

Вклад коллектива автотранспортного предприятия «Братскгэсстрой» в строительство города Братска и его промышленных объектов (1955–1970 гг.)

С.А. Кирюткин^{1а}, М.Р. Толпыгин^{2б}

¹ Братский государственный университет, ул. Макаренко, 40, Братск, Россия

² Музей истории Братскгэсстроя и г. Братска, ул. Гидростроителей, 54, Братск, Россия

^а shll2013@list.ru, ^б tolp888@gmail.com

^а <https://orcid.org/0009-0002-144-7258>, ^б <https://orcid.org/0009-0000-5628-0863>

Статья поступила 12.02.2025, принята 10.03.2025

В статье повествуется о трудовом подвиге коллектива Управления автомобильным транспортом, входящим в структуру специального управления строительства Братской ГЭС – мощнейшей многоотраслевой строительной организации, оказавшей значительное влияние на экономическое, социальное и техническое развитие Советского Союза. Приводится краткий историографический обзор работ, посвященных строительству Братского территориально-промышленного комплекса, опубликованных в советский период. На основе воспоминаний сотрудников рассмотрен вопрос становления коллектива УАТ Братскгэсстроя в годы строительства Братской ГЭС и г. Братска. Проанализированы основные проблемы характерные для начального этапа стройки: плохие погодные условия, неподготовленная материальная база, несовершенная техника, плохие бытовые условия. Приводятся исторические свидетельства, описывающие фронтальное левобережное перекрытие Ангары в 1959 г. – ключевое событие первых лет строительства Братского гидроузла. Особое внимание авторы акцентируют на факторах, которые способствовали сплочению коллектива УАТ Братскгэсстроя в непростых социальных и климатических условиях. Рассматривается роль профкома в ходе формирования коллектива и основные характеристики деятельности данного структурного подразделения. Также приводятся сведения о развитии в коллективе УАТ Братскгэсстроя художественной самодеятельности и роли массовых спортивных мероприятий в деле консолидации работников подразделения. Изучены наиболее интересные факты из биографий выдающихся работников системы автотранспортных предприятий г. Братска. При подготовке статьи использованы документы из архива музея истории Братскгэсстроя и г. Братска, публикации, вышедшие в периодической печати, а также материалы из личных архивов и воспоминания работников УАТ Братскгэсстроя, опубликованные в публицистических произведениях.

Ключевые слова: Братскгэсстрой; перекрытие Ангары; гидроэлектростанция; водители грузового автотранспорта; управление автомобильным транспортом; экстремальные условия; персоналии.

Contribution of the staff of the motor transport enterprise "Bratskgesstroy" to the construction of the town of Bratsk and its industrial facilities (1955–1970)

S.A. Kiryutkin^{1а}, M.R. Tolpygin^{2б}

Bratsk State University; 40, Makarenko St., Bratsk, Russia

Museum of History of Bratskgesstroy and Bratsk; 54, Hidrostroiteley St., Bratsk, Russia

^а shll2013@list.ru, ^б tolp888@gmail.com

^а <https://orcid.org/0009-0002-144-7258>, ^б <https://orcid.org/0009-0000-5628-0863>

Received 12.02.2025, accepted 10.03.2025

The article tells about the labor feat of the staff of the Automobile Transport Department, which was a part of the special administration for the construction of the Bratsk Hydroelectric Power Station, a powerful, multi-industry construction organization that had a significant impact on the economic, social and technical development of the Soviet Union. A brief historiographical review of works on the construction of the Bratsk territorial-industrial complex published in the Soviet period is given. Based on the memoirs of employees, the issue of the formation of the collective of the Automobile Transport Department of Bratskgesstroy during the years of construction of the Bratsk Hydroelectric Power Station and the town of Bratsk is considered. The main problems characteristic of the initial stage of construction are analyzed: bad weather conditions, unprepared material base, imperfect equipment, poor living conditions. Historical evidence is provided describing the frontal left-bank overlapping of the Angara in 1959, a key event in the first years of construction of the Bratsk Hydroelectric Complex. The special attention is paid to the factors that contributed to the cohesion of the team of Automobile Transport Department of Bratskgesstroy in difficult social and climatic conditions. The role of the trade union committee in the course of team formation and the main characteristics of the activities of this structural unit are considered. There is also infor-

mation about the development of amateur art and the role of mass sports events in the consolidation of employees of the unit. The most interesting facts from the biographies of outstanding employees of the Bratsk town motor transport enterprise system are studied. In preparing the article, documents from the archives of the Museum of History of Bratskgesstroy and Bratsk, periodical publications, as well as materials from personal archives and memoirs of the Automobile Transport Department of Bratskgesstroy employees published in journalistic works were used.

Keywords: Bratskgesstroy; Angara overlapping; hydroelectric power station; truck drivers; motor transport management; extreme conditions; personalities.

Актуальность. 12 декабря 2025 г. будет праздноваться 70-летний юбилей г. Братска. Строительство Братской ГЭС и развитие г. Братска стали важными вехами в истории России, оказав многогранное влияние на экономическое социальное и технологическое развитие страны. Эти проекты продолжают играть значительную роль в обеспечении энергетической безопасности и устойчивого развития региона.

Помимо юбилея города, в 2025 г. также будет отмечаться 70-летний юбилей со дня организации Управления автомобильного транспорта Братскгэсстрой. Управление автотранспортной системой на строительстве Братской ГЭС было сложной задачей, требующей координации множества факторов для обеспечения эффективной и бесперебойной работы.

Труд водителей на строительстве Братской ГЭС внес важный вклад в успешную реализацию этого масштабного проекта. Их усилия, профессионализм и мужество способствовали созданию одной из крупнейших гидроэлектростанций в мире, которая стала символом индустриального прогресса и технического могущества СССР.

Водители, работавшие на этом строительстве, столкнулись с экстремальными условиями: суровым климатом, сложными дорожными условиями, техническими вызовами, физическими и психологическими нагрузками, рисками и опасностями, которые требовали от специалистов высокой квалификации, выносливости и мужества. Профессия водителя была престижной и наиболее многочисленной на строительстве Братской ГЭС.

Введение. Цель работы – реконструировать историю становления коллектива Управления автомобильного транспорта Братскгэсстрой на основе воспоминаний ветеранов.

Строительству Братской ГЭС в советский период времени было посвящено немало литературы. Одной из первых в 1958 г. была выпущена работа «Братский гидроузел» [1], в которой были описаны проблемы первого этапа строительства. В 1963 г. была опубликована книга «Полюс мужества» [2], в которой был отражен героический труд первостроителей в очерках, стихах, рассказах участников строительства, а также в произведениях журналистов, известных писателей и поэтов. В 1960-е гг. вышел в свет двухтомник «Братская ГЭС» ли показаны особенности руководства этой великой сибирской стройкой.

А.Н. Зыков в своей работе «Творцы будущего» [5] подчеркивает роль партийной организации Братской ГЭС в воспитании человека новой эпохи. В 1974 г. был опубликован сборник «Это было на Ангаре» [6], который состоит из воспоминаний, рассказов, стихов, оче-

ков, газетных заметок, документов, в которых рассказывается о героизме молодых строителей Братска. Книга «Ангарский каскад» [7] рассказывает о строительстве крупнейшего в СССР Братского территориально-промышленного комплекса, мощной Братской ГЭС и ее значении в преобразовании сибирского края. В 1980 г. была опубликована книга «Свет Ангары» [8] – документальное повествование о становлении прославленного коллектива Братскгэсстрой о его людях и делах.

Однако, несмотря на большое количество публикаций, посвященных общим проблемам строительства Братской ГЭС, тема автомобильного управления еще не до конца изучена, и наиболее интересные моменты, связанные с зарождением коллектива, можно почерпнуть в воспоминаниях работников предприятия.

23 сентября 1954 г. Постановлением Совета Министров СССР № 2370 создано Специализированное управление строительства «Нижнеангаргэсстрой», переименованное в 1956 году в «Братскгэсстрой». Руководителем стройки был назначен И.И. Наймушин, который в октябре 1954 г. вместе с небольшой группой строителей прибыл на площадку будущего строительства Братской ГЭС [9].

Рождение коллектива. Первого мая 1955 г. в «Нижнеангаргэсстрое» было создано Специализированное управление автотранспорта (УАТ). Его первым начальником был назначен П.С. Гардымов. Основной задачей, которая ставилась перед коллективом УАТ, было обеспечение технологии строительства Братской ГЭС всеми видами транспорта (рис 1). Автомобилисты начинали выполнять перевозки на 50 автомобилях марки



Рис. 1. Коллектив управления автотранспортом (УАТ). (Здесь и далее – фото из архива музея Братскгэсстрой и г. Братска)

В этом же году в Зеленом городке было организовано АТК-2. Первые грузы со станции Братск-1 в Падун начали завозить автомобилисты Н.Д. Горностаев,

А.А. Горностаев, М.М. Толпыгин, В.С. Голубев, М.И. Голубев, Д.М. Сытко, П.М. Шестаков, Н.В. Никитин, Ф.Д. Самойлов, А.Н. Яблочков и многие, многие другие.



Рис. 2. Первые водители АТК-2 Братскгэсстроя возле ЗИС-5, первый справа М.М. Толпыгин, март 1955 г.

К началу первого перекрытия Ангары зимой 1957 г. УАТ уже имел 452 единицы подвижного состава.

Руководителями УАТ в разные годы были: П.С. Гардымов (1955–1958 гг.); Г.Я. Ярмош (1958–1964 гг.); А.А. Горлач (1964–1977 гг.); И.М. Пашков (1977–2001 гг.). По ходу развития организации менялась и совершенствовалась структура. В 1956 г. организованы автотранспортные конторы АТК-2, АТК-4 АТК-5 в пос. Анзёба [9].

Для обеспечения мобильности и надежности работы в составе УАТ было организовано 15 автотранспортных управлений (АТУ). Руководителям АТУ, начальникам колонн, механикам приходилось обеспечивать огромные объемы перевозок в невероятно сложных природно-климатических условиях при отсутствии ремонтных и эксплуатационных баз, при сплошном бездорожье. Режим повседневного напряженного труда способствовал формированию дружного и эффективного коллектива: ленивые и малоспособные работники не выдерживали темпа и уходили.

Первые строители Братской ГЭС работали в экстремальных геоклиматических условиях. До момента наполнения Братского водохранилища каждая зима была испытанием как для людей, так и для техники. Нередко в зимний период времени температура воздуха опускалась ниже -50°C , а ниже -30°C мороз держался по несколько месяцев без перерыва. Автопарк до -40°C работал регулярно и только дни с температурой ниже -50°C были активированными.

В таких сложных условиях, когда автомобили располагались на открытых стоянках, каждый запуск автомобиля был своего рода подвигом, и далеко не каждый водитель был в состоянии его совершить, особенно сложно, по воспоминаниям шоферов тех лет, было с машинами МАЗ-205 и ЯАЗ-210. В связи с этими причинами рабочий день водителей начинался с 5–6 утра. Под каждым автомобилем горел костер или факел. И.П. Холоднов вспоминал, что зимних масел в те времена не было, они появились лишь в 1958 г. [10].

«Никто не ныл, трудностей старались не замечать. Ремонтировать технику приходилось на улице, в силь-

ные морозы. Но каждый понимал: завтра этот автомобиль должен работать на линии», – рассказывал М.Д. Дьяченко [11].

После прогрева масла в «рубашку» двигателя заливали кипятком до тех пор, пока не прогреются цилиндры, и на выходе не появится горячая вода. Последствия таких запусков негативно сказывались на работе двигателя автомашины. Данная проблема заставляла инженерно-технический штат УАТ искать более безопасные и эффективные способы запуска двигателя.

Решением проблемы стал пароразогрев. Для получения пара использовался старый паровоз, установленный на территории автобазы АТУ-1 в пос. Сосновом. Появление парового обогрева значительно облегчило условия труда, сократило время на подготовку автомобилей к выпуску на линию, сократилось число поломок двигателей [12].

Кабины первых грузовиков не были оборудованы отопителями, что создавало значительные трудности при передвижении. Для того чтобы лобовое стекло не запотевало, его протирали глицерином и поваренной солью. Сложности были и с тормозной системой, из-за морозов жидкость замерзала, и было невозможно нажать педаль, держали только передние колеса, что требовало от водителей особой осторожности и аккуратности.

Жить приходилось также в очень непростых условиях. Сначала водители в числе других работников строительства Братской ГЭС были размещены в палатках (рис. 3). Д.М. Сытко вспоминал: «Первое время на Сосновом и в Зеленом жил в палатках, конечно, было трудно, но я лично знал, куда я ехал, и обижаться на это не следует [13]».



Рис. 3. Первая палатка в Зеленом городке, 1954 г.

В 1956 г. он получил первую квартиру площадью из восьми человек включая пятерых детей. При воспитании детей семья не обращалась к услугам детских садов, яслей, Дмитрий Макарович считал своим долгом самому вырастить и приучить к труду своих детей. Также он считал, что только труд дает право на привилегии и льготы [14].

Работники управления автомобильного транспорта принимали участие в строительстве ключевых объектов Братского энергопромышленного района. Так, ветеран УАТ Ф.И. Гутчинский начал свой трудовой путь с долж-

ности старшего диспетчера автобазы СМУ ЛЭП Иркутск-Братск, которая располагалась рядом с Ангарском в пос. Китой.

Автоотряды в то время стояли вдоль всей трассы ЛЭП. Подвижной состав состоял из автомашин различных марок: студебекеры, ЗиС-151, ГАЗ-63, бортовые ЗиС-150 и ГАЗ-51, самосвалы ЗиС-585 и ГАЗ-93. Перевозить грузы и работников приходилось в условиях бездорожья. Водители размещались вдоль трассы по деревенским дворам, зачастую им приходилось ночевать в палатках рядом с машиной. Автомобили, направленные на строительство Братской ГЭС, часто не выдерживали тяжелых климатических условий. Федор Гутчинский вспоминал, что при перегоне новых автомашин ГАЗ-51 и ЗиС-585 у многих отслоился протектор автопокрышек [15].

Личностные качества водителей. Интересен факт, кто именно ехал на строительство Братской ГЭС, какими личными качествами обладали передовые водители, и как опыт их предыдущей деятельности помогал им для адаптации в сложных условиях первых лет строительства. Многие из работников предприятий системы УАТ «Братскгэсстрой» имели за плечами опыт участия в Великой Отечественной войне. В.И. Лексин в годы войны работал водителем различных отечественных и иностранных автомашин. С 1955 г. работал на строительстве Братской ГЭС, первым автомобилем в Братске для него стал ЗиС-150. Водителем полуторки в годы войны также служил И.А. Шалунов, приехавший в Братск в 1955 г.

В.А. Антохин приехал на строительство Братской ГЭС в июле 1955 г. Работу начал в АТУ-1 (рис. 4). Характеризовался как человек честный, дисциплинированный, активно участвовавший в общественной жизни коллектива. Систематически перевыполнял нормы выработки, несмотря на увечья, полученные в ходе Великой Отечественной войны [16].



Рис 4. Бригада водителей АТУ-1 (третий справа В.А. Антохин.). 1960-е гг.

Военный разведчик М.Д. Дьяченко прибыл на строительство Братской ГЭС в 1955 г. и прошел трудовой путь от простого водителя до начальника автоколонны. Он занимался активной общественной деятельностью, возглавляя первичную секцию ветеранов войны автоучастка, в котором трудился [11].

А.Г. Галин (рис. 5) был среди 500 коммунистов, отправленных на строительство Братской ГЭС по призы-

ву Иркутского ОК КПСС. В начале строительства получил в свое распоряжение автомобиль МАЗ-205. Как ответственному работнику, ему поручали работу на самых сложных участках строительства, где требовался большой опыт, выдержка и хладнокровие [17].



Рис. 5. Бригада водителей УАТ (третий слева А.Г. Галин), 1960-е гг.

Среди ветеранов УАТ, принявших участия в Великой Отечественной войне, выделяется фигура Д.М. Сытко, который начал свой трудовой путь в Братске с 1955 г., куда он, как и А.Г. Галин, был направлен Иркутским обкомом КПСС. Первоначально работал землекопом, затем слесарем по оборудованию заправки, а с ноября 1955 г. шофером на самосвале МАЗ-205. В мае 1956 г. был переведен в АТУ-2 водителем лесовоза, где проработал более 20 лет [13].

Хорошим кадровым резервом для всех подразделений «Братскгэсстрой» были демобилизованные солдаты. В «Братскгэсстрой» за 1957–1960 гг. непосредственно из советской армии прибыло более 6 тыс. чел. Одним из таких людей был В.Д. Пьянов, который приехал на строительство Братской ГЭС после сверхсрочной службы в вооруженных силах в Порт-Артуре, услышав о начале строительства по радио. Получив во время службы профессию, водитель, прибыв в Братск в 1958 г., был принят на работу в АТУ-1. Направлен на зачистку скалы в правобережном котловане за рулем автомобиля ЯАЗ-210 [10].

Экстремальные условия требовали регулярного технического обслуживания транспортных средств. Водители должны были уметь выполнять ремонтные работы на месте, чтобы минимизировать простои. Так, В.И. Лексин в 1956 г. принял машину МАЗ-205, которая прошла без среднего ремонта 90 тыс. км. За счет чего удавалось добиваться такой износостойкости в сложных природных условиях? Сам водитель вспоминал: «Я сам лично производил крепежку и регулировку, обкатал машину без перегруза и перегрева, своевременно менял смазку, часто промывал воздушные фильтры, а также тщательно следил за креплением всех механизмов» [18].

Ключевые события строительства. Ключевым событием первых лет строительства Братской ГЭС стало фронтальное перекрытие (рис. 6), произведенное в июне 1959 г. Начальником строительства И.И. Наймушиным был издан приказ, в котором автомобилистам ставилась задача организовать регулярное движение на строительстве пассажирских автомашин и подготовить

необходимое количество автоплощадок для перевозки бетонированных негабаритных диабазовых камней для перекрытия. После этого приказа была развернута активная работа во всех подразделениях УАТ. Партийными, профсоюзными и комсомольскими комитетами стройки устраивались социалистические соревнования за право участия в перекрытии [15].



Рис. 6. Фронтальное перекрытие Ангары, 1959 г.

Право участвовать в историческом событии добились бригады, возглавляемые В. Завадским, В. Тарасовым, А. Баранниковым, М. Долгановым. В конце мая, когда шла активная отсыпка банкета, в движении за право принять участия во фронтальном перекрытии Ангары участвовало более 100 машин. Учитывая значимость события, устраивались специальные репетиции по отсыпке передвижного камня.

В.И. Лексин вспоминал: «Я считаю, что водитель должен бороться за сохранность машины, следить за ней, не дожидаясь техобслуживания» [19].

На каждом автомобиле, участвовавшем в перекрытии, был размещен красный флажок с надписью «Участник перекрытия Ангары». У многих машин на ветровых окнах был нарисован комсомольский значок, что свидетельствовало о том, что молодой шофер является членом комсомольско-молодежной бригады и по праву вошел в число лучших водителей «Братскгэстроя».

Первые шесть машин, выехавшие на мост 19 июня 1959 г. в 20.00, вели лучшие водители стройки. Первым был бригадир водителей из АТП-2 В. Завадский, за ним бригадир АТУ-3 Н. Борисов, третьим Л. Кавун, бригадир комсомольско-молодежной бригады АТУ-2, четвертым шел еще один бригадир АТУ-2 М. Довганов, пятым – Ф. Влезский из АТУ-3 и шестым – К. Васильев (АТУ-1), участник строительства Камской и Иркутской ГЭС [15].

При оценке решающего вклада водителей во фронтальном перекрытии Ангары коллективу Управления автомобильного транспорта присуждено первое место в социалистическом соревновании. На торжественном митинге председатель объединенного Постройкома В.П. Шапгин вручил коллективу переходящее Красное Знамя управления строительства, парткома и постройкома. Лучшим автоучасткам и бригадам по итогам перекрытия были вручены почетные грамоты.

В перекрытии участвовало более 350 автомобилей, весь линейно-инженерный персонал управления автотранспорта был расставлен в определенных точках для координации работ и обеспечению безопасности движения по заранее разработанному сценарию. Ф.И. Гутчинский вспоминал: «Работали мы все в то время с величайшим воодушевлением, знали, что с перекрытием Ангары открывается новый обширный фронт работы, а там пуск первых агрегатов и новые цели» [15].

Участник фронтального перекрытия В.Д. Пьянов в 1959 г. возил на перемышку скальник с 44-го карьера. Процесс перекрытия, масштаб, коммунистические лозунги на диабазовых глыбах – все это осталось в памяти водителя. Как вспоминал Василий Дмитриевич, будучи на пенсии: «Это был настоящий социализм, как я его понимал, это был действительно коллективный труд всех для всех, труд, который мы больше вряд ли уже увидим» [10].

Вспоминая напряженный темп работы во время подготовки и самого перекрытия один из участников – водитель В.И. Лексин отмечал: «Иногда по двенадцать часов работали, нелегко было, но сейчас вспоминаешь все по-особому» [20].

Работа профсоюзной организации. В советское время многие ключевые вопросы в любом коллективе решала профсоюзная организация. 14 ноября 1969 г. на организационной профсоюзной конференции работников автопредприятий был избран профком Управления автотранспорта Братскгэстроя. На конференции присутствовало 225 делегатов от профсоюзных организаций автопредприятий УАТ. Председателем профкома был избран В.С. Козин, его заместителями стали В.В. Карцев и В.Н. Ковтун. Профком объединял 5200 членов профсоюза.

Профком УАТ занимался решением производственных вопросов: организовывал и руководил социалистическим соревнованием, индивидуальным, бригадным, между автоучастками и в целом между Управлениями автотранспорта «Братскгэстроя» и «Красноярскгэстроя» [15].

Для коллектива управления автомобильного транспорта «Братскгэстроя» всегда была характерна взаимовыручка. Данный факт находит свое подтверждение в воспоминаниях ветеранов. Так, Н.И. Куприс приводит случай из первых лет строительства Братской ГЭС, когда у водителя Александрова и его супруги, которая работала диспетчером, сторела времянка, в которой они жили вместе с детьми. Начальник автоучастка, в котором работали пострадавшие, В.И. Хомич выделил необходимые материалы, а коллеги по подразделению за короткий срок восстановили жилище.

Из года в год рос коллектив УАТ, рос и объем выполняемых им работ. За все годы деятельности УАТ решены огромные по своей значимости задачи, связанные со строительством Братской, Усть-Илимской и Богучанской ГЭС, лесопромышленных комплексов, алюминиевого завода, объектов энергетики в Якутске, Забайкалье, на Дальнем Востоке и КАТЕКе. Активное участие коллектив УАТ всегда принимал участие в компаниях по уборке урожая и доставке его потребителям. Много было сделано силами коллектива по развитию

собственных производственных баз. Был построен и действовал пионерский лагерь «Жарок» [21].

В ведение профкома входили сооружения соцкультбыта: стадион «Труд», пионерские лагеря «Жарок» и «Варяг», три библиотеки – в АТП-2, АТП-3, АТП-4.

Большим фактором сплочения коллектива было участие в различных спортивных соревнованиях. Среди массовых соревнований были наиболее распространены зимняя рыбалка, футбол. Также устраивались соревнования по баскетболу, волейболу и командные эстафеты для сотрудников автопредприятий и членов их семей. Такие спортивные праздники вдохновляли, способствовали установлению дружеских отношений между членами коллектива, показывая, что автомобилисты могут не только отлично трудиться, но и дружно отдыхать.

Помимо спортивных соревнований работники УАТ активно участвовали в художественной самодеятельности. В коллектив балалаечников АТП-2, который знали во всем Братске и часто приглашали выступать на городских мероприятиях, в том числе и с участием иностранных делегаций, входили ветераны автотранспортного управления, фронтовики М.М. Толпыгин, П.Л. Кузнецов, В.И. Карасев [22] (рис. 7).



Рис. 7. Михаил Максимович Толпыгин с балалайкой, г.

Роль ремонтно-технической службы. Большую роль в истории коллектива Управления автомобильного транспорта «Братскгэсстроя» сыграла ремонтно-техническая служба. Высокие темпы и объемы строительства при сооружении Братской ГЭС и других объектов Братского территориально-промышленного комплекса требовали все больших объемов автомобильных перевозок. УАТ получал достаточное количество автомобилей, но выпускаемые советской промышленностью автомашины и прицепы не были способны обеспечить многие виды перевозок. Большое количество машин серийного производства было переоборудовано в лесовозы, платформы и другие специализированные грузовые автомобили, необходимы для стройки.

Выводы. Возведение бетонных плотин требовало специализированной техники для перевозки цемента. В УАТ не имелось необходимого количества цементовозов. Тогда инженерно-техническими работниками было предложено смелое техническое решение: установить на шасси самосвалов КрАЗ-256 специальные емкости на 10–12 м³. Практика полностью подтвердила эффективность подобного решения [15].

Наиболее выдающимся работникам системы управления автомобильного транспорта Братскгэсстроя удалось сделать неплохую политическую карьеру. Так, А.Г. Галин в 1966 г. за безупречный и самоотверженный труд был удостоен звания Героя Социалистического труда, в том же году он был избран депутатом Верховного Совета в связи с 20-летием образования г. Братска и за успехи в сооружении и строительстве Братской гидроэлектростанции решением горисполкома от 12.12.1975 г. А.Г. Галину было присвоено звание

Созданное на заре становления «Братскгэсстроя» в 1955 г. Управление автомобильного транспорта (УАТ) стало его основным механизированным ядром, насчитывающим до 5 тыс. единиц автомобильной техники. В УАТе работало свыше 10 тыс. работников: водителей, слесарей, механиков, инженеров, руководителей. Подразделение определяло возможности Братскгэсстроя, работники автомобильного управления были в числе первых в достижении поставленных целей и обеспечении побед при создании Братско-Усть-Илимского ТПК.

Работа в экстремальных условиях требовала от сотрудников большой физической выносливости и психологической устойчивости. В связи с этим в коллективе УАТ «Братскгэсстроя» сложился костяк из ответственных и добросовестных работников, которые определяли облик организации на протяжении десятилетий. Передавая опыт вновь прибывшим сотрудникам, передовые работники способствовали формированию традиций предприятия, которые способствовали тому, что Управление автомобильного транспорта «Братскгэсстроя» было одним из передовых подразделений организации в годы строительства Братского территориально-промышленного комплекса.

Обращение к воспоминаниям ветеранов позволило рассмотреть те принципы, на основе которых формировался коллектив автотранспортных предприятий г. Братска. В первую очередь, это уважение к труду, характерное для социалистической организации общества. Немаловажное значение также имела взаимовыручка и солидарность, что способствовало единению коллектива автотранспортников в сложных климатических и социально-бытовых условиях.

Определяющим фактором для формирования коллектива УАТ «Братскгэсстроя» являлся тот факт, что костяк организации на самом сложном этапе – в начале строительства Братской ГЭС – состоял из людей, за плечами которых было участие в боевых действиях во время Великой Отечественной войны. Сложности, перенесенные в годы войны, закаляли этих людей и позволяли им развернуть свой трудовой потенциал в экстремальных условиях и направить свою энергию на строительство крупнейшей гидроэлектростанции в мире.

Литература

1. Братский гидроузел: Очерки / Сост. Е.Г. Бандо. Иркутск: Кн. изд-во, 1958. 158 с.
2. Полюс мужества / Сост. Е.Г. Бандо, Б.А. Костюковский. М.: Советская Россия, 1963. 636 с.
3. Братская ГЭС: Сб. документов и материалов. Т. 1, 1955-1961. / Сост. Е.Г. Бандо. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1964. 557 с.
4. Братская ГЭС: Сб. документов и материалов. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, Т. 2. 1961-1966 / Сост. М.Ф. Журавлев, Я.П. Тарасенко, А.Я. Шапранова. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во. 1967. 679 с.
5. Зыков А.Н. Творцы будущего: Из опыта массово-политической работы на строительстве Братской ГЭС. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1965. 107 с.
6. Это было на Ангаре: Сб. М.: Молодая гвардия, 1974. 205 с. Ковалев А.Я. Ангарский каскад. М.: Стройиздат, 1975. 328 с.
7. Свет Ангары: Очерки истории ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции спец. упр. «Братскгэсстрой» / Под ред. А.Н. Андрейчев. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1980. 398 с.
8. Викулов В.С. Летопись дел Братскгэсстроя. Иркутск: Иркутск. обл. тип. № 1 им. В.М. Посохина, 2004. С. 407-409.
9. Человек и его дело: очерки истории Братскгэсстроя: в 2 кн. Кн. 2 / Сост. И.М. Маслеников. М.: Энергоатомиздат, 1994. С. 206.
10. Автобиография Дьяченко М.Д. // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-9322.
11. Толпыгин М.М. По стопам забытых экспедиций: в 2-х ч. Ч. 1. Братск: Полиграф, 2007. 237 с.
12. Автобиография Сытко Дмитрия Макаровича // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-4499.
13. Вырезка со статьей из газеты «Огни Ангары» «Совет да любовь» о семье Дмитрия Макаровича и Александры Григорьевны Сытко // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-4500.
14. Жизнь на колесах // Сост В. Скворцов. Братск: МП «Братская городская типография», 1995. 104 с.
15. Характеристика производственная Антохина Владимира Анатольевича // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-3221.
16. Воспоминания Галина Антона Герасимовича // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-521.
17. Вырезка из газеты «Передовой водитель АТУ № 2 Владимир Иванович Лексин» // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-1808.
18. Вырезка из газеты со статьей «Шофер В.И. Лексин» // Фонды Братского городского объединенного музея истории освоения Ангары. БГС ОФ-1810.
19. Головезнин И.И. На трассах Приангарья // Огни Ангары. 1981. 24 октября. № 119. С. 2-3.
20. Производственное объединение "Братскэнергостройтранс" Государственного производственного объединения "Братскгэсстрой" и созданное на его базе одноименное акционерное общество // Объединенный архивный фонд г. Братск Иркутской области. Ф. Л-2. Оп. 1. Д. 4 Л. 3
21. Уроков Е. Заслужили своей жизнью // Знамя. 2009. 25 декабря. № 52. С. 6.
22. Иванова Л. Первый среди равных // Красное Знамя. 1980. 19 декабря. № 202. С. 2
23. Bratsk hydroelectric complex: Essays / Comp. E.G. Bando. Irkutsk: Book publishing house, 1958. 158 p.
24. The Pole of Courage / Comp. by E.G. Bando, B.A. Kostyukovsky. Moscow: Soviet Russia, 1963. 636 p.
25. Bratsk hydroelectric power station: Collection of documents and materials. Vol. 1. 1955-1961 / Comp. E.G. Bando. Irkutsk: East-Sib. book publishing house, 1964. 557 p.
26. Bratsk hydroelectric power station: Collection of documents and materials. Vol. 2. 1961-1966. Irkutsk: East-Sib. book publishing house / Comp. by M.F. Zhuravlev, Ya.P. Tarasenko, A.Ya. Shapranova. Irkutsk: East-Sib. book publishing house, 1967. 679 p.
27. Zыkov A. N. Creators of the Future: From the experience of mass political work on the construction of the Bratskaya HPP. Irkutsk: East Siberian Book Publishing House, 1965. 107 p.
28. It Was on the Angara: Collection. Moscow: Mol. Gvardia, 1974. 205 p.
29. Kovalev A.Ya. Angara Cascade. Moscow: Stroyizdat, 1975. 328 p.
30. Light of the Angara: Essays on the history of the Order of Lenin and the Order of the October Revolution special. ex. «Bratskgesstroy» / Ed. A.N. Andreichev. Irkutsk: Vost.-Sib. book publishing house, 1980. 398 p.
31. Vikulov V.S. Chronicle of the affairs of Bratskgesstroy. Irkutsk: Irkutsk. region type. No. 1 named after. V.M. Posokhina, 2004. P. 407-409.
32. Man and his business: essays on the history of Bratskgesstroy: in 2 books. Book 2 / Comp. I.M. Maslennikov. Moscow: Energoatomizdat, 1994. P. 206.
33. Autobiography of M.D. Dyachenko // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-9322.
34. Tolpygin M. M. In the Footsteps of Forgotten Expeditions: in 2 parts. Part 1. Bratsk: Polygraph, 2007. 237 p.
35. Autobiography of Dmitry Makarovich Sytko // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-4499.
36. Clipping with an article from the newspaper "Ogni Angara" "Advice and Love" about the family of Dmitry Makarovich and Alexandra Grigoryevna Sytko" // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-4500.
37. Life on Wheels // Comp. V. Skvortsov. Bratsk: MP «Bratsk City Printing House», 1995. 104 p.
38. Characteristics of Vladimir Anatolyevich Antokhin // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-3221.
39. Memories of Anton Gerasimovich Galin // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-521.
40. Newspaper clipping "Advance driver of ATU № 2 Vladimir Ivanovich Leksin" // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-1808.
41. Newspaper clipping with the article «Driver V.I. Leksin» // Fonds of the Bratsk City United Museum of the History of Angara Development. BGS OF-1810.
42. Goloveznin I.I. On the highways of Priangarye // Lights of Angara. 1981. October 24. № 119. P. 2-3.
43. Production association «Bratskenergostroytrans» of the State production association «Bratskgesstroy» and the joint-stock company of the same name created on its basis // United archival fund of the city of Bratsk, Irkutsk region. F. L-2. Op 1. D. 2 P. 4.
44. Urokov Ye. They deserved it with their lives // Banner. 2009. December 25. № 52. P. 6.
45. Ivanova L. First among equals // Red Banner. 1980. December 19. № 202. P. 2.

References