

# ТРАССА

# ТАК НАЧИНАЛАСЬ

Книга «Дорогами тайги»<sup>1</sup>, несомненно, привлечет внимание читателей. Автор ее — Александр Алексеевич Побожий — четыре

---

<sup>1</sup> А. Побожий. Дорогами тайги. М. «Молодая гвардия», 1974.

десятилетия уже работает в экспедициях по изысканию железнодорожных трасс. Сейчас он возглавляет изыскателей, занятых прокладкой трассы будущей Байкало-Амурской магистрали.

Об этой магистрали, названной ныне «стройкой века», о первых шагах изыскателей и строителей ее, о мужестве тех, кто первым пришел в глухие таежные дебри, чтобы разбудить и оживить их, о новых масштабах железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке, современной технической вооруженности изыскателей — написана эта книга. Написана человеком, не только великолепно знающим свое дело, но и умеющим образно, по-писательски, рассказать об увиденном, пережитом, человеком тонко чувствующим и красоту пейзажей, и характеры людей, изменяющих своим трудом лицо самого края. Побожий не просто повествователь, рассказчик: за его воспоминаниями перед взором читателя встает недавняя история нашей страны, ее сегодняшний день и день завтрашний. В тяжелом труде двух-трех парней, бьющих шурф на склоне обрывающейся где-нибудь у реки сопки, он умеет приоткрыть вдруг перспективу, дает воображению читателя увидеть действующую уже магистраль — новый путь страны к Тихому океану.

«Сейчас мало кто помнит, — пишет автор, — как в тридцатых годах было начато строительство одной из крупнейших железнодорожных магистралей. Разве иногда в поездах можно услышать о событиях тех лет и о людях, чьи имена сохранились в чьей-то памяти».

Его память сохранила эти имена — имена товарищей и сподвижников, и на страницах книги многие первые изыскатели и строители трассы как бы оживают перед нами, пусть и в коротких сценах, эпизодах. Таков, например, Ф. А. Гвоздецкий, бывший конник армии Буденного, крупнейший строитель железных дорог, чем-то в главном — в отношении к делу и высокому сознанию долга, ответственности перед партией и народом — он напоминает нам образ Батманова из романа В. Ажаева «Далеко от Москвы». Таков и самоотверженный начальник изыскательской партии на перевале через Сихотэ-Алинь А. П. Кузнецов, чьим именем назван Кузнецовский разъезд на железной дороге Комсомольск—Советская Гавань. До последнего часа своей жизни он трудился на посту, куда его послала Родина, и умер, как фронтовой разведчик в тяжелом и опасном поиске. Придет пора и будет написана история строительства Байкало-Амурской магистрали, и имена людей, названных в книге А. Побожия (как и его собственное имя), займут в ней достойное место.

В 1942 году, во время боев под Сталинградом, А. Побожий занимался прокладкой рокадной дороги, связавшей Сталинград с Саратовым. Шли тяжелые бои. «И все-таки нас тогда еще молодых и выносливых, — пишет он, — прямо из-под Ста-

линграда направили на изыскание трассы для новой железнодорожной линии, которая должна была соединить Комсомольск-на-Амуре с портом Советская Гавань. Нам было советно удалиться от фронта в глубокий тыл. И зачем нужны эти изыскания, когда страна напрягает все силы, чтобы остановить и разгромить немецких захватчиков?.. Только много позднее мы поняли всю дальновидность такого решения».

С этих слов и описания дороги, со сборов в экспедицию к Сихотэ-Алинию и выхода изыскателей в тайгу и начинается повествование. Как видим, книга целиком связана с Дальним Востоком и Сибирью, с изысканием и строительством железных дорог, которые войдут составной частью в будущую Байкало-Амурскую магистраль.

В 1932 году, — напоминает автор, — началось строительство Комсомольска-на-Амуре, и к этому новому городу начали подводить железную дорогу от Волочаевки. «В связи с этим решили дорогу на Советскую Гавань прокладывать не от Хабаровска, а от Комсомольска; в то же время было уже намечено строить железнодорожную магистраль от Тайшета через Братск, Усть-Кут и Нижнеангарск на Комсомольск. Таким образом, железная дорога от Комсомольска до Советской Гавани должна была стать восточным участком этой магистрали».

И без того трудная задача изыскателей осложнялась еще тем, что страна испытывала крайнюю нужду в металле для фронтовых нужд, и надо было так проложить трассу, чтобы обойтись без строительства крупных мостов и больших туннелей. Об этом постоянно помнили изыскатели. Бедным было снабжение и оборудование, голодным был паек, но изыскатели с честью и раньше намеченного срока выполнили свою работу. Советский патриотизм, думы о фронте воодушевляли их. Побожий ярко и убедительно об этом рассказывает.

Война и здесь, далеко от фронта, вторглась в жизнь изыскателей, и порою самым неожиданным образом. Так, по правительственному заданию А. Побожему пришлось возглавить поиски американских летчиков, поврежденный при налете на Японию самолет которых ушел в сторону нашего Дальнего Востока и рухнул в тайге. Советские люди разыскали американских парней в самом бедственном положении, оказали им помощь, доставили их в госпиталь. Этот эпизод недавно вновь обошел мировую прессу, как яркий пример дружественных чувств советского и американского народов; нашлись и американские друзья А. Побожия.

В предисловии к книге автор вспоминает: «Недавно я ехал поездом с побережья Тихого океана из Советской Гавани в Комсомольск-на-Амуре. Кругом теснились сопки, покрытые хвойным лесом. Иногда они отступали, и тогда на смену им появлялись с одной стороны скалы, а с другой — бурные реки, зажимая плотно дороги на узкой полоске. Железная доро-

га здесь — ниточка жизни, затерявшаяся в еще мало обжитом крае». Можно понять чувства человека, первым пришедшего в эти места!

И снова Побожий на будущей большой магистрали, только на этот раз на западном участке ее, на изыскании трассы Тайшет — Братск — Усть-Кут. Еще во всем дают себя знать последствия войны. Однако изыскатели будущей дороги получили сотни лошадей, речные катера, самолеты. А вслед за ними шли строители. «Приходилось думать и думать, как сократить объем земляных работ. Где автомашинами, где грабарками и тачками, опережая укладку, отсыпалось полотно, строились мосты. И каждый километр дороги значился в графике строительства — ему был отведен срок готовности под укладку.»

Затем Побожий работал в Заполярье на изыскании железнодорожной линии Салехард — Игарка. В главе «Возвращение» он описывает перемены в жизни изыскателей, продолжавших работы в Сибири и на Дальнем Востоке. «В тридцатых и сороковых годах основными нашими транспортными средствами были вьючные лошади и олени. Мы тогда неделями, а иногда и месяцами добирались к месту работы... К 1969 году старые способы передвижения и труда ушли в прошлое. Занятая на изысканиях трасса для железных дорог экспедиция получила гусеничные вездеходы «АТЛ-5» и «ГАЗ-47», а для заброски продовольствия и людей в тайгу вертолеты «МИ-4» и «МИ-1»... Средства нам дали на диво богатые. Но и задачу поставили огромную». Автор рассказывает о новой технике изыскателей, в частности, о современных методах аэрофотосъемки.

«Выполняя задание по изысканиям, экспедиция Мосгипротранса одновременно приступила к окончательной разбивке трассы. 1971 год стал для нас, — пишет автор, — годом долгожданного возвращения на старые тропы.

И вот Тында, поселок Тыгдинский, название которого сейчас часто встречается. «Изыскатели и строители ушли отсюда в 1942 году на запад защищать Родину от лютого врага и увезли с собой весь металл с дороги.» Заросло лесом дорожное полотно. Теперь строители вернулись сюда во всеоружии современной дорожно-строительной техники. Проектировщики прокладывают трассу в обход водохранилища Зейской ГЭС — это места, по которым три столетия назад русские люди по Зее и ее притокам вышли на Амур. Трассу в местах прежней стройки стремятся вести так, чтобы, несмотря на новые, повышенные технические условия сооружения дороги, где это возможно, сохранить и использовать ранее отсыпанное полотно и выстроенные опоры мостов.

Заканчивается книга картиной повсеместно развернувшихся на трассе работ. «Уже пошли из Советской Гавани морские паромы с железнодорожными составами на Сахалин, строится огромный железнодо-

рожный мост в Комсомольске через Амур, который заменит паромную и ледовые переправы на восток... Перевалив через Становой хребет, дорога выйдет на Якутское плоскогорье, богатое не только коксующимися углями в Чульмане, но и железной рудой, золотом и многими другими полезными ископаемыми, а также лесом.»

Автор рассказывает о людях стройки, рабочих изыскательских партий, местных жителях — орочах, говорит и о тех, кому дали кличку «бнии», говорит озабоченный проблемой трудоустройства и перевоспитания этих людей. Тепло отзывается он о побывавших на стройке первых студенческих отрядах.

Книга Побожия написана до того, как Байкало-Амурская магистраль стала Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Молодой читатель почерпнет из нее немало полезных сведений, узнает и о том, сколько труда и средств уже вложено, чтобы теперь обеспечить самый широкий разворот работ. Узнает он и о проблемах, волнующих по-прежнему проектировщиков и строителей — максимальном сокращении объема земляных, скальных и бетонных работ, долговечности сооружений в условиях вечной мерзлоты и т. п. А Побожью есть что вспомнить, о чем рассказать. Его словами старшее поколение строителей как бы обращается к молодым ребятам и девушкам, пришедшим по призыву партии и комсомола на ударную стройку, чтобы в кратчайшие сроки завершить давно начатое дело, — в этом, на наш взгляд, особая ценность книги.

Издательство «Молодая гвардия», выпустив книгу А. Побожия «Дорогами тайги», сделало хороший почин. Надо думать, появятся вскоре и другие книги о великой стройке наших дней — Байкало-Амурской магистрали.

Н. МИТРОФАНОВ

