

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 прокладывал 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 Душкачан 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!