

Строительство БАМа было серьезным вызовом для страны и прежде всего для людей, участвовавших в грандиозной стройке. Строители трассы, новых городов и поселков, изыскатели, железнодорожники, мостовики и проходчики тоннелей, добровольцы, вдохновленные общей идеей, работали ради будущего, день за днем совершали настоящий подвиг.

В.В. Путин

Путь длиною в целый век

К 40-летию со дня укладки
золотого звена БАМ посвящается

Монумент строителям БАМ,
Куанда, 1984 г.

В этом году исполняется 40 лет со дня укладки символического «золотого звена» БАМ на станции Куанда Читинской области. Произошедшее 1 октября 1984 г. стало одним из событий, ознаменовавшее завершение строительства магистрали, связывающей восточные и западные регионы нашей огромной страны и имеющей большое экономическое, стратегическое и международное значение.

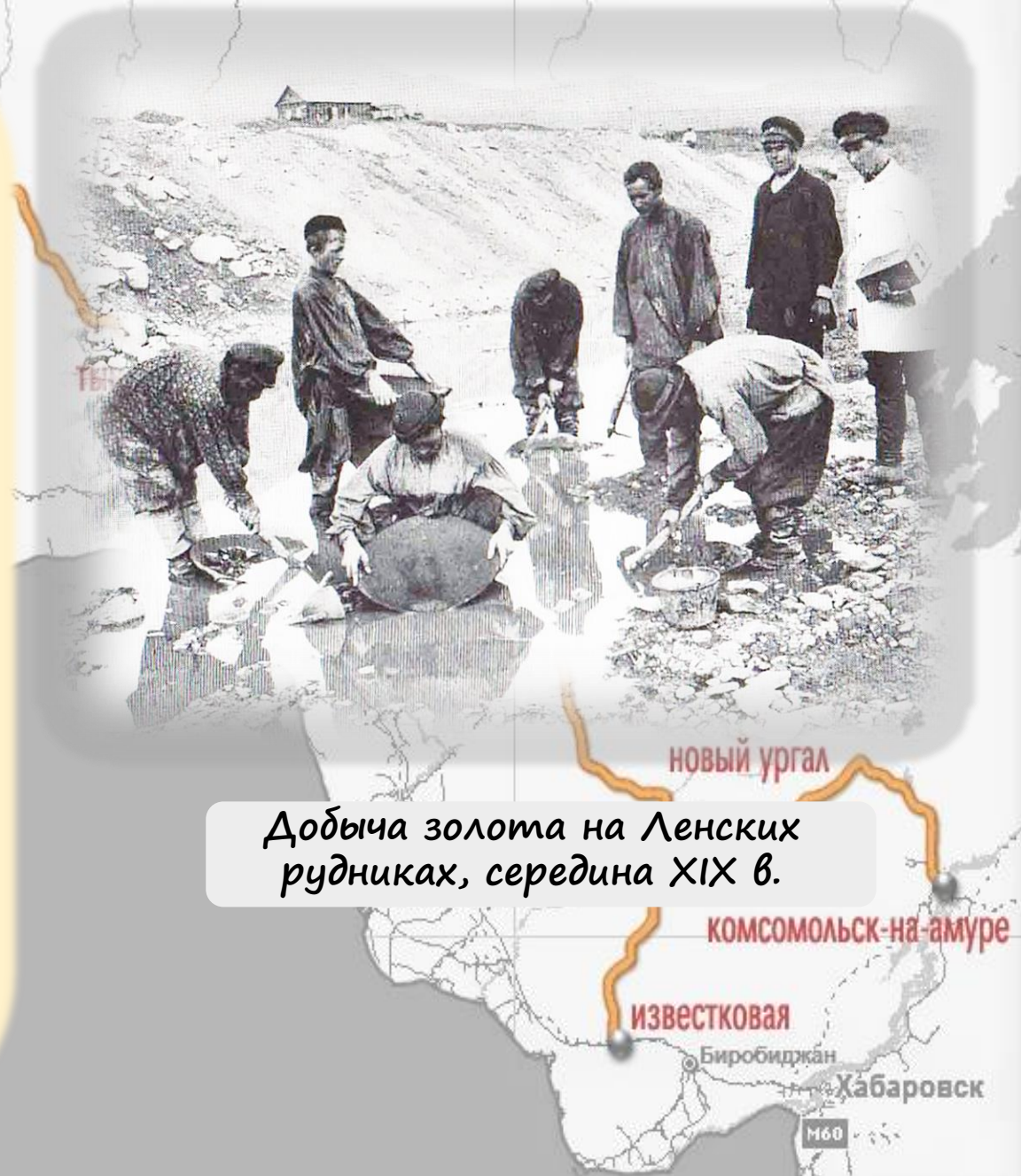


М. Самсонов,
«БАМ строится»

Строительство БАМа принято считать главной советской стройкой 70-х годов и знаковым проектом брежневской эпохи. Однако история стройки века гораздо длинней: БАМ прошел долгий путь от смелых идей геодезистов и золотоискателей царской России до самого амбициозного и дорогого проекта в истории СССР. На строительстве магистрали трудились несколько поколений людей нашей страны и только ценой их громадных усилий, целеустремленности и энтузиазма удалось создать БАМ – одну из крупнейших железных дорог мира.



Об освоении Забайкалья и Приамурья наши соотечественники задумались еще в середине XIX в. Строительство железнодорожной магистрали, соединяющей Восточную Сибирь и Дальний Восток, было лишь делом времени, так как в этой точке переплелось слишком много интересов. С одной стороны, на пути следования магистрали – множество месторождений полезных ископаемых. Взять хотя бы Ленские золотые прииски, разработка которых началась еще в 1844 г. Кроме того, строительство железной дороги таких масштабов означало освоение новых территорий, появление новых населенных пунктов, развитие торговли, а в случае военного конфликта – несомненное тактическое преимущество. В 1889 г. была организована специальная экспедиция под руководством полковника Генерального штаба Николая Волошина. Три месяца изучали предполагаемый маршрут, прошли тысячу километров и сделали вывод, что трасса настолько сложная и Россия не сможет пока с ней справиться.



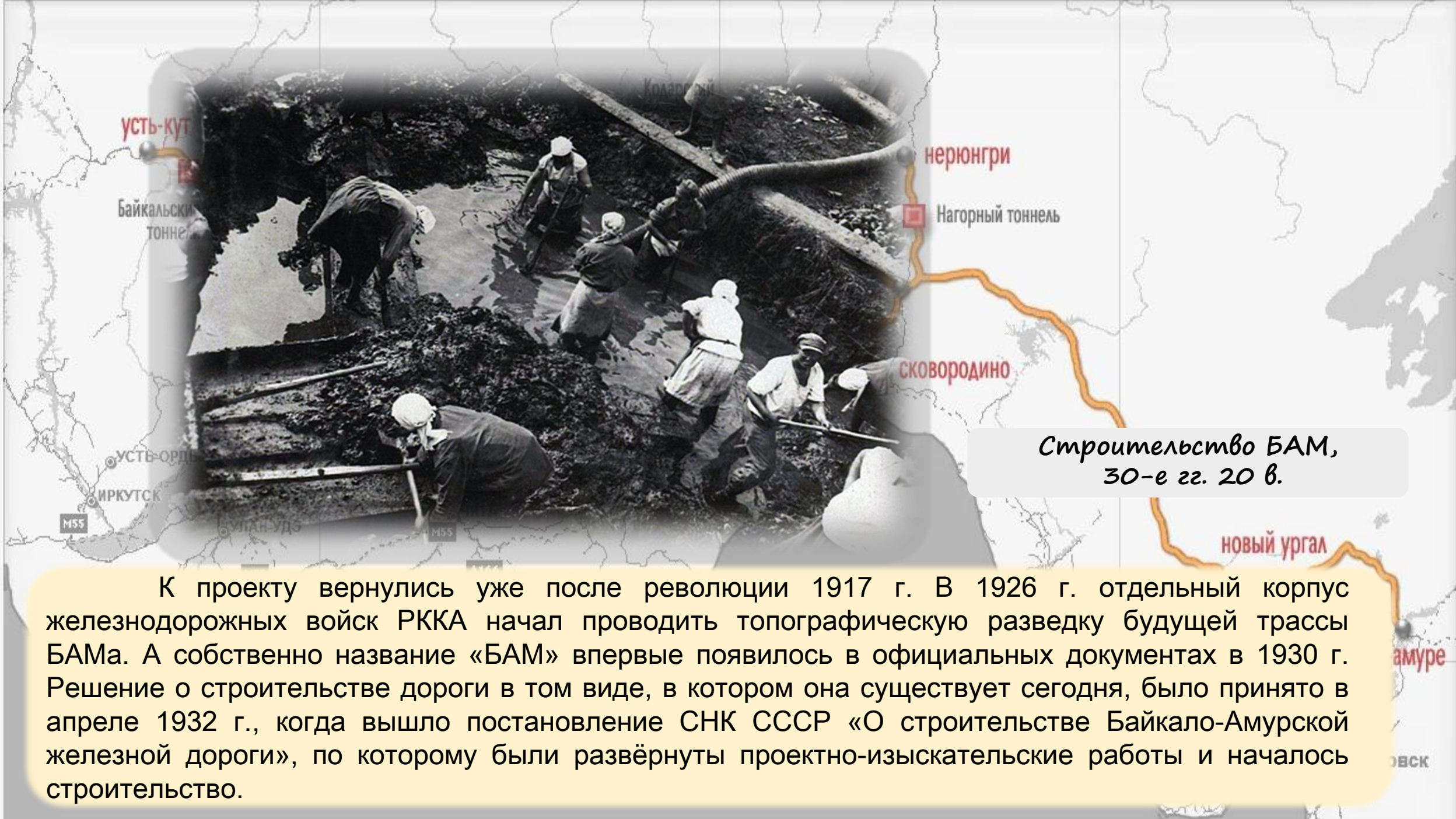
Добыча золота на Ленских рудниках, середина XIX в.

Идея строительства магистрали была отвергнута из-за огромных расходов и нерешаемых на тот момент технических трудностей.

В результате было принято решение провести магистраль через южный берег Байкала, где условия для работ были проще. Здесь жили люди, территория была больше обустроена. Стройка началась в 1891 г. и закончилась в 1916 г. Магистраль получила название Транссибирской (Транссиб). От Ярославского вокзала Москвы до Владивостока стало возможно проехать на поезде. Путь составил 9288,2 км. Слабым местом Транссиба была его приближённость к границе с Китаем – в случае вооруженного конфликта противник мог с легкостью перерезать крупнейшую железнодорожную артерию страны.



Строительство Транссибирской магистрали



*Строительство БАМ,
30-е гг. 20 в.*

К проекту вернулись уже после революции 1917 г. В 1926 г. отдельный корпус железнодорожных войск РККА начал проводить топографическую разведку будущей трассы БАМа. А собственно название «БАМ» впервые появилось в официальных документах в 1930 г. Решение о строительстве дороги в том виде, в котором она существует сегодня, было принято в апреле 1932 г., когда вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому были развёрнуты проектно-изыскательские работы и началось строительство.

Полномасштабное строительство началось лишь в 1937 г. Были уложены первые рельсы в районе Сквородино в сторону поселка Тындинский. Замах на выполнение проекта был грандиозным – планировалось все работы закончить за три года! Однако, только необходимую документацию готовили дольше.

Главный исполнитель строительных работ - ОГПУ НКВД, т. е. к работам было привлечено большое количество заключенных. На трассе создано шесть железнодорожных исправительно-трудовых лагерей, на силы Бамлага и легла вся тяжесть работ. Так, в духе времени, был решен вопрос с рабочей силой, но оставались проблемы с финансированием и снабжением.

С 1950 по 1959 гг. было введено 1150 км. из 4300 запланированных. После этого вновь наступил перерыв, продлившийся десять лет. Амбициозный проект оказался не по силам молодому советскому государству.

Строительство БАМ, 30-е гг. 20 в.





Строительство растянулось на полвека, хотя изначально проект предполагалось завершить за три года. Весомую роль в этом сыграла война. Так, в 1942 г. часть уже уложенных путей разобрали и отправили под Сталинград – на строительство знаменитой Волжской рокады, благодаря которой удалось эвакуировать из города значительную часть населения и промышленного оборудования и организовать поставки в район боевых действий вооружения, снарядов и свежие силы.

В 1943 г. возобновилось строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, необходимой для предстоявшей войны с Японией. В июле 1945 г. дорога была построена, началось техническое движение, а полностью она вступила в постоянную эксплуатацию в 1947 г.



Второе дыхание БАМ получил в 1972 г., когда началось восстановление разобранного в 1942 г. железнодорожного полотна. Масштабность стройке придало постановление Правительства СССР 1974 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», после чего развернулась работа на разных участках магистрали. Кадровые вопросы решались уже совсем по другому: дорога получила статус Всесоюзной ударной комсомольской стройки. В апреле 1974 г. был создан «Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ» – первый из таких отрядов. Авангардный десант строителей был доставлен на вертолётах на реку Таюра, в 64 км. от станции Лена. Так было положено начало самому результативному, массовому и организованному этапу строительства магистрали.

То, что считалось абсолютно нереализуемым в конце XIX века, казалось возможным, но очень трудозатратным в 1930-е, удалось осуществить с 1972 по 1984 гг.



На фотографиях о стройке БАМа чаще всего изображено сооружение самого железнодорожного полотна. Однако, на деле все гораздо сложнее. Первыми идут геологи – разведка и доразведка того, что скрыто в недрах земли. А стоит ли тянуть дорогу именно здесь? Затем, на основании полученных данных разрабатывается проект.

Чтобы начать строить железную дорогу, нужно было построить дорогу автомобильную, по которой будут перемещаться люди, техника, материалы. И тут есть своя очередность. Первыми всегда идут изыскатели, которые переносят чертеж будущей трассы на местность. За ними идут те, кто рубит просеки, кто готовит участки для размещения механизированных колонн, для будущих станций, для постоянных и временных поселков. Начинают разрабатывать карьеры, чтобы отсыпать миллионы кубометров грунта в насыпи железнодорожного пути и автодороги, строить сотни мостов и водопропускных труб и других инженерных сооружений, электрические линии и линии связи.



Таким образом, строительство БАМ – это тысячи, сотни тысяч людей разных специальностей, выполняющих каждый свою работу. Материальные и нематериальные преференции привлекали добровольцев со всего Советского Союза. В 1975 г. в ГлавБАМстрой по вольному найму прибыло 56,3 % от общего количества принятых, в 1976–1982 гг. – в среднем 60 %, а в 1983–1985 гг. их доля поднялась до 70 %. Кроме отрядов комсомольцев ряды строителей пополняли выпускники вузов, техникумов, профессионально-технических училищ, приехавшие на БАМ по распределению.



Восточный участок магистрали – более сложный по географическим условиям был поручен военным железнодорожникам — мощной структуре в составе Минобороны СССР. Брежневский этап работ на БАМе отличался от предыдущих (предвоенного и послевоенного периода) большей планомерностью и продуманностью. Восстановившаяся после Великой Отечественной войны страна уже имела все человеческие и технические ресурсы для реализации самого масштабного своего проекта. В эти годы удалось решить вопросы с финансированием и снабжением, наполнить стройку квалифицированными и мотивированными кадрами, хорошо скоординировать работу разных ведомств – железнодорожников, строителей, армии и местных властей.

В результате поистине государственного подхода и размаха почти удалось уложиться в заявленные в постановлении Правительства СССР № 561 от 1974 г. масштабы и срок. В документе была установлена протяженность БАМ – (начальная станция – Тайшет в Иркутской области, конечная – Советская Гавань-Сортировочная в Хабаровской области) и дата окончания основных работ – 1984 г.



За десять лет итогами стойки века стали:

5600 км. пути (общая протяженность со всеми ответвлениями), из которых более 1000 км. проходит по вечной мерзлоте, через 11 крупных рек и 7 горных хребтов;
4242 моста и других искусственных сооружений;
10 тоннелей общей протяженностью 30 км.;
280 построенных железнодорожных станций и разъездов;
63 города и поселка, основанных при строительстве.

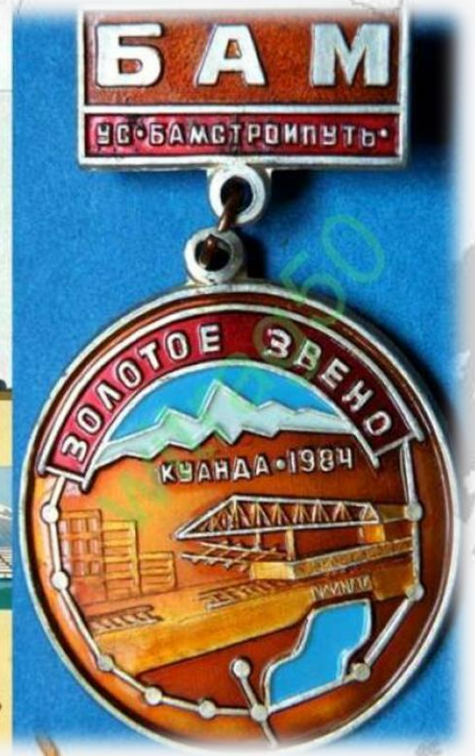


Кодарский тоннель



БАМ

КУАНДА



новый ургал

БЛАГОВЕЩЕНСК

КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ

1 октября 1984 г. были уложены «золотые» звенья БАМ на ст. Куанда в Читинской области, соединившее западную и восточную ветки БАМа в единое целое. Это событие стало символическим окончанием грандиозной стройки, работа на которой, впрочем, продолжалась еще не один год.



27 октября 1984 г. на митинге в г. Тынде состоялось официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали.

При этом в эксплуатацию Министерству путей сообщения дорогу сдали только в 1989 г., именно с этого периода трасса заработала на регулярной основе. И даже после этого продолжилась работа по строительству БАМ: достраивали самые крупные туннели. В 2003 году в вопросе строительства «брежневского» БАМа была окончательно поставлена точка, когда было закончено строительство Северомуйского тоннеля. Так, самый длинный в России Северомуйский тоннель (15 343 метра) начали строить в 1977 году, но до конца он был пробит только в марте 2001 года и сдан в постоянную эксплуатацию в декабре 2003 года.



Полушутя, полусерьезно в 80-е гг. говорили, что на строительстве магистрали родилась еще одна национальность – бамовцы. Когда основные работы закончились, большая часть строителей разъехалась, унося с собой воспоминания о том удивительном времени, когда все они были молоды и все вместе, не чинясь и не жалея сил строили великую дорогу. Дорогу, которая не только соединит восток и запад огромной страны, но станет мощным рывком в будущее. Возле дороги вырастут промышленные предприятия и большие современные города, в которых будут жить и работать миллионы жителей СССР. Так случилось, что не появилось ни гигантских предприятий ни многолюдных городов и вдоль линии БАМа все так же шумит вековая тайга. Но, БАМ живет, сегодня он просыпается после многолетней спячки и открывает стране новые возможности и новые перспективы.



Памятник строителям
БАМа,
Тында, 2024 г.,
общий вид

В постсоветский период было много высказываний о том, насколько целесообразно и окупаемо было такое масштабное строительство. Например, некоторые деятели с высоких трибун называли магистраль памятником советской гигантомании. Однако БАМ, во-первых, надежный альтернативный путь на Дальний Восток и к Тихому океану, а во-вторых, он открыл доступ к десяткам крупных месторождений полезных ископаемых в зоне его влияния. Его сооружение дало возможность заселить и освоить новые территории — например, зону Северного Байкала или междуречье Буреи и Зеи. Значение магистрали и военно-стратегическое, и экономическое с течением лет только возрастает. Можно сказать, что это долгосрочный проект, задуманный и реализованный так, что пользу от вложения средств и сил будут чувствовать многие поколения россиян. БАМ — страховка Транссиба и, как выяснилось сейчас, отличный торговый путь в Восточную Азию.



Фрагмент памятника
строителям БАМа,
Тында, 2024 г.,

К 2009 г. объем грузоперевозок по направлению Тайшет – Тында – Комсомольск достиг примерно 12 миллионов тонн в год. В 2013 г. начаты проектно-изыскательские работы на участке Тында – Хани и строительство 11 новых железнодорожных разъездов. В том же году началось строительство второй линии магистрали – БАМ-2.

По сути, строительство БАМа все еще продолжается. Байкало-Амурская магистраль сыграла для России важную геополитическую и социальную роль, связав между собой необъятные пространства нашей страны и целые поколения.





1. Власов С.А. Байкало-Амурская магистраль / С.А. Власов // Большая российская энциклопедия : официальный сайт. – URL: <https://bigenc.ru/c/baikalo-amurskaia-magistral-4cf1d8?ysclid=Iz7n3t34sc403164112> (дата обращения: 30.07.2024).
2. Иванов В. БАМ – стройка века / В. Власов // История РФ. Главный исторический портал станы : официальный сайт. – URL: <https://histrf.ru/read/articles/bam-stroyka-veka-nevozmozhnoe-vozmozhno> (дата обращения: 30.07.2024).
2. К дню строителя: БАМ – история самого масштабного строительства в нашей стране // Объединение производителей железных дорог : официальный сайт. – URL: <https://opzt.ru/news/k-dnju-stroitelja-bam-istorija-samogo-masshtabnogo-stroitelstva-v-nashej-strane/> (дата обращения: 29.07.2024).
3. Коршак Ю.И. Этапы становления и развития медицины и здравоохранения на Байкало-Амурской магистрали / Ю.И. Коршак, С.И. Нечетайло, Б.А. Меркешкин // Управление здравоохранением. – 2014. - № 2. – С. 56–61.
4. От царских инженеров – к узникам БАМлага и комсомольскому раю: как строили БАМ? // Дзен. – URL: <https://dzen.ru/a/ZVSZNRZ-ujwzu7Gv?ysclid=Iz67utekpgq269780180> (дата обращения: 30.07.2024).
5. Юферов С. БАМ – стройка века или закопанные миллионы? // Военное обозрение : официальный сайт. – 2020. – 28 февр. - URL: <https://topwar.ru/168362-bam-strojka-veka-ili-zakopannye-milliardy.html> (дата обращения: 30.07.2024).