

ВЕЛИКИЕ СТРОЙКИ

Рельсы,
устремленные
в будущее(Окончание.
Начало на 1-й стр.)

Однако конкретные шаги по строительству дороги были приняты только в советское время. Первые участки пути были построены в 1930-е годы заключенными специально организованного для этих целей Бамлага.

Великая Отечественная война затормозила эти работы. В январе 1942 по решению Государственного Комитета Оборона звенья пути и мостовые фермы, уложенные на малом БАМе, были сняты для роккадной железнодорожной линии Сталинград — Саратов — Сызрань — Ульяновск, которая внесла свою лепту в оборону Волжской цитадели.

Новый мощный импульс созданию дороги был дан в 1974 году, когда Байкало-Амурская магистраль получила статус «важнейшей стройки IX пятилетки». БАМ был объявлен Всесоюзной комсомольской стройкой. 26 апреля 1974 г. был создан «Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ» — первый из таких отрядов на этой стройке. А в июле появилось Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Решено было выделить необходимые средства для строительства железной дороги первой категории протяжением 3100 км, второго пути Тайшет — Лена — 740 км, линий Бамовская — Тында и Тында — Беркамит — 400 км.

Стройке придавалось огромное значение. В июле 1974 г. была создана постоянно действующая комиссия Совета Министров СССР по строительству и освоению БАМ.

В январе 1975 г. Министерство транспортного строительства приняло решение об организации Главного управления по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (Главбамстрой), начальником которого был назначен К.В.Мохортов, заместитель министра транспортного строительства. Был даже создан научный совет Академии Наук СССР по проблемам БАМ.

В 1980 г. заместителем начальника Главбамстроя назначается Ефим Басин. Вскоре, приняв эстафету руководителя Главбамстроя, заместитель Министра транспортного строительства СССР, он проработал на магистрали 10 лет — до того, как был избран депутатом Верховного Совета РСФСР. Ни один километр не был пройден без его участия. За строительство магистрали Е.В. Басин удостоен звания Герой Социалистического Труда.

Сам Ефим Владимирович рассказывает: «В жизни мне крупно повезло — в моей жизни был БАМ, который называют «стройкой века». Это не пустая фраза. Такие стройки действительно бывают один раз в сто лет».

В общей сложности при строительстве магистрали было отсыпано 570 млн кубометров грунта — цифра грандиозная. Это целый пояс шириной 9 метров и толщиной в метр, уложенный по экватору земного шара.

БАМ по праву считался лучшей стройкой страны. Туда отбирали самых высококлассных, самых достойных специалистов.

Отряды комплектовались в регионах, под эгидой комсомола. В основном туда подбирали ребят, владеющих какой-то строительной специальностью. Но были среди желающих работать и те, кто не имел профессии. Они начинали с видов работ, не требующих квалификации — разбивки палаток, вырубки просек и пр. Позднее, ко времени, когда на первый план выдвигались задачи прокладки коммуникаций, железнодорожного и гражданского строительства, они с успехом овладевали строительными профессиями. На БАМе были свои профессиональные училища, свои техникумы. Была налажена связь со многими институтами и университетами. Каждый из них считал своим долгом заключить договор о подготовке кадров для строительства Байкало-Амурской магистрали. Прекрасная теоретическая подготовка в сочетании с практикой на столь интересном и сложном объекте позволила воспитать целую когорту высококвалифицированных работников отрасли, которая по сей день составляет костяк передового отряда российских строителей.

Огромный приток сил был в летний период, когда на БАМ приезжало до 50 тысяч «бойцов» студенческих строительных отрядов.

29 октября — день рождения ВЛКСМ — для строителей БАМа всегда была особенной датой. Именно тогда подводились итоги проделанной работы. Намечались планы на будущее. Кстати, сдача в строй участков дороги тоже была приурочена к этой дате:

подобной стройке с большим энтузиазмом. На Байкало-Амурскую магистраль они приезжали не ради материальных благ, не за высокой зарплатой. Строителям БАМа действительно предоставлялись какие-то льготы, здесь можно было заработать на машину (в те времена ее мог позволить себе далеко не каждый). Но, тем не менее, все-таки определяющим в решении отправиться на стройку для большинства было стремление стать участником великого созидательного процесса. Условия жизни были тяжелыми, колоссальный, изнурительный труд требовал полной самоотдачи, потому приехавшие за длинным рублем не задерживались.

Одной из характерных черт той стройки было отсутствие да-



же намека на какую-то национальную рознь. Отдельные станции и поселки строили вместе представители всех народов, всех республик. Станцию Таюра (теперь «Звездный») строили армяне, Улькан — азербайджанцы, станцию Ния — грузины. Над созданием станции Кунерма слаженно работали чеченцы, осетины, карачаровцы, кабардино-балкарцы. Станцию Алонка строили молдаване, посёлок Улькан — азербайджанцы.

Стройка прививала молодежи такие черты, как стремление



ний, он явился полигоном для испытания и внедрения множества новых строительных технологий, специальной техники. Взять хотя бы строительство тоннелей и мостов в условиях вечной мерзлоты. Тоннели на магистрали требуют особого описания, потому что каждый сотый километр — подземный, проходит по тоннелю. В общей сложности на магистрали был проложен 31 км тоннелей. Строились они в страшно тяжелых услови-

ях. Температура подземных вод поднималась до 70 градусов. Сейсмика достигала 10 баллов. Тектонические разломы требовали специальных мер — химического закрепления. «Боевое крещение» получили здесь и мостовики. Каждый десятый надземный километр на БАМе идет по мостам. Всего было построено 2200 мостов. Не случайно была даже шутка: БАМ — череда мостов, соединенных рельсами. Эта инновационная технология позволила не прибегать при транспортном строительстве на северных территориях к многокилометровым обходам.

Помимо собственно дороги программа строительства БАМа предполагала создание 11 территориально-производственных комплексов (ТПК). К несчастью, она не была полностью реализована. Иначе строительство Байкало-Амурской магистрали оценивалось бы совсем по-другому, а Сибирь и Дальний Восток по своему социально-экономическому развитию были бы почти приравнены к центральной части страны.

К сожалению, многое из этого ценнейшего уникального опыта почти утрачено. В силу известных причин в середине 80-х — начале 90-х годов прошлого века интерес государства к БАМу резко упал. Потому частично был построен только один из комплексов: Южно-Якутский. Продукцией обоганительной фабрики на 9 млн тонн угля в год государство рассчитывалось с Японией за поставленную технику. Создание остальных ТПК даже не было начато.

Дорога и строившие ее люди были брошены на произвол судьбы. Финансирование строитель-

ства прекратилось. Масла в огонь щедро подливали пресса. Когда-то восхвалявшие, возвышавшие, романтизовавшие БАМ и бамовцев средства массовой информации теперь их всячески очерняли, пытаясь сделать из великой стройки символ эпохи застоя. Тут и там мелькали газетные заголовки типа «Дорога в никуда», «Ржавеющие рельсы» и пр. Строившийся как высоконагруженная магистраль БАМ на практике оказался малозначимым участком, пропускающим менее восьми пар поездов в сутки. Дорога была рассчитана на народнохозяйственные грузы. А их почти не было, как и государственных средств.

Но БАМ являлся одной из немногих масштабных строек страны, полностью ориентированных на перспективу. Он должен был стать действенным инструментом для реализации стратегического долгосрочного курса развития экономики страны. На 1,5 млн кв. км вокруг БАМа раскинулась богатейшая территория, в недрах которой таилась примерно 1/3 минеральных сырьевых ресурсов СССР. В масштабах России это гораздо больше. Основным предназначением магистрали было создание плацдарма для добычи, переработки и транспортировки природных богатств, а также переброска моста между бешено развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой.

Ещё один необоснованный упрек БАМу — его дороговизна. В нынешнем стоимостном выражении строительство БАМа обошлось стране в 10 млрд долларов. Это относительно небольшие деньги, особенно учитывая объемы, которые были в его рамках реализованы.

Сегодня, когда наша страна стоит на пороге нового экономического подъема, осознание необходимости дальнейшего освоения территории, по которой проходит БАМ, приходит как к государству, так и к общественным предпринимателям. Железная дорога — ключевое звено в любой программе их освоения.

С каждым днем увеличивается грузонапряженность магистрали, на многих участках уже перекрывая проектную мощность. Уже все чаще звучат призывы строить на БАМу вторые пути, электрифицировать дорогу на всем ее протяжении. И это не случайно. Ведь надо обеспечить провоз новой продукции, добываемой и производимой на необъятных просторах зоны БАМа. А это — уголь, нефть, лес, редкоземельные металлы.

Все это не позволяет назвать БАМ дорогой без будущего. Строители Байкало-Амурской магистрали получают заслуженную оценку своего подвига, а история великой стройки XX века — свое продолжение.

Юлия Михайлова

