бочках», изготовленных в Московской области, жили первостроители. В «бочке» тепло, сюда подведена вода, есть небольшая кухня и комната.*

*Справа внизу: На самых ударных перегонах вместе со строителями все эти годы работал агитпоезд ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда».*











Понятия «отдых» и «природа» на БАМе связаны, как, пожалуй, нигде. Чего другого может пока не хватать, но тайга, река, озеро — это рядом, в ста шагах от любого поселка. Медико-географы считают, что благотворнее сибиряку проводить отпуск в Сибири же: организм не тратит дополнительных усилий на адаптацию к смене часовых поясов и климата, не утомляется в долгой дороге с БАМа в Европу и обратно. Просторы, по которым прокладывается магистраль, исключительно богаты ресурсами здоровья — здесь имеются все условия для создания спортивных лагерей и турбаз, домов рыбаков и охотников, пансионатов. Модели организации отдыха на бамовской природе разрабатываются сейчас институтами Сибирского отделения Академии наук СССР. Но уже с самого начала стройки сюда едут в отпуск тысячи любителей путешествий со всех концов страны — те, кому по вкусу здешняя рыбалка, и те, кто умеет сплавать на плотах по буиным сибирским рекам.





Через два часа мы стояли на Медвежьем перевале (высота примерно 2500 метров над уровнем моря).

Должен признаться, что ни раньше, ни позже мне не приходилось видеть столь грандиозных, ярких и одна с другой контрастирующих панорам. У Медвежьего перевала стягиваются в один горный узел самые мощные цепи Кодара. Воздух здесь всегда чист и прозрачен. С высоты перевала открываются во все стороны дальние дали. С западной стороны тянутся ледяные поля. Это главное чудо Кодара — ледники. Прямо из недр ледников берут начало реки. Та, что бежит под перевалом, так и называется — Ледниковая. Если подняться по ней до истока, придется взобраться на ледник имени Евгения Тимашева (географ, погибший на Кавказе). Вода, что образуется на поверхности ледника под летним солнцем, устремляется со всех сторон к огромной воронке диаметром около двадцати метров и низвергается в нее, как в колодец, чтобы на сорокаметровой глубине превратиться в начало реки Ледниковой.

С высоты птичьего полета река с грохотом ее порогов и перекатов выглядит белой извилистой лентой на ярко-зеленом ковре: луга подступают к ледникам вплотную. Складки хребтов расцвечены густо-синими пятнами высокогорных озер. Напротив перевала Медвежьего уперся в небо громадным черным клыком пик, который даже на официальных картах именуется — Черт. Здесь физически ощущаешь, что ты в краю далеком, диком, необычном и малоисследованном.

Сегодняшнее пусть весьма относительное, но многолюдье в этих местах связано главным образом с БАМом. Изучение природных особенностей Кодара, можно сказать, только начинается. Уже в послевоенном 1947 году научную информированность о Кодаре наиболее точно отражал институтский учебник: «Хребет Кодар представляет собой... сплошной массив, расчлененный реками на ряд отдельных горцов и горных групп, поднимающихся до 2000 метров абсолютной высоты». В пятидесятых годах выяснилось, что Кодар почти на тысячу метров выше. А точная высота его господствующей вершины была установлена лишь в семидесятых годах: 3073 метра над уровнем моря. Этот безымянный пик — самая высокая вершина не только в Кодаре, но и во всей зоне БАМа. Расположен он по соседству со зловещим Чертом, в каких-нибудь нескольких километрах от перевала Медвежий: почти идеальный конус с крутыми склонами устремлен к небу, словно ракета. Приходится оставить мысль о его покорении: для этих угрюмых стен понадобились бы сотни метров веревки и другого снаряжения, разведка, подготовка — одним словом, специальная экспедиция. Известна лишь одна группа, которая поднялась на эту вершину, — чингисские альпинисты под руководством А. Кузьминых. В разное время этому пику присваивали то имя «БАМ», то «Кодар», то «Мраморный» и даже «Локомотив». Но ни одно из названий почему-то не прижилось, и самая высокая вершина Забайкалья и всей земли между Байкалом и Амуром так и остается безымянной.

Чтобы лучше понять уникальность Кодара, и в частности его ледников, стоит процитировать авторитетный вывод профессора С. П. Суслова, сделанный им в монографии по физической географии СССР в 1954 году, что в Забайкалье «...несмотря на значительные высоты... и суровые климатические условия, современное оледенение отсутствует из-за небольшого количества зимних осадков, малой толщины снежного покрова и исключительной сухости воздуха».

То есть меньше чем за пять лет до открытия ледников считалось, что их в Кодаре нет и быть не может.

Еще в конце прошлого века о ледниках в Кодаре упоминал Жозеф Мартэн. Этот ныне мало кому известный исследователь, француз по национальности, действительный член Императорского Русского географического общества еще в 1883 году первым из европейцев сумел пересечь Кодар. По заказу золотопромышленников он пробовал отыскать через великую горную страну удобный путь с прискоков Лены к Амурским рудникам. В экспедиционном дневнике Мартэна сохранилась запись: «Перевал был весьма труден из-за трещин ледников... Один из моих тунгусов умер вследствие падения в трещину ледника и был похоронен в углублении скалы под камнями».

Эпизод этот не остался без внимания. Крупнейший специалист по геологии Сибири академик В. А. Обручев процитировал эту запись, пометив насмешливым вопросительным знаком. Те же, кто в 1928—1930 годах делал первую, самую приблизительную геологическую съемку окрестностей Чарской котловины, по свидетельству Ю. А. Штюрмера, «прямо квалифицировали мартэновские описания как «фантастические» и «не внушающие доверия».

Но в конце пятидесятых годов на Медвежий перевал поднялся отряд московского географа В. С. Преображенского. Одно взгляда было достаточно, чтобы «реабилитировать» научную добросовестность Жозефа Мартэна. В результате дотошных исследований В. С. Преображенского на карту нынешней зоны БАМа было нанесено около сорока ледников — уникальный кодарский ледниковый район!

Сейчас у подножия Медвежьего перевала рядом с ледником имени Азаровой расположились последователи В. С. Преображенского — гляциологическая экспедиция Института географии Сибири и Дальнего Востока Сибирского отделения АН СССР. Проще говоря — это четверо молодых людей. На голом каменном взлобе белеют три палатки, тут же метеорологическая будка. Перед заходом солнца гляциологи, как и каждый день в этот час, отправились снимать показания приборов. Увязавшись за Славой Николаевым, я узнал, что на исходе 11 августа температура воздуха над ледником Азаровой была плюс десять, толщина ледника превышала сто метров, а температура вытекавшей из него воды

была — удивительное дело — минус один градус Цельсия! — вопреки истине, что вода при нуле замерзает. Минусовая температура воды объясняется ее особой минерализацией и высокогорьем. А холм снега над озером вот уже несколько дней держится на толщине 1,22 метра, и это пока заставляет ученых недоумевать: по всем законам географической логики снежнику давно следовало растаять.

Когда спускался с ледника к палаткам, Слава показал на ярко-белую линию, змеившуюся поперек ледового поля:

— Трещина!

Трещину запаковал свежий снег. Где-то под снегом журчала вода. Слава подыскал булыжник потяжелее. Камень ухнул вниз и летел до воды около двух секунд. Сквозь пробину в тонкой снежной корке виден глубокий гулкий тоннель. Вода мчится по полупрозрачному желобу и исчезает в зеленых глубинах вечного льда. Не заметить такую трещину, провалиться в нее — пара пустяков.

Словно угадав мои мысли, Слава вздохнул:

— Мы привыкли: в Кодаре только успевай оглядываться. А поначалу лишь одна красота в глаза бросалась.

Их высадили здесь 28 июня. Чтобы доставить для четырех человек палатки, приборы, запас продуктов на два месяца и целую гору дров, вертолету пришлось сделать три рейса. День был тихий, припекало, в Кодаре начиналась весна. На фоне безобидных снежных склонов, первой зелени и ослепительного солнца предупреждения об осторожности и напоминания о коварности кодарской природы воспринимать всерьез было трудно. Правда, первые дни побаливала голова и чувствовалась слабость от высоты, но работать много и не приходилось. Полигон наблюдений начинался сразу за палаткой. По совету бывалых они захватили с собой лыжи и в начале июля не только катались по идеальному для слалома насту, но и бегали на лыжах снимать показания приборов. Даже над пробивкой предусмотренного программой шурфа до вечной мерзлоты потеть не пришлось: вечная мерзлота оказалась у самой поверхности.

Гляциологи удачно обнаружили ту замаскированную снегом бездонную трещину на леднике: под снеговую «крышку» успела провалиться только лыжная палка. Когда установилась жара, не усмотрели за продуктами и кое-что испортилось. К тому же заметили, что продукты расходятся быстрее и на два месяца их может не хватить, а просить взаймы не у кого. В довершение к этим нерадостным открытиям в середине июля вдруг вернулась зима — несколько дней бушевала самая настоящая пурга, — тогда они поняли, что и дров не так много, как вначале казалось. Метели утихли так же внезапно, как начались. Палатка едва возвышалась над сугробами. Гляциологи исправно измеряли высоту снега — полтора метра за считанные дни! Как только пригрело, природа преподнесла очередную сюрприз: во всех распадах загремели лавины. Но научные наблюдения требуют пунктуальности и ритмичности. Ребята ходили к приборам, но в шутку рискуя жизнью — в окрестностях Медвежьего грохотало так, будто между ущельями завязалась артиллерийская дуэль. А гляциологи организовали у ледника круглосуточные дежурства с биноклем (благо в июле ночи на Кодаре короткие) и подсчитали, что за самые «урожайные» сутки на ледник Азаровой обрушилось больше ста лавин. Поверхность у кодарских склонов сплошь растрескавшаяся в результате морозного выветривания и сейсмических содроганий: эта хрупкость зде́шнего камня и «провоцирует» образование лавин. Снег тащит за собой сшибающиеся груды булыжников, в темноте лавина мчится вниз, рассыпая гроздь искр. Такое столпотворение снега и камня может продолжаться до восьми минут.

Когда стихли лавины и снова вернулось тихое солнечное лето, гляциологи попробовали выйти за «границы» полигона, но не смогли преодолеть ни одного из ближайших перевалов, кроме Медвежьего, — кругом пропасти, высокие обрывы и знакомая ненадежность кодарского камня под ногами. А на Медвежем по утрам стали обнаруживать следы медведей. Николай Главацкий — руководитель экспедиции — считает, что перевал и называют Медвежьим, потому что только через него медведям удается перекочевывать на северную сторону кодарской горной страны.

В последнее время гляциологи обнаружили, что все острее скачут по дому, по родному городу Иркутску. При нас они спустились к реке и, выбрав лучшую поляну, выложили булыжниками символ посадочной площадки в виде буквы «Т» — чтобы летчик быстрее сориентировался. До вертолета осталось ровно две недели.

Колочий ветер треплет брезентовое полотнище палатки гляциологов, но внутри уютно, полыхают дрова в железной печке, бурлит чайник — лучший спутник любому разговору.

Мы задали самый традиционный для людей со стороны вопрос:

— Чего ради вы на леднике мерзнете? Для чего нужны ваши исследования?

В моей журналистской практике случалось, что убежденные седины ученые непроизвольно морщились, прежде чем ответить — слишком тривиальным, приземленным и даже чуть ли не обывательским воспринимается такой вопрос иными научными работниками, более склонными парить в высотах академического теоретизирования. А Николай Главацкий понимающе тряхнул выгоревшей шевелюрой, отхлебнул глоток густого черного чая и загорелой рукой ткнул в ворох графиков и сводок:

— Мы работаем для БАМа. Начнем с того, что в этом горном узле, так сказать, метеорологическая кухня Чарской долины: завтрашняя погода Чары «заваривается» в этот час над нашей палаткой. И не

последнюю роль в этом процессе играет сегодняшнее состояние ледников. Наши исследования ледника покажут, сколько он воды отдал нынешним летом, как изменялась влажность и температура воздуха, мощность ледника... С помощью множества наблюдений наметим гипотезы: как тот или иной фактор влияет на погоду. Прежде всего наш подсчет—исходная точка для будущих исследований. Когда наберутся данные за много лет, тогда выяснится: было ли нынешнее лето аномальным или подобное обилие обвалов для Кодара—обычное дело. Так вот, чем сильнее запылен летом ледник, тем скорее он тает. Темная поверхность как бы притягивает солнечные лучи. От таяния ледника зависят летние температуры и уровень воды в притоках Чары, а значит, и в самой реке Чаре, по берегу которой пройдет БАМ. Видите, как прочно все в природе связано...

Главацкий осека на полуслове и, казалось, прислушивался к звукам за палаткой. Ветер то бился частыми хлопками в брезент, то совсем стихал, и слышно становилось, как таинственно шелестят травы.

— Вообще-то я лукавлю,—вдруг сказал он,—дело не только и не столько в сегодняшней или завтрашней полезности. Человек обязан знать о природе все. Я как-то прочел у одного философа: «Спаси природу может только наша любовь». Я бы уточнил: знание и плюс к нему любовь. А в Кодаре непознанное на каждом шагу. Хотя бы такое: часто находим мертвых пчел и стрекоз на самой середине ледника. Что их туда влечет? Или совершенно непонятные полосы какой-то желтой пыльцы поперек ледника... Да что говорить, вот пойдете с утра на Спящее озеро!

\* \* \*

Чтобы попасть к Спящему, надо переправиться через каменную осыпь, пройти по краю морены на восток от ледника Азаровой. Озеро вытянуто в длину на километр с лишним и окаймлено высокими безжизненно-голыми стенами горных обрывов.

Продолжая вчерашний разговор, Николай Главацкий сказал безо всякого предисловия:

— До нас этим озером вообще некому было толком поинтересоваться. Сейчас на ваших глазах мы его начнем, что называется, исследовать.

На берегу Сергей Тюрин накачивал двухместную резиновую лодку.

— А почему Спящим назвали?

— Так лето кругом, а оно все еще подо льдом—спит.

Удивительный для нашего века край: до сих пор есть чему давать географические названия и с полным основанием наносить их на карту.

Узкая полоса воды тянется по озеру лишь вокруг берега. Но льдина оказалась тонкой и хрупкой. Сергей устроился на носу лодки и, успешно колотя лед веслом, пробивался к середине озера, как по каналу. Вдвоем с Главацким они успели удалиться от берега на порядочное расстояние и даже выяснить, что температура воды в Спящем —1,2 градуса, прозрачность—13 метров. Веревка длиной 29 метров дна не достала, и только собрались надвигивать другую, как Главацкий крикнул Сергею:

— Слышь, ледокол! Давай срочно к берегу!

Озерный лед успел протереть в резиновом борту сквозную дыру. Они вылезли на берег промокшие, слегка обескураженные неудачей. Главацкий поднес к глазам банку, на дне которой мельтешили какие-то водяные рачки:

— А озеро полярного типа, очень похоже на Арктику.

\* \* \*

Уже на обратном пути с кодарских ледников удалось увидеть местный «животный мир». Это случилось в одном из ущелий, куда мы забрались ради необычайно красивого водопада. Благодаря прохоте воды мы успели незаметно приблизиться и сделать несколько снимков, прежде чем всполошившиеся темно-коричневые зверьки не скрылись в камнях. Это были черношапочные сурки, или по-местному тарбаганы, о которых известно главным образом, что обитают они в беслесных горах в Сибири, кормятся травой и наращивают к осени, прежде чем впасть в зимнюю спячку, мощный слой жира, богатого витаминами Д и Е. Звенки и якуты традиционно высоко ценят тарбаганий мех, а мясо вообще считают самым вкусным, отдавая ему предпочтение перед медвежатиной и всеми видами оленины. Народная медицина в свою очередь считает жир тарбагана целительным от малокровия и туберкулеза. Может, всеми этими, несомненно, полезными качествами черношапочного сурка объясняется тот факт, что мы встретили тарбагана лишь однажды за все время скитаний по Кодару.

В том же ущелье на самой грани альпийского луга и голой осыпи наконец-то был обнаружен золотой корень: высокий стебель, золотистые цветы, характерное корневище, отдаленно напоминающее своими замысловатыми переплетениями женьшень.

Научное название золотого корня—родиола розовая. Это растение встречается в гольцах Забайкалья, Алтая, а иногда и на самых высоких дальневосточных сопках. В народной медицине золотой

корень издавна известен как лекарство от нервных и желудочно-кишечных недугов, переутомления, малокровия. На Алтае бытует поверье: «Кто отыщет золотой корень, будет до конца дней своих удачлив и здоров, проживет два века». В последние годы за изучение родиолы розовой взялась современная медицинская наука и установила, что корень по влиянию на организм сходен с женьшенем: лечит, бодрит, восстанавливает силы...

Чертovsky жаль, что мы не знали рецепта настойки из золотого корня, когда спускались с Кодара в долину. Бодрящее и восстанавливающее силы средство пригодились бы для очередного преодоления чарских болот. Мы снова вымазались по уши в грязи и вдоволь накормили комаров, да к тому же слегка поблуждали в поисках кратчайшего пути к Чаре. И когда увидели блеснувшую километрах в пяти речную излучину, тут же облегченно легли на сухом острове отдохнуть. Но, уткнув потные лица в прошлогодний ягель, услышали нарастающий металлический язг. Когда тяжелый гусеничный тягач приблизился, видно стало, что он набит под завязку людьми и ящиками. По мрачному начальственному лицу, высунувшемуся из кабины, недвусмысленно читалось: до-поселка-уже-недалеко-а-у-меня-мест-нет.

Но Баников бросился под гусеницы самоотверженно, как под танк, и жизнерадостно заорал:

— Что за долина?! Второй день топает и ни одного автобуса?!

И тот, что монументально восседал в кабине, сломался, не смог спрятать улыбку, посадил нас со всем скарбом. И довез до реки.

\* \* \*

Говоря о природе Чарской долины, невозможно обойти вниманием урочище Горячий ключ. Большой знаток и патриот Северного Забайкалья географ Р. Насырова как-то в разговоре, ни секунды не колеблясь, назвала Горячий ключ самым благословенным уголком долины.

Помню, меня смутила некоторая несообразность этой фразы. Но, признаюсь, во время сплава по реке Чаре, чем меньше оставалось до Горячего ключа, тем «возвышеннее» становились наброски в блокнот. От села Чара до Горячего ключа два дня плыть на плоту. К середине второго дня даже воля ведущего маршрутный технический дневник была полностью парализована идиллическими пейзажами, и после дежурной цифири про скорость движения и расстояния до ориентиров вдруг мелькали на той же странице «песчаные золотистые косы красавицы Чары».

Правда, когда в поисках места для причала мы облюбовали одну такую теплую уютную косу, первый же прыгнувший с плота на отлогий пляж провалился чуть не по пояс в ледяную зыбь—есть на Чаре такие косы: те же болота, только присыпанные золотистым песком. Такая прибрежная трясина опасна—засасывает так, что без посторонней помощи выбраться очень трудно.

На подходе к энзевийскому селу Чапо-Олого по левому берегу Чары высятся целые песчаные сопки, поросшие редкими соснами. Здесь стоит небольшой отряд Всесоюзного геологического института. По их мнению, сопки—родственные Чарской пустыни: и то и другое—обнажения одного огромного подземного песчаного массива.

История возникновения села Чапо-Олого—тоже своеобразное подтверждение заманчивости и красоты природы в районе горячего ключа. Когда-то на этот берег Чары вышел эвенок по имени Чапа. Тайга оказалась богатой зверем, река и озера щедры на рыбу, кормов для оленей тоже хватало... И Чапа решил не покидать удачливый берег: от добра добра не ищут. Но оседлый эвенок для дореволюционного времени явление почти уникальное, во всяком случае в глазах кочевой народности непонятное. И ближние, и дальние эвенки теперь называли местность, где осел Чапа, не иначе, как Чапо-Олого—Чапина берлога. Выбор Чапы оценили его земляки-потомки. Сейчас на месте одинокого чума село—центр энзевийского оленеводческого совхоза. Местные жители подсказали, что до самого источника от села с десяток километров, с реки ключ не виден и главным ориентиром служит узкий остров, «похожий на уют». Аккурат напротив «утога» по левому берегу начинается тропа к Горячему ключу.

За Чапо-Олого река повернула на север. Подул встречный ветер, пронизывающий до костей и заставляющий мечтать о купанье в горячем ручье. Островов на Чаре много, и каждый второй из них теперь напоминает нам очертаниями желанный «уют». От села до «утога» оказалось километров двадцать.

Торная тропа приводит к берегу озера Арбакалир. Бревенчатая пристань, привязанная к ней просмоленная рыбацкая плоскодонка с предупредительной надписью: «Максимальная нагрузка—четыре человека»; на дальнем берегу озера, километрах в полтора от пристани,—изба. Над избой курится дым, ветер доносит собачий лай. Сразу видно: обжитой уголок.

Горячий источник на озере Арбакалир известен со времен патриарха Чапы: больные олени из его стада уходили на Арбакалир и возвращались здоровыми. В начале тридцатых годов врач-энтузиаст Семен Филиппович Варенков приехал на горячий источник, впервые исследовал состав целебной воды и вместе с помощниками-добровольцами из местных жителей построил на берегу озера просторную жилую избу и домик с ваннами.

Нынешнего хозяина Горячего ключа зовут Иван Васильевич Шароглазов. Он живет здесь шесть лет и, считай, с первого дня ведет своеобразный дневник, по сути, летопись Горячего ключа: кто приезжал,



что лечил и насколько удачно, как меняется температура воды и мощность источника,—в общем, ни одно мало-мальское событие не минуется регистрации в клеенчатой тетради Шароглазова. Из дневника можно узнать даже все подробности прошлогодней зимовки подраненной дикой утки: у ключа тепло в самые лихие морозы, близлежащая часть озера не замерзает, поэтому утка, удачно перезимовав, весной смогла подняться на крыло и отправиться восвояси.

За то, что пенсионер Шароглазов присматривает за порядком на Горячем ключе, Удоканская геологоразведочная экспедиция платит ему как сторожу. В день нашего появления на Горячем ключе отдыхало и лечилось человек двадцать. Кто терпеливо лежит в ванне с голубоватой обжигающей водой, кто блаженствует под солнцем в горячих целебных грязях, кто просто сидит поодаль с удочкой. Вместо ответа на расспросы о достоинствах ключа Иван Васильевич привычно показывает справку: «Дебит источника: 60—90 литров в секунду, температура до 50 градусов Цельсия, вода чистая, прозрачная. Источник относится к хлоридно-сульфатно-натриево-азотным. Наличие кремниевой кислоты и небольшой жесткости воды усиливает целебные свойства и качества источника. Здесь можно лечить заболевания костно-мышечной системы, нервной системы, кожи, опорно-двигательного аппарата, эндокринной системы...»

И убежденно добавил:

— Дело не только в целебной воде. Пока сюда доберешься да потом поживешь в тишине, на свежем воздухе, на природе—о любой болезни забудешь. Здесь даже лес какой-то уютный: березовые рощи, рябина, черемуха. На озере и рыбу ловить можно, и на лодке кататься, и купаться-загорать—весь июль вода в озере теплая.

Горячий ключ—наша последняя пристань. В первозданной тишине озера Арбакалир можно привести в порядок путевые впечатления, поразмыслить. За несколько недель скитаний по Удокану, Кодару и Чарской долине мы полюбили этот край и, еще не покинув его, уже мечтаем побывать здесь снова когда-нибудь.

— Следующий раз по железной дороге приедем,—Банников, оказывается, думает о том же.—Ох и народу на Чару потянется, Иван Васильевич, как БАМ проложат! Один Горячий ключ чего стоит!

— А пустыня!

— А Кодар! Ледники!

— А река!..

Выдающийся советский географ, академик В. Б. Сочава, который воспринимал Кодар, Чару и Удокан единым колоссальным музеем природных редкостей и диковин под открытым небом, предложил, пожалуй, самую разумную модель использования его на благо людей: «Со временем, когда по БАМу пойдут комфортабельные пассажирские поезда, на этой территории может быть организован национальный парк мирового значения».

Только в национальном парке в полной мере удастся одновременно сочетать экологическое просветительство, туризм, отдых, лечение и даже рыбалку с охраной природы и научными исследованиями. В национальный парк может отправиться любой желающий. Специальная администрация следит за целостностью «экспонатов», чистотой и порядком в «музее под открытым небом». У медико-географов в последние годы стал популярным термин—«ресурсы здоровья», то есть «холодные и термальные минеральные источники, растительное и животное лекарственное сырье, растения-витаминоносители, лечебные свойства климата, красивые ландшафты»—словно специально о чарской природе сказано.

Когда-то Михаил Пришвин предчувствовал: «В будущем доктора не станут всех посылать на южные воды и виноград, а в ту природу, в ту среду, где человеку все понятно, близко и мило». Врачи тоже считают, что благотворнее сибиряку отдыхать в Сибири: организм не тратит усилий на адаптацию к смене часовых поясов и климата. Виноград здесь, правда, привозной, зато купание в июле нормальное, минеральные воды не хуже кавказских, ягодники обильные, солнца не меньше, чем в Крыму, и круглый год овощи и зелень из теплиц...



# БАМОВСКИЕ САМОЦВЕТЫ

*Диковинного камня в  
горах между Байкалом и  
Амуром немало. Кроме  
чароита и нефрита,  
надо назвать лазурит —  
этот густо-синий  
камень добывают на  
Байкале. А всего в сотне  
километров к северу от  
Байкала таятся в горах  
залежи голубых  
диопсидов. В среднем  
течении Алдана, близ  
бамовской станции  
Беркакит, добывают  
хромдиопсиды — камни,  
не уступающие своими  
переливами изумрудам.  
По мнению  
специалистов, запасы и  
разнообразии  
самоцветных камней в  
прибамовских горах  
превышают даже  
знаменитые уральские  
кладовые.*





Бамовская земля богата самоцветными камнями. Самый знаменитый — чароит — стал известен людям каких-нибудь двадцать лет назад.

\* \* \*

Чароит открыли Юрий и Вера Роговы. Кроме единственного месторождения на реке Чаре, этот минерал нигде больше на планете не обнаружен.

В ту осень геолог Юрий Рогов еще числился в «молодых специалистах». Ему было двадцать четыре года, и всю суть его жизненного опыта умещали корочки диплома Иркутского горного (ныне политехнического) института, да еще полевой сезон в верховьях Витима. В ту осень Рогова перебросили с Витима на никому не ведомый массив Мурун — в глухой таежный угол, как раз на стыке Иркутской и Читинской областей с Якутией. Рогова назначили начальником участка, дали людей, технику и программу работ года так на три. Для геологии эта огромная территория все еще оставалась белым пятном. Правда, в первые послевоенные годы на южной оконечности массива работал геолог В. Дитмар, но его отряду удалось «закрасить» лишь мизерный клочок исполнинского «белого пятна».

Рогов прилетел на Мурун в конце сентября. Мрачную горную гряду и нехоженую тайгу уже припорошил снег. «Вот уж точно — белое пятно, — поежился Рогов, впервые разглядывая бесконечные снежные марева из вертолета. На всеобщем уныло-белесом фоне выделялись густо-зеленой полосой кедровники вдоль безымянного ручья. Здесь отряд Рогова построил избы для жилья, склад, камералку. На самом берегу ручья срубили из толстых лиственничных бревен баню. Поселок назвали Кедровым.

В ту первую зиму отряд Рогова бил шурфы на ближайшей к Кедровому седловине. Почти каждую ночь мело, и пробитая с трудом за день ямка к утру оказывалась плотно запакованной снегом. Приспособились закрывать на ночь вырытую в снегу и земле ямину щитами. К концу зимы в шурфы спускались по лестнице-стремянке: сугроб на седловине разросся до семиметровой высоты.

В конце кондов настала весна, где-то к июлю только редкие проплешины снега на серых склонах Муруна напоминали о лютной зиме. Появилась возможность уходить в маршруты во все стороны от Кедрового.

— Вообще говоря, летом там необыкновенно интересно, — рассказывал Юрий Гаврилович Рогов про лето 1960 года, открывшее им чароит. Мы сидели с Роговым в номере городской гостиницы. Сквозь осеннюю дымную хмарь проглядывали серые дома, фабричные трубы торчали за Ангарой, как мертвые деревья, блестел мокрый асфальт. — Вы только попробуйте представить, — вспоминал Рогов, — на многие сотни километров неисследованные пространства. Мы уходили в маршруты, как говорится, не жалея ног. Так хотелось увидеть, что в соседнем распадке, что за следующей грядой? Зуд, что ли, был на открытии. Хотя бродить там не сахар: не болотина, так каменистые осыпи или стланник. Река и то какая-то бешеная.

\* \* \*

Пожалуй, мне удастся представить их маршруты. Я был в тех местах тоже летом, только в 1979 году. Чтобы попасть на Мурун, мы плыли на плоту по Чаре пять дней, — если считать от Горячего ключа. Покинув пределы Чарской долины, река Чара почти двести верст бьется в непрерывных порогах и шиверах через горы и тайгу, еще не утратившие своей первобытности.

Мы плыли в поисках чароита, руководствуясь маловразумительной в смысле координат статьей в одном из сибирских журналов, допотопной картой и во многом надеясь на интуицию. Мы благополучно преодолели Сулуматский, Пуричканский и еще полтора десятка безымянных порогов, абсолютно недоступных для катеров или моторных лодок. Река стала девственно-безлюдной. Звери выходили на берег, не страшась плывущего по реке сооружения, разглядывали плот недоуменно, но, в общем-то,



спокойно. Когда появлялся очередной лось, изюбрь или медведица с медвежонком, все замирали, а Баниников включал кинокамеру, после чего скептически заявлял примерно так:

— Вот на Камчатке я видел медведей—как лошади. А эта мамаша, однако, мелковата.

После Олюн-Турихтахского порога река ворвалась в долгое извилистое узкое ущелье. По обоям берегам тянулся мертвый после давнего пожара лес-сухостой. Здесь нас застал ливень с грозой. Молнии раскалывали небо, сухой грохот рассыпался над головами, ощущение было такое, что вот-вот с неба посыплются камни. Ночевать пришлось на каких-то скользких булыжниках, потому что больше в этом ущелье приткнуться было просто некуда.

Между устьями речек Большая и Малая Тора подняла потратили на разведку каскада трех порогов, которые оказались самыми мощными и опасными на Чаре. Кроме разбушевавшихся беспорядочных валов, торские пороги встречают плотогонков для начала нагромождением острых скал, торчащих из воды метра на три прямо посредине реки; далее река разгоняет плот до скорости километров под сорок в час, и, если вовремя не отбиться к левому берегу, можно со всего маха завалиться в метровый водопад, под которым торчит наготове скальный зуб. На выходе из торского каскада путников поджидает гряда подводных камней, перегородивших все русло в правильном шахматном порядке, и слева под берегом прячется в довершение всего сплошной подводный «рог» метра в четыре длины.

С разведками и останками мы прошли к вечеру весь торский каскад и уже на следующий день были где-то в относительной (плюс-минус сто километров) близости от Мурунского массива.

Горы здесь выположились: не хребты—нагорья. Открылись дальние протяжные горизонты. И кругом на сотни километров—ни дымки, ни избы, никакого другого человеческого следа. Зуд первооткрывательства захватил незаметно и нас.

Когда на одном из скальных прижимов член нашего экипажа, бывалый горовосходитель Юлий Васильев вдруг заметил блестящее черное пятно, он тут же предложил причалить. Пятно в бинокль выглядело так, словно по скале мазнули черной смолой, какой обычно смолят лодки. Но в глухой стороне сомнительно предполагать стремление смолить лодку, да и «мазнули» на высоте, до которой человеку при всем желании не дотянуться. По мнению Юлия, это было... мумиё. В свое время Васильев безуспешно занимался поисками этого лекарственного вещества и убедился на собственном опыте, что целительные загадочные натёки всегда обнаруживаются в самых недоступных местах.

Итак, высоченная, почти отвесная скала торчала из воды, и всего-то метрах в четырех над водой блесело непонятное. Спуститься по скале сверху вниз невозможно—это целая альпинистская экспедиция. Мы попробовали зацепиться платоном за скалу, чтобы попытаться снизу подползти к натёку, но мощное течение отбивало плот в сторону от прижима. После нескольких попыток пришлось отправиться дальше, так и не разгадав «блестящей загадки». Васильев почти не сомневался в верности своего предположения и уже агитировал за зимнюю экспедицию сюда—за мумиё!

Каково же было волнение, когда назавтра мы усиленно подгребались к скале с точно таким же натёком, но уже в доступном тихом заливишке. Увы, «натёки» оказались не более чем какой-то редкой разновидностью лишайников. Но это недоразумение, конечно, не означает, что мумиё в Забайкалье нет и быть не может. Наоборот, находки его в последние годы сделаны и в этих хребтах.

Когда неподалеку от устья притока Ималык вдоль берега возникли высокие белые скальные стены, словно изъеденные водой и ветром, плот причалил к ним. Эти крутые скалы тянутся несколько километров, образуя столбы, башни, крепостные валы с темными глазницами бойниц. Некоторые из нас кое-что понимали в спелеологии—исследовании пещер—и в этих причудливых скалах безошибочно определили известняк: карстовую породу. В таких вот массивах могут таиться не открытые никем пещеры, причем значительные.

Мы пролазили по скалам несколько часов, обнаружили штурк пять, как сказал бы спелеолог, «перспективных шкуродеров», то есть очень тесных ходов или щелей, ведущих вглубь. Всякий спелеолог знает, что подобными «дырками» часто начинаются великие пещеры. Но на этот раз все входы были, к сожалению, забиты льдом.

Потом, когда я спросил Рогова насчет обнажений известняка на Чаре, он вздохнул понимающе:

— Знаете, там столько интересного кругом. Но разве до пещер: руду с нас требовали.

Теперь мне несложно представить их маршруты в то лето, когда был открыт чароит. Конечно, у них так же, как у нас, обгорели лица на беспощадном чарском солнце. Они так же проклинали комаров и великие Мурунские болота.

Мурунский горный массив отрезан от реки Чары широким, почти в сотню километров, поясом болот или заболоченных марей, поросших кривыми лиственницами и дурманящим голову багульников. Мурунские горы торчат непосредственно из этих болот. Никаких ориентиров нет, а невысокий, в общем-то, Мурун прячется за лиственничными лесами чуть не до последнего часа, и вся надежда на компас, народные приметы да пресловутую интуицию, которая, по сути, есть накопленный по прежним скитаниям опыт.

Медленные ручьи текут здесь во все стороны света. В одном из них увидели однажды, как стоят неподвижно, лишь чуть шевеля плавниками, в тени лиственнич хариусы.

От реки до горы Мурун мы брели трое суток. В конце июня здесь белые ночи. Солнце не катится

вниз с небосклона, а наискось опускается к горизонту. В полночь оно скрывается за дальними деревьями и просвечивает сквозь лес в той стороне, где Мурун, так ярко, будто за дальними кривыми листовыми — гора из расплавленного золота. Отыскать в этих болотах клочок сухой земли для палатки почти безнадежное дело. Но к полуночи мы все равно ставили палатку, подставляя под нее полиэтиленовый «ковер», и вытягивались в ней, давая телу отдых от рюкзака, а ногам — покой от скользких чокчек, ледяной воды и чвакающей грязи.

Сначала мы побаивались затянутых изумрудной ряской участков без всяких признаков чокчек и пытались их обходить. Вскоре поневоле пришлось убедиться, что под слоем торфа и грязи всюду надежная мерзлая земля, и глубже, чем по колено, нигде не провалишься, не утонешь. Однако радости это открытие нам принесло — больно уж холодная там вода. В обед варили компот из ревеня, который растет здесь повсюду. Кисловатый компот приятно освежал на жаре. В самые палящие полуденные часы мы спали, уткнув лица в рюкзаки.

Когда на исходе третьих суток пути от реки мы увидели Мурун и, потные, грязные, облепленные слепнями, ступили промокшими и натруженными ногами на твердую землю у подножия сопки, каждому из четверых уже ясно было, почему так долго не был открыт чароит. Когда неделю спустя мы улетали с Муруна на нежданно подвернувшимся вертолете, пилот из любопытства попросил показать, где же мы пробирались к Муруну, и одобрил:

— Самый удобный вариант.

Потом потянул штурвал на себя, и вертолет взмыл вверх:

— По этим хлябям не то что ходить, летать над ними неохота. Верите, не по себе становится.

\* \* \*

Рогов кивает согласно:

— Да, досталось и нам грязи похлебать. Жара там летом всегда невыносимая. Вас интересует, как, собственно, был найден чароит? В подобный же душный летний день 1960 года спустился я к одному ручью километрах в пятнадцати от Кедрового. В маршруты приходилось ходить одному. Знаете, программа напряженная, срочная, а людей не хватало. Это был как раз тот распадок, где в 1949 году работал геолог В. Г. Дитмар. Мы между собой этот ручей иначе, как Дитмаровским, не называли. Я пошел в гору по ключу и неподалеку от его истоков увидел поляну, на которой стоял барак, оставшийся от отряда Владимира Григорьевича Дитмара. Потом осмотрел пробитые им шурфы. Они работали, конечно, в жутких даже по сравнению с нашими условиями. У нас уже имела разнообразная техника. Они же были шурфы глубиной до десяти метров вручную. Я никогда не видел Дитмара, но, осмотрев их участок, тесный барак, познакомившись с его картами-прогнозами, всей работой, убедился, что это был человек мужественный до фанатизма — геолог старой доброй закалки.

Ну вот буквально метрах в ста от полусгнившего барака Дитмара я наткнулся на странную какую-то глыбу высотой с метр. Она лежала в кедровом стланнике. Сиреневый такой цвет у камня, но будто прикрыт белесым налетом — довольно невзрачно. Я попробовал отколоть кусочек, а он не откалывается. Плунуть бы да дальше шагать, но необычная прочность валуна только подзадорила. Стал колотить по глыбе, пока не треснула рукоятка геологического молотка. Отбил-таки кусочек камня — и будто сиренью брызнуло. Вот, подумал, принесу жене: любопытная расцветка, женщинам яркое нравится. Потом лез по стланнику с грудой образцов, потел изрядно. Собственно, и вся история. Я даже месяц не запомнил — помню, что было лето и жаркий солнечный день. А Вера Парфентьевна Рогова — минералог классный, каких мало. Она заинтересовалась желтыми звездчатыми вкраплениями в сиреновом камне. Говорит: «По-моему, это новый минерал». А сам чароит она сначала приняла за канасит — минерал, незадолго до этого открытый на Кольском полуострове. Как-то не верилось, что такой яркий, заметный сиреневый камень может быть неизвестен науке.

Хотя, надо сказать, сама геологическая ситуация на Мурунском массиве очень оригинальна: здесь проходит краевой шов Сибирской платформы и западная оконечность так называемой Чарской глыбы. На геологическом языке это звучит буквально так: чароит обнаружен среди метасоматических пород в зоне контакта щелочных сиенитов Мурунского массива с кембрийскими кристаллическими известняками и кварцитами. В свое время в таких пограничных зонах могли образоваться самые необычные породы и минералы. Справедливости ради обязательно отметить, что В. Г. Дитмар в одном из своих отчетов упоминал о находке сиреневого камня. К сожалению, он не придал значения находке: отнес чароит к разновидности известных куммингтонитовых сланцев. В нашей науке так бывает. Говорят же: «два геолога — четыре мнения».

Все-таки чароит открыли именно Юрий и Вера Роговы. Ведь в наше время открытие — это не только: пришел, увидел, объявил. Находка необычной глыбы на Дитмаровском ключе была, по сути, лишь ключом к открытию.

Заинтересовавшись желтыми звездочками в сиреновом камне, Вера попросила мужа достать еще образцов, чтобы подробней исследовать свойства минерала.

— Что ж, я набил рюкзак взрывчаткой и в один из редких свободных дней отправился снова на Дитмаровский ручей. Была уже осень. Побродил по ручью, поднялся на перевал и обнаружил еще

несколько сиреневых глыб. Тот первый валун, с которого все началось, я взорвал, набрал килограммов тридцать этого камня и поплелся в Кедровый.

Идти было тяжело: рюкзак с образцами да еще ружье. Все высматривал палатку наших геологов на перевале, думал отдышаться там. Когда подходил уже к палатке, из нее вдруг вывалился здоровый медведь, да не в дверь, а прямо через окно — и в мою сторону. Больше всего меня в тот момент напугало, что у него в пасти какой-то кусок телесного цвета. Я успел зверя выстрелом свалить. Оказалось, косопалый хозяйничал в пустой палатке, а в пасти булка хлеба торчала.

Исследованием сиреневого камня мы занимались урывками, в свободное время, которого было очень мало. К тому же процедура утверждения новых минералов у нас в стране сложна, я бы даже сказал, громоздка, и на исследование звездчатых вкраплений ушли годы.

В Иркутске они закончили все анализы, доказали окончательно сами себе, что желтые звездочки — это новый минерал. Назвать его решили по первым буквам основных составляющих элементов — титана, натрия, кальция, силициума (кремния) — тинаксит. Потом доказывали открытие уже через Международную минералогическую ассоциацию. В 1964 году уникальные каменные желтые звездочки с берегов Чары пополнили мировой перечень новых минералов. К тому времени у Роговых уже не осталось сомнений и в том, что и сам сиреневый камень — новый, неизвестный доселе науке минерал. Они назвали его чаронитом. Многолетняя процедура «утверждения» тинаксита была еще пугающе свежа в памяти. Вера Парфентьевна Рогова вздохнула и... по проторенной дороге принялась за доказательства для чаронита.

К тому времени они уже закончили все работы на Муруне, поселок Кедровый опустел, и даже так получилось, что жизненные пути Роговых разошлись. Но вечные искатели руд Роговы все возвращались к своему сиреневому камню.

В 1963 году, когда Юрий работал в пыльных даурских степях, он решил интереса ради отполировать кусок чаронита. И... гладкая блестящая поверхность вдруг наполнилась полупрозрачной загадочной глубиной. Узорчатые сплетения желтого, зеленого и черного заиграли среди сиреневых волн самоцветными оттенками и переливами.

В 1970 году Рогов был в командировке за границей. Во всемирно известном геологическом музее пожилой гид с гордостью сообщил любознательному гостю: «У нас собрана полная коллекция минералов планеты». Рогов рассмеялся и вытащил из кармана сиреневую пластинку чуть больше спичечного коробка:

— А почему такого нет?

Это почти мальчишеский поступок Рогова вызвал переполох среди научных сотрудников музея. Директор, мгновенно посоветовавшись со специалистами, предложил за отсутствующий в их «полной коллекции» образец четырехзначную сумму. Рогов ничем помочь не смог: права не имел. В дебрях московских канцелярий и лабораторий все еще тянулася история с утверждением открытия чаронита.

— В 1972 году чаронитом заинтересовался бывший наш геолог, перешедший в экспедицию Байкал-кварцсамоцветов Лев Морковкин. Он от чаронита пришел в восторг: «Это же ювелирный камень! Где ты его откопал? Сколько его там?» А я толком и не знал, много ли его на Муруне, этого камня. Взял отпуск, и отправились мы с Морковкиным и другими геологами Байкал-кварцсамоцветов — виатером — на Мурун. Добрались долго: летели через Киренск и Бодайбо до села Перевоз, ближайшего к Муруну, но за сотни километров от него. В Перевозе долго выбивали вертолет. Авиаторы согласились забросить на маломестном вертолете только двух человек. Полетели мы вдвоем с Юрой Алексеевым из Байкал-кварцсамоцветов. Вертолетчики нас высадили на голом перевале над Дитмаровским ключом.

Наутро увидели, что как раз на месте растаявшего снежника и находятся коренные выходы чаронита. До этого ведь только отдельные валуны попадались. По перевалу проходит граница Иркутской области с Якутией. Спустились на якутскую сторону и тоже нашли выходы чаронита. Это уже были не просто глыбы: возможным стало думать о промышленной добыче камня. На месте ставшего снежника рядом с коренными обнажениями обнаружили целое нагромождение чаронитовых глыб. Мы с Юрой Алексеевым таскали их на перевал. Трудились как каменные. Около тонны вдвоем затащили, погрузили в большой вертолет — и весь камень ушел в Москву.

Так началось, можно сказать, триумфальное шествие чаронита, изделий из него по международным выставкам и ювелирным аукционам. Для IX Международного кинофестиваля в Москве главный приз был изготовлен из чаронита. Вазы, броши, кулоны, перстни из переливающего сиреневого камня неожиданно свежо и оригинально засверкали на фоне известных самоцветов. Зарубежные туристы спешили платить крупные суммы твердой валютой за чаронитовое очарование.

Диплом был вручен «В. П. Роговой, Ю. Г. Рогову, В. А. Дрицу, И. Н. Кузнецовой за установление и описание нового минерала **чаронита**, который Комиссией по новым минералам и названиям минералов Международной минералогической ассоциации признан новым минеральным видом. Заключение от 22 июня 1977 года».

Я видел сделанное авторами описание минерала. В нем десятки химических элементов: барий, свинец, лантан, кальций, литий...

Казалось бы, случайно увиденный камень — везение? Но, по-моему, нет в этой удаче Роговых ничего от пресловутого геологического «фарта». Были поиск, исследование, упорство, любовь, вера, надежда, снова поиск, исследование, упорство...

...Первым, кого мы встретили на Дитмаровском ключе, был Николай Ажимов, проходчик Чарской партии Байкалкварцсамоцветов. Он сидел на корточках у костерка. На огне бурлил прокопченный чайник. Николай здесь почти с самого начала разведки чароитового месторождения: с 1976 года. Разведка продолжается и теперь — одновременно с добычей. Всего здесь работает каждое лето около сорока человек, а на зиму все уезжают.

— Тут зимой делать нечего, — поднял Ажимов от костерка загорелое бронзовое лицо. — С перевала дак запросто ветром сметет и в снег зароет. Лучше в Иркутске зимовать.

Ажимов словоохотлив: как-никак свежие собеседники. Он ведет нас извилинами канав и шурфов: показывая жилы чароита.

— Здесь, как видите, он ближе к синему. А здесь, как фиолетовые чернила. Эх, жалко, снежник до сих пор не стоял — под ним гребешок...

Уже оконтурено несколько выходов сиреневого камня. Груды готового к вывозке чароита лежат и на самом перевале, и у новых изб, выстроенных самоцветчиками на той же поляне, где стоял барак В. Дитмара. Отсюда чароит начинает свой путь в камерезные мастерские и далее — во все уголки мира. Главным геологом в партии Юрий Алексеев — тот самый, что когда-то мерз с Роговым на перевале ледяной осенней ночью 1972 года.

Мне очень жаль, что мы разминулись с Алексеевым: он улетел по делам в Бодайбо в тот день, когда мы подошли к Муруну. Алексеев сейчас, как никто другой, много знает о загадках уникального камня и вообще обо всем, что связано с чароитом. По его мнению, те выходы чароита, что пока обнаружены (а это многие сотни тонн самоцветного минерала), лишь «спутники» или дальние ответвления основного тела. Алексеев неустанно ищет научно обоснованный ключ к поиску главного месторождения.

\* \* \*

Да, диковинного камня в горах между Байкалом и Амуром немало. Кроме чароита и нефрита, о которых уже рассказывалось, надо назвать лазурит — этот густо-синий камень добывают на Байкале. А всего в сотне километров к северу от Байкала таятся в горах залежи голубых диопсидов. В среднем течении Алдана — близ бамовской станции Беркамит — добывают хромдиопсиды — камни, не уступающие своими переливами изумрудам. Алданские хромдиопсиды закупают у нас ювелирные фирмы Италии, США, ФРГ, Японии... На косах реки Гилюй попадают яшмы и агаты. В Южной Якутии есть месторождения горного хрусталя и марсионов — черных прозрачных кристаллов. На севере Хабаровского края, на речках Ир и Ними обнаружен неизвестный ранее самоцвет, который так и назвали — иринимит: необычайно красив он переплетением красного и голубого цвета. Геологи экспедиции Далькварцсамоцветов предкают ему большое будущее.

По мнению специалистов, разнообразие самоцветных камней в прибамовских горах превышает даже знаменитые уральские кладовые.

В августе 1979 года в Хабаровск съехались тысячи ученых из десятков стран Тихоокеанского бассейна на международный конгресс. И все они были потрясены каменным великолепием вестибюля Дворца, где происходило открытие конгресса. В обрамлении переливчатых мраморных стен над красными гранитными плитами пола открывается панорама Уссурийской тайги, будто наполненная горным воздухом и шелестом умытой дождем листвы. Заслуженный художник РСФСР Геннадий Павлишин с помощью камнереза В. Рюмина сумел выразить в одном сюжете все богатство и разнообразие приамурской природы. (Причем даже самый придирчивый знаток флоры и фауны не найдет на этом грандиозном панно ошибок и неточностей.) Гости из Австралии, десятков стран Американского континента и Азии признавались, что им не приходилось видеть подобного шедевра каменной живописи. Отечественные ценители сравнивали авторов каменной сказки с мастером Даниилом из бажовских сказов.

Вся картина (а ее масштаб — 12 квадратных метров!) с ювелирной точностью выложена из камней, найденных в краях, по которым пролег БАМ. Здесь и чароит, и нефрит, и халцедоны с амурских кос, черные полупрозрачные марсионы, яшмы, медово-желтые опалы... — более сорока разновидностей дальневосточных самоцветов.

В общем, все вернулось на круги своя, ведь еще академик Ферсман пророчил: «Среди изменчивых и умирающих форм живой природы вечными и неизбывными останутся художественные достижения обработанного камня, и для искусства он явится тем основным, незаменимым и вечным материалом, из коего будут слагаться самые вековые достижения человеческого вдохновения».

\* \* \*

Бывая в сибирских и дальневосточных городах, я обязательно заглядываю к сувенирным прилавкам и в те отделы ювелирных магазинов, где поблескивают украшения из самоцветов. Сами продавцы признают: была когда-то пора увлечения всякой «химией» вроде цветных, неприлично крупных стекляшек «под



бриллиант», а сейчас — устойчивая мода на естественность, на «натуральный» камень. Но все-таки пока вижу больше привозной товар: прибалтийские янтари, уральские яшмовые сережки, индийские бусы из тамошних опалов и халцедонов... Сибиряки пока не создали своей ювелирной школы. Потому-то сейчас здешний камень неземной красоты видишь в форме весьма грубоватой — в виде пепельниц, письменных приборов или незатейливых и нелепых, но дорогих по цене «каменных яиц». Кладовые же самоцветного камня в сибирских горах столь разнообразны и богаты, что — я уверен — на смену сегодняшним полукустарным цехам и участкам придет комбинат «Бамовские самоцветы» со своей школой мастеров и своим неповторимым стилем. Россия гордится чистыми родниками народной культуры — Гжелью и Палехом, Хохломой и уэленскими косторезами. А в Сибири должны, обязательно должны появиться свои «каменных дел ювелиры», — они откроют секреты красоты бамовских самоцветов, собравших в молчаливом великолепии все буйство красок северной природы: цвета земли и тайги, палитру рек и озер, переливы облаков и небесную бездонность.



# ДЕСАНТ НА ХАНИ

## Станция Хани ►

1124-й километр

*Станция Хани возникла  
как раз на стыке  
Амурской области с  
областью Читинской и  
с Якутской АССР. К  
началу строительства  
здешнее безымянное  
озеро было не только  
совершенно  
безлюдным — ни одна  
географическая точка не  
находилась на таком  
удалении от ближайших  
селений. Поэтому и  
первый десант  
строителей на Хани  
оказался одним из самых  
сложных.*





Оставив за спиной Чарскую долину и продолжая путешествие на восток, вдоль магистрали, вы подниметесь на Становое нагорье—перевал, разделяющий реки Чару и Хани. В верховьях последней на берегу безымянного озера и строится станция Хани.

Сразу за озером начинается ущелье с многозначительным названием Чертово, где горы буквально стискивают реку. Изыскателям института Ленгипротранс пришлось немало поломать головы, прежде чем они придумали способ пересечь ущелье колоссальной эстакадой и сделать гигантскую выемку в хребте. Рельсы забрались здесь на перевальную отметку в 1310 метров над уровнем моря—это самая высокая точка всей магистрали.

\* \* \*

Первым исследователем этих мест был молодой тогда геолог, а впоследствии прославленный писатель Иван Антонович Ефремов. В 1932—1934 годах его отряд по заданию Академии наук и Наркомата путей сообщения искал самые целесообразные варианты прокладки БАМа на участке Чара—Тында, а заодно... наносил местность на карту, так как до Ефремова огромные эти пространства были сплошным «белым пятном». Я читал его документальные отчеты о тяжелейших маршрутах. На утлом карбасе они смогли пройти тысячу километров по Олекме. Через олекминские пороги отряд сплавлялся уже вместе с льдинами на исходе осени. Так проталкивались на север, пока карбас не вмерз окончательно в лед. Перевал между Олекмой и Чарой они одолевали в разгар бамовской зимы. Протаптывали дорогу тяжело нагруженным оленям в снегу глубиной до двух метров. В пути отряд вел исследования. Все металлические приборы и компасы обшили кожей, чтобы можно было касаться их голыми пальцами. Отряд сделал геологическую и топографическую съемку 1600 километров неведомой доселе земли.

Те экспедиции могли стать основой не для одного приключенческого повествования, но в литературных произведениях Ефремова они отражены лишь вскользь в романе «Лезвие бритвы». Особняком стоит рассказ «Голец Подлунный». Сюжет его таков: геологи, пробираясь зимой по неисследованной реке, встречают в тайге эвенка, и он рассказывает о находках странных костей близ горы, которую геологи только что нанесли на карту, назвав ее гольцом «Подлунным». Геологи решают отправиться в указанное эвенком ущелье. С бесчисленными приключениями они поднимаются по отвесным стенам на небольшое плато, где обнаруживают колоссальное кладбище—скелеты вымерших животных, нагромождение бивней древних слонов и мамонтов и пещеру с наскальными рисунками. Фантастика?

Может быть. Но, читая рассказ, я поневоле обратил внимание, что детали перехода геологов совпадают с маршрутом, сделанным автором зимой 1934 года—все географические названия документальны, за исключением разве что гольца «Подлунный».

Оказалось, на это обстоятельство обратили внимание и до меня. Кинооператор М. Заплатин, автор интересного фильма о природе Чарской долины, встречался в начале шестидесятых годов с Иваном Антоновичем Ефремовым и сообщает по этому поводу: «Что касается реальности событий и фактов, на которых построен рассказ «Голец Подлунный», то Иван Антонович и сам считает вполне вероятным находку палеонтологических останков на гольце в истоках реки Токко. О костях ему действительно рассказывал местный житель—Кильчегасов».

Необходимо добавить, что эвенки всегда отличались точностью сведений. По их ориентировке в начале тридцатых годов геолог М. И. Корольков обнаружил в этих местах выходы горного хрусталя. Географ П. А. Кропоткин точно пересек горы и попал в Муйскую долину, руководствуясь лишь «картой», начерченной на бересте местным оленеводом. Да что далеко ходить, мне пришлось участвовать в первом десанте строителей в верховья реки Хани—тогда эвенк Петр Лиханов точно нарисовал нам самый удобный путь через Становой хребет из верховий Алдана.



В школьном музее в Чаре девятиклассница Наташа Маряхина показывала мне бивень мамонта — его нашел где-то в окрестных хребтах и подарил музею местный охотник, к сожалению, вскоре умерший. Кости мамонта нашли при строительстве водопропускной трубы близ здешнего разъезда Мурурин ребята из бригады Владимира Степанищева — эти кости тоже пополнили Чарский музей.

В Москве в архиве я отыскал рукописи И. Ефремова и А. Арсеньева «Геологический очерк нижнего течения р. Олекмы, р. Токко и Верхней Чары». В приложении к этому документу есть карта, нарисованная их руками, где в истоках рек Токко и Хани помечено: «пик Подлунный» (на современных картах эта вершина безымянна).

Район пика мы облетали на вертолете с начальником экспедиции Ленгинпротранса В. Д. Солоненко. Суровая, неприступная горная страна. Охотники и оленеводы туда не поднимаются, изыскатели и геологи тоже стараются обходить этот горный узел «уютными» долинами. Но в ближайшие годы, я надеюсь, будет организована с помощью Географического общества основательная экспедиция к пику Подлунному, чтобы окончательно прояснить, что же кроется за рассказом эвенка Кильчегасова.

\* \* \*

Станция Хани возникла как раз на стыке Амурской области с областью Читинской и с Якутской АССР. К началу строительства здешнее безымянное озеро было не только совершенно безлюдным — ни одна географическая точка не находилась на таком удалении от ближайших селений.

Поэтому и первый десант строителей на Хани оказался одним из самых сложных.

К концу 1977 года завершилась прокладка Малого БАМа — линии Тынды — Беркаит. Приход первого поезда в Беркаит означал, что бамовцам пора на новые места. Такая у них кочевая судьба: только обжились на одном участке, и снова в путь — туда, где дороги еще нет. И в кабинетах начальников мехколонн, в коридорах треста Бамстроймеханизация, в разговорах на улицах многих бамовских поселков стало все чаще мелькать новое и непонятное словечко «Хани» — на Хани решили перебросить строителей с Малого БАМа.

Это только сказать легко — «перебросить». В штабах БАМа долго ломали головы над тем, как перевезти людей, технику, горючее, щитосборные дома, кирпич и гвозди, наконец, в даль, до которой — приложи к карте линейку, и то четыреста километров. Да кто через эту неразбериху гор, рек, болот по линейке поедет...

Оленные люди — эвенки подсказали: есть заброшенные тропы через Становой хребет. Вертолет с трестовским руководством долгие часы кружил над горами, забирался в такие глубокие ущелья, что, казалось, и размахнуться винтами было негде. Прильнув к иллюминаторам, начальники кричали друг другу в уши:

— А если по Чульману?

— А потом по Алдану...

— И через перевал... дном вот этого ущелья... и по Олекме...

В общем, решение нашли не оригинальное, но проверенное любой северной стройкой: навести зимник — временную автодорогу, пока лед на реках прочен, а мороз цементирует болота и мари. Осталось дело за наземной разведкой. Ее поручили 157-й мехколонне. В самом конце ноября, когда реки сковало уже основательно, из Золотинки пришла радиграмма: «Идем на Хани».

\* \* \*

...Четыре тяжелых гусеничных тягача-вездехода, известных везде и всюду на Севере под названием «гэтэтэ», прогремели по Золотинке braveй колонной, а красный плакат на капоте переднего не оставил сомнений в самых героических намерениях людей.

Десант сложился из восьми человек: четыре водителя; прораб, которому поселок ставить, — Валерий Буторин; прораб, которому дорогу строить, — Виктор Нестеренко; парторг мехколонны — Василий Иванович Бакланов; начальник мехколонны № 157 Валентин Любянин, возглавивший этот небольшой отряд. Почти все коммунисты — иначе и быть не могло. В последний момент взяли еще меня — помогать по хозяйству.

Население Золотинки вышло проводить десант. Произнесены были традиционные речи-напутствия про мужество первопроходцев. Местный фотограф запечатлел всех для истории. И мы поехали берегом реки Ингры вверх по ее течению — на запад.

В сумерках поднялись на первый пологий перевал. Здесь торчал из снега исхлестанный ветрами деревянный идол — хранитель гор. Тряпочки, пуговицы, старые монетки, бутылка лежали данью перед его узкими невидящими глазами. Коля Минюк, водитель нашего командирского гэтэтэ, нахлобучил на обветренную голову идола оранжевую строительную каску с надписью «БАМ» и растолковал истукану свой поступок:

— Так-то заметнее будете, папаша. А то раздавят еще нечаянно.

Минюк был слегка опьянен торжеством сегодняшних проводов и своей ролью — правом идти первым

в колонне, что само по себе уже означало признание его особенного водительского опыта. Ведь все мыслимые и немыслимые преграды — ямы, осыпи, наледи, обрывы, тонкий лед рек — он встретит первым и первым пробьет дорогу. Он готов — это дело как раз по нему.

**Водитель Николай Минюк.** Он третий год на БАМе и по здешней неровной земле наездил уже за сорок тысяч километров. До БАМа Минюк работал на строительстве КамАЗа, а родом одесит. Комсомолец. Самая подходящая биография для права идти первым. В день отъезда Николай Минюк получил телеграмму: жена с сыном завтра вылетают из Одессы в Якутию — к нему.

Дорога первого дня не таила коварных неожиданностей. Когда, отмерив пятьдесят шесть километров по спидометру, остановились на ночлег, Минюк, настроенный бороться и побеждать, идти и не сдаваться, даже разочаровался слегка. У костра он шумел с кружкой густого черного чая:

— Разве это дорога?! Это же шоссе-асфальт! Буторин, друг, ты вспомни, как мы в тот четверг? Вспомни! Снег валит — белая стена. Ветрюга — в кабине через грохот мотора слышно. Вдруг — трах! Стою. Выбрался, осмотрелся: гэтэтэ в яме, вода по гусеницы. Подергал машину: вперед-назад, вперед-назад. Замучились, приткнулись к дизелю, как к печке, и заснули. А что делать... Утром встал — темно, окна снегом залеплены, дверь не открывается — замело; гэтэтэ в лед вмерз, точно в бетон...

— Да-а, — подтверждает прораб Валера Буторин и, прихлебывая чай, улыбается блаженно и простодушно, — забурились мы тогда. Исключительно медвежья местность.

— Ты хоть видел его в жизни, медведя-то?

— Вот, — с оскорбленным видом самолюбивый Буторин толкает чуть не в огонь руку со старыми шрамами, — нос к носу сходились!

— Это, наверное, в зоопарке, — веселится Минюк, — в клетку руку совал...

\* \* \*

Мы ночуем в кабинах, не глуша моторов. За дребезжащими стеклами белые звезды и белые горы. Встаем затемно и, разбивая ночь прожекторами, лезем на перевал.

В час рассвета, когда из распадков поднялся туман, отряд остановился.

— Ну? — высунулся из люка Минюк.

— Да палец, собака, у меня полетел, — ответил водитель Юра Кузнецов неестественно спокойным голосом.

Минюк подытожил, что час проторчим, и потянулся к транзистору. Подошел Буторин, поинтересовался, что за ручей здесь, и начальник ответил: «Алдан».

Выбрался из кабины. Буторин уже стоял на льду узкого, с пологими кочковатыми берегами ручья. По долине тянул обжигающий лицо холод и шевелил редкие кустарники.

— Алдан, — повторил Буторин, — я же его здесь перешагну. Ну, дела...

Чувства его были понятны. Для человека, отдавшего Якутии семь лет (а значит, полюбившего Север), само слово «Алдан» напоено ароматом легенд о бродяжей вольнице, пропавших бесследно экспедициях, обильно пролитой крови и золотых миражах. И вот слабый ручеек — истоки.

Братья Кузнецовы возились тут же с гусеницей. Один стоял на коленях в снегу и голыми мазутными руками тянул лопнувший стальной «палец». Брат-близнец (один из них Юра, другой Гена, но отличить их без привычки трудно) лежал пол вездеходом, упершись затылком в заиндевевый металл, и действовал гаечным ключом. При этом они неторопливо поругивали друг друга за неопытность и ротозейство. Оба были уже с ног до головы в снегу, от лиц и рук шел пар, промерзший воздух шуршал от дыхания.

**Водители Кузнецовы.** За свою двадцатистилетнюю жизнь Гена и Юрий ни разу не расставались надолго, хотя кочевать им выпадало немало. Они и служили в одной роте и одним взводе. Работали на Самотлоре, потом вдруг уехали в Бурятию, стали охотниками-промысловиками. Когда начался БАМ, они вместе отправились в Золотинку, прихватив с собой целое собачье семейство из шестерых чистокровных сибирских лаек. (Но за два года им почти не пришлось охотиться: обязательство привести рельсы в Беркаит досрочно означало необходимость строить, не считаясь с воскресеньями, отгулами и прочими изобретениями нормальной жизни). При всей неразлучности братья не упускают случая, что называется, подкачать друг друга — упрекнуть в огрехах, разоблачить несостоятельность в каком-либо деле, обычно мнимую. Злые языки утверждают: междоусобная непримиримость братьев родилась вместе с ними, потому как один брат оказался на два часа младше другого и не мог простить этого факта своему сопернику. Вообще же Кузнецовы молчуны, в разговорах участвуют лишь тогда, когда речь идет о деле. В тайге и технике они все знают и понимают. И все умеют: победить в поединке с медведем-шатуню, пещку сложить, гэтэтэ на морозе разобрать, починить, собрать и дальше ехать. Сибиряки, в общем. С такими не страшно оказаться в каком угодно переплете.

В теплой кабине Минюк слушал по радио передачу для строителей БАМа. «Веселей, ребята, выпало нам строить путь железный, а короче БАМ!» — в песенке все было слишком красиво и легко, чтобы быть правдой. Николай Минюк не выдержал, просунул в люк всклокоченную бороду, закричал Кузнецовым:

— Веселей, ребята! Выпало ж вам! — И закружился непечатным словом.

А по радио вещали погоду: «На трассе БАМа минус десять—минус пятнадцать градусов».

— Ну, елки,—не устал изумляться Минюк,—по телевизору тоже как скажут... У них где градусники?! Может, в вагончике моем меряют?

— Ты, чем языком молоть, плакат с вездехода лучше сними. Изорвем по лесу зря,—посоветовал начальник мехколонны Люблинин и полез в карман за семечками: с их помощью он бросал курить.

Минюк торопливо достал из недра рюкзака фотоаппарат—потертый ФЭД—и полез напоследок сняться у плаката. Снимок обещал получить что надо: закуржавшие бороды, небрежно распахнутые ватники, сапоги с меховыми отворотами, плакат «Вперед! На Хани!». А позади горы.

После этого фотоаппарат спрятали, и больше о нем не вспоминали до самого конца.

...Вездеходы с самолетным ревом лезли на косогоры, проваливались поочередно в колдобины, а бочки с горючим в «корме» тягача ухали при этом дружно и тяжело. Неяркое солнце выбиралось к полудню из-за хребта и, цепляясь за зубчатые края сопок, не в силах от них оторваться, скоро заваливалось за хребет. Мы ехали уже в темноте. Выхлопные трубы бросали во тьму красные снопы искр, будто трубы доисторических паровозов. Колонна шла уверенно, потому что ориентиром служил зоннойкой неведомо откуда нартовый след. Минюк, который в порядке шествия, бывало, забрасывал оленеводам-звенкам продукты, клялся, что след приведет куда надо, и сыпал в подтверждение своей осведомленности головоломными географическими названиями:

— Выйдем на Куртак, там у звенков табор. Они и дорогу покажут до Кабакты—через верховья Амедичи...

\* \* \*

Пейзаж изменился. Мы пересекли океан унылого и хилого тонколеся: бескрайние заболоченные мари с торчащими, как гнилые зубы, редкими кривыми лиственницами. И попали на остров среди океана: в глухую настоящую тайгу с необхватными елями и строевыми соснами. Снег здесь был испещрен звериными следами, а каждая хвоинка, облепленная инеем, переливалась радугой.

— Куртак,—облегченно подтвердил Минюк. Впереди вилась заснеженная полоса—река. Луч прожектора не доставал до противоположного берега. Было два часа ночи.

Утром бивак облюбили собаки. Подошел Петр Лиханов, оленевод. Ничему не удивляясь, поздоровался, в гости пригласил—его палатка стояла за ближним мысом.

В палатке было тепло от жестяной печки. По углам лежали оленьи шкуры. Бросались в глаза «Спидола» и неисповедимыми путями попавший сюда прошлогодний журнал «Химия и жизнь». Жена Лиханова поставила гостям пельмени. Разглядев в палатке четырехлетнего пацана Лешку, парторг Василий Иванович всплеснул руками, высочил и скоро вернулся с сеткой яблок. Лешка сосредоточенно изучал красные яблоки, а Василий Иванович Бакланов растолковывал ему:

— Построим, Алексей, дорогу, съездишь туда, где сады цветут.

Разговор за пельменями тек неторопливо, словно мы приехали к Лиханову по меньшей мере на месяц. Только неторопливость, несуетливость могли убедить Лиханова в основательности и серьезных намерениях десанта (о загадочные души северных людей!). Обговорили новости. Узнали, что в этой стороне (под зоннойкой подразумевалась территория, на которой без пограничных споров разместилось бы несколько европейских государств) кочуют со стадами четырнадцать оленеводов и больше никого нет. Вряд ли встретятся их следы, но, если попадутся нартовые колен, то, чтобы не запутаться в их перекрестьях, надо обратить внимание, не стоят ли на обочинах жердочки.

— Если таким порядком стоят—нет табора, перекочевал звенки; если же этаким,—раскрывал Петр Лиханов тайны таежной азбуки,—заезжай, значит, рассказывай новости.

Летом геологи сюда подходили и затопили в Куртаке, правда, на мелководье, свой гэтэтэ, но потом все-таки умудрились вытащить. (При воспоминании о незадачливых геологах все Лихановы, включая малолетнего Лешку, тихо засмеялись.) Потом им Петр броды показал, рассказал, где по ручьям выступают странные обнажения.

Люблинин успел критически осмотреть палатку и пообещал подбросить брезента и жести. Петр нисколько не сомневался в словах начальника: 157-я мехколонна не раз выручала оленеводов—помогла построить школу на усадьбе совхоза, отсыпала дорогу к ферме, да мало ли еще—кто считал? Пока разговаривали, Минюк сгрузил мешок с мукой и крупами, аккумулятор для освещения и заправил бензопилу оленевода.

Только когда тарелки и чайники опустели, разговор словно невзначай набрал на цели и маршрут продвижения десанта. Лиханов вызвался проводить и показать переправу через реку и объяснил, каких ручьев и распадков придерживаться дальше, до Станового хребта—с точностью до километра. Попутно он подтащил к тягачу увесистую половину оленьей туши, и это было весьма кстати после унылого, приевшегося консервированного однообразия.

Мы переехали через реку благополучно. Минюк выстрелил зеленой ракетой, тогда пошли остальные. Лиханов ехал с нами, пока не убедился, что колонна идет по тому самому распадку.

Я смотрел, как удаляется по белому снегу маленькая фигурка оленевода. Вспоминал. Недавно БАМ в который уж раз посетили западные журналисты. Американский представитель «свободной прессы» утомился в поисках сюжетов о конфликтах «белых русских с туземцами». Он прилетел на нашу стройку, переполненный впечатлениями от Аляски, где по ходу сооружения гигантского нефтепровода раздавили, смахнули, словно между прочим, со счетов и с земли ее коренных жителей. В тот день я искренне жалел, что белобрый большойголовый янки не был с нами в гостях у Лиханова.

Перевалив седловину, перекурили, поудивлялись: силен звенк в топографии. Версты тут вроде немеренные, а он все повороты в километрах указал.

— Так он же воевал,— объяснил всеведущий Минюк,— Петр Лиханов пол-Европы сапогами измерил.

\* \* \*

Впереди были уже не просто сопки—волнами до неба дыбился Становой хребет, великий водораздел двух океанов. На подходе к перевалу нас застал снегопад, в котором мы заблудились и два часа искали ту единственную седловину, через которую можно было пробиться к Олекме. Но мы ее нашли и тогда стали на ночлег. Начальник сказал необходимые слова про завтрашний отдых. Программа большого отдыха состояла из трех частей: котел вареной оленины, треп на свободные темы, сон вволю. Треп свелся к одной-единственной насущной и наглядной теме—дороге. Кто-то в шутку заподозрил прораба Виктора Нестеренко, что тот в десанте вроде туриста. В. П. Нестеренко не на шутку обиделся и дал полную раскладку пройденных километров с готовой тактикой сооружения зимника: где он подрежет, где посыплет, а где устроит ледяной накатный мост из бревен. После такой речи каждый загорелся желанием дополнить, поправить прораба, высказать самую хозяйственную точку зрения на будущий зимник. Затянулось за полночь.

\* \* \*

...Колонна втягивалась на перевал медленно и неуверенно, держа порядочную дистанцию между машинами—для маневра. Неожиданно нос нашего гэтэтэ задрался вверх так, что стало видно только небо. Двигатель взревел, на секунду смолк, и в тишине Минюк то ли с отчаяния, то ли из озорства успел воскликнуть тоном чтеца-декламатора:

— Прижок в неизведанное!

Тягач качнулся на гребне, как на оси, и ухнул вперед. А впереди справа был обрыв, слева—острые камни, смертельные для гусениц, как танковые надолбы.

— Подождем,—сказал Минюк,—ребят подождем. Помогут сразу, если скатимся не туда.

И он, чертыхнувшись, полез по снегу, беспрестанно тыкая лопатой вправо. Вернулся.

— Ох, если скатимся. Внизу камень бо-о-ольшой торчит. И черный. Главное—за край не заступить. Вон я край начертил.

Проехали. Не скатились.

Потом еще много раз вылезали мы, нащупывали под надувами снега обрыв и ощупью, словно крадучись, ползли вверх.

В яркий полдень колонна наконец вылезла на голый перевал. По прихоти геологической судьбы великие северные горы раздвинулись здесь, оставив относительно невысокий перешеек. Вот именно: относительно. На юг проваливалось ущелье. Кромкой пропасти тянулась узкая дорога. Ее задолго до войны пробили в скалах от Олекмы к золотому прииску. В войну прииск Кабактан закрылся, потому что все мужику ушли на фронт. А с войной возвращаться сюда уже было некому. И дорога, и поселок умерли. Дорога была рассчитана на ширину лошадиной повозки. Наши старые кони (больше похожие на стальных черепах) никак не вписывались в ее старинные габариты.

Оставалося идти напролом, теша себя надеждой, что мертвая дорога в конце концов спустится вниз. Тягачи медленно сползли один за другим по крутому склону. Еще километра два с половиной удалось продвинуться вниз по дну каменного коридора, прежде чем остановились у обрыва поперек ущелья. Вперед дороги не было. Подняться назад по собственным следам тоже было невозможно.

Курящие закурили. Некурящие принялись грызть сморщенные ягоды рябины и шиповника, справедливо подозревая, что обеда сегодня не получится. Любянин полез было за спасительными семечками, но махнул рукой:

— Дайте «Беломор»!

Выход из каменного мешка нашел водитель Николай Приходько. Теоретически можно было выбраться, если подниматься наверх по правому склону. Не в лоб, а зигзагами, лавируя взад-вперед между деревьями. Старая дорога оказалась всего в трехстах метрах выше,—Николай сам сходил туда и все проверил. Приходько так и сказал: «Теоретически можно». Но даже теоретически это было очень зыбким, малонадежным вариантом. Но—единственным.

Водитель Николай Приходько. Он жил в южном городе Ставрополе. Не хуже других жил. В семьдесят третьем году таинственное могучее чувство душевной неспокойности захватило и забросило его



ни ближе ни дальше как на строительство Колымской ГЭС, о которой в ту пору много говорили. Опоздал: приехал и увидел ряды таких же стандартных многоэтажек, как в покинутом Ставрополе. Люди, среди которых он стал работать, были спаяны северной мужской дружкой и окружены ореолом ветеранов. Они вспоминали начало («Вот на этом самом месте никакого места не было — сплошная тундра») с любовью, с какой мы вспоминаем то, что уже не вернется и что, оказывается, было лучшими днями нашей жизни. Когда зарождался БАМ, Николай легко снялся с ненасиженного места — он должен был начинать свою стройку с самого начала. Пример ветеранов с обветренными лицами, бугристыми ладонями и ясными, спокойными глазами был для комсомольца Приходько увлекательнее самого звонкого призыва.

Накануне отъезда в десант у Приходько родился наследник. Но увидеть его Николай не успел. Сын снился ему ночами.

\* \* \*

На преодоление трехсот метров до старой дороги ушло шесть часов. Можно только догадываться, что передумали водители, шесть часов разглядывая бессмертную надпись на «корме» вечно буксующего командирского гэтэ: «А ну, догони!» Тягачи глохли на склоне, буксовали в снегу, сдирая моховую подстилку, высекая искры из булыжников, осыпая с деревьев лавины снега, заклиниваясь намертво между стволами... В одну из таких минут, позорно скатываясь вниз с очередного камня, наш вездеход подмял лиственницу. Дерево медленно стало рушиться в сторону соседнего тягача. Николай Приходько, услышав странный шум, выскочил из кабины. Его придавило всей кроной.

Или чудо, или шапка помогла, или мгновенная водительская реакция, но Приходько отделался пустячными ушибами и царапинами.

В тот критический час, когда веру в возможность выкарабкаться из ямы окончательно развеяли сомнения, изобретатели и рационализаторы братья Кузнецовы предложили новый рискованный метод. Выбрали дерево потолще, привязывали к нему трос, а другой конец крепили к гусенице. И тягач полз, наматывая трос на гусеницу. Деревья гнулись, трос лопался, десантники вязли в метровом снегу и отчаянно изъяснялись предпоследними словами. Но, главное, Минюк вылез, и с его помощью взялись тащить остальных — уже в полной темноте.

\* \* \*

Выход на дорогу не был облегчением, на что втайне каждый надеялся. Через сто или двести метров она снова привела на край обрыва — с двумя отличиями: отступать и лавировать было некуда, а пропасть была глубже, чем раньше. Мы шли теперь на самой медленной скорости, ползли, поминутно останавливаясь и вглядываясь в гусеницы: левая опиралась на бортовую кромку ущелья, правая наезжала на скрытые снегом камни, которые норовили столкнуть машину вниз. Была чернильная черная ночь и было не на шутку страшно.

Николай Минюк повел очередной раз прожектором влево — свет выхватил деревья на дне ущелья — далеко внизу.

— Ночевать надо, — сказал Минюк и устало откинулся на сиденье, — пока есть где стоять.

Подождал Николай Приходько, подтвердил:

— До утра бы переждать.

Начальник был не согласен:

— Да в чем разница-то? Фар тебе мало? Девять часов ведь еще нет!

— Днем хоть могилы свои увидим, если что... — зло сказал Приходько и пошел к себе. Парторг Бакланов посмотрел в осунувшееся за эти дни лицо Люблинина:

— Ребята правы, Валентин Иванович. Утро мудренее.

Забрался в тот тягач, что стоял надежнее. Бакланов высыпал на ящик куски сахара, ломти вареного мяса, луковичи, мерзлый хлеб. Десантники машинально жевали и тут же засыпали, притулившись по углам. Прораб Нестеренко уже в полудреме пробормотал: «А с зимником здесь проблем не будет, ребята. Пушу бульдозер, срежем, что мешает».

\* \* \*

...Понадобились еще сутки человеческого упорства, профессионального умения, нервов и мужества водителей, чтобы выйти к реке Олекме.

Ее утесы, поросшие кое-где лиственничной тайгой, помнят большие дела: триста лет назад мимо этих скал пробирался «встречь солнца» отряд казаков Ерофея Хабарова. Года через три эти берега соединятся навсегда двухкилометровым бамовским мостом. Но сегодня река пустынна и безлюдна. Ветер гоняет по косам промерзлые песчинки. Блестит нетронутой холодной белизной лед.

Сто километров шли по Олекме. Почти на каждом километре останавливались, долбили лунки до

черной воды. Ошибиться нельзя: груженная под завязку махина тягача уйдет на дно в доли секунды, а до дна от пяти до десяти метров. Ехали по гигантским торосам, рискуя перевернуться.

В месте слияния Хани с Олекмой, у подножия высокой сопки, нам попалась изба, в которой с недавних пор якутские ученые поставили сейсмические приборы. Приборы исправно слушали пульс хребта Удокан и попутно регистрировали землетрясения в Румынии, Болгарии и других дальних странах. Сейсмически активный хребт Удокан пока вел себя тихо. Только чуткие самописцы регистрировали шевеления его тела.

С бревенчатых стен на вошедших смотрели весело, а с отвычки даже казалось — нагло, современные красотики в глянце журнальных обложек.

— Не трясет,— ткнул пальцем Минюк не то в сторону девушек, не то хребта.

— На Удокане все спокойно,— ответил заросший до бровей бородой крижистый мужик с ладонями, как тарелки («лаборант» — называется его должность), и посмотрел загадочно.

\* \* \*

И были яростные дни разведки по Хани. Река течет, сдавленная с обеих сторон высокими остроконачными горами. Пометки изыскателей — колышки с обозначениями оси железной дороги — обнаружили в самых невероятных местах, и механизаторы только качали головами, осмысливая сложность предстоящих задач.

Что-то ломалось в тягачах, но водители вчетвером набрасывались на поломку и устранили ее. Были на пути талики — промоины. Туман ватной пробкой закупоривал ущелье. Мы проскакивали на скорости по гулким ледовым мостам, и мосты рушились за спиной. Уже на самом подходе к «станции» наш гэтэтэ начал проваливаться «кормой» в трещину, но Минюк резко рванул вперед, и мы выскочили уже из воды. Маневр занял полмгновения, но синяки болели долго.

\* \* \*

...В сумерках, на исходе девятого дня пути, колонна втянулась в небольшую долину, на берег озера, оконтуренного черным рельефом высоких безлесных гор. На самом берегу озера стояла миниатюрная банька изыскателей. Николай Приходько залез на самую высокую лиственницу и повесил на ее кривой верхушке красный флаг. Выдавший виды плакат «Вперед! На Хани!» приколотил на стенку баньки. Потом залезли вовнутрь ее, затопили печку-буржуйку. Стало весело, бестолково и шумно, как в зале ожидания...

...Всего через год в тесной долине, где сходятся Якутия, Амурская и Читинская области, разместятся семь тысяч человек — девять строительных организаций. С плацдарма станции Хани взрывники, буровики, механизаторы, путейцы будут пробивать трассу через осыпи и остроконачные барьеры. На исходе 1982 года сюда придут рельсы. С 1984 года можно будет проезжать вдоль этого горного озера банальным пассажирским поездом.

А в этот декабрьский вечер 1977 года на станции Хани было безмолвно. Одиноким столб дыма ввинчивался в небо. Блестящие звезды отражались на льду озера. С бамовских гор очень близко до звезд.

...Кузнецовы пошли заправлять машины, и Буторин, прораб по строительству поселка, крикнул им вслед:

— От озера отгоните подальше. И чтобы ни деревца здесь не раздавили. Хозяевать нам здесь...

— Без тебя знают,— перебил Минюк,— Кузнецовы все-таки.

И снова углубился в чтение толстого затрепанного тома. Это был не роман и не детектив. Это было «Устройство и эксплуатация ГТТ и ГТТ-седельного».

Им еще предстояла многодневная дорога домой, которая не стала легче оттого, что снег подмят гусеницами.

\* \* \*

Я не верю в безопасную и уютную «истину» о северной надбавке как всеобъемлющем объяснении любому северному мужеству. Между «ехать на БАМ зарабатывать» и «работать на БАМе» знака равенства нет, а разница — это те, кто уехал с БАМа через полтора-два-шесть месяцев. Всю долгую здешнюю зиму по горным временным дорогам местного значения — зимникам — ползут бесчисленные грузовики с горючим, цементом, кирпичом... Они идут по ледовым дорогам и ледовым мостам, разведенным для них теми, кто прошел первым. И если завтра снова нужен будет десант — я знаю: позовут этих людей — они соберутся и поедут. Без сложных раздумий о выгодных и невыгодных работах, без боязни прогадать. Они делают свое дело спокойно, они не бьют себя в грудь и не произносят с трибун громких слов.

Коммунисты и комсомольцы, поднявшие первыми красные флаги на дальних точках, останутся в племени первопроходцев на всю жизнь. Именно на таких держится, именно их руками строится Байкало-Амурская магистраль.

\* \* \*

Семь лет спустя—в октябре 1984 года—я снова ехал ущельем Хани. Первый сквозной поезд БАМа вез почетных пассажиров: героев стройки, лучших проектировщиков, самых обязательных поставщиков, добросовестных шефов. Много было и гостей: известный кинорежиссер, певцы и танцоры, поэт... Поезд шел из Усть-Кута на восток. Как раз, когда перевалили из долины Чары в верховья Хани, Валентин Лебедев в битком набитом вагоне-клубе заканчивал рассказ о своих долгих путешествиях в космосе. Он вспоминал, как любил из черных холодных бездн высматривать ниточку БАМа—сам ведь не раз приезжал сюда со студентами авиационного института.

А за окном стоял солнечный день, наполнивший ярким светом Чертово ущелье. Снег сверкал «под голубыми небесами великолепными коврами». И в голову не приходило называть этот уголок «чертовым».

Поселок Хани открылся из-за поворота сразу всеми своими улицами, тесно зажавшими со всех сторон озеро. На многоярусном вокзале висело расписание поездов из Москвы, в буфете торговали чешским пивом. Нечего было и думать узнать среди сплошной застройки, растянувшейся на километры, место последней стоянки нашего десанта. И где она торчала из сугроба—всего-навсего семь лет назад!—та одинокая бревенчатая банька, приютившая нас, я угадать не мог, сколько ни напрягал воображение. Сами горы, кажется, стали значительно ниже, и озеро поменьше.

Поезд быстро и плавно шел долиной Хани к Олекме. Вечерело. В жарко натопленном вагоне-ресторане официантки пробежали с изысканными и редкостными закусками, приспешенными специально для праздника. Крутом смеялись, пели, шумно радовались возможности проехать в этом поезде, о котором мечтали много лет, и так же, как и я, поминутно взглядывали в окна. Каждая деталь пейзажа вычерчена рельефно и четко: ветви деревьев, ветвистые трещины на речном льду, синий излом льдин. Вот вроде бы знакомая излучина. Кажется, здесь мы полдня пытались тогда пробиться через наледь, жгли костер у скалы, оттаивали обмерзшие гусеничные траки, а Буторин за минуту вмерз обеими ногами в наледь и ступал в нашу сторону медленно, оставляя куски войлочных подошв и лохмотья собачьей шкуры припаянными намертво ко льду. Или это было на другом километре...

— Серега, смотри, Тас-Юрах проезжаем!—окликнули моего соседа, тут же впившегося глазами в стекло. Обычный зимний пейзаж проплывал за окном—небольшая речка впадает здесь в Хани с юга.

— А я тут вместе с самосвалом чуть не сгинул,—объяснил Сергей Вологдин,—летом восьмидесятого в паводок отрезало от дороги. Кузов поднял и сутки на нем сидел.

— Где теперь живешь?

— Да здесь же, на Хани: в подсобном хозяйстве, вместе с женой овощеводами работаем. Сейчас будем проезжать.

Долина расширилась. Возникли... присыпанная снегом пашня, стог сена, трактор под навесом...

Если бы неведомой силой вернуться вдруг на семь лет назад на этот же пикет, я сказал бы своим товарищам, устраивавшимся в поздний час на ночлег у теплого железного кожуха вездехода: «Мужики, я точно узнал, здесь через семь лет будут редиску выращивать», они бы, конечно, хмыкали скептически: «Чего только не набрешут—огород на Хани...»

«Через десять минут прибываем на станцию Олекма»,—буднично сказали из динамика. Я взглянул на циферблат: весь путь вдоль Хани промелькнул за два часа. В эти два часа уместились и три трудных дня нашего десанта, и годы проектирования, и семь лет строительства, и тысячи судеб, отданных этому бамовскому перегону. Заставить эту землю родить картошку и редиску было не менее трудно, чем проложить по ней первый след.

Каждый километр Байкало-Амурской магистрали имеет свою неповторимую историю и своих безымянных героев.



# У ЛЕСНЫХ И ОЛЕННЫХ ЛЮДЕЙ

**Олекма ► Дюгабуль ►**

1176-й -1332 -й километр

*Свою статью,  
посвященную Олекме,  
публицист Ярославский  
завершил так: «В  
настоящее время жизнь  
человека в бассейне  
р. Олекмы крайне  
примитивна. Можно  
идти несколько дней по  
стране и не встретить  
человека. Этот край не  
исследован, богатства  
его неизвестны и  
нетронуты. Жизнь его  
вся в будущем». То  
будущее, о котором  
мечтали ссыльные  
декабристы и ссыльные  
большевики, пришло на  
Олекму в облике  
изыскателей и  
строителей БАМа.*







На протяжении почти четырех сотен километров рельсы БАМа пролегли вдоль большой сибирской реки Олекмы и ее притоков—Хани и Нюкжи.

У тех высоких утесов, где Хани сливается с Олекмой, в далеком 1635 году русский служилый человек, казак из Якутска Кузьма Лошаков встретился с эвенком Доченейка Почаганского рода. Он и рассказав сборщику ясака Лошакову о том, что с Олекмы есть сравнительно легкий путь на Амур. Как сообщает историк БАМа Б. Полевой, сведения эти были настолько важны, что Лошаков сам повез Доченейку в Якутск, где его вновь подробно расспрашивали обо всем верхнем Приамурье.

Якутские власти спешно отправили в верховья Олекмы новые отряды казаков. Одним отрядом командовал казачий пятидесятник Василий Михайлович Юрьев, вторым—бывалый казак Алексей Яковлевич Олень.

Новые архивные находки позволили ясно установить следующее.

В отряд Алексея Оленя в качестве толмача (переводчика) поехал бывший мангазейский казак Михаил Павлов. В верховьях Олекмы он повстречал эвенка Некшака, который охотно поведал русским о больших богатствах даурской земли. Некшак рассказывал, что у даур «хоромы, что у русских людей, а хлеб-де у них родитца всякой, а пашут также, что и в сибирских городах... а серебро у них и медь ести...».

Именно этот рассказ Михаил Павлов поведал Ерофею Хабарову, с которым был давно знаком. И уже в 1649 году первый отряд Хабарова отправился вверх по Олекме.

К весне вышли на Амур. Приамурский край так взволновал Хабарова, что он спешно возвратился в Якутск и 26 мая 1650 года докладывал воеводе о результатах похода с собственноручно начерченными картами в руках. Воевода тут же сообщил царю: «Тебе, государю, будет прибыль большая, и в Якутской... острог хлеба присылать будет не надобно, потому что... из Лавкаева города с Амура-реки волок на Тугирь-реку в новый острожек, что поставил Ярко Хабаров, переходу только со сто верст...» И далее: «...та Даурская земля будет прибыльнее Лены... против всей Сибири место в том украшено и изобильно».

Не дожидаясь ответа царя, Ерофей Хабаров уже снова шел вверх по Олекме с очередным казачьим отрядом. По Олекме—как по торной дороге—выплескивалась молодая Россия из Сибири в Приамурье.

К XVIII веку были найдены новые, более удобные пути на Амур, и долгие годы лишь олени караваны эвенков оживляли ее берега. Низовья же Олекмы продолжали обживать—при впадении ее в Лену возник в начале прошлого века город Олекминск. Среди первых его жителей были сосланные в Якутию декабристы: подпоручик А. Андреев и лейтенант флота Н. Чижов. А. Андреев принял участие в первой научной экспедиции: под руководством лейтенанта Дуэ они прошли около полутора сотен верст вверх по Олекме с магнитологическими и астрономическими наблюдениями.

В пойме Олекмы первопоселенцы распахали земли, и уже к семидесятым годам прошлого века нижеолекминские крестьяне отправляли на окрестные приiski по пятьдесят тысяч пудов хлеба ежегодно.

В 1916 году вверх по Олекме поднялась лесостроительная экспедиция Гайдюка. Среди чернорабочих был ссыльный марксист, впоследствии выдающийся советский государственный деятель Емельян Ярославский. Ярославский изучал в ссылке историю, этнографию и природный мир Якутии. В экспедиции он собрал ценнейшую коллекцию природных и исторических экспонатов.

В самый канун Великой Октябрьской социалистической революции царские власти затеяли проложить по Олекме дорогу от Амура. Удалось с великим трудом пробить меньше сотни километров «колесухи», и все строительство уперлось в скалы неподалеку от верховий Олекмы. Скалы одолеть не удалось, стройка остановилась. Поселок, возникший на последнем километре дороги к Олекме, называется символично—Тупик.

«...Жизнь человека в бассейне реки Олекмы крайне примитивна. Можно идти несколько дней по стране и не встретить человека,—писал тогда Емельян Ярославский.—Край этот не исследован, богатства его неизвестны и нетронуты. Жизнь его вся в будущем».

Будущее, о котором мечтали ссыльные декабристы и ссыльные большевики, пришло на Олекму в облике изыскателей и строителей БАМа.

В устье Хани мы познакомились с Владимиром Ковальским — начальником службы охотнадзора Центрального БАМа. Почти тысяча километров трассы — по его тайге. Те три сотни километров, что идут вдоль Олекмы и Нюкжи, Ковальский и обьезжает сейчас на своей выдавшей виды «казанке». В устье Хани мы пересели в его лодку и пошли вниз по течению.

«Олооухма» у чарских звенков значит «неминуемая на пути». Воздух здесь настоен на черемухе, багульнике и прочих многочисленных и терпких ароматах отцветающей тайги. С высоких красных скал с грохотом срываются прямо в Олекму водопады.

Ковальскому около сорока лет. Был комсомольским работником, потом охотоведом на соседней реке Зее. С началом БАМа его перевели в Тынду — самый напряженный участок. Впоследствии мы с Ковальским сдружились. Я не раз выезжал с ним в рейды, и за годы знакомства с ним убедился — этого человека знают в лицо в самых глухих урочищах. Даже обиженные им браконьеры не могут не уважать «Афанасича». Он сам, что характерно, не болен охотничьей страстью, — не то что на зверя, на птицу ружье не поднимет. В общении с нарушителями Ковальский чем-то напоминал мне врача: всегда сдержанный, деликатный даже, мягкий, улыбчивый — самую сложную взрывную ситуацию может разрядить улыбкой и просто редкостной невозмутимостью. Своей интеллигентной манерой не изменяет и при изъятии оружия у самого отпетого браконьера. Бесстрашие же Ковальского, его необъяснимое умение оказываться «на месте события» и в одиночку обезвреживать преступника вошло в охотничий фольклор.

У него растет дочка-красавица. Я ее как-то спросил шутя: кого же, такая красивая, в мужья выберешь? Смеется: «Только не охотинспектора. Папка вечно в тайге. Домой вернется — и костром пахнет, и бензином, и одежда в клочья...»

Да, браконьерам Центрального БАМа явно не повезло. «Их» охотовед оказался на редкость неугомонным. Слово «энтузиаст» было бы самым точным для его характеристики, если бы не было так затерто от неумеренного употребления.

Так вот рейды Ковальского на Нюкжу и Олекму привели к тому, что самые дальновидные из местных браконьеров ушли вниз по Олекме — в знаменитые ее пороги. Логика их была незамысловата: сунуться в пороги на «казанке» со стареньким мотором Ковальский не рискнет. А он на этот раз затем и отправился.

...В порогах вода словно стянута в белопенный жгут. Волны перехлестывали лодку, как в море. На поворотах косяк вал с размаху бил в лица и несколько раз швырял нас на дно лодки. Река гремела в узком каньоне.

Через час Олекма расширилась. Возникло какое-то подобие плеса, окаймленное песками и высокими скалами. На берегу лежал огромный чельн, напоминавший своей мощью, размерами и металлической обшивкой скорее броненосец, чем рыбацью лодку. Из палатки, что белела в тени сосен, выбрался с дувстволкой в руках молодой парень, с полгода назад уволенный со стройки за выдающуюся лень. Узнал Ковальского и помрачнел:

— Добрался-таки. Когда следующий раз приедешь? Я на тебя в пороге самострел снаряду...

— Все ругаешься? — Ковальский миролюбиво обошел палатку, сковырнул носком сапога незаметную дощечку: открылся тайник. Охотовед, вздохнув, примостился на валуне. — Протокол будем составлять...

В этот миг на косе появился черный медвежонок. Он щипал траву и совершенно не чувствовал гулом реки людей.

— Надоед он мне, — выругался парень и схватил дувстволку.

— Застрелишь его, в любых порогах тебя найду, — посулил Ковальский. — Где дружки-то?

— А они еще ниже, — не скрыл радости парень, — они рыбу ловят. А ты на своей «балалайке» туда не пройдеши. У них же катер с двумя моторами. Да и рыба — не твоя забота.

Верно. Пройти ниже мы не смогли. На обратном пути лодку так мотало, что она зависала порой на гребне вала, не в силах продвинуться хоть на метр вперед. Пока отыскиали проходы, где напор послабее, да вышли из порогов, было уже темно. Лил дождь. На правом берегу напротив устья речки Хани светился костер. У огня сидели лесничий Михаил Поляков с братом Валерием и несовершеннолетним сыном Володькой.

— И надо было тебе в пороги лезть, — удивился Михаил, — я второй десяток лет по ним хожу, и все равно каждый раз боюсь.

Ковальский отшутился, сунул изыскание ладони к костру, поправил капюшон толстого своего плаща:

— Ну и лет! Самая браконьерская погода.

— Хороший дожжичек, — довольны все трое Поляковых, — отдохнет тайга-то. — Все, может, пожаров меньше будет.

Мне понятны чувства Поляковых. Это ведь те самые Поляковы, которые — еще только приближался БАМ — взяли и огородили штакетничковым заборчиком кедр, что чудом сумел вырасти на неудобном берегу Олекмы, и нарисовали вывеску: «Товарищи! Это единственный кедр нашего лесничества...»

Когда стройка подошла к единственному на Олекме кедр, возникла опасность — рядом скала, и ее можно убрать только взрывом, но летящие осколки погубят кедр. Тогда управляющий трестом Бамстроймеханизация В. С. Белопол лично стал контролировать возникшую ситуацию. Бамовцы соорудили высоченное дощатое укрытие, применили малые заряды, из-за чего медленнее шла работа, но кедр спасли.

Переночевав у костра, мы продолжали путь.

Впереди теперь была Усть-Нюкжа — бамовская станция на высоком берегу при слиянии Олекмы с Нюкжей.

— Слушай, — звал Ковальского к себе в кабинет один из руководителей стройки и заранее попросил оставить разговор в секрете, — давай посоветуемся. У меня люди в тайге боятся работать. Медведей опасаются...

Ковальский принялся терпеливо растолковывать, что медведь в этих местах обходит человека стороной, может напасть только в одном случае — защищаясь, если ранят. Так что страхи беспочвенны: на всю здешнюю округу и наберется-то всего медведей двадцать.

— Двадцать! — оживляется руководитель. — Может, снарядить людей, взведох, вертолет да отстрелять их всех к чертовой матери... Ну, уплатим штраф. По четыре сотни за голову. А?

Ковальский предостерег руководителя от задуманной «акции».

Однако и директор оленоводческого совхоза, что издавна стоит на противоположном от бамовских новоселов берегу Нюкжи, тоже стал жаловаться, что медведи вдруг начали задираť оленей. Так что Владимир Ковальский смазал еще раз свой бывалый карабин, и мы с ним отправились из Усть-Нюкжи в верховья Олекмы. Так не хотелось верить в кровожадность летних медведей.

Охотвед решил проведать оленеводов, которые кочуют по берегам большой реки на сотни километров. Мы шли вверх по течению с утра допоздна, благо на Олекме в начале лета солнце и ночью бродит близко за горизонтом, отсвечивая в самый поздний час полоской не то сегодняшней, не то завтрашней зари.

Нам повезло: в устье речки Дырынды мы встретили знаменитейшего охотника — дедушку Карарбаха.

— Пришли медведи, — авторитетно сказал он, — должно, из верховий, — там тайга которую неделю горит. У нас таких больших и черных отроду не было.

Насчет агрессивности их Карарбах ничего определенного сказать не мог, но слышал, что в устье Мурана какой-то разнервничавшийся медведь изломал зимовье. Мы добрались до этой речки. Зимовье было цело вплоть до стекла в подслеповатом окошке. Ковальский залез даже на бревенчатую крышу, но и там не обнаружил следов зверств медведя. Только по песчаной косе тянулись необычно крупные старые и свежие вмятины от лап Топтыгина.

День за днем поднимаясь по мелеющей Олекме, мы добрались и до самого дальнего табора, где ходят олени Марии Татакановой. В ее стаде пропало куда-то несколько животных, и она склонна была винить в том «пришлых» медведей. Ковальский же по привычке решил увидеть все собственными глазами. Двое суток мы поднимались на перевалы, где среди острых камней темнеет прошлогодняя клюква, продирались через заросли милого медвежьему сердцу кедрового стланика, проваливались на марях по колено в бочажины с ледяной водой.

Когда из сумеречной чащобы вдруг взлетала вспугнутая птица, я вздрагивал и машинально поправлял на боку пистолет.

В светлой ночи олени появлялись бесшумно, призрачными тенями и, выгнув увенчанные роскошными рогами головы, замирали на мгновение. И так же безмолвно исчезали.

Мы нашли в прибрежных заламах трупы оленей, утонувших в наводнение. На дальнем берегу лесного озера охотвед восстановил по клочьям желтой шерсти, останкам оленя и прочим беспорядочным, но многочисленным следам сцену удачной охоты рыси.

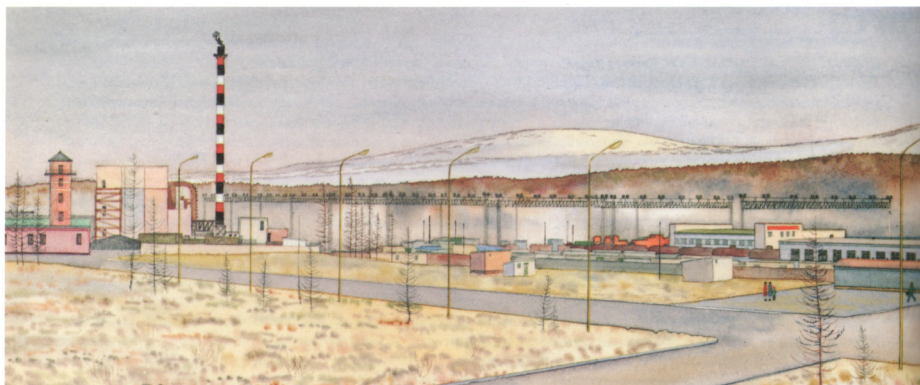
И только следов «злодеяний» медведей так и не обнаружили. Молва о кровожадности косолапого на руку любителям медвежьих шкур, любителям выстрелить из надежного ружья да с безопасного расстояния в мирно бредущего мишку.

— Кстати, полярникам на дрейфующих станциях не приходит в голову палить по белым медведям, хотя те ведут себя куда агрессивнее своих бурых собратьев. Белые медведи занесены в Красную книгу, охраняются законом. И лесорубы в Приморье и Хараровском крае не стреляют по уссурийским тиграм, животным опасным, тоже занесенным в Красную книгу. Закон есть закон, — делился со мной своими мыслями Ковальский, — и только бурые медведи все еще становятся жертвами «доблестных» охотников.

Ковальский достает газетную вырезку. «Если мне не верят, так вот: прославленный якутский охотник, Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета СССР Иван Васильевич Волков с болью в сердце вынужден в центральной газете выступить в защиту медведя: «Зверь не нападает на человека, если тот его не атакует. В тайге это знают по многократному опыту. Это в городе развешивают уши перед «бывальными» охотниками, современными мюнхгаузенами...»

В голове у Ковальского целая политика: реабилитируя этой своей командировкой летнего медведя, охотвед одновременно останавливал тех, кому не терпелось перейти к «лучшему способу обороны» — отстрелу медведей.

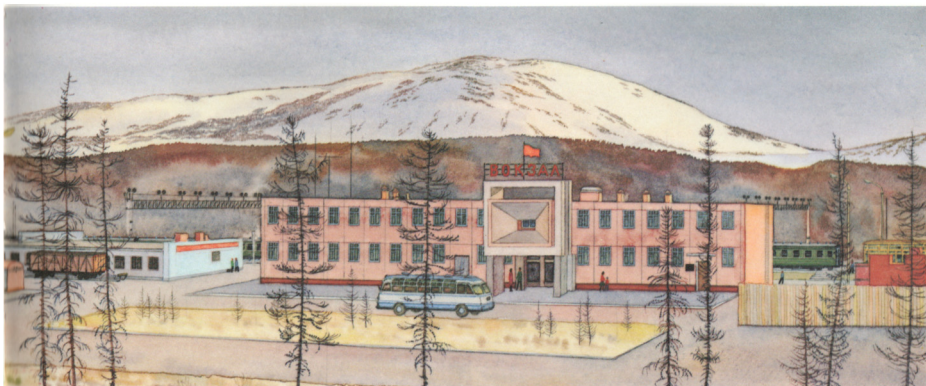




*Внизу:* С таких палаточных солдатских городков начинался БАМ на Восточном участке. А потом на месте палаток вставали современные станции (см. ил. *вверху*). Воины-железнодорожники, как всякие солдаты, умеют стрелять, нести караульную службу, обороняться и атаковать. Но это самые мирные войска. Они были созданы в Красной Армии осенью 1918-го — по указанию

Владимира Ильича Ленина. В гражданскую войну они прокладывали колей в прифронтовых полосах, обеспечивали движение прославленных красных бронепоездов. В Великую Отечественную перевозили важнейшие грузы к фронтам, прокладывали рельсы под огнем противника. А сейчас — железные солдаты — служат под девизом «БАМ — твое поле боя».





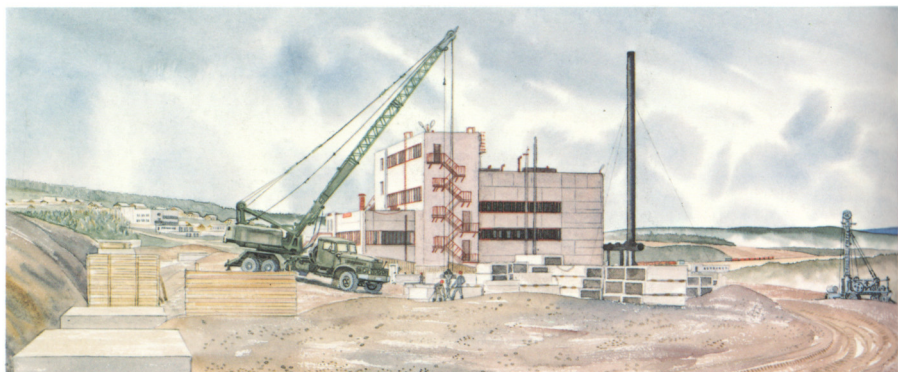




**Справа и слева вверх:** Так прокладывали БАМ в долине реки Гиллой на севере Амурской области.

**Слева внизу:** Эта котельная даст тепло и горячую воду и обеспечит городской комфорт населению большой станции Маревая в долине Гиллой. А пока она

строится, новоселы северного Приамурья после рабочего дня смывают пот и пыль в русской бане, которую сложили своими руками на берегу реки. После парной с березовым веником не страшна никакая простуда. С бревенчатых русских банек начиналось большинство бамовских поселков.













*Вверху:* Нерюнгринский угольный разрез. Отсюда коксующийся уголь высших марок идет в различные районы страны и на экспорт. Высота сплошной угольной стены здесь достигает восьмидесяти метров. Это такое же чудо природы, как, скажем, Ниагарский

водопад. Геологи выявили месторождения угля на всех участках трассы. Запасы одного Южно-Якутского угольного бассейна, где строится город Нерюнгри, оцениваются в сорок четыре миллиарда тонн. Их хватит на сотни лет эксплуатации.



Так приходилось отсыпать полотно под железную дорогу через заболоченную марь в районе Озеряльска. Прятрасовая автодорога несной в начале тайны

снегов становилась почти непроходимой. Только бывалым, опытным шоферам поддавалось бамовское бездорожье.







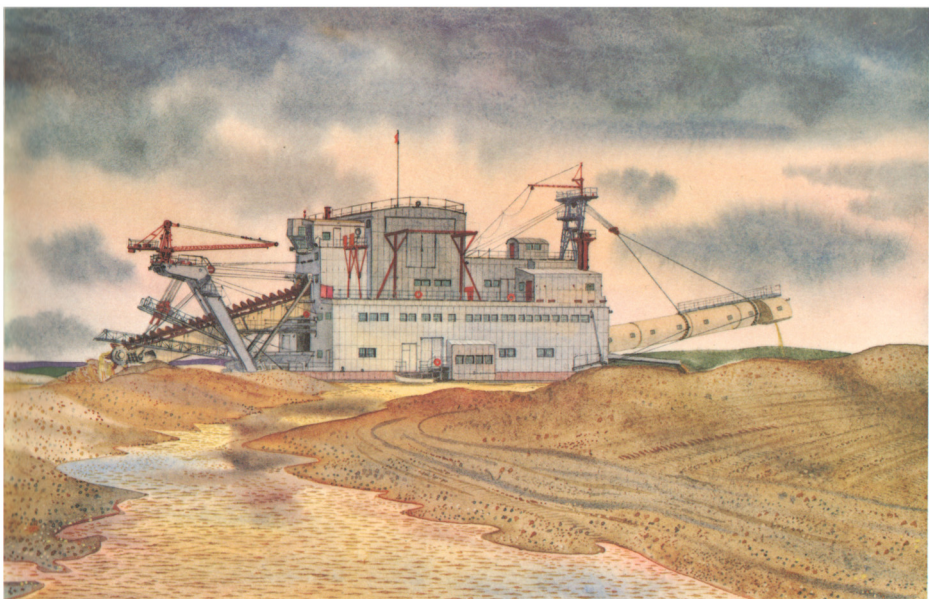
Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим » Чара »



БАМ — дорога к подземным кладовым. Под льдами и снегами, под толщей вечной мерзлоты или прямо в ней таится ценнейшие минералы, в том числе золото. Золото в северном Приамурье обнаружили еще в конце прошлого века. Старатели, стоя по колено в ледяной воде, перелопачивали целые горы земли и песка в поисках золотых крупин. У шурфов их подстерегали болезни, голод, бандитские пули... Времена эти ушли в область преданий. Сейчас драги пропускают через свои чрева золотоносную породу.







Усть-Кут » Звездный » Улькан » Кулериа » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим » Чара »







**Вверху:** Вертолет высадил новое пополнение солдат железнодорожных войск на отдаленный участок.

**Слева внизу:** Ковш экскаватора высится над тайгой как своеобразный памятник машинам и механизмам, честно отслужившим свой полезный век на БАМе. А там, где скала оказалась не под силу бронированным зубьям экскаваторов, в дело вступали солдаты-взрывники.

**Справа внизу:** Бурильные агрегаты готовят скважины для закладки аммонала. Через день над сопками прогремат мирные взрывы. Взрывник — одна из самых мужественных бамовских профессий. Всегда на ветру, на обжигающем холоде, взрывчатку и запалы приходится даже в самую лютую стужу проверять голыми руками.

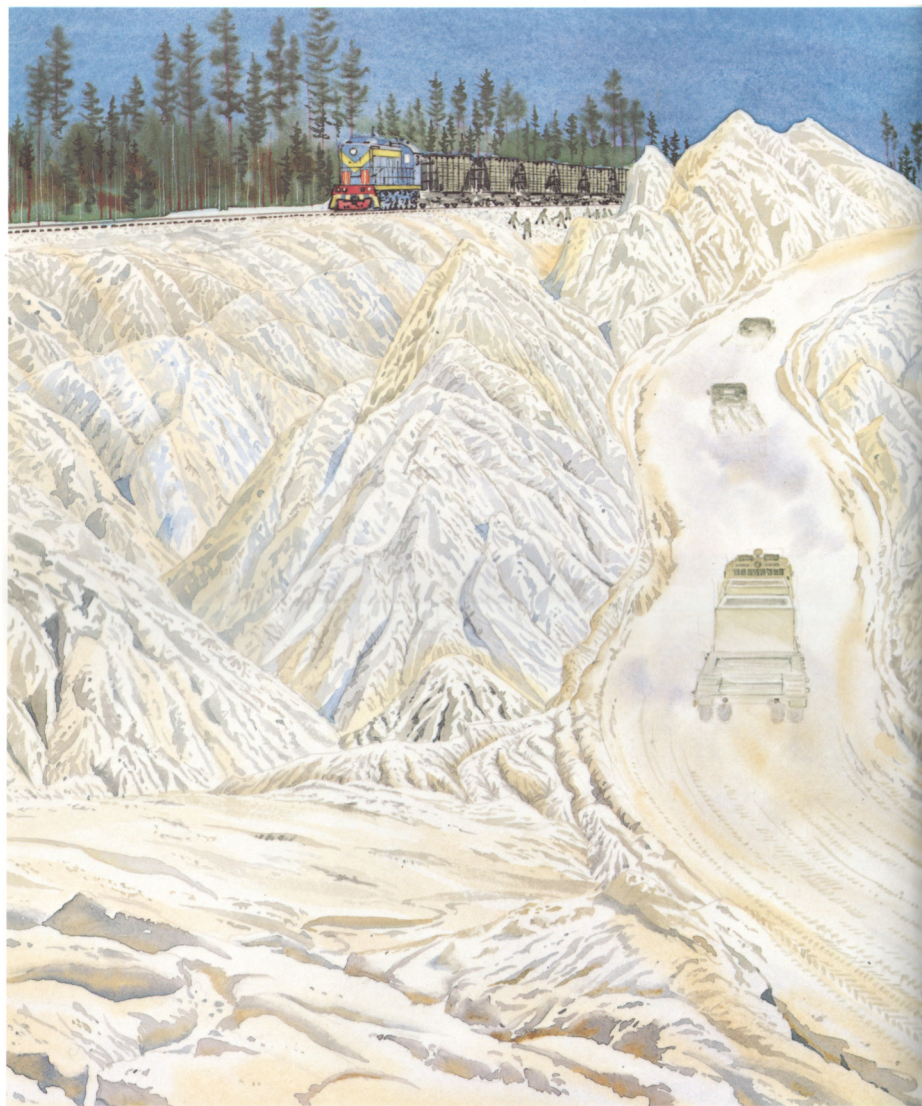








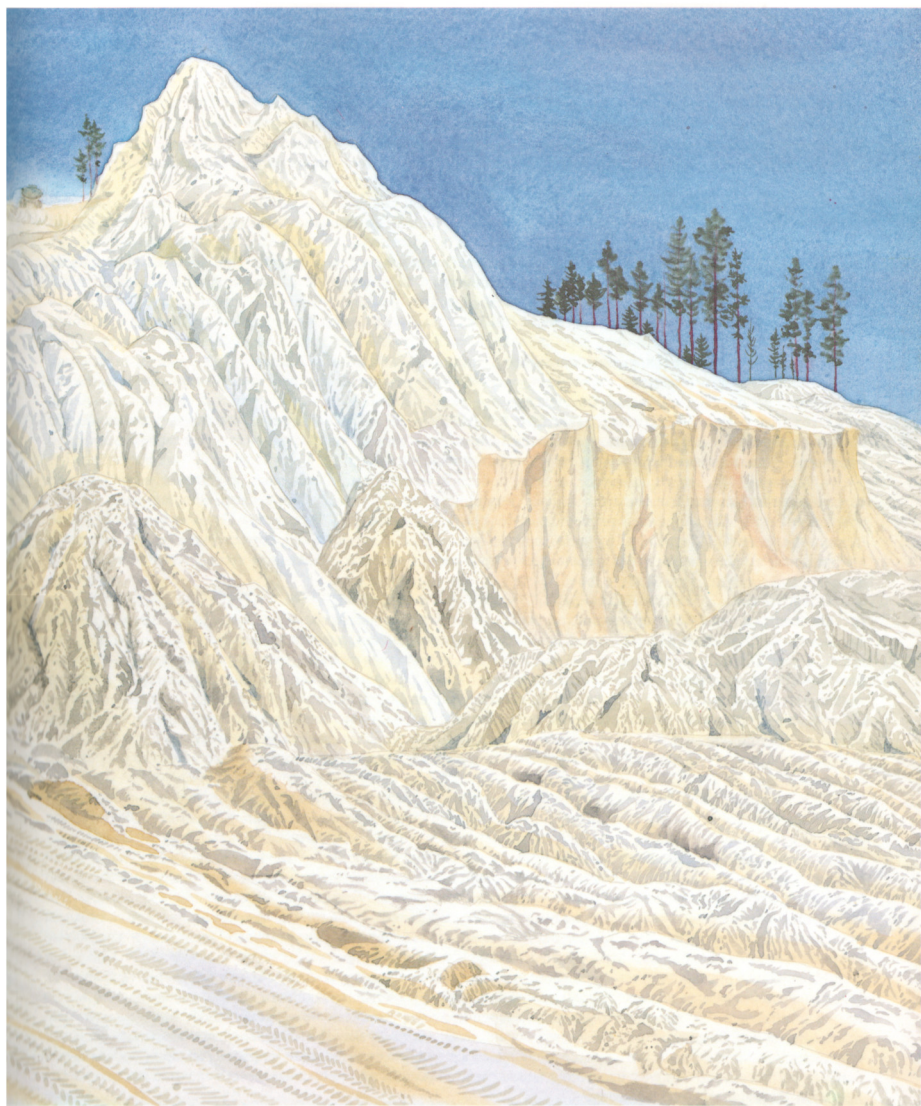
На отдельных выемках поначалу много сложностей создавали наледи — они возникали с наступлением зимы на самых неприметных ручейках, быстро разрастались шири и ввысь, вплотную подступали к рельсам, грозя их перекрестить и заткнуть льдом. Всю зиму этот лед скалывали топорами, пробовали даже взрывать. Сейчас с помощью ученых на трассе созданы специальные противоналедные сооружения.



Порой бамовский пейзаж за окном машины вдруг принимает нереальные фантастические очертания. Остроконечные пики, глубокие ущелья... Словно Кавказ в миниатюре. А ведь это всего лишь голые песчаные холмы,

присыпанные снегом. Подойдет рабочий поезд, выскочат лутейцы, озабоченные, как бы этот песок загрузить в специальные вагончики и перебросить на дальний пикет. — и фантастического пейзажа как не бывало.





Рядом с излучиной, где Олекму пересекает бамовский мост, причалили мы к левому берегу, чтобы полюбоваться шаманьим камнем — желто-серая скала изрисована разнообразными рисунками. Древний художник-эвенк изобразил оранжевой краской на вертикальной плоскости, как на гигантском холсте, сцены охоты, ритуальные пляски и другие вовсе загадочные сюжеты.

Эвенки не имели своей письменности. Наскальные рисунки — «писаницы» — вот историческая летопись их жизни. На эти каменные страницы они издревле заносили главные события жизни. «Писаницам» поклонялись. Рядом с ними устраивали жертвоприношения. Шаманы проводили здесь свои таинственные мистерии.

В середине XVII века русские землепроходцы застали эвенков в первобытном состоянии. На грани вымирания и крайней степени нищеты они находились вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции.

Весной 1924 года в устье Нюкжи была поставлена первая юрта — Марфы Прокопьевны Федоровой. Так началась Усть-Нюкжа — первый оседлый поселок эвенков на Олекме. Колоссальной проблемой было — переселять кочевников в сносные человеческие условия. Обычные столы, стулья, кровати казались им неудобными, слишком высокими. Бывало, что семья натягивала привычную палатку внутри... дома.

Сидим неподалеку от древних «писаниц» с оленеводом Иваном Габышевым. Он, пятидесятилетний мужчина, вспоминает те «патриархальные» времена в основном по рассказам стариков. Смущенно улыбается. За полвека его народ перешагнул пропасть тысячелетий.

Отблески костра падают на оранжевую палатку, купленную Габышевым в сельском магазине. За сопками погромыхивает — собирается гроза. Иван разлил черный чай по кружкам, и потянулся у нас с охотеводом специфический разговор про лесную жизнь:

— Медведь? Медведь, конечно, может побеспокоить, но не летом же — понимать надо. Другое дело — весной: эвенка Абрамова шатун раз в ледеход в реку загнал, тот со страху на льдине полдня просидел — с тех пор Абрамова иначе, как «Челюскин», и не зовут. Эх, если бы главная беда — медведь. Волки одолевают. И стрелять их сегодня стимула нет: соболя куда выгоднее добывать. Я по тайге накопечался, скоро на пенсину. Пятеро детей подрастают, и ни один оленеводом не хочет становиться. Так дело дальше пойдет, кто будет олений пасти? А без олений нельзя.

Олени звякали боталками, как коровы, и жались к дымокуру.

Признаться, на БАМе не раз приходилось наблюдать отмирание среди местного населения старинных традиционных занятий. Причем отмирание печальное, преждевременное. Меньше стало за последнее время в зоне БАМа оленеводов: не хватает даже для выполнения заявок отрядов и экспедиций, у которых олений караван не в меньшем почете, чем вертолет. То же касается и коневодства, хотя никакой вездеход не заменит в горах коня. Редкостной оказалась и специальность печника или речного лодчмана... Как бы ни объясняли причины исчезновения в зоне БАМа целого ряда исконных занятий, отчетливо просматриваются общие черты: мала забота о передаче мастерства в молодые руки, велика безоглядная уверенность во всемогуществе техники и бездумная спешка стряхнуть с себя все старое, якобы отжившее.

Оленеводство рано списывать за устарелостью. То, что олень БАМу нужен, несомненно. Совхоз «Чарский» только за аренду оленьих караванов получает ежегодно по сто с лишним тысяч рублей. Плюс мясо. Плюс шкуры и рога на сувениры. Еще первоисследователю быта эвенков академик А. Ф. Миддендорф в свое время дивился высокому искусству лесного народа: «Что значат в сравнении с ними произведения наших наемных изготовителей нарядов? Самые блестящие костюмы и парадные мундиры самых щеголеватых гвардейцев? Разве еще камергер может сравниться с нарядным тунгусом». Это мастерство не утеряно — в ежегодный праздник на исходе зимы, День оленевода, усть-нюкжинские умельцы и мастера выставляют перед гостями с БАМа унты, разукрашенные бисером, и узорчатые коврики из шкур. Разбирают эти образцы, как говорится, с лету.

Недавно открылась еще одна многообещающая возможность для возрождения оленеводства. Ученые Комитета по изучению лекарственных средств Дальнего Востока выделили из пантов северного оленя новый лекарственный препарат — рантарин. Председатель комитета профессор И. И. Брехман считает, что у рантарина большое будущее — по своим лечебным свойствам он превосходит известный препарат пантокрина. Новым лекарством заинтересовались уже многие иностранные фирмы. Рантарин из неокостевших рогов северного оленя настолько ценен, что одно лишь его производство обеспечило бы серьезные прибыли бамовскому оленеводству.

В зоне БАМа живет около девяти тысяч эвенков. Как сложится их судьба с появлением магистрали? В прибайкальских селениях такой примерно вопрос социологи задали школьникам-эвенкам. Более трети их ответило: «Хотим работать на БАМе».

Вспоминается одна аналогия: когда в местах традиционного расселения нанайцев возникли города Комсомольск-на-Амуре и Амурск, очень многие из нанайцев поступили учиться «городским» профессиям, стали заводчанами, а рыбалкой и охотой занимаются с большим удовольствием во время отпусков. Ну а те, кто не хотел изменять традиционным ремеслам, тоже не остались в обиде: национальные коопзверопромхозы и нанайские рыболовецкие колхозы существуют на Амуре и поныне.



Примерно такую же стратегию свободного выбора видят ученые-этнографы и для дальнейшего развития других малых народов зоны БАМа. Сельхозгораны отводят новые пастбища для оленеводческих хозяйств. Ставится задача создания стационарных полевых станций из легких разборных домиков на маршрутах сезонных перекочевок. Обдумывается вахтовый метод работы пастухов в тайге. С приходом железной дороги неизмеримо возрастают возможности обустройства национальных сел, появляются хорошие условия для работы сувенирных мастерских, звероводческих ферм... Одним словом, БАМ несет новую жизнь малым народам Севера.

\* \* \*

На 1461-м километре трасса пересекает реку Нюкжу. В тот летний день 1977 года, когда мы с Ковальскими причалили у будущего моста через Нюкжу, здесь жили только первые восемнадцать строителей, а из всех сооружений возвышалась лишь банька со спасательным кругом на бревенчатой стене.

Так совпало, что одновременно с нами на берегу Нюкжи появился первый десант строителей, пробиравшихся от бамовской столицы Тынды за Нюкжу — к будущей станции Дюгабуль. Было их шестнадцать ребят. Они прилетели в Тынду из Казани, Караганды, Ростова, других дальних городов, обучились на курсах и вот попали в только что сформированный мостоотряд, чтобы начинать свою дальнюю станцию Дюгабуль в трех сотнях километров к западу от Тынды.

К концу первого дня они проехали Ларбу — последний поселок. Дальше была уже не дорога, а так, просека, кое-где присыпанная гравием. Лес стал выше и темнее. Сначала они пели, и даже пели что-то о БАМе, но скоро слова песен показались неискренними и надуманными. «Свое надо писать», — подумал вслух Азамат Максюттов, парень из Башкирии.

За ними шел тяжелый КраЗ. Над кузовом, как башня, торчала пилорама. Машину подкидывало на бесчисленных ухабах. Шофер Володя Игнатьев сдержанно ругал механизаторов-дорожников и опасался за пилораму. На косяках он прислушивался к поведению груза. Молчал, но видно было — волновался.

«Дорога» серпантинном вилась по сопкам и утомляла однообразием: скала — слева, обрыв — справа или наоборот...

До того места, где будет мост через Нюкжу и где мы их встретили, они добрались только на исходе третьих суток. Здесь Коля Черных из мостоотряда-47 показал новичкам ту самую листовницу, от которой они скоро начнут строить мост. У Николая в его восемнадцать лет два года бамовского опыта, четвертый плотницкий разряд — уважаемый человек.

Тем временем начальник мостоотряда-76 В. А. Хотин с главным инженером В. Н. Кабановым изобретали способ попасть за реку. До Дюгабуля осталось километров двадцать. В малую воду отчаянные шоферы, бывало, переезжали через Нюкжу по отдели чуть ниже будущего мостового перехода. Но сейчас-то река поднималась — осенние дожди начались...

Тем временем старожилы выпрашивали у новичков:

— В голую тайгу едете, что у вас хоть есть?

— Все есть! — утверждали десантники.

— А собаки?

— Даже две: Тынды и Малыш.

— Что собаки! — обиделся за свой десант подошедший главный инженер Кабанов. — Пилораму возем!

— Пилорама — это жизнь, — заужавали главного инженера старожилы.

Они ведь не знали, что Кабанов Виктор Николаевич на БАМе с самого 1972 года, что строил он мосты на линии Бам — Тынды и, следовательно, насмотрелся за пять лет и плохого и хорошего — умудрен.

Утром Владимир Алексеевич Хотин решил: попробуем, Володя?! И Володя Игнатьев (девятнадцать лет ездил по непростым дорогам Читинской области, полтора года на БАМе, пятнадцать благодарностей в трудовой книжке) сказал только: «Поплыли!»

Хотин сидел на борту КраЗа и, рискуя свалиться в поток, измерял шестом глубину. Уже в десятке метров от берега шофер явственно почувствовал, как вода подталкивает грузики. И сразу вспомнилась ему совсем недавняя история... Через Нюкжу переправлялся тяжелый гусеничный тягач-вездеход изыскателей — везли зарплату отряду. На середине у них заглох мотор, и река схватила многотонную железную махину, утащила в порог — с приборами, палатками, оружием, зарплатой... Водитель выплыл чудом...

Ну, а сейчас — двигатель ревел тяжело, но ровно. Ледяная вода залилась в кабину и покрыла босые ноги водителя по шиколотку. Потом КраЗ начал медленно подниматься над водой.

— Переплыли, — сказал Игнатьев и улыбнулся довольный.

Они добрались до Дюгабуля в сумерках. Собственно, местность, указанная десантникам как Дюгабуль, отличалась от любого соседнего километра лишь на карте. В натуре же — никакой разницы: те же просека, тайга, бурелом, заболоченное озеро...

Палатки растянули между соснами и листовницами. Сразу провели первое собрание. Хотин сказал, что он надеется: первый десант станет костяком нового мостоотряда. Сейчас начинать им, а к Новому

году в отряде будет с полтысячи рабочих. Комсоргом выбрали Володю Ананичева — вчерашнего моряка Северного флота. И первой речью новоиспеченного комсорга было: «Айда сгружать пиломатериал!»

Они шли по цветному ковру из мхов, спелой голубики и красной брусники.

— Что за ягода? — удивленно спрашивал ростовчанин Лашенко.

Кто-то кричал:

— А здесь главная улица будет. Как назовем?

Его поддерживали:

— А здесь танцплощадка!

— А здесь бульвар — с девушками гулять!..

— А здесь баньку срубим сосновую!

— Вы это дело сразу бросьте, — сказал молчаливый шофер Володя Игнатьев, — вон лиственниц на просеке полно валяется. Их и пускайте в дело. Сосен-то мало — берегите.

В перекур Ковальский подсел к парням.

— Будем знакомы.

Его обступили, стали расспрашивать о повадках здешнего зверья, видах на рыбалку, об оформлении лицензий и сроках охоты. Охотовед рассказывал с увлечением. Потом, когда попрощались с ними, сказал мне:

— Почему-то новички на БАМе всегда думают, что зверье здесь за каждым деревом. Пока растолкуешь, что северная тайга — не вольер. Тут ведь не только дерево полтора века растет, пока деревом станет. Раз кормов мало, то и зверью не сладко — не особо-то расплодишься. Семнадцать видов бамовских животных — уже в Красной книге. Злостных браконьеров у нас мало. Куда больше просто легкомысленных любителей «ружьишком побаловаться». Но их можно на нашу сторону привлечь. Только вовремя надо с людьми поговорить.

Он спустился к лодке: поменять винт, обломившийся о камни. Впереди еще долгий путь.

...Утром от воды поднялся пар, и по клочьям тумана, развешанным над верхушками деревьев, можно было догадаться, где озеро, где старица, где просто лужа после ливня. А дальние высокие гольцы за ночь припудрило свежим снегом. Лиственницы четко обрисовались на фоне сахарных гольцов золотистой зубчатой геометрии ветвей.



# ЗЕМЛЯ ЗАПОРОЖЦА

## Разъезд Ункур ►

1466-й километр

*БАМ — не арена для  
подвигов, ярких, как  
вспышка. Здесь нужны  
такие двужильные,  
спокойные и работающие  
люди, как Запорожец.  
Их много на  
магистрали, ребят,  
прошедших огонь и воду  
бамовской пятилетки.  
Дорога, которую они  
выбрали, трудна, но  
если ее зовут —  
Магистраль, значит,  
это дорога к очень  
важной цели.*







Март 1979 года. 1466-й километр БАМа. Несколько домиков и вагончиков на дне таежного распадка образуют улицу. Ближайший разъезд называется на картах Ункур, ближайшая станция — Чильчи, а у этого селения названия нет, потому что оно временное, пока строится трасса. Живет здесь шестьдесят два человека — комсомольско-молодежная бригада Григория Запорожца. Они отсыпают земляное полотно под будущую магистраль. Больше никаких событий здесь не происходит.

\* \* \*

...Он проснулся от характерного гуда самосвалов-«магирусов» и понял, что возвращается ночная смена. Уже светлело. Молчал транзистор в углу на табуретке, от окна тянуло сосновой свежестью. Можно было урвать еще час-другой сна, но он знал, что теперь не заснет, и, стараясь не шуметь — в комнате их живет пятеро, — выглянул на улицу.

Ночная смена расходилась из столовой, и по благодушным лицам ребят было ясно, что поработалось им хорошо и завтрак тоже получился что надо. Первым делом бригадир перекурнул с водителями. Те рассказали ему, что бульдозерист зацепил ночью жилу ископаемого льда акурат на пути трассы, что Петр Иванович успел поймать тайменя, а главное, что экскаваторы не ломались.

Тем временем солнце высветило сосны, и бригадир вспомнил, что с утра обещал показать поселок корреспонденту. Всякого рода гости заезжают в этот дальний угол нечасто. Сейчас Запорожец даже слегка недоумевал: бригада работает в стороне от пусковых объектов, значит, вне зоны особого внимания.

— Отчего же вас именно наша бригада привлекла? — спросил для начала Григорий, стараясь быть вежливым. И сунул руки в карманы.

Корреспондент сказал, что, во-первых, его интересует типичный бамовский коллектив в типичных условиях трассы. Мол, так как уже пять лет прошло с начала строительства магистрали, хочется увидеть и главные итоги, и проблемы, и уроки бамовской пятилетки, а раз Григорий Запорожец проработал на БАМе все эти пять лет, то его мнение особенно интересно. Корреспондент с ходу накидал вопросов: что думает Григорий о вчерашнем, сегодняшнем и завтрашнем дне стройки, чем эти пять лет стали для него, какие изменения он видит на БАМе, что его радует, а что тревожит, чего ему здесь не хватает, «так сказать, для счастья»...

Слово «типичный» по отношению к себе и своему коллективу Григорию не очень понравилось, но он вида не подал, хмыкнул только:

— Для счастья всегда чего-то не хватает... А вообще есть идеи.

И в полном соответствии с первоначальным намерением стал показывать поселок.

День начинался неплохо. Солнце уже всюю хозяйничало в распадке, с кухни ароматно тянуло жареным мясом, облако пара висело над избой с вывеской «Баня». Здесь над каждым домом своя яркая, издалека видная и на веселый лад настраивающая вывеска. Даже в самом дальнем углу, где трещит в сарае электродвигок, от которого поселку светло и тепло, — разноцветная размашистая надпись «Филиал Зейской ГЭС».

Так поочередно обошли они всю улочку из рубленых домиков, заглянули в реммастерскую, в кухню, в красный уголок, где крутят фильмы и стоит зеленый бильярдный стол, на бензозаправку, защищенную от посторонних машин полосатым шлагбаумом с висячим замком, и даже в сарай, где лежат на полках самые разнокалиберные болты, гайки, цепи и детали немислимых механизмов.

— Такого сарая ни у кого нет, — сказал бригадир, — мы здесь складываем добро, какое на дороге и брошенных участках ржавеет. На всякий случай складываем, и бывает, кой-что в дело годится.

Григорию нравится показывать свой поселок хотя бы потому, что он сам его строил.

— Загрузили мы в январе 1978 года на трайлеры экскаватор и бульдозер, а к грузовикам жилые вагончики на колесах прицепили и поехали на запад от Тынды. Сюда — на берега Нюкжи. Добирались несколько дней, а было нас тогда всех четырнадцать человек. Думали сначала прямо на берегу строиться, — а на реке ветер день и ночь, как в трубе. Тогда ушли в распадок, воткнули в сугроб вон тот вагончик и жили в нем сначала все. Потом срубили дома...

Так дошагали до прорабской, и уже на ее пороге Григорий мягким, словно извиняющимся тоном подытожил:

— Значит, понравилось? Я о другом думаю, на поселок глядя. Нам же скоро снова переезжать. Мы, конечно, каждое бревно пронумеруем, разберем домики и постараемся на новом месте собрать. Таким способом и предки наши кочевали, и мы — уже пять лет по БАМу. И каждый раз больше двух месяцев отдай на устройство поселка. А мы все-таки механизаторы: нам бы плотно сподручней сыпать, чем плотничать да печки класть. Слышал я, изобрели какие-то передвижные настоящие дома, не щитосборные даже, а блочные и со всеми удобствами. Вот бы нашей стройке такне...

Тут его окликнули из прорабской, и он нырнул внутрь, где потрескивает дровами чугунная печка, папирсные дымы клубятся от окон до низкого потолка и гудят, перекрывая друг друга, басы:

— Николаич! Соляркой запастись надо. Говорят, и на базе кончается. Так-рас-так!!

— Не матерись. Подумаем. Может, в дальний карьер пока не ездить?

— Николаич! У меня лампочка сгорела магирусная...

Бригадир жестом фокусника достает из кармана лампочку:

— Держи. Она ж у тебя еще вчера сгорела.

— Григорий Николаевич! Не получается у меня с этой машиной. Перед ребятами неудобно. Может, что попроще взять?

— Ты вот что. Раз комсомолец, оправдывай, значит, учись. Думаешь, кому легче было?

«Григорий Николаевич»... А он им, считай, ровесник. Он встает от заваленного нарядами и чертежами самодельного стола. (Невозмутимый и крупный — «за глаза» его уважительно называют не иначе, как «Бугор».)

— Ты, Коля, сегодня в песчаном карьере попашешь. А Володя — на скалу...

Определил каждому место работы на смену и сам втиснулся в кабину экскаватора. Отсюда, с обрыва, видно всю цепочку оранжевых самосвалов и будущее полотно железной дороги по-над берегом реки.

\* \* \*

Одинаковых бригадиров не бывает. Столь явное уважение немалого коллектива (шестьдесят человек, и у каждого свои взгляды, свой характер, свой, причем не всегда молодой, возраст в конце концов) бригадору заслужить весьма трудно, тем более если тебе только тридцать лет.

Самосвалы по очереди подставляют кузова под камнепад из ковша экскаватора, и, пока стоишь под погрузкой, пока едешь на дальний пикет, где кончается насыпь и надо сваливать скальные обломки в квадрат из кочек, мхов и ржавой воды, можно выговориться перед случайным путчиком.

— Чем «взял» Запорожец? — Виктор Левковский, комсорг бригады, взьерошил шевелюру. — Я раньше в другой бригаде работал. Там ни бильярда, ни волейбола, ни кино два года назад не было и сейчас нет. Там как-то считалось: вкальвай, спи да заработок подсчитывай, а жить после БАМа будешь... И с другой стороны посмотреть. Я здесь мимо бригадира проезжаю, а он будто насквозь видит, какая запаста мне через неделю понадобится, и уже думает, где ее добыть... Еще? Я сам по природе человек вспыльчивый. Повздорил с ним как-то еще вначале, кричу на него, ругаюсь. А он стоит спокойный, как эта скала, и мне вежливо объясняет, в чем я не прав. Вспыльчивых сейчас много развелось. Сдержанных мало, а ведь с ними легче.

Сергей Суклемин прихлопнул руками «баранку»:

— Меня «Бугор» — на «Магирус» научил работать. Грузовик не наш — требует тонкого обращения и кой-каких дополнительных знаний. Обычно, прежде чем на «Магирус» сесть, шофер должен ехать с трассы в город — на курсы. Это самое малое на две недели. А нас таких «неученых» было как раз полбригады. Ну, Запорожец сказал: что время терять, после смены учиться будете. Достал где-то плакаты, схемы, наглядные пособия, учебники, и вечерами, как в школу, к нему ходили. Потом привез сюда преподавателей, устроили они нам экзамены. Все сдали — тридцать человек! Причем только на «хорошо» и «отлично».

Водитель, пожелавший остаться неизвестным, отрезал:

— Что вы все о Запорожце? Будто свет клином на нем сошелся. У нас, между прочим, любое важное решение только через совет бригады принимается.

— А что это — совет бригады?

— Это Запорожец устроил — вроде местного штаба...

\* \* \*

Тем временем бригадир «разрабатывал» каменную россыпь. Когда экскаваторный ковш вгрызается в здешие мрачные камни, кабина полнится скрежетом и лязгом, и рычаги дрожат и сопротивляются, прежде чем «взять вес», а потом целая скала осторожно опускается в кузов, приседает огромный «Магирус», взматывается пыль. Потная работа, но руки сами делают привычное дело, и голова относительно свободна. Солнце уже давно ототилось от зубчатых краев сопок и выкатилось в зенит. Но утренний разговор все не шел из головы, и Григорий чувствовал, что его до сих пор не покидает утреннее удивление: действительно ведь—пять лет уже на БАМе!.. Как быстро... Как один день...

Где-то в недрах памяти сжатая спираль времени раскрутилась: дорога длинной в пять лет стала видной вплоть до мелких деталей. В начале дороги был рюкзак на аэропортовских весах, и стрелка, плотно заставшая на делении «52 кг». В ту весну 1974 года людские потоки тянулись на мало кому ведомый БАМ отовсюду. В рюкзаках и чемоданчиках был в основном известный набор: бритвенные принадлежности, толстый свитер да путеводная вырезка «про БАМ» из вчерашней газеты, завернутая в школьную карту Сибири. А в рюкзаке Гриши Запорожца лежали... запчастки для КраЗа. Ведь Гриша сначала написал на стройку «коротко к себе»: пришлось, мол, в качестве бригадира водителей возводить КамаЗ, в армии тоже был шофером, а после армии таскал грузовик с двумя прицепами и план по тонно-километрам перевыполнял. И потому он сехал с официальным вызовом в конкретную мехколону № 74, на конкретный участок Янкан, зная, что дадут ему КраЗ. А полсотни килограммов дефицитных запчастей были ему лучшим напутственным подарком от ребят родной южной автобазы. В начале дороги было много неопорядка—негласный лихой лозунг «БАМ все спешит!» витал над трассой, благо самую лучшую технику и все остальное трассе давали досьята. Хозяйственного Запорожца безалаберность всегда всерьез огорчала. И он настроился «этой стихии хребет ломать». Весной 1975 года его бригада первой на Центральном БАМе взяла обязательства насчет бережного отношения к доверенной технике: определили рубежи, сколько пройти без капремонта, сколько сэкономить резины, горючего... Вместе с шоферами Николаем Бороной и Валерием Курочкиным они написали в областную газету о том, что их особенно тревожило: «Нередко в гаражах, на бамовских дорогах встречаются почти новые, но уже вышедшие из строя машины. Стремясь нагнать заработок любой ценой, кое-кто нарушает правила эксплуатации, с легкой душой отправляет в капитальный ремонт машину, которая при заботливом отношении могла бы пройти еще тысячи километров...» Они предложили развернуть на БАМе комсомольско-молодежное движение «Я—хозяин стройки». Формула этого комплексного соревнования среди бамовских коллективов включила в себя и бережное отношение к природе, и конкурсы на лучший поселок, и соперничество за скорейший и качественный ввод объектов трассы. Инициативу Григория Запорожца и его друзей поддержало Бюро ЦК ВЛКСМ. Движение «Я—хозяин стройки» было подхвачено комсомолом всей магистрали.

В середине дороги, когда позды уже осталась линия Бамовская—Тында и много километров в сторону медных гор Чары, его охватили сомнения, нужен ли он стройке. Поводом был его, бригадира, конфликт с начальником мехколонны. (Сейчас, когда вся дорога так отчетливо видна с высоты пяти отданных БАМу лет, бригадир понимает, что в тех спорах сказался и его собственный «возрастной» максимализм.) Он рассчитался и, наверное, уехал бы...

Но БАМ есть БАМ: всякий человек здесь виднее, чем где бы то ни было, и в несколько месяцев узнаешь о соседе (не по лестничной клетке, а по главному—работе) столько, сколько в другом краю не доведется бы узнать о нем и за всю жизнь. Так что цену Григорию Запорожцу на Центральном БАМе знали и понимали, что такими людьми «разбрасываться» нельзя. (Впрочем, сам-то Запорожец всегда считал, что «разбрасываться» людьми вообще нельзя.) Начальник соседней мехколонны спросил, на каких условиях пошел бы к нему Григорий бригадиром. «Во-первых, квартиру семье,—сказал тогда Запорожец,—у меня же трое детей. Во-вторых, работать, как порядочные люди: методом Злобина. В-третьих, чтобы участок был самостоятельный, подальше от конторы: я извиняюсь, но чем меньше начальников, тем лучше дело».

— По рукам!—согласился начальник мехколонны.

К этому времени он был уже молодым коммунистом, поработал комсоргом мехколонны и, значит, освоил важнейшую из наук—понимать людей. И понимал Григорий: общие призывы помогут мало. Выход он видел только в такой организации труда, чтобы не каждый сам за себя, а от каждого чтобы зависел общий успех или неудача и, само собой, общий заработок тоже. Для этого он добился, во-первых, перевода бригады на подряд. Во-вторых, включил в состав бригады всю службу, от токаря-ремонтника до поварихи. Конечно, появились недовольные: в бригаде чем больше кубов грунта выдал, тем выше заработок, а кухня, слесарь или дизелист электростанции здесь при чем? Но когда водителей и бульдозеристов стали кормить сытнее и вкуснее, когда слесарь или токарь, которых почти невозможно было уприсот работать после пяти, стали набрасываться на поломок в любое время дня и ночи и спору и качественно ее устранять, когда электростанция исправно стала светить для ночной смены—тогда самый незаметный экскаваторщик согласился с замыслом бригадира.

А тот пошел дальше. Он стал убеждать бригаду работать не каждому на своей машине, как повелось,

а на одной попарно, посменно. Тут он, можно сказать, на горло наступил чувству собственности — «моя машина». Нужен был тактичный подход, и Григорий не устал разяснять суть задуманного: если перейти на посменную работу — двое на одной машине, — то техники, естественно, потребуется в два раза меньше, значит, меньше надо будет и запчастей. К тому же следить за машиной и ремонтировать ее вдвоем проще, чем в одиночку, а зимой, которая длится большую часть года, не будет проблемы разогрева двигателя перед сменой...

Доказал? Не совсем, потому что «мое» — слово слишком еще притягательное. Он предложил каждому выбрать напарника по душе. В общем, бригада согласилась попробовать. И тогда они поняли, что одна машина на двоих, оказывается, лучше. А если сам в чем-то убедился, — это совсем другое дело, чем если навязали, и это Запорожец учитывал во всех своих начинаниях.

Ну вот, скажет кто-то, изобрели на БАМе велосипед. На всех заводах при двух-трехсменке так работают, и в голову не приходит для каждого отдельный станок ставить. Что ж, и я не знаю, почему так сложилось, но действительно и сам не раз сталкивался на БАМе со странным обстоятельством: на одном участке бьются над проблемой, которую по соседству давным-давно научились разрешать. Что абстрактно рассуждать, если тот же Запорожец сам придумал и внедрил свою организацию труда, а во многих бригадах на БАМе сколько водителей, столько и машин держат, да и не спешат включать в состав бригады службу. Запорожец теперь прикидывает, сколько же человек в бригаде должно быть, чтобы работать наиболее эффективно. По его расчету, надо человек девяносто, и он на такой состав нацелился. А вдруг ошибся? Работают ведь на БАМе бригады механизаторов и в тридцать, и в восемьдесят, и в сто двадцать человек... Так сколько лучше? И почему бригады должны двигаться на ощупь, интуитивно, методом проб, ошибок и конфликтов? Есть же где-то, должна существовать наука об организации коллективов, которая указала бы тем же механизаторам самые рентабельные варианты. Приезжает, скажем, ученый человек и говорит: не лмай, Гриша, голову. Вот таблица: надо тебе на этом участке девяносто три человека, шесть бульдозеров, два грейдера... Размечтался Запорожец, но странные звуки, вдруг раздавшиеся из глубин экскаватора, заставили его забыть обо всем на свете: опять поломка!

Он чертыхнулся про себя, выбрался из теплой кабины под тугие хлопки ветра, откинул с двигателя кожух и привычно запустил пальцы в хитросплетения металлических внутренностей. Происшествие, впрочем, не удивило ни Запорожца, ни водителей, выстроившихся в ожидающую очередь. Лишь один, известный в бригаде как «баламут Степа», не удержался, крикнул бригадире с ехидцей:

— Там случайно не табличка именная отвалилась?!

\* \* \*

Надо пояснить, что поломки на злосчастном бригадирском экскаваторе стали привычными, потому что случаются почти ежедневно, хотя экскаватор не простой, а «именной»: к дверце намертво прикручена бронзовая заводская табличка, что выпущен он специально для Григория Запорожца. Дело было так: на воронежском экскаваторном заводе узнали о славных делах Запорожца, и комитет ВЛКСМ завода решил один из направляемых на БАМ экскаваторов выделить специально инициатору движения «Я — хозяин стройки». Надо полагать, на заводе увидели в этой затее весьма престижное мероприятие, которое можно эффектно подать как пример шефства над стройкой века. Изготовили монументальную табличку и прикрепили ее на дверцу серийной машины, пригласили Запорожца, собрали большой митинг с торжественной передачей многотонного подарка. Запорожец, как просили, сказал с трибуны благодарственную речь. И тут же, несмотря на праздничность и приподнятость дня, не удержался, закатал рукава белой рубашки и полез осматривать экскаватор. И сразу обнаружил отсутствие на «бамовском» экскаваторе печки. (Заместитель секретаря комитета ВЛКСМ завода схватился за голову, победил в цех, вернулся с печкой и сам укрепил ее.) Короче говоря, с подарком шефов Григорию не повезло. В первые же дни работы треснул ковш, потом сломался редуктор хода, за ним редуктор насоса, за ним — вентилятор охлаждения...

Сегодня настал черед редуктора поворота. Запорожец провозился с ним до обеда. Руки до локтей почернели от масла и никак не хотели отмываться. Ладони так и остались темными, когда он молча сел за дощатый стол. Так же молча и сосредоточенно он опустошил миску щей, покончил со вторым-третьим, кинул в рот горсть хлебной крошки и, выйдя из столовой, сказал корреспонденту, предвзята его вопрос:

— Эх, если бы только в экскаваторе дело! Вот проедемте по участку. Витя! Фалилеев! — крикнул бригадир бронзоволицему водителю. — Подвези!

\* \* \*

Мы проехали с 1462-го до 1470-го километра БАМа. Восемь километров трассы, четыре речки и большая река Нюкжа. Насыпь, широкая и высокая, как крепостная стена, пересекает эти «водные преграды», возвышаясь над гнилыми болотами, озерами, кочкарниками и лесами, срывает высокие



скальные прижимы. Огромные серые глыбы, прозванные в здежном обиходе «чемоданами», прикрывают ее от напора реки. Местами насыпь готова уже под укладку — «выглажена»: ровная как стол, прямая как струна; цепочка желтых листовичных колышков с точностью до миллиметра указывает дорогу путееукладчику.

— Железнодорожная насыпь рассчитана на триста лет,— сказал Запорожец тоном экскурсовода,— я думаю, она и пять веков простоят. На этом участке мы уложили полтора миллиона кубометров грунта. Это, считай, передвинули несколько спок среднего размера. Хвалиться особо вообще-то нечем: для БАМа участок обычный. Я о другом. Мы могли бы сдать этот участок на несколько месяцев быстрее и более дешевой ценой, если бы не подводила техника, которой приходится эти горы двигать. Почему конструкторы не придут на БАМ и не спросят: как вам работает на моей машине? Ведь не надо никаких сверхсложных анализов и испытаний, чтобы от половины сегодняшних бед избавиться. Вон Володя Битдорф ровняет насыпь на челябинском тракторе С-100. Этот Володя, по-моему, лучший бульдозерист в мехколонне. С-100 — нормальный трактор, надежный, неприхотливый. Но почему Володя вынужден сидеть в такой кабине — открытой всем ветрам, тесной да еще без печки? Пять лет на БАМе слышу о технике «в северном исполнении», но до сих пор мы этой техники не видели. Наверное, есть трудности с перестройкой заводов. Но элементарное: мощные печки в кбинах бульдозеров, экскаваторов, грузовиков для Севера разве нельзя поставить? Антифриз вместо воды в двигатель заливать? Капот утеплить? Двойные стекла?.. Ребята на трассе поневоле мудрят, пытаются все это обеспечить, но кустарно, примитивно, теряя массу времени в ущерб главному делу. Я не знаю, как это называть: в кабине современного бульдозера ставим, бывает, чугунную буржуйку... Зимой привозят письменные указания: с такого-то по такое-то число не работать — очень сильный мороз. А если у меня теплая кабина и машина надежная, что мне мороз? Да, Витя?

— Что мороз,— туманно подтвердил Фалилеев,— я из Ташкента. Земляки тоже спрашивают про холода. А мне вспоминается, как двадцать дней на трассе повкальываешь, а потом целый день по «стиральной доске» к семье в поселок трясешься, да не в автобусе, а в деревянной будке...

— Я уж сколько говорил про это. За пять лет не могут автобуса для мехколонны найти,— сказал Запорожец,— тут не от мороза холодно.

\* \* \*

А мороз в этот день был что надо. На обратном пути к экскаватору бригадир притормозил у геодезистов. Вадим Руденко с Виктором Ивановичем Морозом (такая подходящая к этой стройке фамилия) готовят Запорожцу фронт работ. Они пробираются по полям в снегу от пикета к пикету. Внизу блестит синим льдом речная излуина. Сугробы слепят так, что больно глазам.

— Вот здесь будет ось пути,— Виктор Иванович Мороз голой рукой выписывает на жерди, которую только что обстругал топором, номер пикета: «ПК-5616», паста застывает в шариковой ручке, и он, порывшись в кармане, выуживает огрызок карандаша.— Три метра отмерим — бровка. Дальше — кювет.

Ветер стегает с спины. Лента рулетки раскручивается и жестяно свистит на ветру.

— Смотрите, чтоб мимо Чары не проскочить! — смеется Запорожец.

Почему-то чертовски хочется ему, как и многим на БАМе, обязательно самому дойти до этой, почти легендарной Чары.

\* \* \*

В половине четвертого после полудня приехал начальник производственного отдела мехколонны Назаренко Владимир Петрович. Молодой, худощавый, со светлыми усами. По всему видать — ровесник Запорожцу. Привез ЦУ — ценные указания:

— Значит, так. Срочно перебрасывай людей на Суvelyгу. Паводок скоро — надо русло в сторону от автодороги отвести. И дамбу подсыпать.

— Так у нас ни в подряде, ни в плане этого нет?!

— А если сообщение в паводок прервет? Представляешь, что будет?! — В. П. Назаренко смотрит строго и чуть удивленно: неужели непонятно?!

Что ж, надо ехать на Суvelyгу: речка-то на участке Запорожца, а автодорога — это сейчас жизнь всего Чарского направления БАМа, она должна действовать при любой стихии. Придется объяснить ребятам, убедить, хотя как тут убедить? Стихия стихией, но паводок каждый год в одном и том же месяце — это всем известно. «Так почему эту дамбу заранее в план и в подряд не включили?» — обязательно спросит кто-нибудь из бригады. Ребята-то грамотные.

День разворачивался в полном соответствии с законами жизни: полосатый, как железная дорога. Вслед за неприятным разговором насчет внеплановой дамбы пришла приятная весть в образе небритого, хмурого взрывника: «Прячь технику, начальник, взрывать будем».

\* \* \*

Отношения Запорожца с кадрами из треста Бамтрансвзрывпром были так же запутаны, сложны и неровноправны, как у всех бамовских механизаторов. Взрывники—люди независимые. Они кочуют со своими прокопченными бурстанками по одним им ведомым маршрутам и графикам. И работать стараются там и для тех бригад, где им, взрывникам, выгоднее. Их симпатии завоевываются с помощью техники, запчастей и удобных для взрыва участков. А предприимчивый Запорожец, кроме того, обеспечил бригаду взрывников жильем прямо за околицей своего поселка, провел свет от бригадного «филиала Зейской ГЭС», поставил на довольствие в котлопункте. Но настолько капризны и дефицитны взрывники, что даже после предпринятых Запорожцем кардинальных мер по их закреплению, бывало, исчезали в неизвестном направлении и возвращались лишь через месяц, оправдываясь некими указаниями сверху. Так что их сегодняшнее обещание взорвать скалу, которая уже много дней не дает покоя Запорожцу, его обрадовало.

Наконец тот парень, который пригоршнями рассыпал по скале легкие и желтые зерна—взрывчатку,—крикнул ему с обрыва:

— Через десять минут!

Григорию эта взрывчатка почему-то всегда напоминает зерна пшеницы. Он успел съехать к реке и укрыться под прижимом, когда на дальнем берегу мигнула красная вспышка. Огромная скала, торчавшая как раз на пути, о края которой протирались до дыр броневые «ножи» бульдозеров,—беззвучно приподнялась в воздух и так же беззвучно окуталась черным дымом; потом донесся грохот, и обломки шлепнулись в раскисшую грязь.

А еще в этот день бригадир имел долгий секретный разговор с парнем, совершившим прогул, и после разговора вид у парня был весьма многозначительный. А еще в этот вечер Запорожец съезжал на речку Сувеьгу, где прозрачная ледяная вода течет меж неохватных елей и в струе стоят, чуть шевеля плавниками, серебристые рыбы хариусы. В светлых сумерках отсвечивала белизной та самая высокая вершина, на которой не тают снега. За той вершиной—большая река Олекма, а за рекой еще один высокий хребет, а уже за хребтом—Чарская котловина с ее месторождениями меди, железа, угля, к которым, собственно, и прокладывает бригадир дорогу.

\* \* \*

Кончился день. Где-то за его гранью есть другая жизнь, в которой мог бы участвовать Григорий Запорожец. В той жизни на другом краю страны есть его мать—огород за ее домиком упирается в берег Черного моря; а в близлежащем южном городе пустует его просторная квартира, и на автопредприятии по соседству всегда готовы принять своего вечного передовика Запорожца. И, что говорить, заработки в той, другой жизни были бы вполне соизмеримы с бамовскими. Но его сегодняшний день—логическое продолжение дней вчерашних, в которых была рабочая юность в том маленьком южном городе, где и дома, и машины, и дела были не то что маленькими, но местного значения, и где была у него мечта о большом деле на просторной земле. За те две тысячи дней, что он строит БАМ, Запорожец не совершил никаких подвигов. Было, замерзал; случалось, работал по пятнадцать часов кряду; само собой, ездил по льду рек на сотни километров, зная, что за любым поворотом ждет наледь или трещина, мотался по скользким, только что пробитым в горах дорогам-серпантинам и по бездорожью; скучал, конечно, и скучает в отрыве от семьи, раз жена и дети в базовом поселке за три сотни километров; рубил деревья, бедствовал в тайге... А вот героических поступков—ничего не напишешь—не совершал.

И, провоцируемый заезжим корреспондентом на воспоминания, Григорий в этот вечер говорил почему-то о семенах помидоров, которые привез из отпуска, и развивал идею о строительстве теплиц прямо на участках, и о том говорил, что договора у многих кончатся, но пока даже сами себе не скажут ребята точно, уедут ли завтра или еще пять лет здесь поработают. Потому что много зависит, как жизнь на БАМе дальше пойдет: если о людях будут больше думать—насчет детсадов, школ, жилья, снабжения и так далее, тогда народ, конечно, задержится здесь. Надо людей здесь закреплять, как я без них на Чару приду? Новичков-то еще сколько учить придется.

Что ж, БАМ—такое большое дело, что для него не годятся герои на час. БАМ—не арена для подвигов, ярких, как вспышка. Наверное, здесь нужнее вот такие двуужильные, спокойные и работающие люди, как Запорожец. Григорий по-хорошему типичен. Их много на магистрали: ребят, прошедших огонь и воду бамовской пятилетки. Дорога, которую они выбрали, трудна, но если ее зовут—Магистраль, значит, это дорога к очень важной цели.



# ГОРОДА НА ЗАРЕ

**Бамовская ► Тында ► Беркакит ►**

1-й – 399-й километр

*До самых 70-х годов  
Тында оставалась  
тихим таежным  
поселком — в ожидании  
БАМа. Жило здесь чуть  
больше трех тысяч  
человек. В мае 1974 года  
в Тынду приехал отряд  
имени XVII съезда  
ВЛКСМ — триста  
бойцов. Вслед за ним —  
эшелоны кадровых  
московских  
градостроителей.*







В те далекие тридцатые годы, когда решительной рукой чертилось на картах Сибири (и в судьбах десятков тысяч людей) генеральное направление БАМа, возникла проблема соединения будущей магистрали с Транссибирской железной дорогой. Местом примыкания выбрали на будущем БАМе небольшой поселок Тындинский. А на Транссибе изыскатель Михаил Новицкий присмотрел в январе 1933 года близ станции Большой Невер просторную площадку, которую назвал «станция Бам». Наркомат путей сообщения его предложение утвердил.

Соединительная ветка Бам—Тындинский протяженностью в 180 километров начала прокладываться тогда же—в 1933 году. Уже 7 ноября 1936 года в Тындинский пришел первый паровоз.

Судьба этой ветки сложилась драматично. В январе 1942 года, когда под Сталинградом была особенно тяжелая обстановка, по распоряжению Государственного Комитета Обороны рельсы с Бам—Тындинского были сняты и в срочном порядке переправлены в приволжские степи. В стране не было металла для рельсов—сталь шла на танки и пушки. Через считанные месяцы в прифронтовой полосе возникла знаменитая волжская рокада—на ее сооружении работали вчерашние проектировщики и создатели БАМа. За первый августовский день 1942 года, когда рокада начала действовать, по ней—по бамовским рельсам—было переброшено к фронту около полусотни эшелонов. Танки спускались с платформ прямо в степи и разворачивали орудия к бою. Командующий Сталинградским фронтом А. И. Еременко впоследствии писал о рокаде: «Я очень высоко оцениваю самоотверженный труд железнодорожников. Железнодорожная линия была для защитников города поистине дорогой жизни».

...Когда в 1972 году на север от разъезда Бам снова вышли строители дороги, по насыпи тридцатых годов уже ветвились молодые деревья.

Среди высидевших вдоль линии Бамовская—Тында отрядов был и «Волгоградский комсомолец»—наследники сталинградцев приехали, чтобы восстановить дело, так неожиданно порушенное войной в далекой от фронтов сибирской стороне, и отдать дань дороге, спасшей их город.

В 1975 году—в День Победы—рельсы снова пришли в Тынду. Таежный поселок стал столицей БАМа.

\* \* \*

Якутский этнограф М. Иванов установил, что название бамовской столицы Тынды произошло от эвенкийского «тэнда»—террасовый, поросший лесом берег реки.

Селение на берегу речки Тынды возникло в начале двадцатых годов, когда от Транссиба, от станции Большой Невер пробивали Амуро-Якутскую автомобильную магистраль (АЯМ) к золотым приискам Алдана. Золото обнаруживали и по многим ключам близ Тындинского. Одна из станций на линии Бамовская—Тында получила название Аносовской—в честь Николая Павловича Аносова, горного инженера, разведавшего в этих местах еще в прошлом веке месторождения желтого металла. Мимо нескольких избушек, притулившихся к берегу Тынды, торопились на север толпы старателей. Навстречу им величаво брели верблюжьи караваны, окруженные настороженными людьми с винтовками за плечами. Двугорбые «корабли пустыни», впрягшись в сани, тащили через заболоченную тайгу алданское золото в прочных кожаных мешочках.

К началу XX века в окрестностях Тынды, по Гилую и Зее существовало около трехсот приисков. Первые изыскатели БАМа наталкивались на одиноких авантюристов-золотоискателей или следы их бурной деятельности почти на каждом клочке. Старатели, стоя по колена в ледяной воде, перелопачивали целые горы земли и песка, в поисках золотых крупниц. У шурфов их подстерегали болезни, цинга, голод. В пути по таежным тропам—бандитские пули охотников за легкой добычей. Самые удачливые «гуляжи» в Большом Невере или Тындинском. Проектировщик линии Бамовская—Тында Э. Норман занес весной

1933 года в свой дневник характерную для тех мест и времен бытовую сценку: «Однажды мы с удивлением наблюдали, как по пыльной улице поселка важно шествовал человек в красной шелковой рубаше, черных бархатных шароварах и в широченной соломенной шляпе. Да, да—в самом настоящем мексиканском сомбреро! Как только оно попало в такую глушь? Местный житель пояснил нам, что это «гуляет золотоскатель в удаче», вернувшийся из тайги с мешочком золота».

На смену одиночкам с их каторжным ручным трудом пришли такие социалистические предприятия, как, например, прииск «Соловьевский», входящий в зону Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

До самых семидесятых годов Тында оставалась тихим таежным поселком. Жило здесь чуть больше трех тысяч человек.

\* \* \*

В мае 1974 года в Тынду приехал отряд имени XVII съезда ВЛКСМ—триста бойцов, среди которых немало коммунистов. Вслед за ним—эшелоны кадровых московских градостроителей.

Появилась и стала популярной песня «Тында—крайняя точка Москвы». Управление Главмосстрой застраивает новую Тынду многоэтажными корпусами, собранными из деталей, доставленных с московских комбинатов. Я прожил в таком доме в Тынде более трех лет—каждый из нередких московских гостей, заходя в мою квартиру, слегка ошарашенно оглядывался: «Старик, у меня в Беляево (Останкино, Медведково...) точно такая же!»

В Тынде есть микрорайон «Сокольники» и кинотеатр «Зарядье», а главная улица бамовской столицы называется «Красная Пресня».

В начале стройки сюда из Москвы перебрался весь аппарат союзного главка Главбамстрой—им руководит с самого начала заместитель министра транспортного строительства СССР Константин Владимирович Мохортов. Дирекцию БАМа в Тынде возглавил заместитель министра путей сообщения СССР Василий Петрович Калинин.

В каком еще районном центре живут и работают сразу два заместителя министров Союза ССР? В районном центре Тынде к тому же обновились и штаб Центрального Комитета ВЛКСМ, корпуски центральных газет, ТАСС, АПН... больше десятка мощных специализированных трестов. За каких-то полтора года Тында превратилась из никому не ведомого «медвежьего угла» во всеосознано известный центр.

Чтобы своими глазами убедиться в размахе сибирских преобразований, сюда зачастили иностранные корреспонденты. Тында принимала делегации дипломатов, министров стран—членов СЭВ, деятелей международного рабочего и коммунистического движения.

Традиция, собирающей в Тынду самое большое количество гостей со всех участков БАМа и со всех уголков страны, стали ежегодные фестивали самодельной патриотической песни. К этому событию готовятся загодя по всей трассе: настраивают гитары в вагончиках, общежитиях, щитовых домиках. (Бамовские магазины только за первые три года стройки продали более тридцати тысяч гитар!) Летят в Тынду гости из Ульяновска, Москвы, Куйбышева, других дальних городов, застревают до отчаянья долго на сибирских аэродромах (вспоминают потом песней: «Над столицей БАМа Тындой дождик проливной, и наверное, недаром хочется домой»). Бамовцы трясутся по пыльным притрассовым дорогам сотни километров, прижимая на ухабах инструменты, как матери—младенцев.

Фестиваль проходит обычно в теплые и солнечные дни бамовского «бабьего лета». Не сегодня-завтра упадут первые заморозки, а тучи уже набухают снегом за близкими горами. Праздник, собирающий тысячи людей, проходит на островерхой сопке (она и названа Фестивальной): склоны с брусничным ковром—амфитеатр, сосны до неба—стены и потолок; а за рекой на далеком заднике сцены картинно-красивой декорацией голубеет Тында—новый город. Горят костры, серебрятся под угором рельсы БАМа—начало новой дороги к Комсомольску,—и звенят струны: «По этим самым рельсам поверх сибирских рек уйдем с тобой спешейсом мы в XXI век». Фестиваль продолжается два дня, но из яркого и разноцветного калейдоскопа сотен голосов и сотен песен, которые строить и жить помогают, выделяются ребята и девушки, приехавшие с новыми песнями о БАМе. Таких много. Давно ведь замечено: атмосфера большой стройки благоприятствует поэтическому вдохновению—горы, дорога, озера, мужество, разлука, дальние дали...

Гитары поют голосами души. Не просто гитары—те самые, что ехали в кабинах первых тракторов, чьи струны лопались на морозе в зимних десантах, как жили, от усталости.

Завидует гостя из Куйбышева: «Вам знакомо слово БАМ. В этом слове запах сосен. Дождик ходит по грибам, по туманам бродят лоси». Вчерашний якутский школьник, рабочий путеукладчика Николай Сосин рассказывает, как они пришли в Золотинку, юношески-просто и категорично: «Мы здесь живем как будто бы неплохо: у нас есть все, чтоб испытать себя». И перекликался с ним Борис Батютенко, строитель станции Хорогович: «Трудного нет для нас пути—просто рельеф плох».

Одни сыплют землю в болото и забивают гвозди в доски. Другие строят дороги и города. Песня как исповедь—делает душу чище и возвышенной. Песня как зная—поднимается над стройкой и зовет в завтра. Затем и фестиваль.

\* \* \*

— Бамовская столица Тында стала городом только в канун 1976 года,— рассказывает председатель горисполкома В. Г. Федулов.— Еще совсем недавно здесь были только бревенчатые домишки по берегам реки да пыльный автотракт в сторону Якутии. И вот, словно грибы после дождя, выросли кварталы многоэтажных зданий, больничный комплекс, крупнейший на всем Дальнем Востоке хлебозавод, административные корпуса. Тында стала шумным железнодорожным перекрестком: бесчисленные переплетения стационных путей и стальные колен протянулись на запад, юг, восток, север... Всего за несколько лет на месте захолустного таежного поселка вырос город строителей и железнодорожников, в котором живет сейчас больше шестидесяти тысяч человек. Самое, наверное, удивительное, что на БАМе эти темпы не удивляют. Привычным и типичным стало для Сибири рождение молодых городов за считанные годы в самых нехоженных местах.

Недавно утвержден проект развития Тындинского транспортно-промышленного района. С завершением строительства БАМа Тында станет крупнейшим железнодорожным узлом Дальнего Востока. Поэтому институт Ленгипрогор учел при разработке проекта все ближние и дальние перспективы освоения этих богатейших территорий. Здесь запланировано создание рудников, леспромпхозов, новых поселков. А в центре обширного района—Тынде—возникнет несколько заводов по ремонту железнодорожной техники, по производству металлоконструкций, по глубокой переработке древесины, а также швейная, трикотажная и мебельная фабрики и, конечно, сельскохозяйственный комплекс. Проект получил высокую оценку в Госплане и Госстрое РСФСР. К 2000 году в Тынде будет 100 тысяч жителей.

Затрагившие жители бамовских городов подрастают на магистрали. Здесь—в бамовской столице—особенно бросается в глаза обилие ребятни.

Когда еще только начинался БАМ, умудренные севером транспортные строители поговаривали, вглядываясь в хмурые горы и буреломы: вот появятся в притрассовых поселках дети—тогда только, считай, жизнь закрепилась...

Сегодня на всей магистрали нет такого поселка, чтобы без детворы. Начинается, допустим, Мостовой на берегу Олекмы—в нем всего с десяток домов, а детсад уже под крышу подводят.

Сегодня на БАМе тридцать тысяч детей разных возрастов, рождаемость в поселках строителей почти вчетверо выше, чем в целом в областях, по территории которых проходит трасса. Дело в общем-то понятное: раз стройка Всесоюзная комсомольская, значит, не только дорогу строят, но и свои судьбы.

Сейчас на трассе около двух сотен детсадов. И каждый стараются так построить, чтобы получился самым лучшим, самым необыкновенным. В Улькане, к примеру, на территории детского сада я видел настоящий пародок—старинный, колесный, на капитанском мостике и палубах можно всех уместить. У детсадовцев Кичеры игровая площадка, какой нигде нет,—целый резной деревянный городок с героями сказок, с теремами. В сорока километрах к северу от Тынды, в поселке Лапри, вырос пионерлагерь—первый на магистрали. Его называют «бамовским Артеком».

\* \* \*

На север от Тынды устремилась дорога к Беркакиту. Извиваясь по долинам горных рек, стальная колея поднимается на Становой хребет и здесь, на границе Амурской области с Якутской АССР, ныряет в тоннель, а потом тянется уже по тайге и распадкам Южной Якутии до самого города Нерюнгри,—к Южно-Якутским месторождениям коксующегося угля. По сибирским масштабам невелика линия—чуть больше двухсот километров. Но значение ее трудно переоценить. Эта первая железная дорога в Якутии открывает доступ к месторождениям угля, железных руд, слюды, золота... Магистраль меняет весь здешний уклад жизни и открывает такие перспективы промышленного развития, что ребята-якуты, уложившие рельсы до Беркакита, вполне серьезно считают:

— Для нашей республики эта дорога—такая же революция, как для человечества—изобретение колеса.

Я читал дневник Анатолия Павлова, монтера пути, лауреата премии Ленинского комсомола, сына рыбака с Арктического побережья Якутии. В те напряженные месяцы, когда рельсы приближались к Беркакиту, он успевал делать лишь небольшие записи:

**«1977 г. 19 февраля.** Сегодня «юбилей»: два года назад в этот день мы встретились близ Тынды со своим пополнением. Ходили вместе в кино, на танцы, были коллективные обеды всухомятку на снегу, первая просека. А сегодня мы уже на якутской земле.

**21 марта.** Вышли на Тимптонский мост. Пожалуй, это первый большой мост для большинства наших ребят. «Зашивать» придется вручную. Весна... На путях она пестрая и жгучая. Пестрая—от наших ярких болоньевых курток, жгучая—от креозота, он аж течет со шпал, липкий и скользкий.

**28 марта.** Приезжали пионеры из Якутска, наши старые знакомые. Привезли концерт. Как красивы наши якутские танцы!

**9 апреля.** За одну неделю, с четвертого по восьмое, уложили четыре километра пути. Особенно досталось вчера: вели укладку до трех часов ночи. Очень большая кривая и затяжной подъем. Тепловоз

пакеты еле тащит. Всего на работе (с обедом и ужином) провели 20 часов. Уложили 1050 метров. Зато сегодняшний день почти весь отсыпались.

**16 апреля.** Леша Иванченко привез семью. Хорошо... Я вот тоже по жене скучаю. Даже ребятя заместили. Где бы ни был—все о ней думаю, о Наташке. Послезавтра у нее день рождения. Она там, а я здесь. Когда будем вместе?..

**17 апреля.** Мы стали черными, как негры. Весна для путейцев—самая тяжелая пора: креозот тает, течет. Особенно плохо на разгоне: стукнешь по подкладке, а оттуда брызги во все стороны. Все ходим блестящие от креозота, верхонки хоть каждый день выбрасывай.

**13 мая.** Обходим тоннель. В день укладываем по два пакета—350 метров. Упорно карабкаемся вверх.

**23 мая.** Перед обходом сегодня парни тепловоз с хопром поднимали—сошел с рельсов. Опять уширение на стрелке.

**23 мая—18 сентября.** Обход нам дорого обошелся. При спуске сошел с рельсов укладчик. Уклон-то в два раза превышал нормативы.

**23—24 июля.** Привели рельсы в Золотинку. Как и перед Нагорным, шли сутками, а спали урывками. Привычная работа. Зато праздник получился что надо! После праздника четверо наших ребят—Филия, Руслан, Ганя Адамов и Леша Иванченко—уехали в Болгарю по турпутевке. А я ездил в Иваново, на третий слет победителей Всесоюзного похода по местам боевой и трудовой славы. Собрались там отличные ребята со всего Союза.

**19 сентября.** До Беркакита осталось 28 километров. Укладку научились вести четко. В этом месяце ребята за два с половиной часа уложили шесть пакетов (1050 метров). На перетяжке пакетов два человека успевают делать то, что пять—в прошлом году. А нередко Каркавин и один управляется. Сейчас впереди у нас 7 километров прямого участка. По-моему, такого еще не было за весь год.

**20 сентября.** Выпал снег, на улице холодно. В вагончиках тоже не очень тепло.

Нынче финал укладки. Совсем немного осталось...»

Они уложили праздничное «красное звено» в Беркаките—на конечной станции Якутского направления БАМа 29 октября 1977 года, в день рождения комсомола.

...Беркакит прославился еще до своего возникновения. Бригада Василия Кударя только пробиралась через снега к реке Беркакит, а в несуществующий поселок шли сотни и тысячи писем с просьбами: «Примите, владею специальностями...»

В канун нового, 1976 года десант белорусских парней под руководством Кударя основал Беркакит. 24 апреля 1976 года в Беркаките родился первый ребенок. 8 августа 1976 года здесь выпечен первый хлеб. В октябре 1977 года Беркакит признан лучшим поселком трассы. Его население к этому времени уже перевалило за четыре тысячи человек.

В Беркаките вдоль линии тянутся во все стороны грузовые площадки, фундаменты гигантских складов, заборы, закладываются хранилища, тут же палатки геологов... Тридцать два ведомства—среди них угольщики, автомобилисты, сельскохозяйственные органы, госнаб, металлургия—создают в Беркаките свои перевалочные базы и подразделения. Переложив с грузовиков на железную дорогу доставку грузов в Южную Якутию с Транссиба, государство в первый же год эксплуатации линии сэкономило почти сто миллионов рублей! Вот каким необходимым оказался огромный труд по прокладке железной дороги в Якутию.

Станция называется Беркакит, а город, куда пришла дорога,—Нерюнгри. Здесь центр первого территориально-производственного комплекса в зоне БАМа—Южно-Якутского.

\* \* \*

Евенок по фамилии Слепцов сидит у костра, курит трубку и слушает транзистор. Дикторша «Маяка» внушает старику Слепцову красивым русским языком: «...эпоха наша тем особенна и прекрасна, что в биографии каждого советского поколения есть свой Комсомольск... На дальнем северо-востоке страны, в Якутии, начинается сегодня город—Нерюнгри...»

Олени теснятся к костру и звякают колокольцами.

Потом курнаты пробили полночь—Москва была в невозможном далеке. Нерюнгри мигал белыми электроогнями со дна чашевидной долины, а светлая полоска в небе уже предвещала утро. Слепцов вслух думал о том, хорошо или плохо, что вдруг из ничего, в пустой долине, где раз всего и кочевал с оленями (речка тамошняя от века называется Нерюнгри—богатая хариусами), возник шумный город. Все-таки решил, что это хорошо: ведь сын Гавриил ушел работать туда и теперь уже комсомолец и шофер самосвала,—это не с оленями небо коптить... Хотя и без оленей какая жизнь...

Я сидел у костра со Слепцовым и ждал, пока исправят в машине поломку, и тоже думал о Нерюнгри—ехал туда впервые. Наконец, наш старинный «уазик» был готов, и мы двинулись ухабистой дорогой навстречу новому городу.

Вы замечали, как неповторимо бывает первое впечатление от чего-то? Оно надежно устраивается в памяти, наполняется особым смыслом и даже очарованием—и вы несете его через всю жизнь...

В феврале 1977 года я ехал в Нерюнгри с заданием написать репортаж об одном дне нового города.



...Утро. Оно начинается, как всегда, с радиосводки погоды. На Северном полюсе сейчас — 39, в Нерюнгри — 43. Город придавлен колючим густым туманом, воздух промерз и выстыл — трудно дышать. Но улица оживлена: бежит-опаздывает в школу ребятня. Они привычные, на ходу переговариваются (облачки пара моментально превращаются в иней, который обрамляет лица белым куржаком), самый отчаянный из всех мочи приветствует оленей, что стоят в упряжке у дверей магазина. Олени переманиваются с копыта на копыто, но голов не поворачивают — не понимают русского языка.

Мимо капитальной школы и щитосборного временного магазина, мимо частокла вбитых в мерзлоту бревен свайных фундаментов, мимо недостроенного Дома культуры, где тукают топоры, идя к мэру Нерюнгри. Председатель горисполкома Михаил Пантелеймонович Кочнев — человек искушенный. Он знает, что на Севере журналисты хотят слышать про «романтику и палатки». С этого и начинается:

— 6 ноября 1975 года нас объявили городом. Весь горисполком помещался в одной единственной палатке: решали, как прокормить, обеспечить ночлегом, просто не дать замерзнуть многочисленному подопечному населению... и топили беспрерывно железную печку-буржуйку. С июля по ноябрь прошлого года переселили из палаток 1939 человек. — Неожиданно он сам себя прерывает, ему некогда — надо ехать в штаб Главбамстроя. Вопросы Кочнева к бамовцам сегодня будут такие: скоро ли пустят автобусы через новый железнодорожный переезд. Межсезонье какое-то устроили: пассажирских поездов еще нет, автобусов — уже нет. А еще Кочнев хочет доложить, что карьерные взрывы подняли из берлог медушей — надо, значит, строить участие в технике безопасности, что появились штатуны. Но главное, надо поговорить о досуге молодых ребят на трассе, надо убедить хозяйственников в необходимости срочнейшего строительства музыкальной школы и спортзала в Золотинке, которая подведомственна горсовету.

Кочнев отказывает себе в удовольствии рассказать о будущем Нерюнгри. У него исключительно молодой горисполком — и он этим гордится. А как вы хотите?! Поднимать такой город на голом месте с тяжелыми на подъем бюрократами? Здесь нужны смелые, решительные, понятливые, дьявольски работоспособные люди.

— Про будущее вам лучше всего расскажет архитектор города.

В этот день я удивляюсь энергичности немолодого председателя горисполкома. Позже узнал, что жизнь Кочнева — это целые страницы в биографии якутского комсомола. Сын якутского сельского учителя, он четырнадцатилетним подростком начал работать. Вступил в комсомол в 1942 году. Потом его выбрали секретарем Якутского райкома комсомола, потом секретарем Алданского райкома, секретарем Якутского обкома ВЛКСМ...

Клим Корнилов, архитектор города — тоже якут, выпускник Московского архитектурного института. Работал раньше в столице своей республики — проектировал будущий Нерюнгри. И вот приехал проект осуществлять. В большом холодном кабинете он показывает мне макет города: великие замыслы громоздятся в голове архитектора. Клим Корнилов видит отель-небоскреб, по форме напоминающий «серг» — коновязь, национальный символ гостеприимства, торговый центр на склоне реки, телебашню, оригинальнейший в мире проспект с белокаменными домами, полными света, солнца и простора. Архитектор ироничен, как и положено в его возрасте в наше время:

— Когда мы готовили проект города, нас называли «нюн-васюканами», — на тех намекали, из «шахматной столицы мира» в «Двенадцати стульях». Мир миром, но столицу Якутии мы обгоняем — двести тысяч жителей будет в Нерюнгри уже через пятнадцать лет. Аэропорт уже начали реконструировать — хотим летать на Ту-154.

Архитектор трет подбородок, словно все еще в недоумении, как удалось спроектировать целый город, и перечисляет:

— Мы имеем здесь: низкие температуры зимой — раз; годовые перепады температур до 90 градусов — два; высокую сейсмичность — три; вечную мерзлоту — четыре. Так как мы научены опытом предыдущих поселков БАМа, то учли каждую сосну, чтобы максимум их сохранить при застройке, — пять. Есть еще сорок пять сложностей, но их, увы, смогут оценить лишь специалисты. Обратите внимание: первый микрорайон спроектирован за полтора месяца. А как раз сегодня закладывают первый каменный дом нового Нерюнгри.

Сегодня? Я спешу на место события. Со мной Владимир Старовойтов, первостроитель города, теперь заместитель секретаря комитета комсомола комбината Якутгустлестрой.

В 11.35 утра, когда рассеялся туман, опустили на стылую землю первый бетонный блок первого каменного дома. Митинга не было — люди работали.

— Про начало города я тебе не буду рассказывать, давай лучше познакомлю с «исторической личностью».

Мы идем мимо новых пахнущих стружкой рубленых домов в сосновом бору. У подъезда крайнего из них, еще не заселенного, лежат газовые плиты и ванны более снега.

«Историческая личность» оклеивает квартиры веселыми цветастыми обоями. Ее зовут Христина Хостаева. Она комсомолка, депутат горсовета. Раньше Христина жила в небольшом селце Большой Патом, что на берегу реки Лены. Ее мать и сейчас там в магазине работает, а отец — охотник. Христина училась на штукатурку в ГПТУ-14 в Якутске. После окончания целый комсомольский отряд училища



Разъезд, где произошли стыковку железнодорожные войска, назван именем Виктора Мирошниченко, сержанта железнодорожных войск, дальневосточного парня, совершившего подвиг под Москвой осенью 1941 года. Вместе с товарищами он уничтожил переправы перед наседавшими гитлеровцами. Танки врага уже вплотную

на мост, когда осколок перебил шнур к взрывчатке. Виктор Мирошниченко взорвал мост вместе с собой. Ему было 24 года. Наследники сержанта Виктора Мирошниченко с честью выполняют свой долг и в мирное время. Когда в июле 1975 года на Бурее началось небывалое наводнение, грозившее смыть только что построенный мост, солдаты и

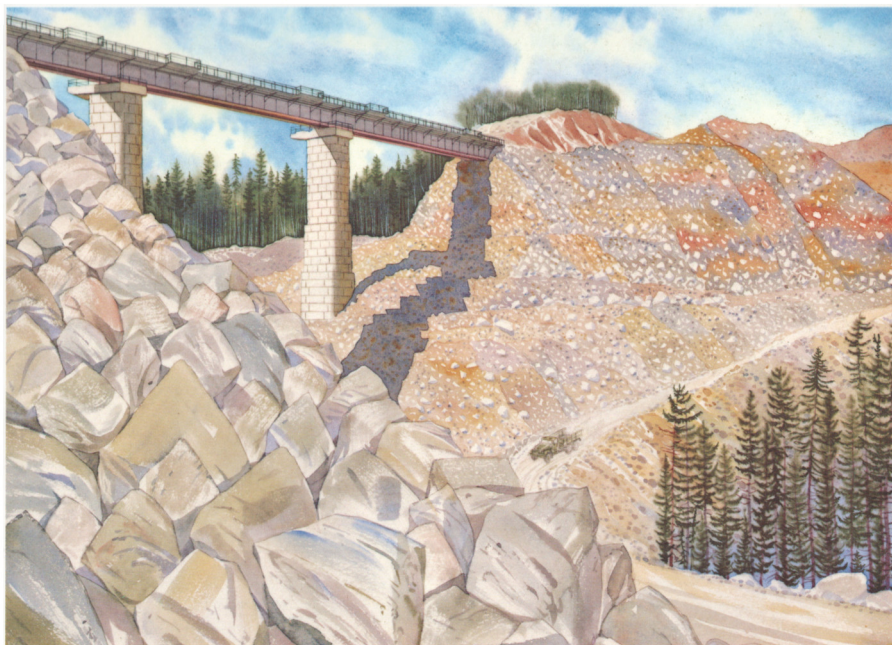
офицеры, рискуя жизнями, двое суток отстраивали переправу, отбиваясь от брешей и коряг, грозивших разрушить пролеты... В критическую ночь от напряжения лопнули даже рельсы, проложенные по мосту, но солдаты не ушли с постов, и мост был спасен.



На границе Хабаровского и Амурского участков БАМа установлен монумент героям-строителям с эмблемой железнодорожных войск.

Даже через невидимые ручейки на трассе порой приходилось возводить крупные виадуки и эстакады. Ведь в паводки эти ручьи могут в считанные часы превратиться в буйные реки. Мостов на БАМе много, считая, по одному на

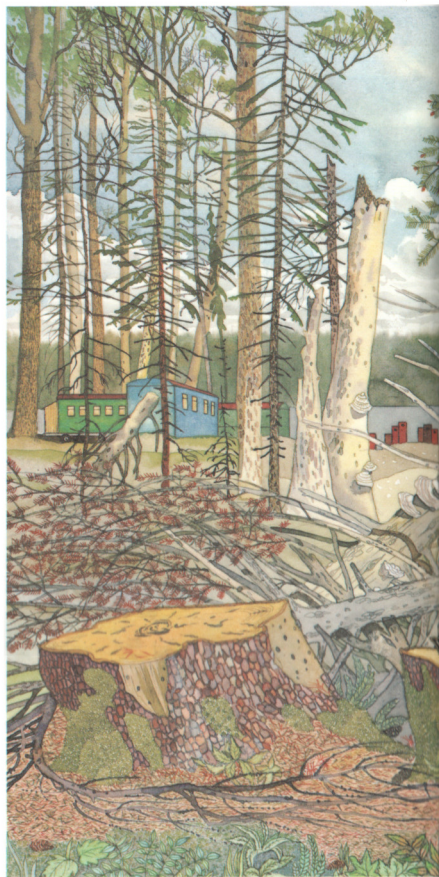
каждый километр. Сами строители шутят: БАМ — это мосты, соединенные рельсами. На БАМе впервые в мировой практике были применены так называемые столбчатые опоры для мостов — благодаря этим, казалось бы, сравнительно тоненьким столбам темпы строительства значительно возросли. А качество и надежность тоже повысились.





Хабаровский участок БАМа. Станция Постышево (*низу*) названа в честь прославленного героя гражданской войны на Дальнем Востоке Павла Постышева. Построили ее шефы из Новосибирской области. Здешний леспромхоз — один из крупнейших. На память о себе новосибирцы оставили не только станцию, но и парк из двух тысяч березок, высаженных ими в поселке.

*Вверху:* Мощные опоры бамовских мостов, пока они еще строятся и укрыты деревянной опалубкой, похожи на старинные бревенчатые башни, что лет триста назад возводили на этих же дальневосточных берегах у речных бродов русские люди — первопроходцы края.





Икабья » Станция Хани » Олесма » Догабуль » Разъезд Ункур » Бамовская » Тында » Беркакит »





**Вверху:** Паромная переправа через Зейское море. В сотне километров ниже магистрали на реке Зее возвели первую ГЭС Дальнего Востока. Так родилось на БАМе первое рукотворное море. Зеею перекрыли в 1975 году. Образовавшееся водохранилище заселили ценными породами амурских и сибирских рыб. Сейчас на месте паромной переправы подыскал мост — один из самых больших на магистрали. Здесь же вырос поселок Зейск. А по морю перегибают на юг

плоты амурского леса, мчатся пассажирские суда на подводных крыльях, появились и первые яхты.

**Справа внизу:** Магистраль так стремительно вторглась в глухоманные урочища, что даже экзотичные и редкие в северном Приамурье птицы — фазаны не успели выработать рефлекс божии людей и мирно живут совсем рядом с трассой.







Усть-Кут » Звездный » Улькан » Кунерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Цина » Река Витим » Чара »



*Вверху:* Поселок Алонка на севере Хабаровского края возвели шеды из Молдавии. Свой клуб они назвали «Флураш» — дудочка. Вчерашние жители Кишинёва, Тирасполя бережно сохранили на дальневосточной земле свои народные традиции. В центре посёлка перед новой школой выкисл памятник Сергею Лазо, сыну молдавского народа, отдавшего жизнь за свободу дальневосточной земли. Даже крыши домов в Алонке чем-то напоминают молдавскую архитектуру.

*Слева внизу:* Монумент с символической эмблемой железнодорожных войск воздвигнут в Ургале — центре Восточного участка БАМа. Железнодорожную ветку со стороны Транссиба продолжили к Ургалу еще в довоенное время. И были долгие годы ожидания, 6 февраля 1975 года на окраине Ургала воин-железнодорожник Леонид Смирнов забил «серебряный костыль» в первое звено 500-километрового перегона Ургал — Комсомольск-на-Амуре.







**На следующем развороте:**  
Весна наступает на БАМе не сразу. Уже расцвел багульник, в теплых долинах пробилась трава, начинается июль, а деревья еще только-только набухают почками. И от реки долго еще будет тянуть зимним холодом. Лдины чуть не до середины лета тихо плавают на солнцепеке по галечниковым косам северной реки.















Слева сверху: Станция Амгунь тоже возведена на берегу одноименной реки. Первые посланцы шедов Пензенской области высадились здесь в июне 1978 года. Они с самого начала отказались от временных общежитий, а срубили себе целую улицу двухквартирных коттеджей. И тогда уж взялись за возведение постоянного станционного комплекса.  
Справа сверху: Мемориал, воздвигнутый на разъезде Уркальту, где соединилось так называемое восточное кольцо магистрали.





Икабья » Станция Хани » Олесма » Догабуль » Разъезд Ункур » Бамовская » Тында » Беркажит »



**Вверху:** Станцию Сулук на севере Хабаровского края построили жители Хабаровска, вчерашние заводчане и молодые строители краевого центра. Сулук — значит «тополиная река». Симпатичная речка с таким названием бежит мимо ближайших сопок. В самые короткие сроки на берегу речки поднялись современные дома, школа, вокзал.



Станция Герби возникла на берегу речки с одноименным названием, в труднодоступных отрогах Баджалского хребта. Площадку под эту станцию выбирали особенно долго — кругом крутые склоны, болота... В эти урочища не заглядывали даже местные охотники. Изыскательские работы не

спорачивались в районе Герби и зимой. Бурили, вели аэрофотосъемку, вымеряли каждую площадку своими ногами, и итоге специалисты Дальгипротранса вывели оптимальный вариант и для Герби — небольшой станции, одной из десятков на БАМе.





Исабья » Станция Хани » Олекма » Догабуль » Разъезд Ункур » Бамовская » Тында » Беркажит »



Усть-Кут » Звездный » Улькан » Кунерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим » Чара »

На Дуссе-Алинском тоннеле войны-  
железнодорожники столкнулись с  
ледяной пробкой, заткнувшей штормовую  
от пола до потолка. Главбы лада солдаты  
выносили на руках или в брезентовых  
мешках — по две тонны за смену.

Невозможно было применить технику,  
трудно было дышать из-за нехватки  
кислорода. Но 11 апреля 1976 года  
ледовая перемычка была  
ликвидирована — путь поездам был  
открыт.







Старый Ургал был и остается поселком охотничьим. Ургал новый — город путейцев и шахтеров-угольщиков. Символично, что и возвели новый Ургал посланцы угольных районов — вчерашние жители Донбасса. Украина

была первой республикой, вызвавшейся шефствовать над БАМом, и первый свой отряд украинцы направили в Ургал. Их инициативу поддержали все союзные республики, края и области нашей многонациональной страны.



поехал строить Нерюнгри, а Христину назначили комиссаром. Она и ленточку разрежала у входа в новый город, город, которого еще не было.

Потом парень из их отряда срезал мотопилой первую спелую сосну на месте будущей просеки, а вернее, будущего проспекта... С того памятного для Нерюнгри июльского дня 1975 года Христина и строит свой город, а муж ее, Гавриил Винокуров, строит БАМ, кладет рельсы с путеукладчика в сторону Нерюнгри.

А пока от Транссиба до Нерюнгри—четыре сотни километров по разбитому тракту: крутые повороты, перевалы через два хребта, наледи и горная тундра, край пропасти, новые и старые памятники погибшим шоферам. Эта Амуро-Якутская дорога сегодня, пока не проложен БАМ,—единственная артерия, питающая Нерюнгри. Все от муки до гвоздя—по ней, за четыреста километров.

Как часто мы пишем о подвиге и трудовом мужестве тех, кто осваивает сегодня зону БАМа, и как бегло упоминаем, зачем, ради чего затеяно великое, следовательно, страшно дорогое строительство. Ведь в наш точный век любой мало-мальски искушенный читатель—в душе человек, по-государственному мыслящий,—задается вопросом: рентабельно ли, окупится ли? А какие ближние и дальние последствия преобразования? Делюсь своими сомнениями с Володей, и он моментально решает: «Тебе надо познакомиться с Сорокиным».

Сорокин Владимир Тимофеевич, начальник Южно-Якутской комплексной экспедиции, отдавший ей двадцать один год жизни, влюбленный в свою работу,—сегодня относительно свободен и словоохотлив, потому что горячка полевого сезона еще впереди.

Предыстория города имеет начало, классическое для севера. О том, что в Южной Якутии есть железная руда, было известно давно. В 1905 году географический сборник «Азиатская Россия» сообщал своим читателям:

«Возле Якутска, по Алдану в громадном количестве выступает железная руда. В самом городе на базаре за бесценок продаются громадные глыбы ее, взятые прямо с поверхности земли. Якуты обрабатывают ее так же, как древние греки. Они обкладывают кусок руды в камельке углями, поддерживая жар маленькими ручными мехами; когда углерод выгорит, кузнецы обламывают шлак и полученную ноздреватую массу обрабатывают молотами. Из местного железа якуты выковывают охотничьи ножи, славящиеся во всей области».

В далеком теперь 1949 году топограф по фамилии Сапожников вел топографическую съемку долины реки Алдан. Неожиданно и надолго стрелка его буссоли стала метаться... Так близ нынешнего Нерюнгри открыли железорудное месторождение.

А якутские угольные пласты? Недавно Сорокин получил письмо, которого долго ждал.

«Уважаемый Владимир Тимофеевич!

Постараюсь, раз просите, вспомнить лето 1951 года. Читинское геологоразведочное управление снарядило Чумьяканскую геологоразведочную партию в составе начальника партии Лагздиной Г. Ю., геолога Трещаловой О. А., младшего геолога Миронюка Е. П., старшего коллектора Макарычева Г. С., коллектора Семизоровой Д. А., студентов Орджоникидзеовского горного института Ногалева, Коваленко, Среженко. Задача стояла вполне конкретная: составить геологическую карту на площадь 5000 кв. километров и выявить наиболее перспективные участки для постановки детальных поисковых работ.

Работали на оленях.

В конце августа мы вышли на правый берег реки Чульман в районе устья реки Беркакит. Чульман затопил берега и выглядел весьма внушительно: о переправе вброд не могло быть и речи. Пришлось делать плоты. Перебравшись на левый берег Чульмана, мы разбили лагерь в устье р. Нерюнгри на высокой сухой террасе... Дождь не унимался. Лето подходило к концу, а мы еще так мало успели сделать.

В один из последних дней августа дождь притих, и мы с геологом О. А. Трещаловой решили осмотреть ближайшие окрестности. Пошли вверх по р. Нерюнгри. У подножья террасы сразу бросилось в глаза обилие кусочков угля в русле реки на склоне в промоинах, образовавшихся после дождей. В нескольких местах на разных уровнях мы расчистили молотками рыхлый шлейф и добрались до коренных выходов угля.

Не знаю, удовлетворит ли Вас то, что я написала, но примечательного в то лето как будто ничего не было...

С уважением. Г. Ю. Лагздина, Ленинград».

Уже потом В. Т. Сорокин и его товарищи определили, что угля в здешней земле—сорок миллиардов тонн, а железной руды—3,5 миллиарда тонн, и главное, одно с другим рядом, и уголь коксующийся. Академик Н. В. Черский дал вскоре заключение по южноякутским открытиям: «На нашей планете такое сочетание основных сырьевых ресурсов для черной металлургии есть только в двух или трех случаях. Можно вспомнить, пожалуй, лишь Эльзас—Лотарингию. Но качество руд там значительно ниже якутских».

Еще экспедиция Сорокина нашла в здешних горах россыпи золота, слюду, мрамор, горный хрусталь, апатиты, серебро...

В 1974 году работы южноякутских геологов изучил Председатель Совета Министров СССР Алексей



Николаевич Косыгин и дал высшую оценку их открытиям: «Здесь в дальнейшем может быть создана четвертая в стране—после Донбасса, Урала и Кузбасса—база тяжелой промышленности».

— Ну, а вскоре начались Всесоюзные комсомольские стройки: БАМ и Нерюнгри—город угольщиков и энергетиков, центр будущего Южно-Якутского территориально-производственного комплекса.

Мы выходим из старого, выдавшего виды домика экспедиции. Солнечный полдень. Потеплело. Сорокин с шумом втягивает в себя свежий воздух, в котором уже чувствуется едва уловимо весна, говорит: «Ты съезди, посмотри, какой разрез мы эксплуатационникам... подарили».

Вечер. Нерюнгринский угольный разрез. Представьте столбобразную гору с белой снеговой шапкой. Один край горы срезан взрывами и экскаваторами—вертикальная стена блестит черным жирным блеском, это чистейший уголь высшей марки КЖ... А высота угольной стены до восьмидесяти метров. Такое же чудо природы, как, скажем, Ниагарский водопад. Сегодня на карьерных машинах шоферы из комсомольско-молодежной бригады Анатолия Фогеля—они спешат, работают без перекуров. Они ведь взяли обязательство—выполнить план двух лет пятайки к 60-летию Октября, и об этом знает уже весь город. А комсомольско-молодежный экипаж экскаваторщиков Виктора Горбунова—их механизмы взрываются в скалу по соседству—уже поддержал шоферов. Да и другие бригады приглядываются к заводилам-комсомольцам и прикидывают свои возможности. Взрыв подбросил вверх, кажется, целую гору—это подбирается к «Мощному»—новому пласту—комсомольско-молодежный коллектив взрывников Ивана Тимошенко: у буровиков и взрывников работа самая адовая—все время на ветру, на холоде, среди угольной пыли и железа, которое тронь пальцем на морозе—обжигает и рвет кожу.

И экскаваторщики, и шоферы, и буровики—все 3374 комсомольца Нерюнгри соревнуются за право отгнать первого шезлона угля с нового разреза.

(Летом 1978 года, в День шахтера, отправился из Нерюнгри на юг, к промышленным гигантам Сибири и Дальнего Востока по свежим релисам БАМа первый шезлон якутского угля,—Нерюнгри начал в полную силу работать на коммунизм.)

А на открытой площадке недалеко от карьера идет монтаж металлических разноцветных конструкций... Грейдер расширяет и без того просторную дорогу от карьера. Самолеты, что ли, сажать? Нет, объясняют строители, те конструкции, что монтируются на взгорье,—будущие экскаваторы: раз черпанет—и двадцать кубометров угля в ковше. А по дороге уголь будут возить к станции в самосвалах. В каждом кузове—по 180 тонн,—по три железнодорожных вагона. Где еще увидите такую технику? Нигде, кроме Нерюнгри.

Мы едем по небывало широкой дороге к городу. Далеко позади вздрагивает земля, и долго не оседает на белую землю облако черной пыли. Зацепили, значит, пласт «Мощный».

Это было в пятницу 25 февраля 1977 года. Потом настал день, когда северная ветвь Байкало-Амурской магистрали, пронзив тоннелем Становой хребет, серпантином спустившись с его склона в долгую долину реки, вышла к станции Беркаит—на южную окраину Нерюнгри, самого большого города БАМа. Был большой праздник, и у трибуны стоял первый поезд в Нерюнгри—агитпоезд «Комсомольская правда», и Гавриил Винокуров говорил короткую, но взволнованную речь.

История социалистической Якутии есть история преодоления пространств. В сознании ее жителя понятия «революция», «социализм» неотрывно связаны с понятием «дорога». Дорога—это жизнь. Те, кто ссылали в Якутию декабристов, народовольцев, Короленко, Чернышевского, Петра Алексеева... смотрели на далекий край, как на необъятную, естественную, дух и тело умерщвляющую тюрьму—царственная близорукость. Французский географ той эпохи Э. Реклю витиеватыми выражениями подтверждал, что реки ленокского бассейна «текут, так сказать, вне исторической зоны, за пределами истории». Другие ученые бесстрастно фиксировали: «Иностранцы якутские обречены, очевидно, на постепенное вырождение и вымирание».

«...Раскрепощенные от царистского угнетения... якутские трудящиеся массы пробудятся и с помощью русских рабочих и крестьян выйдут на путь полного укрепления власти самих трудящихся»,—предвидел Ленин.

Дорога—это жизнь. И первое же небывалое в Якутии строительство—Амуро-Якутская автомагистраль—расчертило в двадцатые годы с юга на север Якутию тысячекилометровой лентой и перечеркнуло самим фактом своего появления прошлое окончательно.

Мне рассказывали в Нерюнгри. До революции лесные и оленные люди таили известные им месторождения ценных камней—показать их значило навлечь полчища жадных, беспринципных, жестоких эксплуататоров...

Вскоре после революции якут Михаил Тарабукин открыл в окрестностях Нерюнгри золото и привел к нему первых геологов Советской России. Якут Виктор Захаров, охотясь, случайно открыл богатейшее месторождение слюды—вдвоем с сыном, рискуя жизнью, он привез на плоту три стокилограммовых мешка блестящих камней—образцы для геологов. Ведь теперь «русский» значило: поддержка продуктами в голодную зиму, порохов, лечение недугов людей и оленей, ликбез.

Железную руду открыл русский Сапожников, но якуты искали его, заблудившегося, нашли, помогли ему выбраться к людям. Уголь открыли русские женщины. Но звенки из поселка Золотинка дали им описание местности, оленей, рабочих, проводников. Так рождалось доверие. Так понятие «советский»

сливалось в сознании коренных жителей Якутии с самыми высокими ценностями: справедливостью, помощью, дружбой. Единство народов складывалось на самом прочном основании — на родной земле.

...Есть добрый замысел — поставить в будущем Нерюнгри памятник первооткрывателям: поднять на постамент русского геолога и якута — проводника, следопыта верхом на олене.

Спираль истории стремительна: не внуки даже, а уже дети тех пастухов, оленеводов, охотников и проводников сегодня не в помощниках, не в малограмотных подсобниках, а образованнейшие создатели важнейшего центра Якутии — города XXI века.

\* \* \*

Когда эта книга уже готовилась к печати, в начале 1985 года Политбюро ЦК КПСС приняло решение — историческое для северной республики: одобрить прокладку железной дороги от БАМа до Якутска! В строительном обиходе эту линию не зря назвали северным БАМом. Ведь проект ее готовит тот же институт Мосгипротранс, что вел изыскания значительной части Байкало-Амурской магистрали. Первый километр нового ответвления на север будет уложен на окраине города Нерюнгри — на станции Беркаки. Трасса протяженностью 830 километров пересечет Становое нагорье, крупные сибирские реки Чульман, Алдан, Амгу и десятки других больших и малых притоков Лены. Уже к весне 1985 года на строительстве дороги высадилось более 3 тысяч человек. В большинстве своем это специалисты, участвовавшие в сооружении линий Бамовская — Тында — Беркаки и Тында — Чара. Рубку просеки к столице Якутии доверили отряду «Якутский комсомолец». Опыт ветеранов БАМа сказался с первых дней — время на передислокацию и обустройство в новых местах потребовалось минимальное — уже к марту 1985 года на север от Нерюнгри пролегла лента просеки длиной в 100 километров, началась отсыпка земляного полотна и возведение мостов. К этому времени появились и проектные решения магистрали. Учитывая суровый климат, (трасса пройдет неподалеку от полюса холода северного полушария Земли — поселка Оймякона), станции здесь будут расположены значительно реже, чем на главном направлении БАМа: в среднем через каждые двести километров. Но это будут особенно комфортабельные поселки. Между ними появятся небольшие пункты с жилыми и производственными помещениями, самостоятельным отоплением, водоснабжением и очистными сооружениями — но люди там жить постоянно не будут, они станут лишь вахтовое дежурство. Благодаря вахтовому методу обслуживания весь штат железнодорожников составит около 2 тысяч человек, что гораздо меньше обычного.

Северный БАМ повлияет на развитие территории площадью более 3 миллионов квадратных километров, — он проляжет по землям, богатым полезными ископаемыми, по горам, где уже сейчас добывают золото, уголь, алмазы, различные руды. До сих пор ежегодно сюда приходится забрасывать миллионы тонн грузов автомашинами, самолетами или на баржах за короткую северную навигацию, что весьма дорого и к тому же тормозит развитие территории. Все затраты на северный БАМ окупятся за первые же несколько лет после начала его постоянной эксплуатации.

А что дальше? Северяне все чаще заявляют на различных деловых совещаниях и с газетных трибун о необходимости продолжения БАМа на Магадан — мимо Колымской ГЭС, через рудные горы Индигирки и Колымы. А почему бы и нет? От Якутска до Магадана по бамовским масштабам не так уж и далеко — всего полторы тысячи километров...



# ЖЕЛЕЗНЫЕ СОЛДАТЫ

**Тында ► Февральск ►**

1623-й - 2303-й километр

*Полтысячи километров  
пройдено военными  
железнодорожниками  
от Тынды на восток  
через необитаемые  
пространства северной  
тайги. Здесь, на берегу  
реки Тунгалы, они  
соединились с  
солдатами и офицерами,  
которые пробили  
навстречу почти тысячу  
километров трассы от  
Комсомольска-на-  
Амуре.*







Участок магистрали от Тынды до Комсомольска-на-Амуре прокладывали железнодорожные войска — «железные солдаты».

28 апреля 1984 года на севере Амурской области встретились путеукладчики, идущие навстречу друг другу от Тынды и Амура.

В последние дни перед стыковкой там было особенно горячо. Еще оставалась незаконченной гигантская выемка, рассекающая хребет двухкилометровым рукотворным ущельем — миллион кубометров земли и камня вынуло из него подразделение Владимира Алексеевича Куркина, а при мне рядовой Аркадий Паньков рассыпал желтые зерна аммонита для последнего взрыва.

Путеукладочная команда старшего лейтенанта Владимира Логушкина монтировала рельсы на последнем мосту. Двенадцать человек пяти национальностей: Саян Данзасов — бурят, Арын Кушербаев — казах, Андрей Соколов — русский, Василий Трегубенко — украинец, Ровшан Бабаев — уроженец Баку... Но на укладке все они как близнецы — одинаково загорелые и пропыленные мускулистые парни.

Железная машина путеукладчика медленно, будто ощупывая рельсы, заползает на последний мост. Командир Владимир Логушкин идет впереди с желтым флажком в левой руке и отдает последние команды хриловатым от усталости голосом.

Начальник строительства этого моста майор Александр Николаевич Нежилиев наблюдает всю живописную картину, расположившись пообочь, на валуне. Ему кричат шутливо коллеги:

— По традиции-то под мост бы тебе спуститься, пока путеукладчик идет.

А он безмятежно сдвигает на затылок фуражку:

— С такой традицией мне целыми днями только под пролетами и стоять. — И объясняет: — Здесь что ни километр, то мост.

Полтысячи километров пройдено военными железнодорожниками от Тынды на восток через необитаемые пространства северной тайги. Здесь, на берегу реки Тунгалы, они соединились с солдатами и офицерами, которые пробили навстречу почти тысячу километров трассы от Комсомольска-на-Амуре.

Разъезд, где произошла стыковка, назван именем Виктора Мирошниченко — дальневосточника, сержанта железнодорожных войск, ставшего Героем Советского Союза посмертно, за подвиг, совершенный им в октябре 1941 года под Москвой. В те промозглые дни он возглавил подрывную команду. Бронированные колонны гитлеровцев наседали по всем дорогам. Пропустив истекающие кровью, отступающие красноармейские части, воины-железнодорожники уничтожили дороги и мосты на пути врага к советской столице. Очередной заряд команда Мирошниченко заложила на железнодорожном мосту через реку Снопоть. Поблизости уже шел бой. Сержант поджег шнур, и огненный язычок побежал по берегу. В последние секунды осколок перебил его. Немецкие танки вползали на мост. Выбора не оставалось. Виктор Мирошниченко рванулся к зарядам, успел снова зажечь обрывок шнура. Огненный столб приподнял ферму моста — вместе с ней рухнули в воду горящие танки.

Виктору Мирошниченко было 24 года.

Железнодорожные войска были созданы в Красной Армии осенью 1918-го — по указанию Владимира Ильича Ленина. В гражданскую войну они прокладывали колеи в прифронтовых полосах, обеспечивали движение прославленных красных бронепоездов. В Великую Отечественную перевозили важнейшие грузы и войска к фронтам. Победы в Сталинградской и Курской битвах были ускорены благодаря героизму «железных солдат», оперативно наведших дороги и протолкнувших по ним под бомбежками тысячи эшелонов с боевой техникой.

Железнодорожным войскам по штату положено уметь возводить дороги в самых необычных, сложных и тяжелых условиях, так что в мирное время лучшей школы, чем БАМ, для их молодого пополнения не найти. В петлицы воинов-железнодорожников вплетен мирный созидательный символ — молот. Они строят мирную жизнь и защищают Родину. В добрых традициях этих войск быть в труде как в бою. «БАМ — твое поле боя» — стало их лозунгом.

В прокладке Байкало-Амурской магистрали участвуют те самые батальоны, что когда-то восстанавливали мосты и дороги для наступающей армии и встречали Победу в Берлине и на Одере.

И вот снова победный день — последняя выемка, последний мирный взрыв, последний мост, последнее — золотое — звено... На апрельском ветру колышется гордая алая надпись: «Мы шли сюда десять лет!»

Сегодняшний праздник — это день победы тех, кто задумал и математически точно вычертил дерзкий проект. Десять лет назад в палаточном лагере близ Тынды я разговаривал с одним из авторов проекта БАМа, начальником экспедиции Мосгипротранса Александром Алексеевичем Побожим. Легендарный изыскатель (недавно он умер), отдавший полвека прокладке дорог в самые труднодоступные районы нашей страны, сказал тогда о линии Тынды — Комсомольск: «Это самая трудная трасса в моей жизни».

Незадолго до смерти Побожий писал: «Будущая железная дорога складывается по частям, как книга из глав. Изыскатель подобен писателю, который разрабатываемые частности соединяет для задуманного целого, но это целое может изменяться в процессе творчества в соответствии с отдельными составляющими. Вот и изыскатель в первую очередь обдумывает роль своих «главных героев» — проходов через хребты, обходов долин со скальными прижимами, болотных топей и других главнейших препятствий.

Изыскательское дело любит творческих людей».

Творческий человек Александр Побожий писал книги о своих товарищах-изыскателях. Незадолго до смерти он, начальник экспедиции Мосгипротранса, завершил свою самую большую работу — проект Восточного участка БАМа. И закончил самую большую свою книгу — «Сквозь северную глушь», в которой рассказал о том, как рождался проект линии Тынды — Комсомольск. Вот что писал он о том участке трассы, где в апреле 1984 года произошла стыковка:

«В общей горной цепи между хребтами Соктаханом и Джагды есть разрыв, тут образовалась огромная впадина, в середине которой раскинулось живописное озеро Огорон. Сюда и потянулись нити всех вариантов трассы БАМа.

...В 1976 году я попал на Огорон в начале мая. Там находилась инженерно-геологическая партия нашей экспедиции во главе с молодым геологом В. А. Кузнецовым.

— Ну, как дела, Володя? — задал я, казалось бы, общий, ни к чему не обязывающий вопрос.

— Лед, — ответил Кузнецов и пояснил: — Погребенный лед во всех скважинах. — И как-то безнадежно махнул рукой. Он разложил на столе геологические колонки, буровые журналы. — Вот тут уже пробурили, — показал он на карте.

На всех колонках, как приговор самому прямому варианту трассы, чернели столбцы ледяных линз. Они залегали и близко от поверхности, и на глубине пяти и десяти метров, чередуясь с погребенным торфом. В общем, это была не твердь земная, а слоеный пирог: суглинок, лед, торф, опять лед — и так на большую глубину.

Мы долго молчали. Было ясно, что пройти трассой вблизи Огорона самым коротким путем нельзя — дорога провалится. Снова и снова смотрели на карту, пытались отыскать другие варианты... Долго прикидывали, строили догадки, как же все-таки обойти наледи, чертили схемы защиты полотна дороги от них, но утешительного было мало.

Смотрели на Огорон с многочисленными заливами, на окружающие впадину горы, разрезанные глубокими долинами. Вон там, на востоке, течет в Огорон речка Сафарка, с юга в него впадает Четканда; река Ушмун, стекая с гор, минует Огорон южнее и сливается с Депом. Горы четко окаймляют Огоронскую впадину, только на юго-западе их нет — туда уходит долина Депа. Озеро прекрасное и горы красивые. Но где же пройти эти горы?

Я связался с изыскательской партией В. Б. Скорнякова.

— Владимир Борисович, нам нужно перебраться на Огорон, тут дела плохи. Надо прокладывать новый вариант обхода с востока.

— Разрешите через неделю. Заканчиваем укладку трассы на подходе к станции Ижак.

— А раньше нельзя?

— Попробуем. Завтра посылаю к вам бригаду на вездеходе — ставить лагерь на Четканде.

Мы с Кузнецовым решили посмотреть совсем новый вариант обхода впадины с востока, прокладку которого начнут изыскатели Скорнякова. Отъехав от лагеря километра четыре, стали подниматься по довольно крутому склону. Нам все больше открывалась Огоронская впадина. На дне ее раскинулись скованные вечной мерзлотой мари площадью по несколько километров, на них нет растительности, кроме желтой осоки.

— Здесь, пожалуй, есть надежда уйти от термокарстов, — сказал Кузнецов.

— В крайнем случае пойдем вдоль гор, — согласился я. — Тогда придется удлинить трассу. И выемки немалые.

...Лагерь Скорнякова стоял в густом лесу. Я обратил внимание на необыкновенную для этих мест растительность. Среди исполкиных лиственниц росли березы, ольха, шиповник, черемуха и пихта, которая мне до этого нигде здесь не встречалась. Через реку упали необыкновенной толщины

лиственницы, другие, такие же, над ней наклонялись. Рядом с палаткой валялись распиленные на дрова чурбаки, и я обратил внимание на их толщину.

— Полтыщи лет простояла, не меньше,—показал пальцем на самый толстый чурбак радист Игорь Солодков.

Мы не поверили, принялись считать и не смогли: кольца в разрезе расположены так густо, что рябило в глазах. Тогда Альперт отмерил в разрезе один сантиметр и насчитал в нем девять витков.

— Вот это да,—невольно вырвалось у Альперта,—при Иване Грозном росла!

\* \* \*

Все десять лет строительства линии Тында—Комсомольск были годами—безо всякой натяжки—героическими.

Для воинво-железнодорожников БАМ начался с десантов, по-военному стремительных и суровых. Зимой 1974 года они отправлялись из Тынды по льду Гилюя в его истоки. Гилюй—от эвенкийского «гилли»—блестящий. В самых верховьях они основали станцию Дипкун, что значит у эвенков «серебряный ключ». Дальше была Зея. Через нее потребовалось возвести мост длиной более километра. Ведь к тому времени, когда туда высидился первый десант, в сотне километров ниже по течению уже завершалось сооружение Зейской ГЭС—и река на глазах у воинво выходила из берегов, разливалась, будто крадучись, по долине, превращалась в рукотворное море.

В 1643 году в верховья Зеи из Якутска пробрался отряд казаков Василия Пояркова. На Зее они сколотили плоскодонные суденышки и следующим летом сплавом вышли в Амур—это были первые русские люди на великой реке.

Топографическую карту Зейского района составлял Григорий Федосеев—он написал о зейских делях книгу «Смерть меня подождет», много раз издававшуюся у нас в стране и во многих других государствах. Девяностолетний эвенк-проводник Федосеева Улукиткан, ставший героем книг Григория Федосеева, похоронен на высоком берегу Зеи—неподалеку от бамовского моста через реку.

На языке эвенков Зея—значит «лезвие». Зародившись в северных гольцах, река прорывается сквозь нагромождения хребтов и несет свои воды через всю Амурскую область, среди необъятной тайги, просторных полей и старинных сел. Жизнь людей на берегах Зеи всегда зависела от ее неуравновешенного нрава. Зея могла мелеть в жару так, что баржи и катера с грузами неделями «сушились» на косах. За один дождливый день она выплескивалась из гор неукротимым валом, захлестывая пашни и сенокосы, срезая, будто лезвием, крыши селений. Я спрашивал молодого шофера из Зейгэстроля Виктора Капитанова, что привело его на плотину.

— Так сколько можно,—сказал он.—Наше село, считай, через год топило.

— А почему не переселились подальше от реки?

— В пойме самая жирная земля: хлеб растет.

Последний раз свой «буйный набег» на долину Зея сделала в 1974 году, в августе,—затопила четырнадцать поселков. В 1975-м Зею перекрыли.

ГЭС воздвигли как раз в том месте, где река вырывается из горных теснин в просторную долину. Этот распадок издавна называли «Зейскими воротами». Плотина вышиной с сорокаэтажный небоскреб замкнула «ворота» надежней и прочней, чем любая крепостная стена. Первый секретарь Зейского райкома партии Д. С. Данилин подтвердил:

— Зейские паводки губили до восьмидесяти процентов сельхозугодий. Плотина внесла в нашу жизнь уверенность. В оборот будут введены десять тысяч гектаров плодородных земель из тех, что затоплялись раньше по нескольку раз в год. И электроэнергия нам теперь хватит—все совхозы подключены к ЛЭП от гидроэлектростанции.

Для тех, кому эта роль Зейской ГЭС покажется не самой существенной, хочу пояснить, что именно зейские поля принесли Амурской области славу «житницы Дальнего Востока».

Впрочем, роль Зейской ГЭС, конечно же, несравненно шире. В машинном зале физически ощущаешь, сколь велика мощь дальневосточной реки: вода вращает многотонные турбины легко и стремительно. Над гулким машинным залом—начиненный оборудованием центральный пульт управления...

Один из первостроителей Зеи С. Богатко вспоминает: «Когда в декабре 1965 года первый отряд гидростроителей попытался включить один небольшой четырехкубовый электрический экскаватор, вся Зея немедленно погрузилась в темноту—городская энергосистема развалилась от такой перегрузки».

Сегодня энергия Зеи питает бамовскую столицу Тынду, четырехсоткилометровую железную дорогу от Бамовской до Беркажита, Южно-Якутский территориально-производственный комплекс, угольные разрезы... Зейская ГЭС стала таким весомым фактором для дальнейшего развития восточных районов страны, который, что называется, нельзя переоценить. Теперь увереннее можно приступать к разработке многочисленных месторождений полезных ископаемых на Центральном БАМе, реальными стали давние замыслы о создании Дальневосточного металлургического комплекса, единой энергетической системы Дальнего Востока... Что говорить: Зейская ГЭС рождает энергию, по сути равную мощности всех электростанций легендарного плана ГОЭЛРО, о претворении в жизнь которого мечтал Ленин.

Опыт строительства первой в зоне БАМа гидроэлектростанции — тоже бесценное достояние. Первая ГЭС за Байкалом показала всей своей историей, какой же должна быть Всесоюзная ударная комсомольская стройка. Самый примечательный, пожалуй, факт: Зейгэстрей ни разу не сорвал — больше того, все годы перевыполнял — планы по вводу жилья и объектов соцкультбыта. Поселок зейских гидростроителей Светлый полностью оправдывает свое название — кварталы многоэтажных домов в березовой роще. На многих ли окрестных новостройках можно вечером безо всяких проблем посидеть в молодежном кафе, сходить в спортзал или бассейн? В городе Зее — пожалуйста.

Руководство Зейгэстроя с самого начала начисто было лишено «временных настроений». Здесь брались за все основательно и по порядку, думая не только о сегодняшнем, но и о послезавтрашнем дне. Здесь даже в первом временном деревянном поселке все квартиры с ванными и санузлами. Руководство стройки не было «людьми со стороны»: вчерашние строители Братска, они по собственному опыту знали, что нет ничего постоянного «временки». Зейская ГЭС счастливо избежала лихорадящую иные стройки смену начальства. Вот уникальный, но какой поучительный факт: с первых колышков, то есть с середины шестидесятых годов, и до пуска последнего агрегата летом 1980 года здесь не сменились ни начальник стройки, ни его заместители, ни главный инженер. Причем все они были весьма молоды для начала ответственной работы. Начальником Зейгэстроя А. М. Шохина назначили в 36 лет.

Особо подчеркнем, что все руководители Зейгэстроя были комсомольскими активистами. Понятие «ударная комсомольская стройка» не было для них просто удачной формой пополнения кадрами. Без комсомольского комитета здесь не решалось ни одного вопроса по премиям, обеспечению жильем, детсадам, переводу с места на место молодого рабочего. Здесь не помнят случая, чтобы начальник стройки Алексей Михайлович Шохин (если он не был в отъезде) пропустил хоть одно общестроительное комсомольское собрание. Здесь не только агрегат, а детсад и спорткомплекс объявляли ударными комсомольскими объектами, и руководители стройки без устали выколачивали у министерства средства и фонды на тот же капитальный бассейн. Простые истины подтвердились: если по-настоящему заботиться о рабочих, они выполняют самые напряженные задачи.

Когда однажды в канун ледохода стало ясно, что на перемычке не успеют зачистить скалу для укладки бетона, комитет ВЛКСМ объявил: «Даешь скалу!» После рабочей смены в котлован спустились не только все комсомолы, но и руководители Зейгэстроя. Они долбили промерзлый грунт отбойными молотками, ломами, а где и лопатами, работали вечерами и ночами — успели до ледохода. Когда рядом с Зеей стали прокладывать БАМ, сразу затмивший любую стройку и «оголивший» окрестные предприятия, Зее понесла минимальные людские потери, да и то многие из «собиравшихся» вскоре вернулись на ГЭС. Зато прямо на праздничном митинге, посвященном пуску последнего агрегата Зейской ГЭС, ударный отряд из ребят и девушек, построивших электрогигант на Зее, получил путевки на другую бамовскую ГЭС Приамурья — на реку Бурею. Заместителем начальника строительства Бурейской ГЭС в этот день был назначен Евгений Ханхалаев, недавний комсомольский секретарь Зейгэстроя.

\* \* \*

Стойкость «железных солдат» испытала река Буряя. К весне 1975 года железнодорожные войска соединили ее берега мостом более шестисот метров длины: восемнадцать опор, пролеты на высоте двухэтажного дома. Мост временный — на деревянных опорах, рассчитан для движения машин и поездов на первые года, пока не воздвигнут постоянный, из бетона и металла, на века. По пахнущему сосной и свежей смолой мосту пошла густым потоком грузы за реку — туда, где разворачивались походные городки солдат-строителей...

А в воскресенье 20 июля 1975 года началось наводнение.

Накануне стояла жара — в горах обильно таяли снега. Одновременно в истоках реки начались затяжные ливни. Но за мост можно было не тревожиться: еще при строительстве он был защищен высокими и мощными сооружениями — ледорезами, воздвигнутыми как своеобразные редуты перед каждой опорой. Вода поднималась в верховьях с вечера — по полметра в час. К утру она уже превисила все когда-либо зарегистрированные на Бурею уровни, разрушила водоммерные посты, начала затоплять поселки геологов, лагеря изыскателей БАМа. К полудню пенный вал достигался до бамовского моста.

Один из летописцев БАМа Виктор Владимирович Левашов дотошно собрал и точно записал рассказы воинов, принявших на себя удар стихии.

Начальник подразделения полковник Курочкин Константин Дмитриевич:

— Было около одиннадцати утра, солнечно, тихо, и весть о наводнении не укладывалась в сознании. Однако, подъезжая на машине к Ургалу, я понял, что положение нештучное. Вода залила весь поселок Нижний Ургал, карьеры, некоторые помещения железнодорожного подразделения.

Я послал вперед, к мосту, на машине подполковника Голштейна, а сам остался в Ургале, чтобы организовать эвакуацию людей и техники из зоны затопления на «Уралах», вездеходах, КраЗах. Был создан штаб, назначены ответственные бойцы и офицеры. Через некоторое время вышел на связь подполковник Голштейн; передал: к мосту подъехать ближе чем на два километра невозможно — сплошная вода. Докладывал солдат-связист, который поехал вместе с Голштейном. Он залез на столб,



подключился к линии и стал передавать то, что говорил подполковник. Прервав разговор на полуслове, сказал: «Прекращаю связь, вода заливает столб». Они отъехали на пятьсот метров, связист снова залез на столб, снова начал докладывать и снова вынужден был прерваться: «Вода подходит, отступаем дальше». Так, в три приема, сообщили мне обстановку на подходах к мосту.

Когда я с несколькими офицерами около двух часов дня пришел на мост, то застал там майора Светлова и небольшую группу бойцов и командиров его подразделения. Они прибыли первым рейсом и сразу же начали действовать, чтобы предотвратить опасность разрушения моста. А опасность была вполне реальной: вода поднялась более чем на шесть метров, из нее выглядывали только самые верхушки ледорезов. Ледорезы-то высотой семь метров, опоры—около 11 метров. Сначала я даже глазам своим не поверил: да тот ли это мост?

Никогда прежде мне не приходилось видеть такого: мутная стремительная вода словно выстреливала деревьями. Плывли крыши изб, шум стоял такой, что приходилось кричать, чтобы тебя услышали.

Команда майора Светлова, вооружившись бензопилой «Дружба» и веревками с крючками, расталкивала завалы, копившиеся у ледорезов. Работа сложная и опасная. Нужно сойти на колеблющийся, словно был живой завал, распилить или выдернуть бревно, которое мешает движению, и успеть выскочить на опору, пока тебя не раздавило или не унесло. Конечно, все были обвязаны веревками, сверху их страховали, но работа от этого не становилась легче. Вниз, на завалы, спускались в основном офицеры—сам Светлов, лейтенант Мулюкин, военврач Евгений Супрун. Опытный турист, хороший спортсмен, Супрун многое сделал для спасения моста. Он спускался на самые сложные и опасные завалы, действовал ловко, находчиво и бесстрашно, всем подавал пример.

А вода все продолжала прибывать. Где-то в верхоях она добралась до леса, заготовленного леспромхозами, смыла его и поваленные бурей деревья, сама, подмыв, валила сосны и лиственницы. И чем выше становился уровень воды, тем больше в ней оказывалось леса,—и все это шло на мост...

\* \* \*

Командир подразделения вертолетчиков майор Филимонов Юрий Алексеевич:

— Вылетели мы на вертолете вдвоем с капитаном Фоминым. Прежде всего эвакуировали пионерлагерь. Утро было солнечное, ясное, и для ребятешек наводнение будто развлечение—бегают, прыгают по колену в воде. А когда их начали сажать в вертолеты, вовсе пришли в восторг. Отвезли мы первую партию—примерно шестьдесят малышей—в Чегдомын и тут же вернулись. Полета всего минут шесть. В общей сложности прошло минут двадцать, а лагеря не узнать: стадион, где мы садились, совсем залило, ребятам уже не до веселья. Вывезли мы их всех, потом пришлось снимать уже взрослых с деревьев, с крыш. Нужно зависнуть, спустить на тросе специальное кресло, ждать, пока человек сообразит, как им пользоваться. Но заминок почти не возникало. За весь этот длинный день ни разу нам не встретился человек, который лез бы вперед в поисках спасения, не думая о других. Наоборот, сначала спешили эвакуировать тех, кто слабее. Всего экипажи вертолетов под командованием коммуниста майора Иванникова, капитанов Фомина и Погребняка, моего вертолета эвакуировали из зоны наводнения более тысячи двухсот человек. К концу дня температура в кабине была за сорок градусов жары. При зависании над водой нужно было подолгу удерживать машину на месте, штурвал держали вдвоем,—даже на привычных руках вспухли мозоли.

Начальник штаба подразделения майор Юрченко Александр Иванович:

— Мне приказали собрать всех свободных от дежурства офицеров и вертолетом доставить к 19.00 на мост. Когда за нами пришел вертолет, произошло то, о чем вспоминать не очень-то приятно.

Перед строем я еще раз объяснил задачу: сменить на мосту часть людей, предотвратить его разрушение. Дело шло к вечеру, небо начало заволакивать тучами, уровень воды в Буре продолжал повышаться, и не нужно было обладать слишком богатым воображением, чтобы представить себе, что делается на мосту. Двое отказались лететь. Один из них сказал: «У меня жена молодая и ребенок маленький». Второй: «У меня еще сын в армии не отслужил, хочу его увидеть». Я решил потребовать, чтобы они выполняли приказ, но тут раздался голос одного из представителей командования: «Отставить! На мост полетят только добровольцы. Занять места в вертолете».

И вот мы приземляемся. От страшного напора воды мост вздрагивает, как живой. На коротком совещании распределили силы. Выделили пять команд по четыре человека во главе со старшими лейтенантами Борисовым, Тимофеевым и Захлебным и лейтенантами Чурковым и Самаревым. К тому времени на мост доставили радиостанцию. Небольшой движок давал энергию прожекторам. Еще одна команда во главе со старшим лейтенантом Ишутинным следила за подходами к мосту—чтобы люди не оказались отрезанными от суши, если вода начнет размывать дорогу.

Главный вопрос: какой момент считать критическим, когда выводить людей с моста, чтобы не подвергать их жизни опасности? Втроем—полковник Курочкин, майор Светлов и я—проводим короткое совещание. Решаем: такой момент наступит, когда вода поднимется до пролетных строений. Многократно усилятся ее давление на мост, а удары бревен ускорят разрушение...

Около полуночи вдруг погасли прожектора—где-то замкнуло. Капитан Тяпкин, ответственный за их

нормальную работу, побегал мимо нас вдоль провода, отыскивая неполадку; мы со старшим лейтенантом Ишутиным и несколькими солдатами в очередной раз проходили по мосту. Я взглянул на воду—и, наверное, волосы у меня на голове встали дыбом. Прямо на мост, туда, где у перил склонился над проводкой капитан Тяпкин, со скоростью товарного поезда неслась большая деревенская изба-пятистенка. Высокая—вода не доходила до ее окон, с шиферной крышей, кирпичной трубой...

— Ложись!—крикнул Ишутин, но Тяпкин даже не оглянулся: не услышал. Сквозь шум воды донесся треск, через мост полетели шифер и кирпичи, все заволокло пылью. Но вот изба покачулась и ушла под воду, а потом я увидел ее темный край намного ниже моста.

Мы бросились к тому месту, где стоял Тяпкин,—в пыли не было видно, цел он или нет. Его даже не ушибло, просто свалило с ног. «Что же ты не ушел?»—«А я видел, что ли, что там плывет? Мне замыкание надо найти».

Минут через десять снова вспыхнули прожекторы.

В 1.30 вода была близка к пролету. Вдруг словно пушечный выстрел раздался. Мост резко и сильно дрогнул. Команда по цепочке: «Всем с моста». Рассредоточились—кто ближе к левому берегу, кто к правому. Напряженно всматриваемся, несколько минут тревожного ожидания—стоит мост. Медленно идем по нему и в свете прожектора видим: лопнул стальной железнодорожный рельс.

В третьем часу ночи подъем воды замедлился. Но до критической точки осталось всего шесть сантиметров. Вода больше не несет бревна.

В 3.00 до колышка с критической отметкой остался всего сантиметр. Как замороженные смотрим мы с лейтенантом Ишутиным на него: неужели придется отдавать мост Бурею?

В 3.40 кромка воды в полутора сантиметрах от кризисной отметки. Полтора сантиметра! Ободок грязной пены появился на обсыхающем песке—след отступающей воды...

Они победили в ту ночь. Поезда через Бурею теперь идут по пролетам, уложенным на бетонные опоры, которым не страшны никакие паводки. Но без того моста, что отстояли в июльскую ночь 1975 года «железные солдаты», вся стройка задержалась бы на целый год. А он, спасенный, стоит скромно в величавой тени железобетонного могучего красавца и послужит еще лет двадцать бамовским шоферам.

Они победили в ту ночь. Но впереди ждали «железных солдат» испытания Дуссе-Алинского тоннеля.

\* \* \*

Тоннель через хребет Дуссе-Алинь был пробит еще в 1952 году. Вскоре стройку законсервировали. Как далекое предание здесь рассказывают быль о старике, оставшемся в опустевших горах «сторожить тоннель». По утру он разводил два костра—у западного и восточного порталов, и горячий дым тянуло по подземному коридору. Так он отапливал тоннель,—не давал сочившейся с потолка влаги превратиться в ледяные наросты. Когда старик умер, костры в безлюдной тайге разводить стало некому.

Летом 1975 года воины-железнодорожники, подойдя к тоннелю, увидели голубовато-серые айсберги, наглухо перекрывшие оба входа. Тоннель превратился в сплошную ледяную глыбу длиной в 1807 метров. «Хоть ледокол сюда вызывай!»—мрачно шутили в первом десанте. По сути, им предстояла уникальная работа: как бы заново пробить тоннель, но уже не в земле, а в сплошном льду—вынуть его тридцать тысяч кубометров.

Взвод лейтенанта Бориса Соловьева начал «раскупорку» тоннеля со взрыва при входе. Самосвалы вывозили горы изумрудных, истекающих на летнем зное обломков. Под сводами же взрывать стало невозможно. Здесь в ход пошли отбойные молотки. Но скорость проходила резко упала. И тогда военные инженеры Г. Грошев, Ж. Исаакян, А. Ковальчук, И. Кука предложили лед... растопить. У шахтеров-угольщиков с соседнего Ургала они достали мощные вентиляторы и теплогенераторы. Горячий воздушный струями ударил в голубые стены. Из тоннеля наружу зажурчал ручей. Через несколько дней потребовалось вручную пробить особо прочную перемычку в середине тоннеля, чтобы создать горячий сквозняк от восточного до западного портала.

Этот приказ получило отделение младшего сержанта Николая Марийченко. Они продвигались по узкому лазу как по ледяной пещере. Поскальзывались, врубались сапогами и отбойными молотками в пол. Кое-где приходилось даже ползти. Было трудно дышать—здесь, в середине подземелья, не хватало кислорода. Стены дышали холодом. Одежда на разгоряченных работой плечах и коленях намочка. Добравшись до перемычки, они врубались в нее отбойными молотками. Вдруг один из инструментов будто провалился в пустоту. И тут же его выбило из рук мощным потоком воды. Там, за перемычкой, таилось целое озеро.

Ефрейтор Васил Минуллин, парень из Татарии, успел понять опасность, грудью навалился на маленький пока проран, откуда хлестала вода: «Отходите!» Он продержался несколько драгоценных секунд, пока его товарищи солдаты выбрались из опасной зоны. Васил выскочил благополучно. Вслед за ним рвался на свободу из многолетнего заточения хрустально чистый поток. Вода схлынула быстро. За проломом открылась вторая половина тоннеля.

Теперь, когда казалось, что основные сложности позади, возникла еще одна неожиданная беда: тепло

генераторов растопило вечную мерзлоту—сквозь прогревшиеся своды зазвенела капель. И опять на помощь военным пришли уральские шахтеры: подсказали, как реконструировать дренажную систему.

Битва за тоннель продолжалась. В конце штольни невозможно было применить технику. Глыбы льда солдаты выносили оттуда на руках или в брезентовых мешках. По две тонны за смену. 11 апреля 1976 года они разбили последнюю глыбу льда—дорога через хребет Дуссе-Алинь была открыта.

Так, «с боями» «железные солдаты» прошли полторы тысячи километров от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. По безлюдной тайге, через порожистые реки. Мимо озер, глубоких и округлых, словно гигантские метеоритные кратеры. Через бесконечное заболоченное редколесье. По вечной мерзлоте.

Воины-железнодорожники, как всякие солдаты, умеют стрелять, нести караульную службу, обороняться и атаковать. Но это самые мирные войска. Возвращаются с БАМа солдаты, а потом приходят в политуправление железнодорожных войск письма вроде того, что прислала доярка колхоза «Звезда» из Минской области, мать-героиня А. Мурашко: «В начале лета мой сын вернулся из армии. Служил Владимир на БАМе, в железнодорожных войсках. До службы не имел никакой специальности. А теперь? Не успев пересохнуть с дороги, решил заменить электропроводку. Я с опаской: «Осторожно, сынок, электричество». Но он спокойно так говорит: «Не волнуйся, мама, я электрик».

Несколько дней спустя вижу своего Володю на тракторе. «Батюшки,—думаю,—расшибется ведь». Побежала, а он опять улыбается. «Ну что ты, мать, я же будбозерист». И, успокаивая меня, сказал, что работал на БАМе крановщиком, слесарем, мотористом.

Низкий мой поклон его командирам.

\* \* \*

Проложенная «железными солдатами» трасса ведет к огромным лесным и рудным богатствам. Начальник Дальневосточного территориального геологического управления Ю. И. Бакулин считает, что ввод трассы Тында—Комсомольск-на-Амуре «значительно расширяет сырьевые ресурсы металлургического производства в Хабаровском крае и Амурской области, где уже разведен целый ряд месторождений железных, марганцевых руд и другого сырья. Железные руды разведаны в Кимканском, Сутарском, Костеньгинском и Горинском месторождениях, а также в Удско-Шантарском железорудном бассейне с прогнозными запасами 4—5 миллиардов тонн. Марганцевыми рудами богаты Южно-Хинганское и Ир-Нимийское месторождения, коксуемыми углями—Уральское. Профилирующим видом минерального сырья на Восточном участке БАМа является олово, встречающееся почти на всем протяжении трассы. Открытие олова в Баджалском и Дуссе-Алинском районах выдвинуло Восточный участок БАМа в число ведущих оловодобывающих территорий страны.

К северу-востоку от бамовской станции Февральск располагается Удско-Шантарский фосфатоносный (и железорудный) бассейн. Он протянулся на 450 километров. Пласты фосфоритов вскрыты в 280 местах. Общая прогнозная оценка их внушительна: 1,5—1,8 миллиарда тонн. Еще севернее, в труднодоступной части хребта Джугджур, выявлены крупные залежи комплексных апатитогитаноматитовых руд. Успешное завершение строительства Восточного участка БАМа открывает путь к созданию крупнейшего горнопромышленного комплекса на востоке страны».

За большой вклад в сооружение Байкало-Амурской магистрали тысячи солдат, прапорщиков и офицеров награждены медалями и орденами, четырнадцать стали лауреатами премии Ленинского комсомола, пятерым присвоено звание Героя Социалистического Труда. Так оценила Родина их заслуги.

Сегодняшние «железные солдаты» продолжают традиции своих предшественников. В далеком 1919 году на седьмом экстренном съезде РКП (б) Владимир Ильич Ленин произнес знаменитый свой завет: «Наш лозунг должен быть один—учиться военному делу настоящим образом...» Это стало крылатой фразой в Советской Армии. Но сразу же Владимир Ильич подкрепил свой призыв конкретной программой: «ввести порядок на железных дорогах. Без железных дорог социалистическая революционная война—вреднейшее предательство». Этот завет «железные солдаты» несли в сердцах через годы испытаний. Через горнило гражданской войны: они восстановили 22 тысячи километров полотна и около 3 тысяч мостов. В огне Великой Отечественной—когда враг бомбил и взрывал дороги, узлы, вокзалы, станции, мосты, когда отступающие фашисты выдирали рельсы вместе со шпалами, осуществляя доктрину «выжженной земли»,—«железные солдаты» восстановили 117 тысяч километров дороги и обеспечили доставку на передовую 443 тысяч эшелонов с боеприпасами, оружием, техникой, продовольствием... Когда утихли бои, именно этим войскам выпало восстановить почти 3 тысячи разрушенных мостов. Незаметные вроде войска—мы привыкли говорить, вспоминая войну, о пехоте, артиллерии, танкистах,—но сколько же вынесли они на своих плечах и как сильно зависел успех боев от их труда!

Перелистываю бамовскую летопись. Хроника, короткие информации, а речь в них ни много ни мало—о подвигах. И герои—сегодняшние юноши, сегодняшние солдаты и офицеры сугубо мирного времени.

«В 7 часов 45 минут в подразделении офицера Г. Костюковича была объявлена тревога: горела тайга. Огонь с каждой секундой грозил перекинуться на находившиеся поблизости складские помещения, где

хранились взрывчатые вещества. Рискаю жизнью, ефрейтор С. Холхотян на своем бульдозере снял верхний растительный слой почвы, преградив тем самым дорогу огню».

«Из-за сильных дождей в реке поднялся уровень воды, которая угрожала опрокинуть опоры временной переправы. В критической обстановке к командиру обратился комсомолец сержант Н. Шенгелия. Он предложил добраться до опор вплавь и завести на них тросы. Его поддержали сержант В. Кудьба, рядовые Н. Филиппов и Р. Чонкошадзе. Через минуту они уже были в ледяной воде, а спустя полчаса закрепили тросы, удержавшие опоры временного автомобильного моста».

«Прорвало трубопровод, обеспечивавший участок трассы горючим. В сорокаградусный мороз солдаты А. Синицын, В. Дырда, И. Коха, И. Шалиев приступили в заделке пробоины. Сильная струя горячего хлестала по рукам, попадала в лица, обливала одежду. Инструмент примерзал к ладоням. Когда на тайгу опустилась ночь, работу продолжали при свете автомобильных фар. Лишь к полуночи неимоверными усилиями трубопровод снова был введен в строй. Снова забился пульс артерии, питающей стройку горючим».

Вся история сооружения БАМа—восточного его фланга от Тынды до Комсомольска-на-Амуре—подтвердила, что сегодня, как и всегда, железнодорожные войска страны находятся в высокой степени боеготовности, что им, как и всегда, по плечу выполнение задач в самых трудных условиях.





# КРАСНЫЕ ЭШЕЛОНЫ

**Алонка ► Комсомольск-на-Амуре ►**

2533-й -3102-й километр

*Сентябрьским вечером  
1975 года в Москве на  
вагоноремонтном заводе  
имени Войтовича  
проводжали необычный  
состав. Каждый из  
шести его вагонов щедро  
украшен плакатной  
рописью — яркими  
панорамами с точными  
символами нашей  
революционной эпохи.  
Весь внешний вид  
эшелона вызывал  
ощущение бодрости и  
митинговой  
взбудораженности. Это  
был агитпоезд ЦК  
ВЛКСМ  
«Комсомольская  
правда».*





Среди тех, кто провожал его в первый рейс, стояли на перроне люди, видавшие в свое время агитпоезда на фронте под Сталинградом, на восстановлении разрушенных городов. И был здесь даже человек, который помнил, как в далеком, истекающем кровью 1918 году выходил из этих же самых заводских ворот в направлении только что освобожденной от белых Казани—на фронт!—первый большевистский агитпоезд «Октябрьская революция». Оживала память ветеранов, и подзабытая фронтовая мелодия вдруг зазвучала в ушах, хотя поездные динамики гремели что-то вполне современное.

Постукивая колесами на стыках, тянулись мимо вагон-дизель, вагон-лекторий, вагон-библиотека, вагон-клуб... Агитпоезд «Комсомольская правда» взял курс на Байкало-Амурскую магистраль—к постоянному месту своей работы до конца стройки.

В тот год стройка только начиналась, но про нее, как, пожалуй, никогда после, особенно много говорилось и пелось, хотя, собственно, дороги еще не существовало—весь рельсовый путь БАМа не насчитывал тогда и двухсот километров. Уже ясно было, какие огромные и долгие трудности придется одолевать строителям, и что таить, не в одной голове роились сомнения: удастся ли вообще в обозримом будущем продолжить БАМ. А кто-то спрашивал, пусть сам себя, но спрашивал: уместен ли там сейчас агитпоезд, принесет ли он пользу и даже не анахронизм ли это в принципе—ведь и стройка не то, что раньше, и время другое, и молодежь, говорят, нынче не та...

Над БАМом пролетели годы.

\* \* \*

...В этот рейс на агитпоезд погрузились группы, направленные на БАМ комсомолом Москвы, Прибалтики и Молдавии. Лекторы, вокально-инструментальный ансамбль, выездная экспозиция музея, поэты, агиттеатр, модельер и даже иллюзионист.

После того как все они наконец-то устроились по купе, их собрали в вагоне-клубе для инструктажа и знакомства с главными хозяевами агитпоезда—постоянными его работниками. Гости, как обычно, развеселились, услышав, что «необходимо немедленно сорвать стоп-кран в случае выпадения человека». Хозяева привычно заулыбались: инструкция, дескать. Не будешь же сразу рассказывать, что... Но об этом потом. Итак, начался очередной рейс агитпоезда «Комсомольская правда». На этот раз по самому восточному флангу трассы. Сегодня этот участок—главный для всей стройки—сдаточный объект пятилетки. А «Красный шелон» (так его называют на БАМе с первых дней) составляет свои графики с учетом, где важнее.

Одна из первых остановок на пути—Алонка. Ее строит молдавский отряд. Здешний клуб называется «Флуэраш»—дудочка. Вчерашние жители Кишинева, Тирасполя и Бендер сохранили на дальневосточной земле свои народные традиции. В центре поселка высится памятник Сергею Лазо—бамовцы поставили его сыну молдавского народа, отдавшему жизнь за свободу дальневосточной земли.

Утром на ежедневное заседание штаба поезда пришло руководство поселка. Заместитель начальника мехколонны, крупный мужчина в бесформенном брезентовом плаще и кирзовых сапогах—броднях, с пристрастием выясняет:

— У вас, говорят, есть модельерша. Женщины приказали без нее не возвращаться. Ну хоть на часок пусть к нам заглянет.

— На часок не получится. Ее только вопросами на полтора часа закидывают. Объединяйтесь с путеями в их клубе, пришлем модельера. Международников у нас четыре. Как их по организациям поделим?

— Да мы с радостью. Только...—председатель сельсовета что-то недоговаривает, но не выдерживает,—тут один лектор приехал, очень недоволен остался. Не та, сказал, аудитория у вас: вопросы задают непродуманные.

— Скорее лектор «не тот»,— подал голос из угла штабного купе Николай Сергеевич Корнев. Он уже второй раз приехал с агитпоездом.

Наконец, вся программа работы в Алонке утрясена. Договорились, что молдавский народный ансамбль танца выступит перед земляками-молдаванами в обеденный перерыв прямо на борту поезда, в вагоне-клубе. Ветеран Великой Отечественной войны и олимпийская чемпионка придут к школьникам. Вечером в поселке политический клуб «Пульс планеты» и большой концерт литовского ВИА «Родник». Последний вопрос:

— Надо бы в самых людных местах афиши развесить насчет вечерней программы.

— Это конечно. Да так и так весь народ вечером в клубе соберется: раз агитпоезд на станции, значит, и без афиш все ясно. Вон, смотрите: кому во вторую смену, уже к вам тянутся.

За окном младшеклассники во главе с молоденькой учительницей шествуют в вагон-лекторий смотреть «мультики». У бамовской детворы особое отношение к агитпоезду «Комсомольская правда» с тех пор, как он привез к ним в гости авторов фильма про Винни-Пуха.

То, что к отряду Молдабамстрой приехал пропагандистско-художественный отряд из Молдавии же—не какая-нибудь там счастливая случайность. Это «чудесное совпадение» запланировано за год вперед. В Хорогочи к Свердловсамостро агитпоезд привезет свердловский агиттеатр «Факел», а в грузинский поселок Ния на Западном БАМе—танцоров и спортивных звезд Кавказа.

Вечером в поселковом клубе набито битком. (На все мероприятия агитпоезда традиционно «вход свободный».)

На сцене Бируте Петриките. Песня «Желтоглазая ночь» написана специально для нее. Эту девушку, лауреата Всесоюзного фестиваля «С песней по жизни», бамовцы полюбили еще по телеконцертам. Конферансье. Калейдоскоп умопомрачительных трюков иллюзиониста Кирилла Ковшова. Взрывы аплодисментов... Мы стоим в полуметном углу зала с руководителем агитпоезда «Комсомольская правда» Валерием Васильевым. У него хорошее настроение, потому что литовцы работают что надо.

На трассе хорошо помнят многих гостей с агитпоезда. Композитора В. Шанинского, к примеру, космонавта Ю. Глазкова, актера О. Видова, чемпиона мира по шахматам среди студентов В. Купрейчика, Героя Советского Союза летчицу Н. Распопову... Поэт Михаил Плячковский вспоминал о поездке по БАМу на агитпоезде: «Это были удивительные встречи. Как искры высекались, рождались песни, стихи. Песню «Дорога железная» мы с Владимиром Шанинским написали в вагоне за одну ночь».

— Только не пиши, что мы «клуб на колесах»,— просит меня вполголоса Васильев,—то есть мы не только клуб.

Уже на следующий день вспомнились эти слова. Под вечер в вагоне-лектории собралась молодежь поселка Эворон. Не на зрелище—на семинар актива. Эворон строят комсомолы Алтайского края. Сегодня в повестке дня: подготовка к съезду партии. Молодые прорабы, комсорги бригад, с помощью заместителя руководителя агитпоезда Владимира Сладкевича осваивают науку ведения комсомольского собрания, отчетов и выборов, работы с несоюзной молодежью. Ему есть чем поделиться—до БАМа был секретарем одного из подмосковных райкомов ВЛКСМ.

О вагоне-лектории, где обычно проходит политучеба, надо сказать специально. Его оснащение позволяет тому же Сладкевичу показывать по ходу семинаров слайды, кино- и диафильмы, проецировать цветомузыку со всеми ее эффектами, если речь зайдет об организации дискотек. Лекторский пулуп управления и все вооружение этого необычного вагона уже сами по себе лучшая пропаганда технических средств для арсенала современного молодежного агитатора. Кстати, о том, нужен ли БАМу агитпоезд—где еще возьмешь на таежной стройке такой оснащенный по последнему слову науки зал?

Был на борту агитпоезда «круглый стол» с комсомольско-молодежной бригадой монтеров пути Ивана Варшавского. С этим рабочим коллективом у «Красного эшелона» особенная дружба: путейцы соревнуются с такой же комсомольской бригадой Александра Бондаря—та кладет рельсы на западном крыле магистрали. Организатором и арбитром соперничества стал агитпоезд. Вот и в этот раз говорили о соревновании:

— Нужна единая технологическая цепочка среди бригад: рабочая эстафета от рубщиков просеки к взрывникам, механизаторам, далее к мостовикам, монтерам пути... А то сейчас остановилась укладка, и никто не скажет, по чьей конкретно вине задержка,—говорил рабочий Юрий Подольяк. Комсорт бригады Дмитрий Македонский дополнял:

— Мы бы в этом году сумели план перекрыть и подарок XXVI съезду КПСС сделать хороший. Пусть это учтут в главке: дайте нам фронт работ.

Что ж, они по собственному опыту знали, что «круглый стол» на агитпоезде «Комсомольская правда»



«увековечили» это название табличкой на свежеевыкрашенной стене,—факт, наверное, лучше всего говорящий о симпатиях путейцев к своим шефам.

Чем дальше забирался агитпоезд в таежную глубинку, тем необходимей, оказалось, нужен был он людям. Взрывники просили художника обновить наглядную агитацию к XXVI съезду партии. Бетонщики по тем же соображениям просили фотографа сделать Доску почета. За этим задержки не стало: и художник, и фотолaborатория на агитпоезде есть.

На речке Кычаранки эшелон остановили мостовики: «Дальше пустим после того, как у нас поробатеает. И эшелон не хотим ваших графиков». Мостоотряд № 51, возглавляемый В. А. Петровым, возводит через ущелье Кычаранки уникальный виадук. Ручей здесь невелик, но высота опор над ним—с семизатяжным дом. Всего пять подобных экспериментальных переходов через ущелья появилось на БАМе—пролетные строения поднимаются над днищами ущелий до одиннадцати этажей, отчего бетонные опоры кажутся до хрупкости тонкими. Не наводнения даже, а особенности рельефа и наледная опасность заставляют забираться мосты на такую небоскрежную высоту. А что касается надежности: модели бамовских виадуков испытывали в Институте строительной механики и сейсмостойкости Академии наук Грузинской ССР: на крупнейшей в стране стотонной платформе-имитаторе землетрясений их подвергали нагрузкам, подобным десятибалльным землетрясениям. Экзамен бамовские виадуки выдержали на «отлично».

- А где же здесь, на Кычаранки, концерт ставить?
- Да хоть на трубе, что сейчас строим. Она широкая.
- На трубе так на трубе. Везите, пока время есть.

Удивительное все-таки дело. Приезжают с агитпоездом на БАМ люди, привыкшие выступать только в нормальных условиях,—чтобы сцена, кулисы, комнаты для переодевания... И через считанные дни готовы работать и на трубе, и где-нибудь на недостроенном мосту, среди ночи, в дождь под открытым небом. Причем каждое выступление, что называется, на одном дыхании. Да, такая стройка, благодарный, чуткий, ответственный зритель и слушатель. Но еще и многолетние традиции агитпоезда «Комсомольская правда».

Последние десятки километров до разъезда, где кончается пока рельсовый путь, эшелон двигался очень медленно, словно ощупывая путь.

— Тише едешь, дальше будешь,—приговаривал машинист Анатолий Яковлевич Харченко,—все-таки первый пассажирский по этим рельсам тянем.

Агитпоезду не привыкать к роли «первого пассажирского». Так же осторожно пробирался он когда-то составы не крадутся—мчатся, как положено, под семафор.

Эшелон идет по берегу большой реки Амгуни. Вдоль Амгуни и ее притоков БАМ тянется около сотни километров. Эта древняя земля нанайцев всегда славилась лососями. Осенней порой громадные рыбыны, сбившись в плотные косяки, заходят из моря по Амуре в устье Амгуни и, влекомые инстинктом, стремятся в самые истоки реки—на нерест. Благодаря приходу БАМа на берегах Амгуни появились новые строительные площадки—сооружаются рыбопроизводные заводы: рукотворные колыбели тихоокеанских лососей.

Свежая шпальная решетка лежит на желтой песчаной насыпи черным чертежом, и шпалы еще источают смолу. Из кабины хорошо видно, как вагоны, будто на волнах, покачиваются один за другим на рельсовых неровностях. Заместитель руководителя агитпоезда по технической Александр Дементьев, как обычно в таких случаях, перебрался в тепловоз. Он всякие дороги знает. Накануне так и объяснил мне мотивы, приведшие его на агитпоезд: «Я до сих пор только по БАМу не ездил». Он просидел рядом с машинистом всю бессонную ночь. Утром не смог усидеть за завтраком, выскочил из вагона, обогнал затормозивший в несчетный раз состав. Добродушный лектор-свердловчанин (добросовестно помогавший бамовцам разбираться в лабиринтах семейного счастья—несчастья) пошутил:

— Что-то Дементьев часто из вагона выпрыгивает. Проверяет, не кончились ли рельсы? Ну, и заботы у него!

Шутки шутками, но у каждого из постоянных работников агитпоезда жизнь, мало сказать, не из легких. Весь уклад этой жизни требует определенного мужества, великой собранности и ответственности. Руководитель агитпоезда Валерий Васильев как-то сказал мне: «Работник агитпоезда—это, в идеале, обязательный человек с железными нервами». Он знает, что говорит,—не первый год его судьба связана с «Красным эшелоном». У самого Васильева вся внешность—интеллигент из тех, что «застегнуты на все пуговицы»: отутюженный костюм, роговые очки, мягкая какая-то серьезность. Но я знаю, что однажды он пешком отмахал расстояние между двумя бамовскими станциями, чуть не полсотни километров по сопкам,—связь какую-то надо было наладить. Подобные истории вообще-то можно рассказать о любом из постоянных работников агитпоезда. Как однажды от жестокого мороза лопнул водяной бак, и Сладкевич нашел в самом глухом селе сварочный агрегат и все исправил. Как однажды в декабре не подхезал вовремя проводник, и, чтобы не «разморозило» вагон-лекторий, зав. лекторской группой Николай Гугляр с полмесяца топил ночами печь, а днем трудился «по специальности»—когда он в те дни спал, остается загадкой. Дело давнее, можно рассказать и об одном-единственном случае «выпадения из



*Вверху:* Станция Джамку возведена шефами из Волгоградской области.

*Внизу:* Вдоль реки Амгунь протянулся Восточный участок магистрали. Осенней порой по ней поднимаются на нерест знаменитые тихоокеанские лососи. Они заходят из океана в устье Амура, откуда на сотни километров — до Амгуни, чтобы, ободрав в кровь плавники, пробраться в конце концов в тот

заветный ручеек в самых верховьях, где сами родились несколько лет назад, отметить икру и умереть. С приходом БАМа на Амгуни развернулось строительство рыбоперерабатывающих заводов: рукотворных колебелей для кеты и горбуши. Осенний ход лососей пассажирами бамовских поездов посчастливится наблюдать прямо из окон вагонов.



Исабя » Станция Хани » Олекма » Догабуль » Разъезд Ункур » Бамовская » Тында » Беркакиг » Тында » «Февральск» » Алонка » Комсомольск-на-Амуре







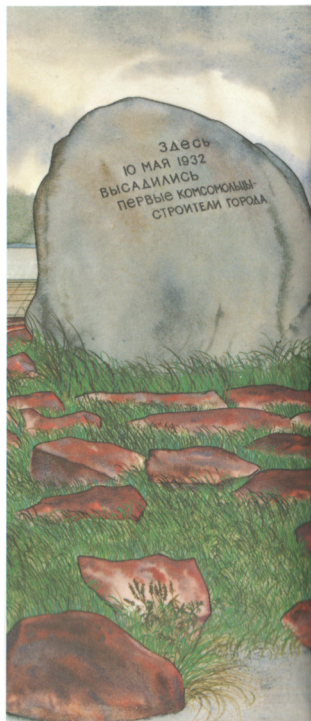




Нерест лососей на Амгуни подстерегают медведи. Перед тем, как залечь в берлогу на зимнюю спячку, они превращаются в самых активных рыболовов. Медведь может часами сторожить с берега зазевавшуюся рыбку. Мощный шлепок лапой — и серебристое тело летит из воды далеко в траву. Если осенняя рыбалка у медведя удачна, зимний сон его крепок и спокоен, и разве что только охотник с собаками сможет заставить его покинуть берлогу.

Слева: Осенью в Приамурье приходят тайфуны: ливневые дожди переполняют реки, а ветер рушит вековые деревья. Но проходит неделя-другая, и природа затихает, река входит в берега — только огромные лесные заломы по откосам и косам напоминают о грозной силе стихий.

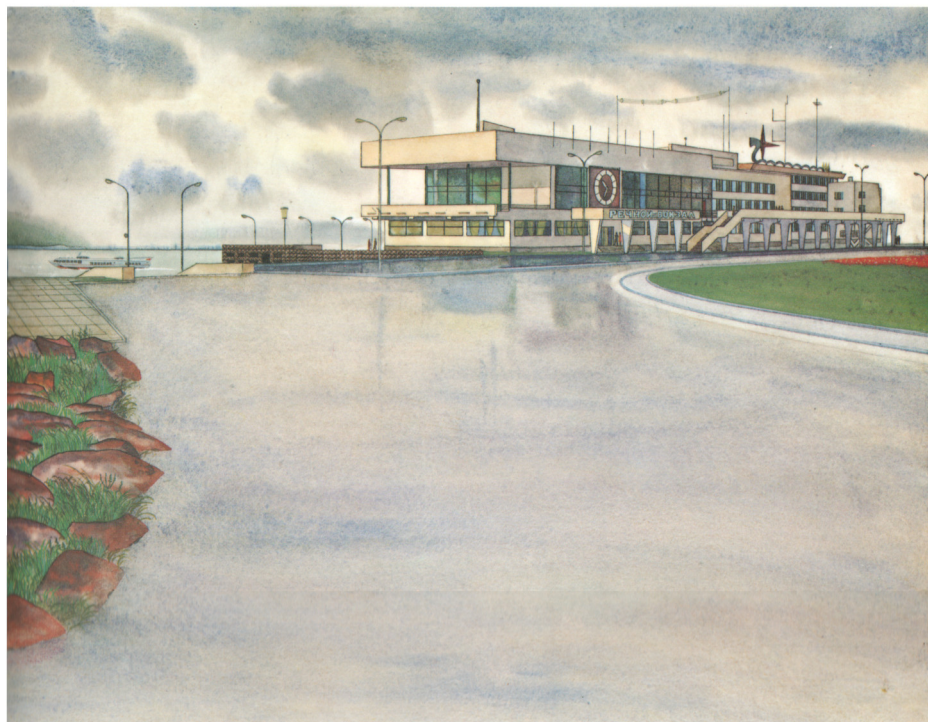




Река Амур — крупнейшая водная преграда БАМа. До того как берега соединил мост, вагоны через реку (см. слева внизу) перевозили на пароме. Комсомольск-на-Амуре — главный промышленный и культурный центр всей Байкало-Амурской магистрали. Мост через реку напротив города возводился несколько лет (см. вл. на обороте): строителям пришлось победить и мощные течения, и почти морские здешние глубины, и могучее давление на опоры в ледоставы и ледоходы. Мост связал БАМ с Тихоокеанским побережьем державы, с портами и рыбными промыслами Дальнего Востока. Комсомольск-на-Амуре — город металлургов и судостроителей — получил новые перспективы: превратился в крупный транспортный узел.













Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерна » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Бадунтовская колловина » Река Ципа » Река Витим » Чара »



В окрестностях Комсомольска-на-Амуре  
возведен крупнейший на всем Дальнем  
Востоке целлюлозно-бумажный комбинат  
(см. *вверху*) и Солнечный горно-  
обогатительный комбинат по  
производству олова (см. *внизу*).







Сырье для обоих промышленных гигантов будет поступать с БАМа. Большие месторождения оловянных руд разведаны вдоль всего восточного крыла трассы, а лесные богатства магистрали разрабатываются уже вдоль всей трассы. Новая железная дорога не обрывается на берегу океана. Из порта Ванино поезда на морских паромов перевозятся на Сахалин — к самым восточным землям нашей Родины. Паромная переправа Ванино — Холмск была задумана и построена в расчете на бамовские перевозки. С Сахалина по новой магистрали везут в западные районы рыбу, лес, целлюлозу.

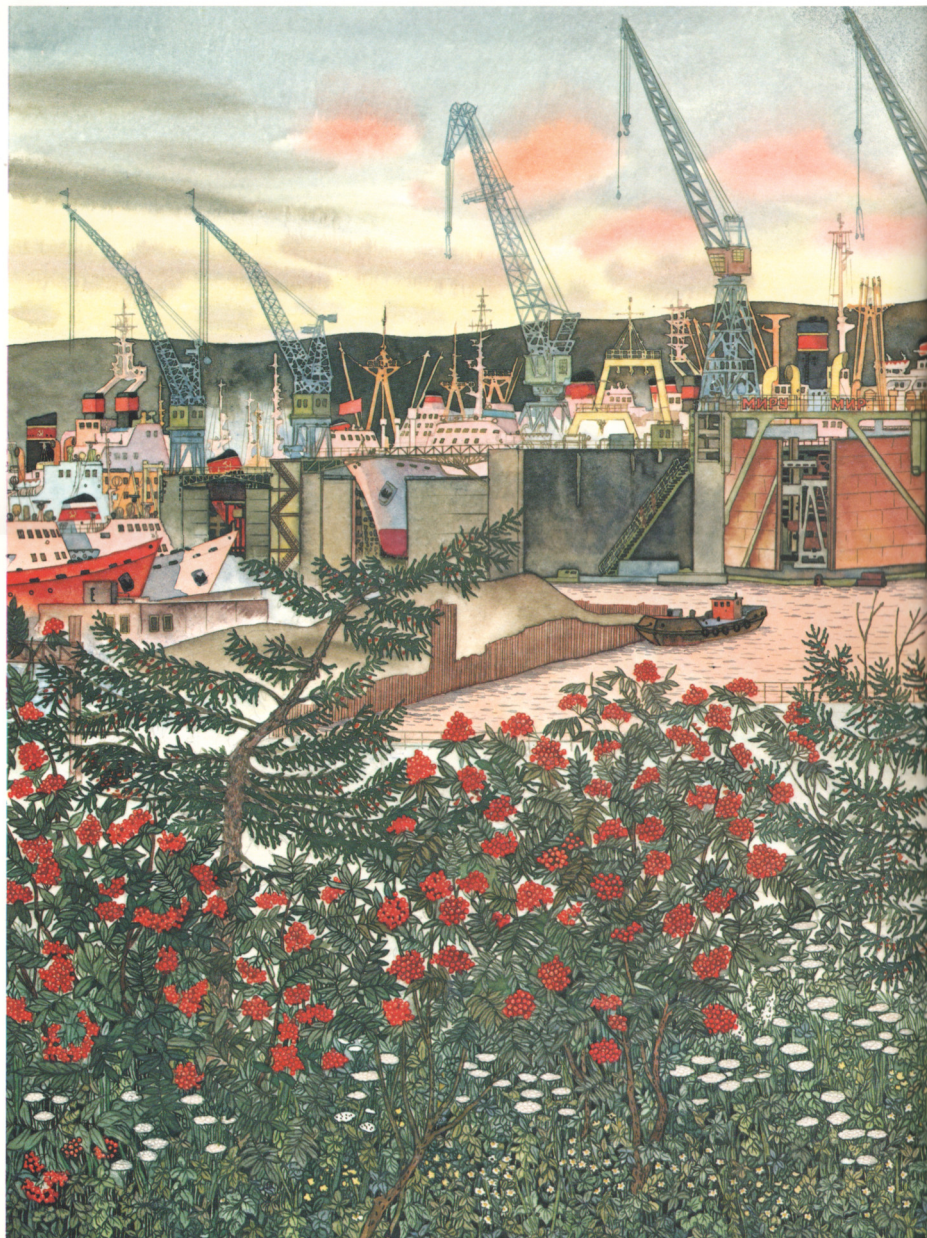


Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерма » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим » Чара »

Советская Гавань — крайняя материковая точка Байкало-Амурской магистрали. Когда-то, проплывая здесь на фрегате «Паллада», знаменитый

русский писатель Иван Гончаров занес в свой блокнот: «Что это за край, где мы? Сам не знаю, да и никто не знает: кто тут бывал и кто пойдет в эту дичь и

глушь?...» Сейчас Советская Гавань — один из главных центров судоремонта на советском Дальнем Востоке.









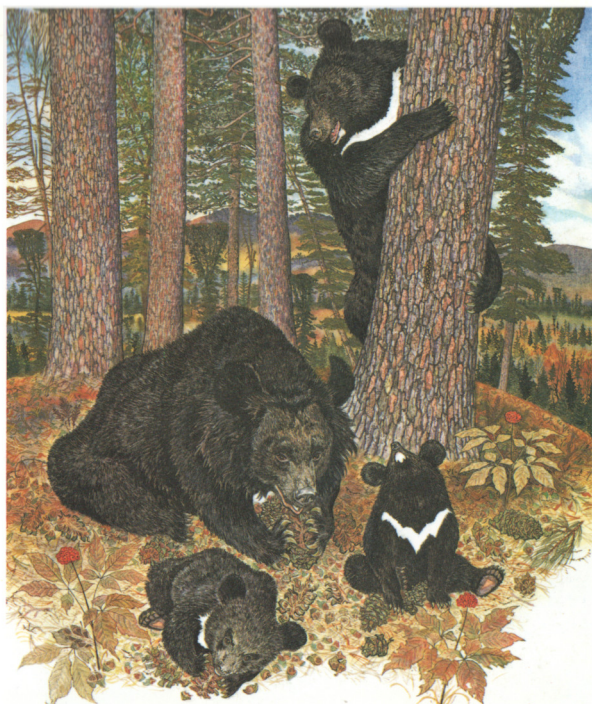
В восточной части магистрали обитают редкостные звери. С юга забредают сюда даже уссурийские тигры. Их в дальневосточной тайге осталось немного. В послевоенное время тигры оказались на грани вымирания. Благодаря срочным и серьезным мерам по их защите количество царственных хищников стало медленно увеличиваться — сейчас их уже более двухсот. Отстрел тигров запрещен и наказывается, как тяжкое преступление.







Только отважные тигроловы по специальным разрешениям иногда отлавливают живых тигров для зоопарков страны и мира. Промысел этот опасен, требует многолетнего навыка, терпения, выносливости — порой приходится выслеживать зверя по снегу много дней и ночей. И конечно, мужество требуется большое — стрелять в тигра ни в коем случае нельзя.



Усть-Кут » Звездный » Улькан » Куерна » Северобайкальск » Кичера » Уоян » Северомуйск » Таксимо » Баунтовская котловина » Река Ципа » Река Витим » Чара »



Тажное зимовье в центре современного поселка осталось как память о подвиге первопроходцев недавних лет. В тесной избушке десантники-комсомолцы мечтали о городах, что поднимут своими руками. А колокол на берегу Татарского пролива помнит более седые времена. Здесь проходили парусники Невельского и прославленный российский фрегат

«Паллада». Басовитым голосом колокол предупреждал россиян мореходов о мелях и рифах. Тронешь сегодня за веревку, качнешь медный язык: «БАМ, БАМ, БАМ». Случайное совпадение? Сквозь туман столетий проник этот колокольный звон и отозвался эхом в сердцах современников.







«На высоком берегу Амура часовые  
Родины стоят». БАМ — восточный  
форпост державы, нашего великого  
Отечества. Своим трудовым подвигом  
строители Байкало-Амурской магистрали  
превращают суровые северные и  
дальневосточные края в цветущую  
землю. Мирный созидательный труд  
советских людей на восточных рубежах  
Родины — зашифрен надеждою. Покой и  
тишину берегут пограничники и моряки.  
Они — всегда в дозоре.

поезда»: тряхнуло на стыке, дверь оказалась незапертой, и киномеханик вагона-клуба Валерий Бойченко вывалился в траву. Когда через полчасла машинист следующего локомотива приостановился забрать «человека за бортом», чуть ли не первыми словами незадачливого киномеханика были: «Если можно, поедете скорее, мне в пять часов новый фильм бригаде крутить».

Конечно, «истории» подобные проходят по разделу чрезвычайных происшествий, и не в них главная тяжесть работы. Сложнее постоянный отрыв от дома и семьи, сложнее, что нет—просто не получается—не то что выходных, даже восьмичасового рабочего дня. Попробуйте представить: бесконечные зимы, необходимость все время быть готовым ехать, лететь, пробираться всеми возможными и немислимыми способами на самые дальние километры, долгие месяцы жизни на колесах как на сухопутном корабле, и та же «борьба за живучесть корабля» на рельсах и станциях, которые еще не принимают пассажирских поездов. Проводник Галя Алатырева сравнивала по моей просьбе работу железнодорожников на обычном и агитпоезде:

— Там все обжито. А здесь за углем бегаем, водой из пожарной машины заправляемся. Заработки? Так у меня на Транссибе не меньше выходило. Зато здесь столько интересного! В другом месте за всю жизнь столько не узнаешь. И потом, мы же видим, как рады нам бамовцы, как им агитпоезд необходим.

Девять лет—срок достаточно весомый для выводов и уроков. Агитпоезд не только нужен БАМУ—порой он просто незаменим. Подсчитано, что за год работы на магистрали он вовлекает в орбиту своих действий ни много ни мало—370 тысяч человек. Не будь агитпоезда «Комсомольская правда», сомнительным стал бы приезд многих хороших коллективов на самые дальние, самые важные участки трассы. На одном из таежных километров тертый хозяйственник мне объяснял: «Предложи мне гастроль ансамбля без всякого агитпоезда—подумать страшно: чем кормить, куда селить, где им сцену сколачивать,—наверняка бы отказался поневоле под каким-нибудь предлогом». Дело не в одних концертах. Сколько агитпоезд привозил выдающихся спортсменов, героев войны и труда, писателей, художников, сколько провел слетов, «круглых столов», семинаров по обмену опытом, выставок... На его борту проходили Всесоюзные комсомольские собрания и обсуждение проекта новой Конституции СССР, Ленинские уроки и торжественные вручения комсомольских билетов; заключались договора о социалистическом соревновании между лучшими бамовскими бригадами; здесь рождались стихи и песни. Одним словом, агитпоезд тоже стал строителем — строителем духовного мира молодых бамовцев. Но не только.

Агитпоезд непосредственно влияет на темпы великой стройки. В Березовке, на 2908-м километре БАМа, воины-железнодорожники взяли обязательство на триста процентов выполнить дневное задание, лишь бы только встреча с коллективом агитпоезда продолжалась чуть больше положенного времени. Побывала в составе агитпоезда у строителей Герой Советского Союза летчица Н. М. Распопова, и комсомольско-молодежная бригада Е. Нечаева решила принять летчицу в свой состав, а заработанные за нее деньги перечислить в Фонд мира. Тындинский горком партии одобрил инициативу строителей станции Муртыгит сдать объекты в эксплуатацию на «отлично», и сразу же к передовым бригадам приехал «Красный эшелон»: вечером прямо на стройплощадке солисты ансамбля пели для них песни, поэт написал и подпирал стихи, а с праздничным настроением и работа пошла веселой, значит, производительней.

Агитпоезд «Комсомольская правда» оказался своего рода первенцем. По его образцу появились на главных маршрутах пятилетки агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Ленинский комсомол» — на просторах Нечерноземья и «Молодогвардеец» — на земле Тюменщины. Вышел в плаванье «Корчагинец» — комсомольский агитпоезд ЦК ВЛКСМ для дальневосточных рыбаков и моряков. При его создании тоже был учтен немалый опыт бамовского «Красного эшелона».

К стыковке на Куанде агитпоезд «Комсомольская правда» подошел, «разменяв» уже почти полмиллиона километров. Сколько за это время налетали в вертолетах, наездили в автобусах, вездеходах, вахтовках его пропагандистско-художественные десанты, точно подсчитать невозможно, да, наверное, и ни к чему.

Главное в другом. Пропагандистский и агитационный арсенал комсомола пополнился еще одним надежным, оперативным, действенным и, в общем, универсальным оружием шефства над важнейшими ударными стройками страны.

\* \* \*

В Ургале, на 2595-м километре трассы, агитпоезд попросили выступить... перед охотниками.

— Небамовская организация,—засомневались его участники,—может, важнее дополнительно поработать перед строителями Укрбамстройа, которые возводят станцию Ургал.

Но сами украинские шефы, оказавшиеся при разговоре, рассеяли сомнения: «И для нас надо поработать, но не одни мы здесь бамовцы. В Ургале угольные шахты — мы без них бы замерзли. А насчет охотников, вы загляните по магазинам».

Действительно, в Чегдомыне и Ургале лежат на прилавках мясо сохатого, брусника, протертая с сахаром, в банках и просто моченая на развес, рябчики рядом с горой ананасов в плетеной корзине. То есть вот что удивительно: ананасами-то торгуют чуть не в каждом поселке по трассе, а дары здешней

сибирской природы мы увидели так запросто на бамовском прилавке и в таком разнообразии впервые. Здешний Верхнебурейнский коопзверпрохоз считается по БАМу лучшим, хотя тайга тут не богаче бурятской или иркутской. Значит, дело в людях.

Директора хозяйства зовут Евгений Константинович Мысин. Стал он им еще до прихода БАМа, а вообще в этих краях трудится с шестидесятих годов. Прежде чем рассказывать, Мысин развернул роскошную карту владений хозяйства. За топографической символикой открылась страна вертолетных площадок, заброшенных геологических стоянок, выючных троп, горных рек и заснеженных пиков. И вся эта территория размером со среднюю европейскую державу покрыта довольно равномерной сетью одинаковых значков: охотничьи избушки. С запада на восток перечерчивает карту жирной извилистой чертой Байкало-Амурская магистраль. Собственно, об этом и хотелось узнать: как уживается древний таежный промысел с современной шумной и многолюдной стройкой.

— Известно как,—вздыхнул Мысин, вглядываясь в карту,—по радио вещают: первый десант строителей высадился в нехоженой тайге на реке Амгунь. А я мыслю: эге, значит, к Семенову на участок уже добрались. Кому, может, тайга и нехоженная, а для нас она все равно что огород. У каждого охотника своя «грядка», и, соответственно, исходил он ее вдоль и поперек, об урожае заботясь. Ну да что с приезжих возмемьш. Главное, план как до БАМа давали, так и сейчас выполняем всегда — выходит: уживаемся.

В 1980 году, когда бамовские рельсы протянулись уже по всему Хабаровскому участку, хозяйство сдало, кроме мяса диких животных, 1862 центнера ягоды, много варенья и соков, грибы соленные и маринованные, лекарственные травы и корни, на 186 тысяч рублей мехов: одних только соболей три тысячи шкур, да еще горностай, колонок, норка...

Но ведь рядом с тихим, старинным Ургалом величайшая, знаменитейшая стройка — неужели кадры, особенно молодежь, не сорвались туда? Мысин морщит лоб, припоминая: «Как же, сорвались. Один ушел в строители, один — в экспедиторы к бамовцам. Что ребят держит при тайге? Так это они сами пусть объяснят. У меня семьдесят охотников, а из них, считай, половина — молодежь».

Типичного молодого охотника зовут Георгий Захарков. Худошавый двадцатипятилетний парень: загорелое лицо, спортивная фигура, точные движения, говорит обстоятельно, все по порядку. Сам из Сибири, с Енисея. Охотиться начал с четырнадцати лет. На БАМе служил — в железнодорожных войсках. Деобилизовавшись, приехал к Мысину потолковать. «Что, лучше наша тайга, чем на Енисее?» — полюбопытствовал тогда директор. «Тайга как тайга,—пожал плечами солдат,—здесь соболя больше».

«Понятно, что больше», — подумал тогда директор.

У верхнебурейнской и амгуньской тайги судьба была трудная. К тридцатым годам соболя здесь повывили окончательно и, казалось, бесповоротно. И хоть в 1935 году наложили полный запрет охоте на соболя, он размножаться не торопился. И лишь когда в 1952 году создали Ургальский соболинный рассадник, дела пошла на поправку. В самых потаенных таежных углах охотники отлавливали живьем драгоценных зверьков, привозили в окрестности Ургала. За семь лет существования рассадника, организованного Николаем Христиановичем Куном, было расселено по окрестной тайге в безопасных и удобных урочищах более двух тысяч зверьков. Территория, занятая на севере Приамурья соболем, увеличилась в пятнадцать раз. Тайга на Хабаровском участке БАМа примечательна тем, что здесь сталкиваются южные и северные формы растений и виды животных. Среди сумрачных лиственных встречаются заросли теплолюбивого реликтового лимонника, дальневосточного винограда и других лиан, мощные деревья маньчжурского ореха — закаленного северными стужами родственника ореха грецкого. В поисках добычи сюда забредают с юга и белогрудые медведи, и даже уссурийские тигры.

Директор выделил двадцатилетнему Георгию Захаркову участок в сотне километров южнее Ургала, там, где в Бурею впадает речка Нижний Мельгин. Сорок километров вверх по Нижнему Мельгину да семьдесят по ручью Суларину — такие закрепили за Георгием угодья.

Рабочий календарь охотника Захарова выглядит так. Числа десятого октября вертолетчики забрасывают его в устье Нижнего Мельгина. У избушки, которую своими руками построил, Георгий выгужается вместе с собаками Куклой и Белкой и припасами на зиму: хлеб, сухари, крупы, соль, килограммов десять сахара, два ящика гущенки, пачек сорок чая... Первым делом, пока не замерзла река, он ловит рыбу себе и на корм собакам. Рыбы в Мельгине полно, только успевай удочку бросать. Потом по первому снегу ставит ловушки и капканы. Встает с рассветом и на весь день — в тайгу. На закате подходит к одной из трех избушек, выстроенных самолично в разных углах участка, варит ужин, читает журналы или книги, предусмотрительно захваченные из поселка, слушает радио (а если конец недели, то и баньку протопит). Поленья истекают смолой в печке, за окном тишина, лайки умиротворенно глядят на огонь, а на полотах пахнет сеном, и свет старинной лампы на книжной страничке... читатель, тебя еще не тянет в тайгу?

Сам Георгий приводит как серьезные доводы в пользу своей привязанности к промыслу, во-первых, постоянное общение с природой, во-вторых, ощущение себя мужчиной, хозяином в лучшем смысле этого слова. «Своебода,—подчеркнул Захарков,—точнее, независимость. Никто у меня над душой не стоит, голову не морочит, и звонок никакой не звенит. Я сам думаю, каким способом и где мне свою задачу выполнять,—самое творческое, поверьте, занятие».

Конечно, он не собирался рисовать туристско-пикниковую идиллию. Труд у охотника потный, далеко не каждому под силу. Одиночество — тоже не мед. Георгий однажды в январе заболел, так валялся в зимовье неделю: в полубреду печку топил и сам себя лечил, как умел.

Ну ладно, листаем календарь дальше. Перед Новым годом Георгий возвращается в Ургал, где у него семья. После праздника — снова в тайгу. В начале марта завершает зимний сезон. Нынче он сдал 25 соболей, 43 белки, двух горностаев и двух лосей.

В марте — апреле Захарков занят на пилораме: лес пилит-кряжует и бочки под ягоду готовит. Как сойдет последний снег, он отправляется брусничный лист собирать для лекарственных целей — норма на охотника 15—20 килограммов. В мае — июне главная забота — папоротник. В прошлом году Захарков сдал полтонны папоротника — его солят и отправляют в Японию. В последние годы этот деликатес распробовали и у нас, теперь его подают и в ургальских кафе, и в хабаровских ресторанах. В июле — сенокос. В августе — сентябре — грибы-ягоды: одной только голубицы Георгий обычно сдает килограммов по семьсот.

Короче говоря, руководство Верхнебуреинского коопзверпромпхоза поставило дело так, что у охотников нет времени томиться бездельем в межсезонье. С другой стороны, Хабаровский крайисполком поддерживает закупочные цены на достаточно высоком уровне, чтобы охотнику выгодно было «возиться» с тем же брусничным листом или засолкой грибов. Если раскидать общегодовой заработок Захаркова, то получится в среднем по 500 рублей в месяц — то есть не меньше, чем на БАМе.

Необходимо добавить, что достижения прогресса поменьше достигают и таежных зимовий. Дрова для своих избушек Захарков заготавливает бензопилой «Дружба», капканы ездит проверять на снегоходе «Буран». А к радиоприемникам, которые у него во всех трех избушках, добавилась с нынешнего года рация для ежедневной связи с поселком и соседями-охотниками. В общем, жить можно.

— Нам даже из-за Урала охотники теперь пишут насчет устройства. Бамовцы приходят, интересуются, — признался директор хозяйства, — а мы никого принять не можем: нет вакантных участков.

Да, судя по всему, популярность профессии охотника на БАМе растет. И можно догадываться, что чем больше будет на земле дорог и городов, тем выше будет цениться возможность жить и трудиться в «дикой природе». Древнейшая охотничья профессия на бамовской земле переживает свою молодость.

\* \* \*

Наш поезд приближается к Комсомольску. На свежеевыпавшем снегу нет-нет да и возникают неуверенные пунктирные стежки звериных следов — поблизости от рельсов.





# ДОРОГА ВЕКА

*После открытия  
сквозного движения  
БАМ примет на свои  
крепкие стальные плечи  
значительную часть  
эшелонов с уставшего  
от изрядных перегрузок  
Транссиба. Можно  
будет значительно  
увеличить поток грузов  
в бурно развивающиеся  
восточные районы.  
Причем путь к океану по  
БАМу окажется более  
чем на полтысячи  
километров короче, чем  
по Транссибу.*





Путешествие по БАМу подошло к концу.

«С Лены... в великую реку Амур проходу и проезду нет»,—с сожалением констатировали в своих летописях средневековые несторы... И вот из столетиями вынашиваемых идей, из почти полувекowych изысканий, из многолетних кропотливых чертежей и дерзких проектов Байкало-Амурская магистраль стала реальностью.

Сейчас, в 1984 году, вдоль всей более чем трехтысячекилометровой трассы светятся вечерами огоньки. Нигде по БАМу вас не посетит ощущение «глухоманности»—всюду оживленные молодежные поселки, растущие ввысь и вширь. И поезда идут по расписанию.

Здесь, у финиша, я встретился с главным «полководцем стройки», заместителем министра транспортного строительства СССР, начальником Главбамстроя Константином Владимировичем Мохортовым.

— Вы возглавляете бамовский коллектив с самого первого дня—сразу после выхода исторического постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве БАМа. Каков главный итог этих десяти лет?

— Главное? Конечно—дорога. И то, что ее порой называют «стройкой века», мне лично преувеличением не кажется. Я прожил большую жизнь, но за полвека своей работы в транспортном строительстве не припомню, с чем можно было бы сравнить бамовские масштабы. Попробуйте сами ощутить их за цифрами, что я назову по памяти. В эти десять лет через северную тайгу проложена дорога протяженностью (вместе с линией Бамовская—Тында—Беркамит) 3501 километр. Для этого пришлось передвинуть—взорвать скалы и превратить их в насыпь—570 миллионов кубометров земли, песка и камня; пробить 9 тоннелей общей протяженностью более 30 километров; возвести 4200 мостов и других водопропускных сооружений; создать в пустынных горах и на берегах безлюдных рек 3 города и почти 100 поселков и обеспечить их всем необходимым для жизни. Сейчас коллектив Главбамстроя и других бамовских организаций превышает сто тысяч человек...

— Да, недаром вошли в обиход понятия «бамовский характер», «бамовское ускорение».

— Чтобы жать пространство и время, людям потребовалась основательная закалка. Выдержали ее не все. Зато с теми, кто прошел «огонь, воду и медные трубы» этих десяти лет, не страшны любые задачи. В чем проявляется бамовский характер? В силе, физической и нравственной, в упорстве, мужестве, в готовности к подвигу. На БАМе каждый виден—чего он стоит. Настоящие люди здесь растут быстро. Всего через три года после высадки первого Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ 200 из 600 его бойцов уже стали наставниками молодых строителей. 21 человек был выдвинут в бригадиры, 50—пополнили ряды Коммунистической партии. Около 100—поступили на учебу в вузы, 12—стали прорабами и мастерами, 9—были избраны в комсомольские, профсоюзные и партийные руководители стройки. И это судьбы бойцов лишь одного отряда. По итогам двух прошедших пятилеток сотни бамовцев награждены орденами, тысячи—медалями СССР.

С особым удовольствием назову лучших из лучших, удостоенных за выдающийся личный вклад в сооружение Байкало-Амурской магистрали высших званий. Героями Социалистического Труда стали здесь бетонщик Владимир Григорьевич Новик, монтер пути Леонид Давыдович Казаков, тоннельщик Валентин Романович Толстоухов, монтажник Анатолий Дмитриевич Гусев.

Большинство приехали на трассу совсем молодыми—средний возраст бамовцев в начале стройки был чуть больше двадцати трех лет. Характер свой они закаляли здесь. Тридцатилетние ребята руководили мехколесами и строительно-монтажными поездами—и мы не ошиблись, сделав главную ставку на молодежь. Не все у них получалось, конечно. Но опыт—дело наживное. И когда перед БАМом встали самые важные задачи, молодежь показала себя уже в полную силу. Это и есть бамовское ускорение: сейчас один лишь трест Мостострой-10 ежедневно сдает под укладку—по мосту! Бригада Александра Бондаря в конце июня установила рекорд укладки: 5400 метров за сутки. Где и когда были такие темпы?! Добавлю также, что одна из главных черт бамовского характера—глубочайший интернационализм.

Бесполезно перечислять «бамовский интернационал» — назовите любую народность из всех, что живут в Советском Союзе, — и не ошибетесь.

И никого это особенно не удивляет, кроме разве что наезжающих корреспондентов из западных стран: те обычно несколько недоверчиво относятся к тому, что молодые люди из теплых и благоустроенных республик добровольно согласились поехать на север.

Бамовский характер круто замешан на чувстве товарищества, интернациональной взаимовыручке. Я хотел бы от всего сердца поблагодарить Центральный Комитет КПСС и Центральный Комитет ВЛКСМ, которые организовали большое всенародное молодежное движение. Ведь именно силами шифов из всех союзных республик, тридцати краев и областей страны на БАМе выполнено строительно-монтажных работ на сотни миллионов рублей, возведено в тайге более 400 тысяч квадратных метров жилья, школы на 8 тысяч учащихся, детсады на 3800 мест, возникло 47 шифовских поселков и городов. Свою работу шифы не заканчивают и после стыковки — им предстоит и дальше строить немало жилья и социально-культурных объектов. Это про их судьбу сказал поэт: «Не каждому дано так щедро жить — на память людям города дарить». Опыт всенародного шефства над БАМом еще ждет своего осмысления. Этот опыт должен пополнить арсенал форм и методов освоения труднодоступных просторов Севера и Дальнего Востока.

Часть строителей уедет после завершения своих заданий в родные края и республики. И мы скажем самое сердечное спасибо москвичам, ленинградцам, отрядам Грузии, Белоруссии, Свердловска... Теперь по их БАМу пойдут грузы для их далеких, но таких родных и близких земель: тихоокеанская рыба, нефть, лес, руда. Да и эшелоны со среднеазиатскими дьяниями, молдавским виноградом, прибавительской мебелью или белорусскими тракторами будут для новоселов Байкало-Амурсьа кстати. Ведь значительная часть первопроходцев — и это понятно уже сегодня — связала свою судьбу с БАМом навсегда. Здесь на наших глазах складывается самый интернациональный отряд железнодорожников.

\* \* \*

Управление Байкало-Амурской железной дороги было создано в начале 1981 года. У многотысячного молодого коллектива молод и начальник — В. Горбунову чуть больше сорока лет.

— Наши железнодорожники я тоже отнес бы к племени первопроходцев, — говорит он. — Ведь им первым выпало «обкатывать» принципиально новую дорогу. Природа мягче не стала. Летом надо быть готовым к оттаиванию земельного полотна под рельсами и появлению просадок. Зимой подстерегают наледи, пучения грунта, обмерзание тоннелей. Но в Байкало-Амурской магистрали воплощаются новейшие и наиболее перспективные достижения науки, самые прогрессивные инженерные решения. Это будет дорога первой категории с самым высоким уровнем технической оснащенности, автоматизации и электроники. Каждая из 53 ее станций будет обеспечена всем комплексом современного благоустройства, автоматической многоканальной связью. Благодаря этому даже в самых сложных географических условиях мы сможем проводить составы весом до семи тысяч тонн.

Да, БАМ с каждым днем набирает обороты. Сегодня в нашем ведении почти полторы тысячи километров северного Транссиба. Коллектив железнодорожников насчитывает 25 тысяч человек. Мы перевезли по БАМу уже около 50 миллионов тонн народнохозяйственных грузов. Туда — стройматериалы и конструкции для будущих городов и комбинатов, в обратном направлении — лес, руду, южнокутский и ургальский уголь. Перевезли 5 миллионов пассажиров! Откликнувшись на почин первого Всесоюзного ударного отряда молодых железнодорожников, к нам приехало много опытных специалистов со всех железных дорог страны. Сейчас бригада путейцев Александра Никифоровича Демчука выступила с инициативой «Поездам БАМа — стокилометровую скорость!». Вот что такое бамовское ускорение сегодня для нас. И все-таки главное значение новой магистрали в будущем. После открытия сквозного движения БАМ примет на свои крепкие стальные плечи значительную часть эшелонов с уставшего от изрядных перегрузок Транссиба. Можно будет значительно увеличить поток грузов в бурно развивающиеся восточные районы. Причем путь к океану по БАМу окажется на полтысячи километров короче, чем по Транссибу. Стройки Севера и Дальнего Востока требуют очень много грузов. Первый участок БАМа, сданный в постоянную эксплуатацию, — линия Бамовская — Тында — Беркажит уже окупил все затраты на ее сооружение за счет одной лишь экономии на автотранспортных издержках.

БАМ станет важной артерией для укрепления международного сотрудничества. Благодаря новой магистрали возрастут международные контейнерные перевозки — возникнет второй контейнерный мост через континент — от стран Юго-Восточной Азии и Австралии до Западной Европы. Впрочем, и мы, железнодорожники, видим, что значение нашей магистрали неизмеримо шире, чем просто дорога от пункта А к пункту Б. Академик Абел Гезевич Аганбегян, председатель Совета по БАМу Академии наук СССР, назвал БАМ «вторым этажом Сибири и Дальнего Востока». А я бы, поддерживая его, сравнил проложенную от Лены до Амура линию с первой бороздой плуга по целине...

\* \* \*

Какой же «хлеб» сулит стране эта целинная линия? Оправдаются ли колоссальные затраты, многолетнее напряжение сил, трудности и сложности, которые пришлось преодолеть за эти десять лет?



Самый краткий и точный ответ сформулирован в «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года»: «Решение отдельных экономических и социальных задач было осложнено истощением многих старых, в том числе крупных, месторождений полезных ископаемых...» Так сформулирована одна из крупнейших сегодняшних проблем развития нашей Родины. В этой книге было рассказано о лесных богатствах, названы главнейшие месторождения ценных полезных ископаемых в зоне магистрали: уже известные запасы их колоссальны. По некоторым видам можно обеспечить нужды СССР на многие десятилетия. При всем том сейчас около двадцати тысяч геологов заняты дальнейшим поиском. Министр геологии СССР Е. Козловский авторитетно считает: «Территория трассы БАМа изучена еще относительно слабо и неравномерно, а выявленные полезные ископаемые представляют лишь небольшую часть сокровищ огромной территории, открытие которых — дело будущего».

\* \* \*

Осенним днем 1984 года, когда не только в предгорьях, но и в долинах уже окончательно лег снег и реки спрятали свой бег под ледяные покрывала, в канун 7 октября, Дня Конституции СССР, на БАМе произошло главное событие в истории магистрали — в долине речки близ станции Куанда встретились бригады, которые десять лет пробивались навстречу друг другу. Со стороны Байкала — Александр Бондарь. С амурского направления — Иван Варшавский. 29 сентября в шесть часов вечера по местному времени путеукладчики уложили самые последние звенья на мерзлую серую землю.

— Стыкнулись! — сказал сорокашестилетний бригадир Иван Варшавский и прислонился к теплому металлу замершей путеукладочной машины. Бондарь смахнул слезы с бородатого своего обветренного лица и вдруг, не стесняясь обступивших его людей, заплакал — суровый мужественный человек, прошагавший первым тысячу километров, ставших магистралью.

— Качать! — кричали кругом. — Ура!

Их подбрасывали вверх, и грузные их фигуры взлетали как пушинки, — что значат какие-то сто килограммов после того, как тысячи многотонных звеньев уложены этими руками стык в стык...

1 октября был грандиозный митинг в Куанде. Владимир Мучицын и Виктор Лакомов — комиссар и командир первого бамовского отряда — Всесоюзного ударного имени XVII съезда ВЛКСМ — соединили над головами половины того самого символического серебряного ключа от магистрали, который вручили им десять лет назад. Соединили на глазах тысяч строителей и трехсот журналистов. Настал день победы всех, кто участвовал в прокладке небывалой магистрали. Бамовский электрик и поэт Владимир Гузий, прошедший с БАМом все эти десять замечательных и неповторимых лет, выразил в своем стихотворении чувство, которое владело в этот день, наверное, всеми бамовцами:

Вот и все. Замкнулось полотно.  
И последний выложен портал.  
«Золотое» светится звено —  
Ты об этом десять лет мечтал.  
И когда оркестр громом брызнет,  
Ты поймешь, что в ливнях и в пыли  
Лучшую дорогу нашей жизни  
Мы с тобою вовремя нашли.  
Нам бывало трудно много раз.  
Но теперь спокойно оглянись:  
Стройка обошлась бы и без нас,  
Нам же без нее не обойтись.  
И куда судьба нас ни забросит,  
В памяти останется всегда:  
В утреннюю свежесть наших просек  
Робкие заходят поезда.  
Первый поезд начал свой разбег...

Да, этот поезд вышел вскоре с первого километра БАМа. Необычный эшелон: четырнадцать вагонов — около трехсот пассажиров.

Почетные билеты-приглашения на первый сквозной от Байкала до Амура получили как высокую награду лучшие строители северной магистрали. Ехали победители соревнования, обеспечившие на год раньше срока открытие сквозного движения по БАМу. Пассажирами праздничного эшелона стали посланцы всех союзных республик, десятков краев и областей нашей Родины, представители лучших поставщиков, ветераны трассы, изыскатели и проектировщики. На больших станциях их встречали хлебом-солью, оркестрами, митингами. Там, где каждый метр давался с боем, наш поезд мчался со скоростью под семьдесят километров в час. Я был пассажиром его и могу засвидетельствовать, что такой удивительной атмосферы, какая царила в первом сквозном эшелоне, пожалуй, не было ни на одном бамовском событии. Разноязычная речь звучала в вагонах, но всех объединяло одно чувство — сделанного большого дела. Здесь не было случайных для трассы людей — даже космонавт Валентин Лебедев был не просто почетным гостем, а непосредственным строителем магистрали. Ведь он несколько лет подряд

приезжал вместе с московскими студентами в бригаду бамовца Владимира Степанищева и строил на трассе водопропускные трубы.

Когда утром, всего через двое суток после выезда из Усть-Кута праздничный поезд подошел к Тынде, там состоялся митинг в честь открытия сквозного движения по БАМУ. На митинге присутствовали все партийные и советские руководители автономных республик, краев и областей, по которым пролегал БАМ, передовики трассы. Кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, секретарь Центрального Комитета партии В. И. Долгих огласил указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Социалистического Труда лучшим строителям и прикрепил Золотые звезды героям трассы: монтажнику Вячеславу Аксенову, управляющему трестом «Бамстроймеханизация» В. С. Белополу, бригадирам Юрию Бочарову, Александру Бондарю, Ивану Варшавскому, Владимиру Коновалу, Владимиру Степанищеву, шоферу Владимиру Будному, экскаваторщику Дмитрию Горичю, проходчику тоннелей Николаю Еременко, монтажнику мостов Виталию Ивойлову, штукатуру Полине Полянской, бурильщику Владимиру Хромову, начальнику строительно-монтажного поезда Анатолию Машурову, начальнику Главбамстроя К. В. Мохортову и первому секретарю Усть-Кутского горкома партии И. А. Панчукову.

Орденами были награждены и несколько бамовских строительных организаций.

На этом митинге не возникало и мысли, что теперь, мол, можно и по домам, главное сделано. Наоборот, все говорили о завтрашних рубежах, будущих делах, назывались новые задачи — новые адреса подвига.

В приветствии Центрального Комитета КПСС рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим, партийным, профсоюзным и комсомольским организациям, воинам-железнодорожникам, всем участникам строительства и эксплуатации Байкало-Амурской железнодорожной магистрали говорилось:

«Дорогие товарищи!

С чувством глубокого удовлетворения в Центральном Комитете КПСС воспринято сообщение об успешном выполнении решения XXVI съезда партии, принятых социалистических обязательств по завершению укладки главного железнодорожного пути и открытию рабочего движения поездов на всем протяжении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Сердечно поздравляем всех участников строительства с этой замечательной трудовой победой. Сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали заслуженно войдет в летопись выдающихся свершений советского народа.

Новая мощная транспортная артерия имеет важное значение для развития экономики нашей страны, особенно Восточной Сибири и Дальнего Востока, создания в этих регионах крупных территориально-производственных комплексов, вовлечения в народнохозяйственный оборот богатых природных ресурсов.

За десять лет в суровых условиях на трассе БАМ выполнен огромный объем строительно-монтажных работ. Сквозь скалы, через тайгу, по болотам и вечной мерзлоте проложено более 5 тысяч километров главных и станционных железнодорожных путей, построено около 4200 мостов и других искусственных сооружений. Наряду с объектами магистрали силами шефствующих организаций союзных и автономных республик, краев и областей строятся новые города и благоустроенные поселки, создаются условия для закрепления кадров в восточных районах страны.

Магистраль строится и работает. По ней идут составы с углем и лесом, строительными материалами, техникой и другими грузами.

Продолжая славные традиции строителей Комсомольска-на-Амуре, Магнитки, Турксиба и Братска, тысячи юношей и девушек по зову своих молодых сердец приехали на главную стройку Ленинского комсомола. Вместе с приобретением профессионального мастерства они проходят здесь отличную школу жизни.

На стройке за короткое время сформирован сплоченный многонациональный коллектив, которому стало по плечу решение самых сложных задач. Все, кто сооружает магистраль, вправе гордиться причастностью к этому всенародному делу.

БАМ строит вся страна. Многие республики, края и области, тысячи предприятий поставляют для нее машины и механизмы, рельсы и шпалы, строительные конструкции, выполняют другие важные заказы. Крупный вклад в сооружение ее вносят научно-исследовательские и проектные институты. Большую работу по строительству жилья, социально-бытовых объектов на магистрали проводят шефствующие организации.

Высокие достижения строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали являются результатом большой организаторской и политико-воспитательной работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций Хабаровского края, Бурятской и Якутской АССР, Амурской, Иркутской и Читинской областей, хозяйственных руководителей стройки.

Выражаем уверенность, что вы и впредь с полной отдачей сил будете трудиться по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, на сооружении новых промышленных объектов для скорейшего использования богатейших запасов полезных ископаемых в зоне магистрали, добьетесь новых свершений на благо нашей любимой Родины».

В этой книге о БАМе нельзя ставить завершающую точку. Закончен лишь первый этап. Со стыковкой выполнена лишь половина большого дела. Теперь бамовцы возьмутся за электрификацию дороги, за возведение новых городов. В общем, про обратные билеты и чемоданы думать рано. Дел здесь еще очень много.

В России у любой дороги начало есть, но нет конца. Мы строим БАМ затем же, зачем шли к океану наши предки-землепроходцы три века назад, зачем прокладываем все новые и новые колени в космосе; затем, что дорога—это всегда обновление жизни. Если взглянуть на карту Сибири, контур БАМа на ней—словно громадная птица, размахнувшая крылья от Лены до Амура, но всем стремительным телом (где «клюв» как раз упирается в Беркамит) устремленная на север. В «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года» указана необходимость «разработать технико-экономические обоснования... строительства железной дороги Беркамит—Томмот—Якутск». То есть с открытием сквозного движения по БАМу открылись и новые плацдармы дальнейшего движения на север. В последние дни 1984 года к северу от Беркамита высадились первая группа строителей трассы на Якутск.

Байкало-Амурская магистраль продолжается—она все глубже уходит в тайгу, вырастает в Сибирь, в историю и в судьбы страны. Опираясь на трехтысячекилометровую стальную магистраль, первопроходцы восьмидесятых и девяностых годов понесут комсомольские традиции, опыт и энергию ударных строек в XXI век.

А там—еще другая даль...

3501 километр —  
протяженность  
БАМа вместе с  
линией  
Бамовская —  
Тында — Беркамит

9 тоннелей общей длиной  
30,9 километра

4200 мостов и других  
водопропускных  
сооружений

570 миллионов  
кубометров земли и  
скал передвинуто по  
ходу сооружения  
магистрالي

3 города и почти 100  
новых поселков  
возникло за десять лет  
в бамовской тайге

1 миллион человек  
превышает население  
зоны БАМа сегодня

100 тысяч строителей и  
более 25 тысяч  
железнодорожников  
трудятся на БАМе





















# Содержание

МАГИСТРАЛЬ МУЖЕСТВА. ВСТУПИТЕЛЬНАЯ СТАТЬЯ В. И. ВОРОТНИКОВА .....	2
ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ .....	5
ТРИСТА ЛЕТ СПУСТЯ	
УСТЬ-КУТ .....	7
1-й километр .....	
СДРУЖИЛА МАГИСТРАЛЬ	
ЗВЕЗДНЫЙ — УЛЬКАН .....	13
64-й — 209-й километр .....	
ВЕТЕР С БАЙКАЛА	
КУНЕРМА — СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК .....	21
263-й — 343-й километр .....	
ОГОНЬ НА ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЕ	
КИЧЕРА .....	45
404-й километр .....	
СВЕТ В НАЧАЛЕ ТОННЕЛЯ	
УОЯН — СЕВЕРОМУЙСК .....	53
520-й — 560-й километр .....	
У ПОДНОЖИЯ АСБЕСТОВЫХ ГОР	
ТАКСИМО .....	75
747-й километр .....	
ЧЕРЕЗ ПОРОГИ	
БАУНТОВСКАЯ КОТЛОВИНА — РЕКА ЦИПА .....	81
ПО УТРИЮМ-РЕКЕ	
РЕКА ВИТИМ .....	91
801-й километр .....	
КРЫЛЬЯ НАД БАМОМ	
ВИТИМ — ЧАРА .....	111
801-й — 1001-й километр .....	
МЕДНЫЙ КОЛОКОЛ — УДОКАН	
ЧАРА .....	117
1001-й километр .....	
ЛЕДНИКИ И... БАРХАНЫ	
ЧАРА — ИКАБЬЯ .....	123
1001-й — 1060-й километр .....	
БАМОВСКИЕ САМОЦВЕТЫ .....	151
ДЕСАНТ НА ХАНИ	
СТАНЦИЯ ХАНИ .....	159
1124-й километр .....	
У ЛЕСНЫХ И ОЛЕННЫХ ЛЮДЕЙ	
ОЛЕКМА — ДЮГАБУЛЬ .....	169
1176-й — 1332-й километр .....	
ЗЕМЛЯ ЗАПОРОЖЦА	
РАЗЪЕЗД УНКУР .....	193
1466-й километр .....	
ГОРОДА НА ЗАРЕ	
БАМОВСКАЯ — ТЫНДА — БЕРКАКИТ .....	201
1-й — 399-й километр .....	
«ЖЕЛЕЗНЫЕ СОЛДАТЫ»	
ТЫНДА — ФЕВРАЛЬСК .....	229
1623-й — 2303-й километр .....	
КРАСНЫЕ ЭШЕЛОНЫ	
АЛОНКА — КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ .....	239
2533-й — 3102-й километр .....	
ДОРОГА ВЕКА .....	263

# **НАВСТРЕЧУ ВРЕМЕНИ**

**ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА**

Художник Г. Д. Павлишин  
и журналист В. Н. Сунгоркин  
о строительстве БАМа

Редактор Л. К. Емельянова  
Художественный редактор Л. Е. Безрученков  
Технический редактор Т. С. Маринина  
Корректоры Л. М. Логунова и Г. М. Ульянова

Павлишин Г. Д., Сунгоркин В. Н.  
П12 Навстречу времени: От Байкала до Амура.—М.:  
Сов. Россия, 1985.—272 с., ил.

Эта книга—о БАМе, о том, как прокладывалась уникальная, сложнейшая в мире железная дорога, в о героях небывалой стройки. Повествование о жизни по которой пролет БАМ, иллюстрируется картинками заслуженного художника РСФСР Геннадия Павлишина.  
Адресуется широкому читателю.

0802010204—320  
Н—КБ—6—23—1985  
М-105(03) 85

33С

ИБ № 4633  
Сд. в наб. 24.10.84. Подп. в печ. 02.08.85. Л12508. Формат 84×108/8. Бумага семимил (по  
текст и илл.). Гарнитура «таймс». Печать офсетная. Усл. печ. л. 59,64 (в т. ч. илл.—2,52).  
Усл. ко-опт. 247,86. Ул.-и-кл. л. 50,09 (в т. ч. илл.—3,31). Тираж: 8 500 экз. Зак. № 3834.  
Цена 84 р. 30 к. Изд. инд. МПД-9.  
Ордена «Знак Почета» издательство «Советская Россия» Государственного комитета  
РСФСР по делам издательства, полиграфии и книжной торговли. 103012, Москва, просп. Са-  
виновский, 13/15.  
Ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени МПО «Первая  
Общероссийская типография» им. А. А. Жданова Союзполиграфпрома при Государственном  
комитете СССР по делам издательства, полиграфии и книжной торговли. 118054, Москва,  
Валовая, 28.





