



## Наша история

**Игорь ШУМЕЙКО**

Москва

**Игорь Николаевич Шумейко.** Писатель, историк, журналист. Родился в 1957 году в городе Находка Приморского края. Служил в армии. В 1983 году с отличием окончил факультет кибернетики Московского института управления имени Серго Орджоникидзе. Работал в Министерстве внешней торговли СССР. С 2007 года преподаёт отечественную историю в Московском государственном университете путей сообщения (МИИТ). Автор множества книг и невероятного количества статей. Член Союза писателей России. Живет в Москве.

# ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА

## КАМПАНИЯ, КОТОРАЯ СТАЛА ПЕРВОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ

Транспорт России как самостоятельная отрасль ведет отсчет от Манифеста 1809 года Александра I: «Распространение земледелия и промышленности, возрастающее население... превосходят уже меру прежних путей сообщения». Было образовано Управление водяными и сухопутными путями сообщения, включавшее гражданское Главное управление и военный Корпус инженеров.

Накануне железнодорожной эры в России было более 3200 почтовых станций, 38 тыс. лошадей. Гужевые перевозки: летом занято 800 тыс. человек, зимой – 300 тыс. К ним приписать бурлаков. 100 тыс. человек проводили 6 тыс. барж и 5 тыс. плотов по Тихвинскому пути (924 км), по Мариинской системе (1143 км), по Вышневолоцкой (1440 км), по Волге, Волхову, Ладоге, Неве.

«Пароход Черепановых» был вторым после паровоза Стефенсона. «Горный журнал» (1835): «Пароход ходит в обе стороны по нарочно приготовленным на длине 400 сажен чугунным колесопроводам, возит более 200 пудов тяжести со скоростью до 15 верст в час». Но он же оказался первым в истории паровозом, уступившим дорогу конке.

Раскисавшие на три четверти года дороги – фактор обороны. Эта связь видна в траекториях Сибирского тракта. До «замирения народов» путь шел через Пермь, «златокипящую Мангазею», Тару, Якутск, Охотск. К началу XIX века проблемы безопасности решены, и Сибирский тракт идет гораздо южнее: Тюмень, Ялуторовск, Ишим, Томск, Красноярск, Иркутск.

На Николая I в Англии в 1844 году произвел большое впечатление паровоз Стефенсона. Но российские противники железных дорог, владельцы гужевого, водного транспорта собрали контрдоводы: загрязнение воздуха, дороговизна работ, опасность пожаров от искр. Пугали: колею занесет снег, из-за чего первую железную дорогу Петербург-Царское Село сделали на излишне высокой земляной насыпи... В дни вторжения Наполеона наши дороги сослужили привычную службу. Помню удивление издателей моей «Истории российской цивилизации»: к карте войны 1812

года я добавил карты разгромов Пруссии 1806-го, Австрии 1809-го. Там корпуса наполеоновских маршалов наступают широким фронтом, разрезая и охватывая части противника. В России от Смоленска до Москвы (и обратно) – тянутся в одну ниточку, «гуськом». Наполеон на вопрос о столь необычном движении отвечал: «Я не отважился пустить корпуса по разным направлениям, так как ничто не доказывало существования удобопроходимых дорог».

А ведь именно война с Наполеоном, кроме взятия Парижа, передала России теоретика и практика, создателя военной логистики генерала Генриха Жомини. Например, спасение остатков «Великой армии» у Березины считают его заслугой. Швейцарец, взлетевший на французской службе, высоко ценимый Наполеоном и притесняемый его начальства Бертье, в 1813 году перешел на русскую службу. Сопровождал Александра I на Венский конгресс, создавал в Петербурге Академию Генштаба, преподавал стратегию цесаревичу Александру. Жомини показал роль снабжения, работу офицеров генштаба Франции (*maréchal de logis*). Французский термин *logis* (организация маршей) из его книг вышел в мировой оборот. Герой 1812 года Денис Давыдов высмеивал новое поколение штабистов: «Говорят, умней они.../ Но что слышим от любого?/ Жомини да Жомини!/ А об водке – ни полслова!» А ведь именно наполеоновская логистика была главной целью ударов партизан, включая Давыдова. Так что с теорией логистики у нас было все хорошо. Но вот практика... Именно она предопределила исход Крымской войны.

Отсталость вооружения? Да, по вооружению, по тактике русская армия осталась копией, можно сказать, «фотографией» той, взявшей Париж. Франция и Англия, в 1814-м равные нам по вооружению, совершили скачок: нарезные ружья и артиллерия, паровой флот. Но новации еще не гарантировали поражения, будь у нас железные дороги. Миллионную армию держали разбросанной по побережьям Балтийского и Черного морей, по границам с Австрией и Пруссией. Когда выяснялось, что где-то угроза десанта миновала или возникла, войска переходили по пять-восемь месяцев, редая от болезней и влеча боезапас на себе. Первый, маневренный период в Крыму. Проиграно три сражения, одно – при Балаклаве – все же выиграно. Процент потерь был высок, но какие-то шансы оставались. Но артиллерийские дуэли в Севастополе превратились просто в соревнование по подвозу снарядов, замене выбивших орудий и расчетов. Когда и кем была построена первая железная дорога в Крыму? В 1855 году, десантом англичан, от Балаклавы (их порт снабжения) до Севастополя. Поэтому грузы союзников доставлялись до Севастополя от заводов и складов союзников в среднем за 20-21 день. А у нас – за 90-93 дня, на волах, по раскисшим дорогам.

На июнь 1855 года у России – 549 орудий, у союзников – 597. Преимущество не фатальное. Но у союзников 500 зарядов на орудие, а у нас – 70. Известен ответ адмирала Нахимова на назначение ему императором «аренды» (денежного поощрения). Адмирал выругался: «На что мне? Лучше бы бомб прислали!» России пришлось вести новую, бесконтактную (с одной стороны) войну. Как сербам против НАТО в 1999-м. Бомбардировка вырывала из наших рядов по 3000 человек в день, при невозможности нанесения ответных потерь. Простое превосходство суммарного тоннажа залпа. Логистика.

Поверхностное объяснение поражения: «Общая отсталость России. Феодализм». Но вот пример Австрийской империи. Тоже «феодалная» страна. Но на 1830 год – мировой железнодорожный лидер: 121 км ж. д. (Британия с Ирландией – 92 км). 1840 год: у Австрии 475 км. Она пропустила вперед Британию (1349 км), но опережает Пруссию (469 км) и «передовую буржуазную» Францию (427 км). 1850 год: у Австрии 2240 км. Уже отстает от Германии (5856 км) и Франции (2296 км). Но

Австрия была впереди, пока это диктовалось военной необходимостью. Когда рост железнодорожной сети стала диктовать экономика, Австро-Венгрия позволила себе отставание. Итог. «Лоскутная империя», почти развалившаяся в 1848-м, успела сшить свои «лоскуты» железными дорогами. Выстроив скелет государства, связав проблемные провинции, фронты будущих войн. Это сказалось даже в Первую мировую, когда Австро-Венгрия была в настоящем «кольце фронтов». Переброски войск позволили ей сохранять стратегическую устойчивость на полтора года дольше, чем России. Между прочим, строитель первой российской Царскосельской дороги австриец Антон Герстнер – сын Йозефа Герстнера, первостроителя австрийских железных дорог. Их инженерная квалификация была равной, но Николай I не оценил стратегическую важность «чугунки».

В 1848 году в лоскутной империи восстали Чехия, Словакия, Трансильвания, Сербская Воеводина, Далмация... Австрийский император обратился к Николаю. 150-тысячная армия фельдмаршала Паскевича двинулась в Венгрию, другая в Трансильванию. Та кампания внушила Николаю иллюзии всемогущества и благодарности спасенных монархов. Но через пять лет, на пике войны именно угроза со стороны Австрии вынудила Николая отступить на Дунае и отвлекла главные силы от Севастополя. Итог на начало войны (1853): Австрия – 2617 км ж. д., Россия – 601 км. При этом функции «жандарма Европы» Николай выполнял бесплатно. Между тем средств, издержанных на кампанию 1848 года, хватало бы, чтобы довести железную дорогу Петербург-Москва до побережья Черного моря. Здесь в дни крымского разгрома начал работу наш великий инженер Павел Мельников. Бешеные темпы изысканий, семь полевых партий. Проект был готов в... 1857 году.

Николай I превосходил по образованию и инженерному опыту всех тогдашних монархов Европы. Под его опекой Институт корпуса инженеров путей сообщения достиг высшего уровня. Любимая присказка Николая: «Мы – инженеры». Его должность до вступления на престол «генерал-инспектор по инженерной части» не была sine curra. Николай – соавтор системы укреплений на Балтике. Но российские реформы были крайне неравномерными. При Петре государство форсированно делало дворян европейцами. А через сто лет уже дворянство презрительно бранило отсталое правительство: «потемкинские деревни», «дураки и дороги». Но главное: внешнеполитическая российская дурость по закону политических «сообщающихся сосудов» перетекала во внутривластную. Высокомерный противник российских железных дорог морской министр Александр Меншиков в марте 1853 года столь же высокомерно повел себя и в Стамбуле. Провал его миссии стал триггером Крымской войны. Августейший инженер не понял главного. Теперь не бездорожье, а напротив, дороги, внутренние коммуникации могли спасти Россию.

Неравномерность развития сохранилась надолго. Отечественные железные дороги вышли на высочайший уровень, но критика все висит в воздухе. Егор Гайдар: «БАМ – пример социалистической «стройки века». Дорогой, масштабный, романтический, подкрепленный мощью советской пропаганды, экономически абсолютно бессмысленный».

«Киотский протокол» утвердил торговлю квотами: загрязнители атмосферы платят. Россия, по идее, крупнейший бенефициар, очиститель атмосферы. Но песню «много в ней лесов, полей и рек» к счетам на оплату не подшить. Замеряют загрязнение обсерватории: более миллиона долларов каждая. Замеры достоверны в радиусе 100 км. На Бельгию хватит двух, на Россию... Придумали поезд-обсерваторию. Оборудование в начале первого вагона: поднимаемая пыль дает погрешность. И только электровоз: выхлоп тепловоза тоже искажает картину. Обсерватории решили купить страны с обширными территориями – США, Австралия, Канада. И... конфуз. США до сих пор не электрифицированы.

В России же на электротяге перевозят более 85% грузов и 80% пассажиров. Недавние кувырки составов в США заставили всмотреться в кадры новостей. Обратили внимание, как медленно ползут там поезда? Скорость пропорциональна качеству пути. Американский министр транспорта Пит Буттиджич признал: «1000 сходов поездов в год». Но и в самых критичных комментариях не слышно: «В США две беды: демократы и дороги».

Транссиб и КВЖД – не просто самая протяженная в мире магистраль. Это дорога, соединившая цивилизации. Какая еще отрасль получала полномочия строить и править практически целой страной за границами своей страны? Путьцы справились, ибо этот новый шаг сопровождало создание нового центра подготовки нового поколения специалистов. Императорское Московское инженерное училище, ныне Российский университет транспорта – крупнейший технический вуз России и Европы.

Роли путей и путейцев в России обозначим пунктиром: Августин Бетанкур. Архитектор, инженер, литейщик, строитель мостов. С 1809 года – ректор Института корпуса инженеров путей сообщения, с 1819 – директор Главного управления путей сообщения. Карл Толь. Герой 1812 года, генерал-квартирмейстер Главного штаба (второй человек в Главном штабе, отвечавший за логистику). С 1824 года – начальник Главного штаба. В 1832-м Главное управление путей сообщения получило прибавление «и публичных зданий» – в его ведение отдана вся строительная часть гражданского ведомства. Иначе говоря, транспортное строительство благодаря своему инженерному уровню подчинило себе всю строительную отрасль России. Сергей Витте – великий российский путеец, главный администратор Александра III, недооцененный Николаем II, на его беду. В 1892 году – министр путей сообщения, затем министр финансов.

Сколько злоречий шло в адрес строителя Транссиба и КВЖД! Бесконечные сплетни о взятке «мандарину» (китайскому чиновнику) Ли Хунчжану на переговорах 1896 года, давших спасительную нить, связавшую Дальний Восток с Россией, – Китайскую Восточную железную дорогу. Вокруг КВЖД почти мгновенно выросла громадная провинция, салонными острьяками нареченная «Желтороссией». Но куда большую иронию проявила история: Желтороссия пережила Российскую империю, приютив и тех остряков, и еще более 200 тыс. «бывших». Харбин стал самым большим несоветским русским городом.

Транссиб начали строить, не имея в планах КВЖД. Тяжесть амурского участка, необходимость строительства крупнейшего в России моста в Хабаровске (2,6 км) родили гениальный экспромт. А главным доводом стало приближение войны с Японией. Успели за пять месяцев до первых ее залпов. КВЖД через Маньчжурию к Владивостоку – хорда (на 514 верст, в полтора раза короче амурского варианта). КВЖД дала жизнь целой новой стране. С получением Россией в 1898 году Квантунского полуострова она приросла веткой Харбин-Далянь. Восстание боксеров (1900) разрушило 900 из 1300 верст ее путей. Восстановили. Витте на переговорах в Портсмуте отстоял эту магистраль даже после проигранной японской войны. Обществу КВЖД было поручено устройство морского пароходства на Тихом океане, основание в Даляньской бухте коммерческого порта Дальний. КВЖД имела свой флаг, полицию (особый Заамурский округ пограничной стражи), суд и почту, флотилию в 20 пароходов и пр.

Самое большое государство на планете в последние полтора столетия создавалось, росло, оборонялось, выживало, опираясь на скелет железных дорог. Российские пути сообщения столь же уникальны, как и страна, ими связываемая.

## КАК ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СДЕЛАЛИ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИЙСКИМ

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) – второй после Транссиба железнодорожный выход к Тихому океану. 4300 км от Тайшета до Советской Гавани пересекают 11 крупных рек, 7 горных хребтов, связывая более чем 60 городов, поселков. Построено 2230 мостов, 8 тоннелей (включая сложнейший Северо-Муйский). Все это делает БАМ важной иллюстрацией в истории СССР и России.

История двух магистралей – Транссиба и БАМа – параллельна, как они сами, а их предыстория и вовсе одина. Выбирая трассу Транссиба, полковник Генштаба Николай Волошинов продрался сквозь тайгу и южнее, и севернее Байкала, дав заключение о варианте будущего БАМа: «Невозможно». Кстати, это Волошину принадлежит известная фраза: «Все державы мира с завистью смотрят на наш Владивосток!». Но главное, он известен трудами по удержанию за Россией города и шире – ее востока. 200-летний флер «единства, связности» российского государственного тела рассеивают беспристрастные физические карты, где пунктиров госграниц нет, а есть границы вечные: сине-голубые моря, океаны, реки, буро-коричневые горы.

Иртыш, Обь, Енисей пересекались землепроходцами в едином порыве. Следующая великая река Лена словно вступала в игру: «Вам на восток? Подвезу». И шедший «встречь солнцу» оказывался на 1000 км восточнее, но и на 900 севернее. А после Якутска «игры кончены». Врезавшись в Верхоянский хребет, Лена резко поворачивает, сначала даже 200 км на Запад, потом строго на Север. Отрог Верхоянского хребта Джугджур, так мощно развернувший течение Лены, отделил ее от Тихого океана.

Прошедшие, порой проползшие, Джугджур основали Охотск, далее – Петропавловск-Камчатский, а совсем уж далее – Новоархангельск (Аляска). И вся связь с Россией – выход к Тихому океану – была одна: горная, вьючная тропинка Якутск-Охотск, 1261 км (лишь в наши дни там проложили дорогу). Для строительства кораблей приходилось в Якутске канаты разрезать, якоря распиливать, тащить порой на руках и заново паять в Охотске, из-за чего они сильно теряли в прочности. Пушки не вытянуть. Меха везли в Кяхту вьюками по два года, сильно теряя в качестве, цене. Русский Дальний Восток держался на честном слове. Но невероятным трудом, порой гениальными экспромтами (например, место перехода Оби инженер Гарин-Михайловский перенес на сотни километров южнее, а КВЖД отсутствовала в планах, пока амурский участок не уперся в мерзлоту, скалы) самая длинная в мире железная дорога, Транссиб, построена за 23 года.

1 июля 1903 года, до всех торжеств, началась переброска войск. Первый японский выстрел прозвучал менее чем через пять месяцев, а переброска одного армейского корпуса (30 тыс. человек) с вооружением занимала дорогу на месяц... БАМ оставался где-то за горизонтом. Сохранился целый файл псевдопатриотических обвинений строителю Транссиба Сергею Витте за «отдачу восточной части в Маньчжурию» (КВЖД). Но не поспей он пустить дорогу за пять месяцев до войны, «исконно-русский» амурский вариант просто некуда было бы вести. Без прибывшей нашей армии Япония овладела бы Дальним Востоком даже не военной, а полицейской операцией.

Но в 1926 году государство вернулось к проекту. Постановление 1932 года «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги»: начать в 1938 году; конечный пункт – пристань Пермская, будущий Комсомольск-на-Амуре. Плановый срок сдачи: 1 ноября 1945 года! БАМ в 1930-1950 годах строил БАМлаг, позже поделенный на шесть организаций ГУЛЖДС (Главное управления лагерей железнодорожного строительства). В 1935 году на стройке были заняты: 162 390 заключенных, 2405 вольнонаемных, 6534 сотрудника военизированной охраны, из них 3874 тоже

заключенные... Ис той же вечной срочностью в 1942 году с готового участка БАМ-Тында сдирали рельсы, мостовые фермы. «Волжская рокада» Ульяновск-Саратов-Сталинград была главным транспортным обеспечением победы. Была сдана во временную эксплуатацию треть магистрали, 1132 км, частично освоена прилегающая территория. Но в 1953 году эти стройки закрыли, жизнь БАМа замерла на десятилетия.

Хозяйственные и военно-политические условия 1960-х годов сделали БАМ важной целью СССР. Половина прироста грузооборота – на Дальнем Востоке. Мировое экономическое лидерство переходит к странам тихоокеанского побережья, выход к которым, наше историческое достижение, держится на одной нитке Транссиба, проходящей порой в километре от границы. Геологи говорят об уникальных даже для Сибири богатствах края. БАМ объявлен стройкой века. Экстремальные условия продиктовали революционные научно-технические решения для тоннелестроения, технологий отсыпки земляного полотна и буровзрывных работ, к тому же в условиях вечной мерзлоты. Разработана принципиально новая конструкция фундаментов опор мостов. В сентябре 1974 года создан научный совет Академии наук СССР по проблемам БАМа. Трассу поделили от Тынды примерно поровну: с запада от Байкала идут комсомольцы, с востока от Амура – военные железнодорожники. В апреле 1974-го БАМ объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, глава штаба – секретарь ЦК ВЛКСМ Филиппов. Прямо с XVII съезда ВЛКСМ добровольцы едут на БАМ. Всего было 33 отряда, 45 тыс.

На теме БАМа, несколько раз торжественно открывавшегося, но «простаивающего», отточили перья уже поколения публицистов. Да, традиционна спешка, несогласованность в строительстве и эксплуатации построенного. Но серьезные эксперты говорили и о другой ошибке: выбор маршрута. От Байкала до Олекмы практически без вариантов. Далее, разделяя Якутию и бассейн Амура, тянется на восток, почти до моря Становой хребет. Вести трассу южнее него или севернее? Для ученых, администраторов это был пункт расхождения в прямом и переносном смысле. БАМ имел несколько разноплановых задач: освоение новых областей, улучшение транзита грузов на восток. Деликатно умалчивалась военно-стратегическая цель... В ведомствах, причастных стройке, сложились группы единомышленников: «южане» (МПС, Ленгипротранс) и «северяне» (Мосгипротранс, Минуглепром).

Геологи фиксировали преимущества северного варианта, проходящего в зоне богатейших месторождений угля, железной руды, редкоземельных металлов, с перспективами по мусковиту, рудному золоту, молибдену, никелю, вольфраму, кобальту, графиту... Северный склон Станового хребта – одно из геологических чудес света: золото, алмазы, уголь, металлы. Представить меру «чуда» поможет уголь. Эльгинское месторождение на северном склоне имеет запасы более 3 млрд т. На Эльге невероятная игра тектонических сил выдавила громадные угольные пласты наверх. Это просто скалы угля! Феномен Эльги можно сопоставить с Байкалом: рядом (по сибирским масштабам) тот же тектонический танец создал «антигору», невероятную впадину в четверть пресной воды всего мира... Один из открывателей чуда Эльги, доктор геологических наук, автор «Российской энциклопедии углей», профессор Михаил Владимирович Голицын показывал невероятные снимки: по верху гор цепляется легкий кустарник, а на вертикальном уступе – чистый антрацитный блеск! Стена угля. Качество припасенного подарка соответствующее: коксующийся. На открытом воздухе метановые взрывы не грозят. Но уголь требует настоящей инфраструктуры, развития целого края.

На южном склоне Станового хребта – только несколько мелких непромышленных месторождений золота. А в итоге... БАМ прошел совсем по другой, южной стороне Станового хребта. И если БАМ – стройка века, то выбор его маршрута – ошибка века? Эксперт Государственной экспертизы Госстроя СССР, кандидат технических наук Андрей Дмитриевич Ла-

рионов: «В 1973 году я получил задание рассмотреть проект дороги Тын-да-Чульман (северный вариант). Осуществление его могло изменить всю принятую тогда конфигурацию железнодорожной сети, с которой свы-клись еще с 30-х годов. Мосгипротранс приступил к камеральной прора-ботке своего варианта, но позже работы прекратил по приказу начальства. В феврале 1974 года Ленгипротранс («южане») северный, «конкурентный» вариант протрассировали по мелкомасштабным картам, завысив объемы земляных работ. На северной трассе они насчитали восемь тоннелей, из которых после ознакомления эксперта с материалом осталось только два».

В апреле 1974-го МПС и Минтрансстрой дали сравнения: «Север» на 71 км короче, 45 км сложных участков. «Юг» – 168 км сложных участ-ков, но по строительной стоимости он дешевле в 1,5 раза: 1 км пути «Юг» – 1,7 млн руб., «Север» – 2,5 млн. Итоговый вердикт Госстроя и Госплана 14 ноября 1974 года: «Учитывая необходимость строительства в сжа-тые сроки... мы вынуждены согласиться с предложенным МПС южным вариантом». Замминистра МПС Александр Подпальный: «Мы подчиняли БАМ условиям лучшего транзита грузов на восток. А для якутских углей предусмотрели «свечку» на Чульман. Поэтому незачем тратиться на изы-скания по северному варианту». «Свечка» на жаргоне железнодорожни-ков – перпендикуляр к трассе, как «Малый БАМ» в Нерюнгри. Премьер Николай Рыжков расписал вопрос министру угольной промышленности Михаилу Щадову. Министр подытожил специальный симпозиум по Эль-ге: «Надо радоваться, что на Дальнем Востоке есть такое богатство. Я буду главным молотобойцем Эльги. С 1991 года начнем его освоение».

Но в 1991 году пришли другие заботы. Профессор Михаил Голицын: «Эльгинские запасы угля утверждены в государственной комиссии. Ря-дом разведано рудное и рассыпное золото, цветные металлы, белый мрамор. Нужен только транспорт, 310 млн т угля добыла Россия в 2007-м, половина – Кузбасс. За рубеж продано 80 млн (50 долл. за тонну). А про-дукт переработки, кокс, практически чистый углерод, – 700 долл. Сей-час мы вынуждены добывать уголь Кангаласского месторождения под Якутском, в котором половина объема – зола и влага. Жаль, что БАМ прошел мимо Эльги». Главным аргументом в последнем советском споре о трассе БАМа снова выступила срочность. Но и победа «южан» не стала пирровой. БАМ показал, сколь сложна, многомерна тема железнодорож-ного строительства.

Историческая встреча 29 сентября 1984 года на разъезде Балбухта шедших с востока и запада бригад Александра Бондаря и Ивана Вар-шавского и правда напоминала долгожданную встречу двух фронтов, завершивших окружение противника. То была победа. Как оказалось, последняя в ряду великих строек: Днепрогэс, Магнитка, Турксиб. 27 октября 1984 года уложено знаменитое «Золотое звено» главного хода. Постоянная эксплуатация началась 1 ноября 1989 года, хотя достраива-лись еще четыре сотни объектов. В 1975-1989 годах в строительстве и эксплуатации БАМа участвовали более миллиона человек. Крупнейший и, как оказалось, завершающий историю СССР проект был запущен 1 октября 1984 года под прямым руководством Гейдара Алиева...

В ноябре 1982 года, после смерти Леонида Брежнева новый генсек ЦК КПСС Юрий Андропов собирал силы, кадры для последней попытки вывести СССР из кризиса. Успешный лидер Азербайджана по настоя-нию Андропова стал первым заместителем председателя Совета Мини-стров СССР, членом Политбюро ЦК КПСС. В структуре власти СССР это означало фактическое руководство блоком из более чем 20 министерств: машиностроение, легкая промышленность, культура, образование. Наи-более ответственная сфера – транспорт. Строительство БАМа в тот мо-мент заходило в тупик. Мерзлота, внезапные грязевые потоки, реки, меняющие русла, скалы. Принципиально невозможно в начале стро-ительства, даже на первом, втором... пятом его году утвердить «окон-чательный план». Времяянки, экспромты – неперемный элемент. Глава

комиссии участия СССР по строительству БАМа Гейдар Алиев выявил ключевые участки, без завершения которых успехи на остальных 4300 км будут бесполезны.

Северомуйский туннель дал уникальный шанс производителям самой передовой строительной техники мира («Фурукава» Япония, «Вирт» Германия, «Роббинс» США) увидеть свои детища в наиболее сложных на планете условиях. «Ангараканский плавун», при всей «плавности» термина, прорываясь, швыряя 25-тонную технику на 300 м, унося и жизни проходчиков. Иностранцы советовали прекратить работы. Гейдар Алиев сориентировался в десятках проектов обхода. Его «временка»: обход, на котором было два своих туннеля, успешно заработал, а Северомуйский продолжали пробовать... В 1990-х незагруженная магистраль приносила 1,15 млрд руб. убытка в год. Техническое состояние позволяло перевозить более 30 млн т грузов, но дойдя до максимума, 37,6 млн т, в 1990 году объемы стали снижаться. Начальник департамента капитального строительства ОАО РЖД Сергей Новицкий: «Сквозное движение на БАМе открыто в 1984 году. Загрузка менее 40% провозной способности. Доходы от эксплуатации покрывают менее 50% расходов на его содержание. Убытки более 2 млрд руб. в год». Это техническая констатация, но общеполитический вердикт Егора Гайдара: «Проект строительства БАМа – характерный пример социалистической стройки века. Дорогой, масштабный, романтический – красивые места, Сибирь. Подкрепленный всей мощью советской пропаганды, экономически абсолютно бессмысленный...». Это утверждение еще займет место в мировом рейтинге «антипрогнозов». Ведь «экономически бессмысленна» было сказано о железной дороге, вскоре ставшей одним из столпов экономики страны.

Постоянным в этом очерке историческим параллелям БАМ-Транссиб 2014 год дал официальное утверждение. Тогда 40-летие БАМа обернулось стартом мегапроекта «Восточный полигон», непосредственно, организационно объединившим две магистрали в одно целое. На БАМе тогда двухпутная электрифицированная железная дорога действовала от Тайшета до станции Лена (704 км) и однопутная электрифицированная – от Лены до станции Таксимо (725 км). Восточный участок БАМа – это однопутная железная дорога на тепловозной тяге. Бамовская часть Восточного полигона: новый Байкальский тоннель, строительство и реконструкция более 500 км вторых путей, 90 станций, 47 разъездов, 680 км линий автоблокировки, 350 км контактной сети, 19 тяговых подстанций и 85 мостов. В итоге пропускная способность увеличена с 16 до 32 пар поездов в сутки. 2014-й, год 40-летия БАМа, принес еще одну интересную весть: завершена 321-километровая дорога до Эльги. Памятная по битве «северян и южан» свечка заработала от бамовской станции Улак до Эльгинского месторождения. Сейчас «свечки» разрабатываются к Хи-агдинскому месторождению урана, к Озерному (полиметаллы).

Подробности проекта БАМ-2 как части «Восточного полигона» разъясняет доктор технических наук, профессор РУТ (МИИТ) Валерий Михайлович Круглов: «В 2014 году президент ставил задачу: достичь уровня экспорта через дальневосточные порты 100 млн т в год. Основой товар, уголь, сильно изнашивает Транссиб, вызывает «ползуны»: оседание насыпей. Он строился по нормативам 1903 года. Радиусы были малы». И мы помним, под какие цели: вагон вооружений и личного состава – максимум 15 т. Уголь тогда и не просматривался, а это до 70 т в полувагоне. Автор трижды проезжал Транссибом. В Забайкалье выглянешь в окно – виден весь круто изогнутый состав. «Восточный полигон» предусматривает спрямление самых крутых кривых: сокращение пути Транссиба, повышение маршрутной скорости. Профессор Круглов указал и слабейшие места «Восточного полигона»: «От станции Тайшет кроме дороги на Абакан расходятся Транссиб и БАМ. Случись здесь авария – нет ни БАМа, ни Транссиба!». В Плана авторского коллектива МИИТа, дополняющем «Восточный полигон», несколько рокадных дорог в широтном



направлении расшивают эти узкие места сложившейся конфигурации железных дорог Восточной России.

Но БАМ строился по стандартам 1970-х и гораздо более приспособлен к тяжелым составам. «Восточный полигон» предусматривает распасовку: уголь, руду – на БАМ, пассажиры, контейнеры – Транссиб. БАМ поднял планку максимального веса поездов с 5,6 тыс. до 7 тыс. т. В 2020 году провозная способность «Восточного полигона» – уже 144 млн т. По плану грузовые перевозки к 2030 году должны быть доведены до 210 млн т, к 2035-му – 240 млн т.

По смете 1969 года БАМ стоил 12,27 млрд руб. Но кто скажет, что эта цифра собственно значит сегодня? Нет в Москве, вообще в мире такого «обменника», который сможет перевести ее «по сегодняшнему курсу». Главный, неисчисляемый итог: Дальний Восток по-прежнему российский, а сама Россия по-прежнему евразийская, двухконтинентная держава, имеющая свои «степени свободы» в глобальных геополитических маневрах XXI века.