

**Ф.И.О.: Машуров Анатолий Петрович**

*Дата рождения:* 2 февраля 1939 года

*Место рождения:* город Тайшет Иркутской области.

*Место нахождения во время войны:* разъезд «41-й километр» Транссиба

*Место нахождения 9 мая 1945 года, возраст:* разъезд «41-й километр» Транссиба, 6 лет.

Анатолий Петрович Машуров - начальник строительного-монтажного поезда № 571 «Юность Сибири», коммунист, герой Социалистического труда, лидер не боявшийся брать на себя ответственность за людей, за дело.

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.

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 Тольку 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 поселок 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 смышленного 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!

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 внуки: Анастасия Андреевна (училась в Ульканской средней школе №2 до 9 класса), Дарья Андреевна и Екатерина Алексеевна. Подрастают правнуки: Захар и Егор.

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 монтеров пути для строительства железнодорожной ветки в Чили.

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 железную 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 – газосварщик, 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.

Анатолий Машуров приехал в Улькан в декабре 1974 года. Новая жизнь закружила Машурова, пугая неожиданностям, радуя размахом, свободой. Поначалу все жили за один километр от будущего поселка, в Юхте, древней деревушке. Анатолий Петрович жил в доме Тарасовой Ираиды Иосифовны. Она была к нему добра – зазывала к самовару, подталкивала к нему своих сыновей, более понимавших тайгу, нежели человека. Он сразу возглавил 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 вертолёт, 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 знамён, 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.

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

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)

Жизнь Машурова Анатолия Петровича оборвалась 25 июля 1996 года, от сердечного приступа, в своем рабочем кабинете. 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. Похоронен наш герой в городе Братске, вместе со своей мамой Антониной Андреевной и сёстрами Альбиной и Людмилой.

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.

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!