

Валентина ЛЬВОВА

■ Трасса М1 «Беларусь» отмечает восьмидесятилетие. От выделенных полос для тракторов до замеров скорости с вертолетов. «СВ» вспоминает основные вехи.

ЛОШАДИНАЯ ИСТОРИЯ

У этого музея пока нет даже адреса. Но он существует, в светлом современном здании, в Подмоскowie, рядом с Голицыном. Сюда приводят школьников и студентов по предварительной договоренности, а иногда случайные автомобилисты, прочитав какую-нибудь статью, внезапно появляются на пороге, и никто никогда не отказывает им в экскурсии. Это музей трассы М1 - «Минки», как говорили раньше. 1 октября дороге (в современном понимании этого слова) исполнится 80 лет.

Если ехать сюда из Москвы, то искомое место найдется сразу за Голицыном, после развязки. Главный ориентир - указатель «Голицынский филиал «Автодора», после чего надо мирно повернуть направо, чтобы оказаться возле шлагбаума. За ним, во дворе, стоят трогательные и чистенькие невиданные машины, которые кажутся увеличенными копиями, взятыми с полки какого-нибудь любознательного мальчика, увлекающегося сбором моделей. Это - строительная техника, в разные годы использовавшаяся в работах на трассе. Вокруг -

ИЗ ГРЯЗИ В АВТОКНЯЗИ



1937 год. Солидные участки будущей дороги проходили по болотам, которые приходилось осушать чуть ли не вручную.

подстриженная травка, скамеечки, рабочий с газонокосилкой ходит. И нет никакого ощущения, что когда-то эти странные мастодонты грохотали чуть ли не танками, грызли грунт, пугая лошадей, запряженных во множество телег.

Двенадцать тысяч лошадей использовали на «Минке», как основную тягловую силу в конце тридцатых. Если принять во внимание, что мощность двигателя среднего, не самого современного «МАЗа» около 240 лошадиных сил, то получается, что обеспечить большую советскую стройку в 1938 году должны

были всего-то 50 грузовиков.

Дань признательности лошадям можно увидеть уже внутри музея: в одной из витрин лежит подкова, ржавая, неуместная на первый взгляд среди проектных папок и приказов, подписанных Генрихом Ягодой, в ту пору считавшимся непобедимым Наркомом внутренних дел СССР, потом - Наркомом связи. Ягоду арестовали еще до того, как Минское шоссе официально открыли. В марте 1938 года его расстреляли по обвинению в государственной измене.

Так в стеклянных витринах соединяется, казалось бы, несоединимое: судьба известной лошади, чью подкову нашли спустя много лет при реконструкции трассы, судьба Ягоды, подписавшего очередной приказ, судьбы тех заключенных, чья бесплатная рабочая сила использовалась, чтобы максимально удешевить затраты на «первое советское шоссе». А еще - жизни тех солдат, стоявших на пути немецкой армии, чьи каски лежат в соседних витринах. Такие предметы до сих пор находят при любых работах на М1 «Беларусь»: каски, гильзы, оружие.

ДАЙ МИЛЛИАРД, НУ ДАЙ МИЛЛИАРД!

Конечно, этот путь существовал и раньше. Смоленский тракт вошел и в историю, и в песни, и в литературу. По нему до Москвы доходили поляки в семнадцатом веке, чтобы потом развернуться в обратном направлении, спасаясь от ополчения, собранного Минским и Пожарским. В столетии девятнадцатом здесь пролегал путь Наполеона с его огромной армией. Снова туда и обратно. А в двадцатом стране понадобилась полноценная дорога, по которой могли бы двигаться автомобили. И в 1934 году правительство приняло решение о строительстве современного шоссе, связывающего Москву и Минск.

Первоначальный проект поража́л гигантизмом. Например, для возведения насыпей планировали переместить почти столько же грунта, сколько при строительстве Беломорско-Балтийского канала. Запроектировали специальные полосы для тракторов (чтобы не портить асфальт) и подземные переходы для скота через каждые 5 километров

дороги длиной в 695 километров, чтобы стада могли спокойно пересекать трассу. На все это великолепие требовался миллиард советских рублей.

Миллиарда не было, но дорога была нужна. Проектировщики наступили на горло собственной песне. Отказались от утопических планов. Сузили полотно. Отказались от «тракторных дорожек». И вписались в шестьсот миллионов. Рядом создали лагерь - Вяземский участок №39 УОС НКВД. Так и получилось, что ответственность за трассу возложили на Наркомат внутренних дел. Отсюда и Ягода. «Созрел».

ТРАССОАРМЕЙЦЫ, В БОЙ!

На деле оказалось, что многое не учли. Как изначально люди хотели выкапывать что-то под трассой - вообще загадка, поскольку по ходу дела строителям пришлось осушать множество болот. Их засыпали песком и щебнем, даже взрывали. Опробовали самые разные методы, один из них называется «вытрофирование». Не будем даже вдаваться в частности про шурфы, заряды в глиняных горшках, обсадные трубы. Цель была - выдавить жидкий торф и позволить сооруженной ранее насыпи попасть на дно болота.

Материалы сначала везли с Украины, но их не хватало, и параллельно стали искать крупный щебень в Калужской и Смоленской областях. Все это современному человеку, который видел старое советское кино, кажется не очень реальным. Тракторы бороздили поля, экскаваторщики волновались лишь из-за социалистических соревнований. Здесь тоже были соцсоревнования, но фотографии из витрин музея дают не такую сладкую картинку. Фотохроника показывает грязь, безнадежную и, казалось бы, не подлежащую окультуриванию. И еще была газета. «Трассоармеец». Там часто печатались фельетоны про тех, кто не выполняет план. Но все же его выполнили. А потом пришла война.



Этот трактор 1936 года трудился тягачом на стройке, а сейчас стоит во дворе музея.

ТРИ ГОДА ПО КРУПИЦАМ

Сергей КЕЛЬБАХ, председатель правления Государственной компании «Автотор», об основании музея:

- Ни одна дорога в России не имеет такой богатой истории. В XVI веке, еще будучи старым Смоленским трактом, это был главный торгово-дипломатический путь, который связывал Россию с Европой. В начале XIX века по этой дороге шла армия Наполеона и по ней же позорно бежала обратно. По ней наступали фашисты, но были «выдавлены» частями нашей Красной армии. Можно еще много перечислить исторических событий, память



Александр ГЛУЗ/Континент

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

о которых хранит «Минка». По вехам ее истории можно проследить судьбу всей нашей огромной страны. И эту память мы обязаны сохранить.

Поэтому создали музей дороги М-1 «Беларусь». Горжусь тем, что нашлись энтузиасты, которые в течение трех лет, буквально по крупицам собрали исторические материалы, архивные документы, искали фотографии, восстанавливали имена тех, кто в 30-е годы строил дорогу и восстанавливал ее в послевоенное время. Эти люди не позволили пропасть историческому наследию нашей легендарной трассы.

С августа 2013 года проезд по дороге М-1 на территории Беларуси стал платным. От сбора освобождены только авто с массой до трех с половиной тонн, зарегистрированные в Таможенном союзе, в который входят и Беларусь, и Россия.

При въезде в страну водителю нужно приобрести по залоговой стоимости специальное бортовое устройство. Прибор фиксирует маршрут следования, а оплата производится через систему BelToll.

К слову, годом ранее - в 2012 году - на «олимпийке» развернули систему контроля за скоростным режимом. На всем протяжении трассы установлены камеры, которые регистрируют факты превышения скорости, после чего нерадивые водители получают от ГАИ «письма счастья».

В ТЕМУ