

Министерство образования и науки  
Муниципальное общеобразовательное учреждение  
«Ульканская средняя общеобразовательная школа №2»

Научное общество обучающихся

## **Золотые вёрсты Машурова**

**Выполнила:**

Андреева Вероника Сергеевна  
11а класс

**Руководитель:**

заведующая школьным краеведческим  
музеем «Из глубины веков»  
Паршукова Елена Анатольевна

Улькан  
2017

## ВВЕДЕНИЕ

Перелистывая страницы повести Чингиза Айтматова «Белый пароход» я обратила внимание на разговор одного из героев с мальчиком, в котором выясняется, что каждый человек должен обязательно знать колена семерых отцов:

- Дед говорит, что если люди не будут помнить отцов, то они испортятся.

- Кто испортится? Люди?

- Да.

- Почему?

- Дед говорит, что тогда никто не будет стыдиться плохих дел, потому что дети и дети детей о нём не будут помнить. И никто не будет делать хорошие дела, потому что все равно дети об этом не будут знать...

Да, действительно, мы должны помнить и чтить хорошие дела тех, кто строил и прославлял наш поселок Улькан, наматывая вёрсты на Западном участке Байкало-Амурской магистрали. Моя исследовательская, краеведческая работа называется «Золотые вёрсты Машурова». Название работы заставляет вспомнить, что старое русское слово «верста» означает не только меру пути, дороги, но употребляется и в более широком, метафорическом значении: переверстать какую-то землю, сделать её удобной для жизни и труда. Мне очень хочется рассказать о человеке, которым восхищаюсь, с которого беру пример, хотя лично с ним не была знакома. Зато я знакома с его делами, свершениями, поступками, с его золотыми вёрстами транспортного строителя. Анатолий Петрович Машуров - начальник строительно-монтажного поезда № 571 «Юность Сибири», коммунист, герой Социалистического труда, лидер не боявшийся брать на себя ответственность за людей, за дело. Без лидеров, наверное, и не состоялся бы БАМ.

Качества лидера присутствовали в нем всегда, но он был не просто лидером, ему хотелось быть лидером добрым, мудрым, необходимым всем и каждому. Он не был баловнем судьбы и всего в жизни добился сам, своими

силами. Был человеком слова и дела. Он лично объезжал все объекты стройки, интересовался каждым этапом работы, каждой мелочью, ничего не оставлял без внимания. За рабочих он всегда стоял горой, был беспощаден к бездельникам. Благодаря ему многое в нашем поселке было построено качественно и раньше срока. Он никогда не искал легкого пути, сам, своим трудом сделал себя героем.

Из воспоминаний рабочих моментов его сотрудников можно сделать вывод, что Анатолий Петрович оставил после себя хорошие воспоминания, как руководитель, как человек, как патриот Сибири. Его очень хорошо знала, Евгения Павловна Русанова (директор моей школы), они вместе работали. Евгения Павловна, так его характеризует: «Он никогда не жалел о том, что приехал в Улькан и потратил столько сил и времени».

Свою работу посвящаю, сыну земли Иркутской, замечательному человеку, профессионалу, первопроходцу БАМа - Машурову Анатолию Петровичу. Цель моей работы – внести информацию на незаполненную страницу Героя Социалистического труда Машурова Анатолия Петровича в Википедии.

Необходимо отметить, что моя работа на 70% состоит из цитат, газетных публикаций, журнальных статей, из очерков журналистов и писателей тех лет. Эти материалы подобрала в летописи Улькана, которая хранится в школьном краеведческом музее. Я говорю им большое спасибо, за их журналистский подвиг. Мне многие слова не понятны, многое прочитала первый раз в жизни, но мне точно понятен дух великого дела, которое объединило наш народ вокруг великой стройки. Я завидую дружбе, сплочённости, стойкости, самоотверженности молодёжи 70-х годов XX века.

# 1. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

## 1.1. Вёрсты детства и становления

Машуров Анатолий Петрович родился 2 февраля 1939 года в городе Тайшет Иркутской области. Детство Анатолия совпало с войной, ему было всего два года, когда началась война. На войну ушел отец – Машуров Пётр Иванович. Жизнь не баловала с самого начала: и Толю и трёх его сестрёнок Альбину, Людмилу и Галину мать поднимала одна, надеясь только на себя и на свои силы. Как русская женщина – мать - Антонина Андреевна не стала понапрасну лить слезы и вместе с детьми переехала на разъезд «41-й километр» Транссиба. Жизнь маленького Анатолия приравнивалась к ритмам сибирской природы. С малых лет бродил он с удочкой по озёрам и рекам Тайшетского района Иркутской области, приносил домой полные вёдра ягод, грибов. Не меньше матери воспитывала его тайга, учила выносливости, бесстрашию - была частью жизни и такой, как жизнь: карающей и прощающей. Он заядлый таёжник, охотник, рыбак, настоящий патриот Сибири.

Позже уже в 1954 году семья переехала в посёлок Заярск Иркутской области, на месте которого сейчас разлилось Братское водохранилище. Анатолий Петрович Машуров окончил десятилетнюю школу и сразу пошел работать кочегаром на паровоз, но вскоре грамотного и смелого паренька взяли на лесозавод - мастером. Закончил Иркутский транспортно-строительный техникум. Потом начались трудовые вёрсты. Это строительство и работа на заводе «Стройдеталь» в посёлке Осиновка, который является одним из районов города Братска. Руководило этим подразделением управление «Ангарстрой». Перенос железнодорожной ветки из зоны затопления Братским водохранилищем. Строительство второго пути и электрификация железной дороги Тайшет-Лена. Сооружение

железнодорожной ветки Хребтовая-Усть-Илимская. Анатолий Петрович умело совмещал учёбу в Новосибирском институте железнодорожного транспорта с работой и семьёй. Он не знал выходных, отпусков, не разрешал себе болеть, расслабляться.

Ещё не окончив институт, он круто пошёл по служебной лестнице, понимая и принимая это как аванс, которому больше удивлялся, чем радовался. Он всегда был на высоте - везде и во всём!

## 2.2. Семейная верста

Семья транспортного строителя – это вечные кочевники, не позволяющие себе ни приличной мебели, ни прочих удобств. В бытовом отношении Машуровы жили, как придётся. В Осиновке они снимали квартиру, в Железнодорожном ютились в вагончике, в Юхте заняли амбар. Жена, Нелля Васильевна, не роптала, создавала уют малой кровью – с помощью фантазии, которой наделены истинные женщины, считающие свой дом главной точкой вселенной. Когда она приехала на БАМ, в деревне Юхта они приспособили под жильё полуразвалившийся амбар. Черновую работу – реставрацию дверей и пола – Анатолий взял на себя, отделочные работы – Нелля. Со своей женой Машурову везде и всегда было уютно. Нелля Васильевна Машурова не только вынесла все тяготы бивачной жизни, которые ей предложил Анатолий Петрович, но и за то, что она хотела видеть своего мужа сильным и авторитетным, мудрым и настоящим героем – труда и жизни. Она все годы трудилась с ним бок о бок, деля все неудобства строителя железных дорог. Всего несколько лет Нелля Васильевна пережила своего мужа, она похоронена в городе Кисловодске вместе со своими родителями и родными.

Анатолий Петрович и Нелля Васильевна воспитали двух сыновей Андрея и Алексея. Сейчас старший Андрей, со своей семьёй, проживает в Туапсе, а младший Алексей, работает авиадиспетчером в аэропорту «СОЧИ» города Адлер, живёт с семьёй в городе Краснодар. Выросли и обзавелись своими семьями внучки: Анастасия Андреевна (училась в нашей школе до 9 класса), Дарья Андреевна и Екатерина Алексеевна. Подрастают правнуки: Захар и Егор.

Мы, активисты школьного музея тесно поддерживаем связь с сыновьями Анатолия Петровича, они частые гости Улькана, нашей школы, музея.

### 2.3. Вёрсты Сибирские. Хребтовая – Усть-Илимская

Усть-Илимск – это город, а железнодорожная станция этого города «Усть-Илимская». Когда начиналась эта стройка посёлок, в котором жили строители, назывался Железнодорожный, он же Северный, он же Таежный. От Хребтовой до Усть-Илимской 214 километров. Вроде бы немного, поезд сейчас проходит за несколько часов, а прораб - Машуров с товарищами шёл восемь лет. Эти километры он измерил сам кирзовыми своими сапогами, увидел тяжесть работы своими глазами, строил дорогу своими руками. Вот такая была романтика у Анатолия и его друзей. Совсем не в туманах и не в запахе тайги. С морозами, с пляшущей перед глазами мошкой, но они строили и шли вперёд, потому что рельсы очень ждали в Усть-Илимске – без железной дороги невозможно было построить гидроэлектростанцию (далее ГЭС). Коллектив Машурова всё время опережал план.

4 ноября 1973 года новая линия Хребтовая – Усть-Илимская была принята государственной комиссией с оценкой «отлично». Это была яркая трудовая победа. Вскоре в управление «Ангарстроя» пришёл приказ откомандировать группу монтажников пути для строительства железнодорожной ветки в Чили.

## 2.4. Зарубежные вёрсты

После Хребтовой - Усть-Илимской Машурова А.П. ждали заграничные вёрсты. Анатолий Петрович вместе с группой строителей, отправляется в Южную Америку, в Чили, чтобы помочь правительству Сальвадора Альенде построить железную ветку, от медеплавильного комбината к основной железной дороге, откуда шло сырьё, и сделать это надо было как можно лучше и быстрее. Ребята между собой называли эту будущую железнодорожную ветку - 215-й километр Хребтовая-Усть-Илимская.

Их группа вылетела в Чили в то время, когда волна фашистского переворота набирала опасную высоту. Из-за опасности Машурову А.П. хотелось в Чили больше прежнего. Жили в непривычном мире, в посёлке Вентанас, прокладывая железнодорожную нитку – километр с небольшим. Больше всего было возни с грунтом. Машуров числился инженером, но ввязывался в любую работу. Пришлось не сладко: шпала из эвкалипта в два раза тяжелее нашей лиственницы. Уставали ребята крепко, однажды даже проспали землетрясение.

Лакомов Виктор Иванович, друг Анатолия Петровича вспоминает: «Поработали мы в Южной Америке, в Чили, построили там дорогу чуть более километра, к медеплавильному комбинату Энами. Там все пришлось делать вручную. Отряд из 15 человек построил дорогу за 38 дней». Работая с литературой, я попыталась восстановить список этих героических ребят из «Ангарстроя»:

Лакомов Виктор Иванович – бригадир путейцев

Машуров Анатолий Петрович – прораб

Удовиченко Владимир - комсомольский секретарь

Чернов Николай - рабочий из бригады Лакомова

Поливцев Василий – рабочий их бригады Лакомова

Основин Игорь – инженер

Крец Николай – геодезист



Максудинов Дмитрий – газоэлектросварщик, парторг отряда.

Кроме сибиряков шесть москвичей: Шинкаренко Владимир – врач, Хусаинов Майербек – переводчик, Манзатула Михаил – представитель ЦК ВЛКСМ, командир отряда и студенты МИИТа.

В своей книге Арнольд Харитонов пишет: «Нельзя сказать, что это была самая трудная работа, хотя и не очень привычная: балансировка, укладка – все вручную, балласт тачками возили. В отряде было 30 чилийцев. Жили в лагере, в вагончиках на берегу океана, кругом забор. Рядом порт Вальпараисо. В стране что-то кипело, варилось, зрело – бесконечные митинги, забастовки, какие-то беспорядки. Об их отряде антиправительственные газеты писали – мол, прибыл отряд советских подрывников. Их называли отрядом Советских диверсантов, прошедших спец. подготовку в Сибири. Но им было некогда обращать на это внимание, надо было как можно скорее работу кончить. Что они и сделали за 38 дней. Уезжали, как из воюющего города. Из гостиницы их выводили так, чтобы никто не заметил. Успели только увидеть – выбитые стекла витрин, откуда-то доносится шум толпы, крики. В автобусе попросили всех пригнуться, чтобы в окна не было видно, кого везут. Анатолий Петрович рассказывал своим сыновьям: « И мы понюхали слезоточивый газ». И уже в Усть-Илимске все узнали: в Чили переворот, правительство Альенде свергнуто. Чуть ли не в день их отъезда». Но дорога была построена, сдана в эксплуатацию, было торжественное открытие, и по русскому обычаю вбит последний серебряный костыль.

## 2.5. БАМовские вёрсты

Из книги Арнольда Харитонов: « БАМ начался! Начался он, как всё у нас, с большой суматохи и барабанного боя. Приближался XVII съезд ВЛКСМ, с которого ударный комсомольский отряд должен был отправиться на строительство новой, самой грандиозной в истории страны дороги».

Анатолий Машуров приехал в Улькан в декабре 1974 года и, как говорится, попал с корабля на бал. Новая жизнь закружила Машурова, пугая неожиданностям, радуя размахом, свободой. Поначалу все жили за два километра от будущего поселка, в Юхте, древней деревушке. Анатолий Петрович жил в доме Тарасовой Ираиды Иосифовны. Она была к нему добра – зазывала на самовар, подталкивала к нему своих сыновей, более понимавших тайгу, нежели человека. Ему пришлось сразу возглавить инженерную службу в строительно-монтажном поезде № 571 (далее СМП-571). Первая контора СМП-571 находилась в двух юхтинских амбарах. Один из них -двухэтажный. На втором этаже работали два Анатолия- начальник Фролов и главный инженер Машуров. Внизу – прораб Мазанкин и бухгалтерия.

Формировались первые бригады, рубились первые просеки, вырастали первые дома, котлопункт, санчасть, дизельная. Еще все, что окружало их, было тайгой, но тайгой отступающей, разбуженной, приноравливающейся к новой жизни. Анатолий Петрович был активным участником движения «Сохрани берёзку». Ульканцы жили под этим девизом, и, как могли, сохраняли жизнь и берёзкам, и соснам – огибая тротуарами, выпиливая мостки таким образом, чтобы не помешать дереву расти, радостно просыпаясь весной и спокойно засыпать к зиме.

Обустроились быстро и вышли на основные объекты трассы: автодороги, искусственные сооружения, главный путь. Мужали люди, закалялись характеры...Осложняло работу то обстоятельство, что молодые люди не имели квалификации транспортных строителей. Нужно было обучить их

примерам безопасного и высокопроизводительного труда без раскочки. С этой, как и со многими другими задачами, Анатолий Петрович справился с помощью своих соратников, членов отряда «Иркутский коммунист». Люди с прежней стройки с уверенностью и без опаски ехали в Улькан за Машуровым. Уже на четвёртом месяце, в марте 1975 года на пробивке просеки под полотно железной дороги действовало более десяти бригад, а с приездом отряда «Комсомолец Украины» их стало двадцать семь. 29 октября 1977 года, на год раньше срока, первый поезд пришел на станцию Улькан. Ульканский участок закончен безболезненно, без авралов и штурмовщины. А это не только главный путь, это ещё и объединённый эксплуатационно-ремонтный пункт, сигнализация, автоматизация, связь, энергетика. Разрыва во времени между укладкой последнего звена и пуском первого поезда не было: «Ночью укладывали последнее звено, а днем проходил первый поезд».

Первый поезд – самый великий праздник. Он был знаком того, что самое главное, трудное сделано. В первом поезде проехали самые достойные почётные пассажиры - 300 человек. Шары, транспаранты, плакаты, флаги, знамёна, листовки с вертолётки, молодожёны с хлебом и солью. На линии была сооружена красочная арка с приветствием для пассажиров первого поезда. И всюду люди...

Наконец показался поезд. Шёл он медленно – пять, десять километров в час, но всем казалось, что он летит на всех парах... За первым шли другие поезда, грузовые, но вскоре когда путь становился крепче, надежнее, пускали и пассажирские. В 1981 году участок Машурова, Байкало-Амурской магистрали, был сдан эксплуатацию раньше срока на «отлично». Чем объяснялись успехи Машурова? А тем, что на трассе работали настоящие профессионалы. Все субподрядчики шли с опережением в результате правильной организации труда, уникальных технологий, неожиданных решений. Мостовики укладывали балки за один день, а по установленным требованиям на это отводилось семь дней. Но путеукладчиков, неодолимо стремившихся вперёд, не устраивали и эти сжатые сроки. Они, буквально

наступали на пятки впередиидущим. И за всем этим, конечно же, была видна рука начальника поезда Анатолия Машурова...

После сдачи магистрали, СМП-571 полностью перешел на промышленное строительство. Вновь нужно было переучивать людей. И это было закономерным: «Сдав дорогу, нужно было её осваивать». Коллектив СМП-571 за все время работы получил очень много знамен, вымпелов, грамот, благодарностей. Неоднократно становился победителем социалистического соревнования, вписывался в Почётную книгу лучших трудовых коллективов Казачинско-Ленского района, Иркутской области, Западного участка БАМа. Во многом, это заслуга Анатолия Петровича. За время строительства в Улькане сложился прекрасный коллектив, сцементированный одной волей, одним желанием.

Легендарный бригадир, Герой Социалистического труда, Виктор Иванович Лакомов, друг Анатолия Петровича, так говорил о Байкало-Амурской магистрали: «Я не верю, что мы трудились напрасно. Хочется, надеется, что потомки скажут нам спасибо за такую грандиозную трассу, какой является БАМ. Я верю, что БАМ будет работать и развиваться, железные и автомобильные дороги — это кровеносные сосуды страны. Тем более у нас, в Сибири, где так мало дорог и такие большие расстояния. О ненужности БАМа говорят дилетанты, мы их прощаем. Я верю, что расцвет БАМа впереди».

## 2.6. Золотые вёрсты

Анатолий Петрович за добросовестный труд был отмечен высокими наградами, а по окончании строительства, награжден званием Героя Социалистического Труда.

**Историческая справка:** Герой Социалистического Труда – высшее звание в СССР с 1938 по 1991 год, высшая степень отличия за труд. Положение определяло, что «звание Героя Социалистического Труда является высшей степенью отличия за заслуги в области хозяйственного и социально-культурного строительства» и «присваивается лицам, которые проявили трудовой героизм, своей особо выдающейся трудовой деятельностью внесли значительный вклад в повышение эффективности общественного производства, содействовали подъёму народного хозяйства, науки, культуры, росту могущества и славы СССР». Положение вводило порядок вручения ордена Ленина при каждом награждении медалью «Серп и Молот».

С 1938 по 1991 год в СССР звание «Герой Социалистического Труда» получили 20.336 человек, из них в Иркутской области 180 человек, Анатолий Петрович в их числе:

«Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 октября 1984 года за выдающиеся производственные успехи, достигнутые при сооружении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, обеспечение досрочной укладки главного пути на всем её протяжении и проявленный трудовой героизм, Машуров Анатолий Петрович удостоен звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». (Золотая звезда «Серп и Молот» №20374 и Орден Ленина 400828)

### **3. Заключение**

#### **3.1. Улица Машурова**

Жизнь Машурова Анатолия Петровича оборвалась 25 июля 1996 года, от сердечного приступа, в своем рабочем кабинете конторы СМП-571. Он многое не успел доделать, воплотить в жизнь свои идеи, ему помешала перестройка. Она перечеркнула его сердце, стала его болью. Он старался преодолеть новые трудности, решить новые проблемы, но судьба распорядилась по-своему.

Администрация и жители поселка Улькан решили переименовать улицу Строителей, на которой жил Анатолий Петрович со своей семьёй. Так в Улькане появилась улица имени Героя Социалистического Труда, Анатолия Петровича Машурова.

Эта улица находится в центре посёлка. Она очень людная: по выходным и православным праздникам ульканцы спешат на службу в Храм Святой Троицы. По утрам улица оживает от движения детей, которые спешат в среднюю школу, а после уроков бегут в школу искусств и библиотеку. Ежедневно взрослые делают свои дела в администрации посёлка, сберегательном банке, в больнице.

Историю создают люди своими поступками. Роль личности в истории велика. БАМ – это страница в жизни людей, им представилась возможность проявить себя, порой не думая о славе, они выполняли свой долг, свою работу. Такими людьми были первопроходцы – бамовцы. Анатолия Петровича отличали такие качества как: неукоснительная точность в решении производственных дел, стратегическая продуманность в развёртывании новых мероприятий, строгость и справедливость к подчинённым, привязанность к сибирской земле, тайге. Он профессионал! Настоящий герой труда!

Похоронен наш герой в городе Братске, вместе со своей мамой  
Антониной Андреевной и сёстрами.

Те, кто знал Анатолия Петровича, сожалеют о том, что он похоронен не в  
поселке Улькан: «Некуда даже цветы принести».

Его на свете больше нет,  
Но он оставил в жизни след,  
Мечтал дожить до 21 он века,  
Не выдержало сердце человека.  
Он воплотился в улицы, дома, дела...  
И это все не громкие слова.  
О ком же речь?  
Спроси любого,  
И вам ответят: про Машурова

(В.А. Рыкова)

В марте 2017 года был объявлен региональный историко-  
краеведческий конкурс «Моя гордость – Иркутская область».  
Познакомившись с положением я решила направить материал по номинации  
«Мои земляки – Герои земли Иркутской».

Как сказал Д. С. Лихачёв, историк русской культуры:

*«Краеведение учит людей любить не только свои родные места, но и знать  
о них, приучает их интересоваться историей, искусством, литературой,  
повышать свой культурный уровень. Это самый массовый вид науки».*

#### 4. СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ротенфельд Б.С. Эта удивительная трасса. Иркутск. Восточно-сибирское книжное издательство. 1976.
2. Кошкин А.Д. БАМ: так это было. Санкт-Петербург. «С-ПРИНТ». 2014.
3. Журавлёв В.А. Сказание о БАМе. Москва. «Мысль» 1976.
4. Джамиева О.Г. БАМ. Ностальгия. Иркутск. Оперативная типография «На Чехова». 2014
5. Кривой А.С. БАМ от А до Я. Иркутск. Восточно-Сибирская издательская компания. 2004.
6. От выездной редакции газеты «Известия» на БАМе. Москва. «Известия». 1985.
7. Сборник. От Байкала до Амура. Москва. «Современник». 1986.
8. Тельнюк С.В., Горлач Л.Н. Магистраль века. Киев. «Молодь» 1975.
9. Сборник. БАМ – панорама всенародной стройки. Выпуск 12. Благовещенск. 1986.
10. Сборник. БАМ – панорама освоения. Благовещенск. 1987.
11. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России. Москва. «Транспорт». 2005.
12. Фотоальбом «БАМ». Москва. «Планета». 1984.
13. Фотолетопись «БАМ. Магистраль». Москва. «Планета» 1976.
14. Дневники и письма комсомольцев. Москва. «Молодая гвардия». 1983.
15. Сунгоркин В.И., Тетерин И.В. Таёжный репортаж. Иркутск. Восточно-сибирское книжное издательство. 1984.
16. Звёздный час: Рассказы о героях БАМа. Иркутск. Восточно-сибирское книжное издательство. 1985.
17. Шинкарёв Л.И. Второй ТРАНСИБ. Москва. Издательство политической литературы. 1979.
18. Харитонов А. «БАМ: ЛЮДИ, которых я знаю».



19. Общественно-политическая газета «Наш сибирский характер». Иркутск. №22, 23 2013 года, №1-5 2014 года. Сергей Маслаков «Притяжение Улькана»
20. Журнал «Новый мир». Айтматов Ч. «Белый пароход». 1970 год.

#### ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ

1. [HTTP://WWW.WARHEROES.RU/HERO/HERO.ASP?HERO\\_ID=23843](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?hero_id=23843)
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki>
3. <http://nikolaylobanov.com/Ukaz.htm>
4. <http://irkutsk.bezformata.ru/listnews/bamovskoe-bratstvo-sushestvuet/54464963/>