

проектом. Как только ситуация на фронте начала улучшаться, в 1943 году Государственный комитет обороны СССР возобновил в ускоренном режиме строительство линии Комсомольск—Советская Гавань, на тот момент самой важной на случай войны с Японией. При помощи американских поставок железнодорожного оборудования по ленд-лизу в июле 1945 года (за месяц до объявления СССР войны Японии) линия вступила в строй. Строительство продолжалось и сразу после войны. Возобновились работы на западном участке БАМа, в 1947 году была открыта линия Тайшет—Братск, а в 1951-м ее довели до станции Лена (город Усть-Кут), фактически сформировав нынешний западный участок трассы. Правда, полноценный ввод в эксплуатацию участка произошёл только семь лет спустя — в 1958 году. Линии были необходимы для обеспечения работы крупных строек — Усть-Илимской ГЭС, Братского и Усть-Илимского ЛПК.

Но эти линии стали последними введенными до начала новой стройки брежневского периода. Реальной угрозы советским границам на востоке больше не было: с приходом к власти в Китае коммунистов советско-китайские отношения, казалось, навсегда стали исключительно дружескими, а Японии как военного субъекта в регионе после поражения в войне больше не существовало. Кроме того, пришедшее к власти новое руководство во главе с Никитой Хрущевым предложило новые масштабные проекты в других регионах, в частности освоение целины.

А с конца 1950-х годов к уже известным проблемам строительства — трудностям в привлечении рабочей силы, вечной мерзлоте и сложному рельефу — добавилась еще одна. В конце 1950-х на трассе БАМа была зафиксирована высокая сейсмическая активность: в зоне магистрали произошло сразу семь землетрясений силой от 7 до 10 баллов. В 1957 году на северных отрогах хребта Удокан произошло самое значительное на территории СССР с 1911 года Муйское землетрясение силой 10–11 баллов, вызвавшее образование системы трещин и разломов протяженностью около 300 км, сдвиг русел рек, обрушение горных склонов. В 1961 году Институт земной коры сибирского отделения АН СССР начал сейсмологические исследования по трассе БАМа, которые заняли несколько лет.

До конца 1960-х годов на БАМе продолжались только незначительные работы — были отсыпаны насыпи и рассечены скалы к западу от Комсомольска-на-Амуре. В течение всех 1950–60-х годов построенный участок основной магистрали и соединительная линия Известковая—Ургал использовались как лесовозная дорога. Строительство на БАМе было почти полностью приостановлено до середины 1970-х годов.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ Вернуться к теме БАМа государство решило только в 1960-е годы. Как и раньше, толчком к возобновлению инвестиций и началу новых проектировочных работ стали геополитические соображения. С конца 1950-х годов отношения между СССР и Китаем начали портиться, китайское руководство настаивало на пересмотре границы с Советским Союзом. Ко второй половине 1960-х стало понятно, что вооруженный конфликт на советско-китайской границе вполне реален, причем он мог быть вполне масштабным: на 4 380 км советско-китайской границы



ДО ВВЕДЕНИЯ СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ БАМА БЫЛ «ЧЕРТОВ МОСТ»

размещались силы в 658 тыс. советских и 814 тыс. китайских солдат. В 1969 году эти предположения подтвердились — между СССР и Китаем произошел первый открытый пограничный конфликт на спорном острове Даманский, куда высадились 300 китайских солдат. К счастью, конфликт не перерос в полномасштабные военные действия, но стычки между советскими пограничниками и китайскими войсками продолжались и после этого.

Конечно, военно-стратегические соображения не были единственной причиной начала новых работ на БАМе. Советские экономисты рассматривали строительство железной дороги как основной элемент комплексного освоения производительных сил Иркутской области, Бурятии, Забайкалья, Якутии, Амурской области и Хабаровского края. Маршрут трассы прошел мимо крупнейших неразработанных месторождений, находившихся в этих регионах, в том числе медного Удоканского, крупнейших нефтегазоносных (Чаяндинское и Верхнечонское) и угольных (Нерюнгринское и Эльгинское) месторождений Якутии, полиметаллических (Чинейское) и урановых (Холодненское) месторождений Бурятии и Читинской области.

Экономисты обосновывали необходимость создания в зоне БАМа девяти территориально-производственных комплексов (ТПК). Кроме того, в 1970-е годы высокие цены на нефть стимулировали государственные инвестиции, и объемы перевозок по Транссибу значительно выросли, вызвав у руководства страны опасение, что пропускная способность основной дороги в обозримом будущем окажется недостаточной. В перспективе ставилась задача продолжить БАМ на север на Якутск, далее на Магадан, Чукотку и Камчатку.

В 1967 году вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о возобновлении проектно-изыскательских работ на БАМе, которые были поручены институтам «Мосгипротранс», «Ленгипротранс» и «Сибгипротранс». Проектировочные работы, по сути, пришлось проводить заново — как из-за уточнения по сравнению с 1930-ми годами природных условий на маршруте трассы (в том числе повышенной сейсмической опасности), так и из-за изменения технических условий эксплуатации трассы, на которой вместо ранее планируемой паровозной тяги теперь предполагалось организовать движение на тепловозной и электрической. К этому времени электрифициро-

ван был только самый западный участок трассы Тайшет—Лена.

Первые работы на новой стройке начались еще до 1974 года, от которого принято отсчитывать историю современного БАМа. Первое строительное подразделение магистрали, управление «БАМстройпуть» на станции Сковородино было создано в ноябре 1971 года, а сама стройка началась в 1972-м. В апреле были отсыпаны первые кубометры грунта на участке БАМ—Тындинский, а в сентябре на нулевом километре линии было уложено первое звено.

В марте 1974 года на выступлении в Алма-Ате генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев впервые назвал БАМ «важнейшей стройкой девятой пятилетки». Спустя четыре месяца, 8 июля появилось постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которое сейчас считается официальным началом стройки. Завершить строительство магистрали рассчитывали за десять лет. План предполагал строительство магистрали протяженностью 3 145 км от Усть-Кута (станция Лена) до Комсомольска-на-Амуре, прокладку второго пути длиной 680 км — на уже построенном участке Тайшет—Лена и однопутную 400-километровую железную дорогу БАМ—Тында—Беркажит — в общей сложности 4 225 км путей.

В конце июля 1974 года «Правда» опубликовала на первой полосе статью «От Байкала до Амура», ею был дан старт для массовой агитационной кампании, продолжавшейся до конца строительства. Правда, о начальном этапе строительства БАМа в 1930-е годы в многочисленных книгах, брошюрах и газетных статьях, которые издавались многомиллионными тиражами, писалось очень мало. К этому времени настоящую историю даже относительно успешных проектов, вроде Беломорканала, государство предпочитало не рассказывать. А про построенные и разобранные во время войны участки БАМа, например, в советском энциклопедическом словаре 1980-х годов издания, не было вообще ничего — датой начала стройки назывался 1974 год, и лишь вскользь упоминалось о двух участках, построенных «в конце 1940-х — начале 1950-х годов».

Как и в 1930-е, в годы второго строительства БАМа перед государством встала задача обеспе-

чить стройке рабочую силу, причем относительно дешевую. Задачу эту приходилось решать уже другими способами. Еще до июльского постановления ЦК, на XVII съезде ВЛКСМ в апреле БАМ был объявлен всесоюзной комсомольской стройкой. Прямо на съезде был сформирован первый комсомольский отряд, отправившийся на магистраль. К лету 1974 года на БАМе работало уже 2 тыс. комсомольцев. Доля прибывших на стройку «по общественному призыву» в первый год составляла 47,7% от общего числа занятых, а в отдельных подразделениях — до 80%. Кроме добровольцев работали на стройке и выпускники вузов, приехавшие на БАМ по распределению.

Второй движущей силой стали железнодорожные войска — те же комсомольцы, но попавшие на стройку уже не добровольно. Первые военные строительные подразделения прибыли на БАМ в августе 1974 года. Над строительством инфраструктуры БАМа взяли шефство республики СССР — станцию Ургал строила Украина, Муякан — Белоруссия, Уоян — Литва, Кичера — Эстония, Таюра — Армения, Улькан — Азербайджан, Солони — Таджикистан, Алонка — Молдавия, Тында строилась под шефством Москвы. Параллельно велось строительство и «на выходе» — в портах Ванино и Советская Гавань.

Комсомольцы и военные строили дорогу почти так же быстро, как заключенные. В 1979 году был завершен участок Комсомольск—Березовка, который замкнул восточное кольцо БАМа (Известковая—Ургал—Комсомольск—Волочаевка). К 1981 году, когда магистраль в системе МПС официально стала самостоятельной Байкало-Амурской железной дорогой с управлением в Тынде, эксплуатационная длина путей новой дороги составляла более 1,6 тыс. км. На западном участке в том же году была введена в эксплуатацию линия Лена—Нижнеангарск. В 1982 году на восточном участке БАМа было открыто рабочее движение поездов от Тынды до станции Верхнезейск, а в ноябре того же года сдан в постоянную эксплуатацию 300-километровый участок Ургал—Постышево.

Стыковка западного и восточного участков путей произошла в сентябре 1984 года, а 1 октября состоялась торжественная укладка «золотых» звеньев БАМа на станции Куэнга в Читинской области. Еще пять лет продолжалась работа по достройке инфраструктуры БАМа и вспомогательных веток. В 1989 году был подписан акт о приемке магистрали, и на ней началось сквозное движение поездов. Но окончательные работы по строительству БАМа были завершены только через 14 лет, когда в 2003 году открылся пятый по размеру в мире 15-километровый Северомуйский тоннель, подготовительные работы по которому начались еще в 1976 году. До окончания строительства тоннеля поездам приходилось идти по 64-километровому обходу.

ЧТО ДАЛЬШЕ? Строительство магистрали обошлось Советскому Союзу в ценах 1991 года без учета упущенной выгоды в 17,7 млрд руб., это был крупнейший инфраструктурный проект в истории СССР. Военно-стратегическая задача дублирования Транссиба на большем расстоянии от границы была успешно решена, но экономической выгоды проект до сих пор так и не принес.

Уже в 1980-е годы советские экономисты указывали на то, что из девяти ТПК, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, реализован толь-