

Борис ОРЕХОВ

■ Легендарную железную дорогу создавала вся великая советская страна.

### ЦАРСКАЯ ИНИЦИАТИВА

Пятьдесят лет назад стартовал самый грандиозный проект XX века. Началось строительство Байкало-Амурской магистрали. Но началу предшествовал очень длинный и порою драматический пролог.

Железную дорогу протяженностью больше четырех тысяч километров задумали еще при царе-батюшке Николае II. Экспедиция военных инженеров даже разведала участок от Усть-Кута до реки Муи (там сейчас как раз проходит трасса) и вынесла вердикт, что сооружение «транспортной линии в этих местах не представляется возможным».

К задумке вернулись уже при советской власти. В 1932 году появился даже специальный декрет. Однако попытка призвать добровольцев на стройку окончилась тогда провалом. Из необходимых тридцати тысяч человек удалось привлечь около двух. Решение - бесплатный труд заключенных.

Реализацию проекта поручили особому управлению ОГПУ. И первыми строителями стали узники ГУЛАГа. Успели проложить несколько десятков километров, но тут грянула Великая Отечественная война. И проект пришлось опять задвинуть на потом. А уже смонтированные участки разбирали и отправляли рельсы на нужды фронта.

### КОМСОМОЛЬЦЫ, ВПЕРЕД!

После войны работы пытались возобновить. Построили 1,2 тысячи километров - начальный и конечной участки пути. Но потом опять дали отбой. Слишком дорого. Деньги нужны были на восстановление страны.

А тут бац - геологи открыли в Восточной Сибири грандиозные запасы нефти, газа, руды. Но без дороги их

# ВЫПАЛО НАМ СТРОИТЬ БАМ



Обычная картина для семидесятых. Через несколько минут с Казанского вокзала с песнями под гитару отправится очередной состав молодых добровольцев.

РИА Новости

никак не освоишь. Выход один - строить. Военный фактор опять же. Отношения с Китаем тогда обострились, и в случае серьезного конфликта перебрасывать войска можно было только по железке.

Сделали ставку на молодежь. Партия сказала: «Надо!» - комсомол ответил: «Есть!» На XVII съезде ВЛКСМ в апреле 1974 года БАМ объявили всесоюзной ударной комсомольской стройкой. И прямо из Кремлевского дворца в тайгу отправился первый молодежный десант - шестьсот человек.

### ВОЛОСЫ ПРИМОРАЖИВАЛИСЬ

Они же первыми ощутили на себе все прелести сибирского экстрима. Летом полчища комаров, зимой морозы за минус пятьдесят и сугробы в человеческий рост. Жилье в палатках и вагончиках.

- Случалось, утром просыпались, а волосы к подушке примерзли, как приклеились. И глаза не можешь от-

крыть - ресницы льдом прихватило. Но мы были молодыми, нас ничего не пугало. Сейчас вспоминаю те дни как самое лучшее время, - рассказывает один из первопроходцев **Иван Соколов**.

За ними на стройку века отправились уже тысячи смельчаков.

- Причем люди разных профессий. У меня в бригаде были девчонки-учительницы, воспитательницы. Представьте, мне тогда было 23 года, и в нашей бригаде я был самым старшим. Но не ныли, не пицали. И дружно жили - была взаимовыруч-

ка невероятная, - вспоминает участник стройки **Леонид Казаков**.

### ТАЕЖНОЕ «ЧИСТИЛИЩЕ»

Вкалывали ребята на совесть. Тянули железку через вековую тайгу, болота, горные хребты. На многих участках глубина вечной мерзлоты достигала сотен метров. Вгрызались! Техника была. Но хватало и ручной работы.

- Была цель. Упрямо шли вперед. Понимали: это нужно Родине. Бамовцы - вообще особая когорта людей. Мы строили трассу, трасса строила, закаляла нас. Я проработал там восемь лет, с самого начала. И за все это время из нашей бригады сбежали домой всего четыре человека. Кто-то уезжал, но потом все равно возвращался, - говорит ветеран легендарной дороги **Алексей Кузнецов**.

Через бамовское «чистилище» прошли больше двух миллионов человек. В пиковые периоды там работали одновременно 130 тысяч строителей. Трассу прокладывали весь Советский Союз. Многие станции и населенные пункты возводили одной республикой или городом. Северобайкальск построили ленинградцы. Станцию Алонка - молдаване, Новый Ургал - украинцы, Новый Уоян - литовцы. Трудами москвичей построена столица БАМа - сорокатысячная Тында. Город - словно один большой монумент эпохи освоения Сибири. Архитектура без излишеств. Все просто, и главное - надежно.

## В ЧЕСТЬ ЛЕГЕНДАРНОГО ГЛАВРЕДА

ПАМЯТЬ

Отныне одна из станций на БАМе будет носить имя Владимира Сунгоркина. Такое решение компания «РЖД» приняла в честь юбилея дороги. Станция находится рядом с поселком Душкочан в районе Бурятии на 1095-м километре трассы. Легендарный главред «Комсомольской правды» приехал на БАМ собкором «КП» в 22 года. И проработал на разных участках магистрали с 1976 по 1985 год. Именно из его ярких репортажей страна узнавала о героическом труде строителей. Ветераны-бамовцы стали инициаторами того, чтобы увековечить его имя.

## СЯБРОВ МОЗОЛИСТЫЕ РУКИ

■ Весомый вклад в общее дело внесли представители - и тогда, и сейчас - союзной республики.

### БЕСЦЕННАЯ ЗОЛОТИНКА

В 1975 году в Белоруссии объявили комсомольский призыв. И в тайгу рванул народ со всей Синеокой. Брала по конкурсу - на одно место претендовали, бывало, сразу пятнадцать ребят. Поначалу из-за сложных бытовых условий на месте отказывали семейным или тем, кто собирался пожениться. И тогда парни и девушки забирали заявления из загсов и все равно ехали вместе, просто без штампа в паспорте.

- Взались за строительство поселка Серебряный Бор - от первого колышка до последнего кирпичика. Грунт - промерзшая скальная порода. Ее можно «клевать» только кирками, которых у нас не было. Поэтому первое, что мы сделали, - отыскали кузницы, где сами выковали кирки для работы, - вспоминает командир одного из первых студотрядов БГУ **Владимир Карягин**.

В стройке века участвовали больше шестидесяти тысяч белорусов. Помимо Серебряного Бора возвели с нуля станцию и поселок Золотинка. У белорусских бамовцев был даже свой гимн - песня «Золотинка» Игоря Лученка. Проложили сквозь нехоженую чащу дорогу к Не-

## «КЛЕВАЛИ» МЕРЗЛОТУ

рюнгринскому угольному разрезу. А главное - возвели в городке Шимановск на берегу реки Большая Пера комбинат стройиндустрии. После чего на БАМ стали бесперебойно поставлять бетон, цемент, щебенку, арматуру, панели для жилых домов, сменявших временки.

### ЖАХНУЛИ ПО «СЕВЕРНОМУ СИЯНИЮ»

Мозолистую свою руку сябры приложили и к эпохальному для магистрали событию - укладке «золотого звена», состыковавшего западную и восточную ветки пути. Это случилось 1 октября 1984 года. Победу отметили «северным сиянием».

- Какие стаканы, что вы! Наливали шампанское и коньяк прямо в монтажные каски. И с того времени у нас традиция такая - когда встречаемся, обязательно повторяем процедуру, - улыбается тогдашний бригадир проходчиков **Василий Изотов**.

А уже через три недели по магистрали, которая пересекла всю Восточную Сибирь и Дальний Восток, пошла поезда. Мечта стала реальностью. Затраты превысили запланированные в четыре раза, составив в итоге почти восемнадцать миллиардов полновесных советских рублей. Цифры, сопоставимые с вложениями СССР в космическую отрасль.

## ГРУЗОПОТОК - ПЕРСПЕКТИВЫ ДО ПЯТИДЕСЯТИ МИЛЛИОНОВ ТОНН

■ Трассу ждут колоссальные перемены.

Окончательной датой завершения строительства БАМа считается 5 декабря 2003 года, когда открылось движение по Северомуйскому тоннелю. По протяженности - 15 343 километра - это самый длинный тоннель в России и пятый в мире. По условиям строительства у него нет аналогов: вечная мерзлота, обилие подземных вод, осыпи, обвалы, тектонические разломы. Проходчики с Восточного и Западного участков, с перерывами, пробивались навстречу друг другу целых 26 лет. Сработали ювелирно - при сбоеке путей отклонения составили несколько миллиметров.

Но на этом история не заканчивается. В Послании к Федеральному собранию **Владимир Путин** анонсировал значительное расширение провозной способности магистрали.

- В свое время мы, извините за моветон, зевнули немножко. Ну ладно, теперь должны наверстать, и наверстаем, - уверен президент.

Развитие магистрали - это в первую очередь строительство еще двух тысяч километров путей на участках, где это возможно. И дальнейшей дороги, которую на большей части обслуживает пока тепловозный транспорт. Сооружение трех новых тоннелей, в том числе дублера Северомуйского, и нескольких мостов через реки. Основная цель - увеличить грузопоток с нынешних двенадцати-четырнадцати до тридцати-пятидесяти миллионов тонн в год. Россия развернулась на Восток. И время снова гудит - БАМ!