

ДОЛГАЯ ДОРОГА

ИДЕЯ СОЗДАНИЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПОЯВИЛАСЬ ЕЩЕ В XIX ВЕКЕ, ПЕРВЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ ДО РЕВОЛЮЦИИ, А ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПОСТРОЕНА В 1930-Е ГОДЫ. ИСТОРИЯ БАМА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ЭКОНОМИКА В ПРОЕКТЕ ВСЕГДА БЫЛА ВТОРОСТЕПЕННА И МАГИСТРАЛЬ ПРИНОСИТ ОАО РЖД УБЫТКИ. НЕДАВНО ПОЯВИЛАСЬ НАДЕЖДА, ЧТО ЗАГРУЗКА МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО РЕНТАБЕЛЬНОЙ, НО КРИЗИС ЗАСТАВИЛ УСОМНИТЬСЯ В ЭТОМ. ЕВДОКИЯ КАРПОВА, ПЕТР МИРОНЕНКО

ДУБЛЕР ТРАНССИБА Современный человек при упоминании Байкало-Амурской магистрали вспоминает только стройку века 1970-80-х годов. На самом деле название БАМ появилось за 40 лет до начала брежневской стройки, а впервые идея строительства железной дороги по маршруту нынешней возникла уже тогда, когда проектировали Транссибирскую магистраль, то есть в 1880-е годы. Уже тогда существовали проекты строительства ответвления Транссиба к северу от Байкала до Хабаровска. Но в тот момент правительство не заинтересовалось идеей, а вернулось к ней только в 1906–1907 годах — сразу после русско-японской войны, показавшей, что восточные границы империи не так надежны, как казалось.

Уже тогда местные предприниматели обосновывали необходимость строительства дороги перспективой освоения минеральных ресурсов к северу от Байкала. Но то, что проектно-исследовательские работы северного ответвления Транссиба начались именно в 1907 году, свидетельствует о тенденции, которая будет видна и в дальнейшем: государство готовилось к серьезным инвестициям в БАМ, только когда это касалось безопасности. Транссиб проходил слишком близко от границы, а для ведения боевых действий на востоке государству была необходима рокада — железная дорога, проходящая параллельно предполагаемой линии фронта возможной войны и дающая возможность подвозить и снабжать войска. Во все последующие годы всерьез возвращаться к строительству дороги государство будет только в моменты напряжения на восточных границах.

Первые изыскательские работы на будущем БАМе прекратились в 1914 году с началом Первой мировой войны, в которой Япония оказалась союзником России, а Китай самостоятельным игроком не был. Новая власть вернулась к строительству дороги только спустя почти 20 лет. Хотя в середине 1920-х годов планы строительства дороги к северу от Транссиба выдвигались, до начала 1930-х они оставались просто идеей. Толчком к началу процесса, скорее всего, стал конфликт на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) — на проходившем по территории Китая участке Транссиба, который тогда был советско-китайским СП и по которому до революции шла основная часть движения от Восточной Сибири в сторону Дальнего Востока.

Летом 1929 года, в Китае после прихода к власти националистов китайские войска захватили КВЖД и удерживали ее полгода. Сама КВЖД к этому моменту уже не была единственным продолжением Транссиба до Тихого океана, но конфликт показал потенциальную опасность на советско-китайской границе, по которой проходила основная магистраль Транссиба. Уже в 1930 году



НАЧИНАЛИ СТРОИТЬ БАМ ЗАКЛЮЧЕННЫЕ — ЗАКАНЧИВАЛИ КОМСОМОЛЬЦЫ

Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК и Совнарком предложения о строительстве второй транссибирской дороги. В этом документе впервые упоминается название «Байкало-Амурская магистраль». Начинать дорогу предлагалось от станции Уруша (примерно середина нынешнего БАМа в районе Сковородина), а конечным пунктом планировали сделать Комсомольск-на-Амуре, который тогда был селом Пермским.

К 1932 году предложения Далькрайкома прошли все инстанции, и в апреле появилось первое постановление Совнаркома «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», утвердившее план строительства БАМа и предложенный Далькрайком маршрут. Наркомату путей сообщения предписывалось обеспечить «немедленный приступ ко всем подготовительным работам по сооружению БАМа». Стройку, согласно постановлению, планировалось закончить в три года: сквозное движение по всей магистрали в режиме рабочей эксплуатации должно было быть открыто к концу 1935 года.

Но почти в самом начале строительства стало ясно, что его сроки, как и на многих других объектах сталинских пятилеток, слишком оптимистичны и вовремя закончить магистраль не удастся. Основная проблема была в отсутствии рабочей силы: при официально установленном контингенте работающих на стройке в 25–26 тыс. человек к началу строительства в 1932 году удалось привлечь только 2,5 тыс. человек. Притом что первый руководитель строительства БАМа Сергей Мрачковский считал даже установленный контингент заниженным вдвое. Учитывая трудно-

сти с доставкой стройматериалов и оборудования, к концу 1932 года в проекте образовались, как тогда говорились, «огромные прорывы», финансирование строительства к четвертому кварталу было почти прекращено, и уже обсуждалось его свертывание.

СТАЛИНСКАЯ СТРОЙКА Решение было обычным для того времени: в октябре 1932 года, когда стало окончательно ясно, что план вербовки вольных рабочих выполнить не удастся, стройку передали из ведения наркомата по железным дорогам (НКПС) к ОГПУ, которое в этот момент в рекордные сроки завершало строительство Беломорско-Балтийского канала. Количество заключенных в лагерях ОГПУ росло с каждым годом, строительство Беломорканала в 1933 году закончилось, так что проблема с рабочей силой на БАМе была решена: к 1934 году в структуре Байкало-Амурского лагеря (БАМЛАГ) было занято около четверти из более 500 тыс. заключенных, отбывавших сроки в лагерях ОГПУ. Самыми известными из заключенных БАМЛАГа были философ Павел Флоренский и будущий маршал Константин Рокоссовский.

Вопрос о рабочей силе был снят, но первоначальные планы к 1934 году все равно пришлось менять: территория будущей трассы оказалась плохо изученной, и значительную часть рабочей силы до времени бросили на строительство вторых путей Транссиба. Работы по строительству новой магистрали пока что было решено проводить только на соединительном участке от станции БАМ на Транссибе (в районе Сковородина) до Тынды. Но и он был открыт с большим опозданием — только в октябре 1937 года. В этом же году, после начала полномасштабной японско-китайской войны

на территории северного Китая, советское правительство приняло второе постановление о строительстве БАМа, утвердив современный маршрут прохождения магистрали от Тайшета через Усть-Кут, Нижнеангарск, Тынду, Ургал, Комсомольск-на-Амуре с выходом в порт Советская Гавань.

Общая длина трассы выросла с первоначально предлагавшихся 1,65–2 тыс. км до 4 тыс. км и более. Для проектирования БАМа, согласно этому постановлению, впервые был создан специальный проектный институт «БАМтранспроект» (с 1939 года переименован в «БАМпроект»). В 1937 году начались работы по строительству второй соединительной части с Транссибом — линии Известковая—Ургал. В 1938 году, после первого открытого конфликта Красной армии с японскими войсками на озере Хасан, последовало еще одно постановление Совнаркома, которое утвердило новый срок введения магистрали в эксплуатацию — 1945 год.

ПОМЕШАЛА ВОЙНА Разразившаяся в 1941 году Великая Отечественная война спутала все планы строительства магистрали. За два месяца до начала войны с Германией, в апреле СССР и Япония заключили пакт о ненападении. Японская военная промышленность стала готовиться к морской войне с США, и вероятность крупномасштабной войны на Дальнем Востоке, а с ней и стратегическая необходимость строительства БАМа, существенно снизилась. Напротив, в европейской части страны с началом войны с Германией положение ухудшалось с каждым днем, и в этих условиях НКПС воспользовался материалами БАМа в качестве резерва. Рельсы и железнодорожное оборудование использовались при восстановлении разрушенных участков железных дорог на южных участках фронта, например при строительстве рокадной дороги снабжения по западному берегу Волги у Сталинграда — Заволжской магистрали, при строительстве железнодорожных участков транспортного коридора для организации поставок союзников по ленд-лизу через Иран.

В результате почти все построенные линии БАМа фактически перестали существовать. В 1941 году была демонтирована введенная еще в 1937-м линия БАМ—Тында, строительство участков Ургал—Комсомольск-на-Амуре, Тайшет—Падун и Комсомольск—Советская Гавань было законсервировано. Линия Известковая—Ургал была предварительно введена в эксплуатацию в 1942 году, но уже год спустя ее также разобрали. Железнодорожное сообщение на уже построенных участках общей длиной примерно в 400 км было прекращено.

Тем не менее даже во время войны БАМ оставался для советского руководства приоритетным