

# ИСТОРИЧЕСКИЕ ОЧЕРКИ

## ПО МАРШРУТАМ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

А. И. Алексеев

Выступая перед делегатами XVII съезда ВЛКСМ, Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев говорил о Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: «Эта стройка имеет огромное значение. Байкало-Амурская магистраль прорежет вековую тайгу, пройдет там, где лежат огромные богатства, которые надо поставить на службу Родине. Здесь будет создан большой промышленный район страны, воздвигнуты новые города и поселки»<sup>1</sup>. Вот уже несколько лет в далекой сибирской тайге идет «стройка века». Советские люди с интересом следят за трудовыми делами молодых патриотов — строителей БАМ. А какова предыстория этой стройки? Что известно об открытии и освоении земель в районе современной трассы БАМ?

Начальные известия о районах, где ныне прокладывается новая железнодорожная магистраль, относятся ко времени прихода туда первых русских людей. Эти данные крайне неравномерно накапливались по мере освоения переселенцами новых земель, по мере продвижения их на восток, к берегам Тихого океана. Поэтому и первые сведения по истории и географии данного района относятся к западному участку нынешней БАМ: Тайшет — Усть-Кут — Нижнеангарск, то есть к району Лены, Ангары и Прибайкалья.

XVII столетие — время великих русских географических открытий, век землепроходцев и мореходов, первоначального освоения Сибири. Через нынешний головной участок БАМ проходили отряды землепроходцев, отправлявшихся на север и восток Сибири. От Братского острога, основанного в 1631 г., шли на Лену, плыли до Якутска (1632 г.) и держали далее свой путь М. Перфильев, В. Бугор, П. Бекетов, К. Иванов, И. Похабов, И. Ерастов, С. Дежнев, М. Стадухин, И. Стадухин, И. Москвитин и другие<sup>2</sup>. Василий Бугор еще в 1628 г. с р. Идирмы, притока Илима, волоком перенесся на р. Кут, а затем спустился по ней к Лене. Здесь он соединился с отрядом В. Хрипунова, вышедшим в 1628 г. из Енисейска. Далее они вместе двинулись по Лене<sup>3</sup>. В 1630 г. Бугор вернулся в Енисейск, оставив при устье р. Киренги и на р. Кут казаков для сбора ясака. Затем сюда по Илиму пришел Иван Галкин, перенесся волоком на р. Кут и плыл по Лене. Так возникли Илимский, а затем и Усть-Кутский остроги<sup>4</sup>. Из Якутска по Алдану, Учтуру, через Становой хребет, по Зее на Амур, а затем по Амуру двигался в 1643—1645 гг. отряд Василия Пояркова. Оттуда же в 1649—1653 гг. через Олекминск (первое русское поселение — 1653 г.), по Олекме, Урке, к Албазину и далее ходил Ерофей Хабаров<sup>5</sup>. В результате в Прибайкалье поднялись стены Верхнеленского (1641 г.), Нижнеангарского (1646 г.) и Иркутского (1661 г.) острогов, а на восточном берегу Байкала в 1648 г. — Баргузинского. Такие же остроги возникли в Забайкалье: Верхне-Удинский (1641 г.), Нерчинский (1654 г.), Селенгинский (1666 г.), а на Амуре — Албазин (1665 г.)<sup>6</sup>. Русские люди вышли к Тихому океану (1639 г.) и стали исследовать его берега<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Л. И. Брежнев. Ленинским курсом. Т. 5. М. 1976, стр. 43.

<sup>2</sup> «История Сибири с древнейших времен до наших дней». Т. 2. Новосибирск. 1968, стр. 46—54.

<sup>3</sup> Там же, стр. 46.

<sup>4</sup> Там же, стр. 47.

<sup>5</sup> Д. М. Лебедев, В. А. Есаков. Русские географические открытия и исследование. М. 1971, стр. 108—109.

<sup>6</sup> «История Сибири...». Т. 2, стр. 48—49.

<sup>7</sup> А. И. Алексеев. Охотск — колыбель Тихоокеанского флота. Хабаровск. 1958, стр. 10.

В XVIII в. началось научное изучение Сибири и Дальнего Востока, произошло открытие Северной Америки со стороны Тихого океана, открытие и исследование Алеутских и Курильских островов. Экспедиции В. И. Беринга, А. И. Чирикова, С. П. Крашенинникова, братьев Лаптевых, Е. С. Басова, М. В. Неводчикова, А. Толстых, И. П. Козыревского, С. Г. Глотова, Э. Г. Лаксмана, И. Г. Гмелина, Г. Ф. Миллера, И. Г. Георги и др. также проходили через головной участок современной БАМ<sup>8</sup>. Академические экспедиции И. Г. Гмелина и Г. Ф. Миллера, в 1736—1738 гг. исследовавшие Прибайкалье и совершившие переход по маршруту Братск — Усть-Кут, а также многочисленные поездки И. Г. Георги вокруг Байкала и в сторону от него в 1770—1774 гг. внесли важный вклад в изучение этого района<sup>9</sup>. И. Г. Георги совместно с С. М. Кашкаровым и другими знакомился с флорой окрестностей Иркутска и берегов Байкала. Он посетил остров Ольхон, а из Баргузина предпринял поездку в Забайкалье в поисках истоков р. Витима. Дважды пересек трассу БАМ Э. Г. Лаксман: в 1784 г. — из Иркутска в Усть-Кут и далее в Якутск и Охотск, и в 1796 г. — в районе р. Зеи, возвращаясь из Удского острога в Нерчинский<sup>10</sup>.

Из большого количества русских научных экспедиций, которыми во всех направлениях были «изрезаны» Сибирь и Дальний Восток в XIX в., часть их охватывала Забайкалье и Приморье. В 1844 г. А. Ф. Миддендорф, возвращаясь из экспедиции на север и восток Сибири, повторил маршрут Э. Г. Лаксмана от Удского острога по Зее к Амуру<sup>11</sup>. В 1850 г. началась исследовательская деятельность Амурской экспедиции под начальством Г. И. Невельского, охватившая территорию Нижнего и отчасти Среднего Приамурья и Сахалина<sup>12</sup>. В 1852—1854 гг. участники этой экспедиции Д. И. Орлов, Н. М. Чихачев, Н. К. Бошняк, А. П. Березин описали и нанесли на карту районы р. Амгунь, озер Эворон и Чля<sup>13</sup>; Н. К. Бошняк в 1853 г. открыл и составил первую карту залива, названного им Императорским, к которому он относил и теперешний залив Ванина (ныне — Советская Гавань и порт Ванино) — конечный пункт трассы БАМ<sup>14</sup>. А участники экспедиции Г. Д. Разградский и Д. И. Кузнецов первыми прошли от устья Хунгари через перевал Сихотэ-Алинь по рекам Мули и Тумнин в Императорскую Гавань, то есть проделали путь почти по современной железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань<sup>15</sup>.

Одновременно с Амурской экспедицией Г. И. Невельского и после нее на восточном участке современной трассы БАМ велись научные исследования Р. К. Мааком, Г. И. Радде, Л. И. Шренком, М. И. Венюковым, Н. М. Пржевальским и многими другими<sup>16</sup>. Большое значение имело путешествие Ф. Б. Шмидта со спутниками по пойме Амуре и на Сахалин в начале 60-х годов XIX в., во время которого, в частности, сам Шмидт перешел из Николаевска до устья Амгуни, поднялся по ней, пересек водораздел, вышел на Бурею и по ней спустился на Амур. В 1859—1864 гг. на Среднем и Нижнем Амуре работала партия по обследованию лесов Приморья и Приамурья под начальством А. Ф. Будищева<sup>17</sup>, а затем там же были проведены исследования В. Л. Комаровым и путешествие знаменитого В. К. Арсеньева<sup>18</sup>.

Значительно увеличилось в прошлом столетии познания о западном и забайкальском участках современной трассы БАМ после изучения этого района Сибирской экспе-

<sup>8</sup> А. И. Алексеев. Судьба Русской Америки. Магадан. 1975, стр. 24—99.

<sup>9</sup> Н. Г. Сухова. Физико-географические исследования Восточной Сибири в XIX веке. М.-Л. 1964, стр. 12—14.

<sup>10</sup> Н. М. Раскин, И. И. Шафрановский. Эрик Густавович Лаксман. М. 1971, стр. 158.

<sup>11</sup> А. И. Алексеев. Сыны отважные России. Магадан. 1970, стр. 220—224.

<sup>12</sup> Г. И. Невельской. Подвиги русских морских офицеров на крайнем востоке России. Хабаровск. 1969.

<sup>13</sup> А. И. Алексеев. Амурская экспедиция. 1849—1855 гг. М. 1974, стр. 66—67, 92—95, 171—172.

<sup>14</sup> Там же, стр. 93—95.

<sup>15</sup> Там же, стр. 171—172.

<sup>16</sup> См.: А. И. Алексеев. Русские географические исследования на Дальнем Востоке и в Северной Америке (XIX — начало XX в.). М. 1976; Н. М. Пржевальский. Путешествие в Уссурийском крае, 1867—1869. СПб. 1870.

<sup>17</sup> А. Ф. Будишев. Описание лесов части Приморской области. «Записки» Сибирского отдела имп. Русского географического общества (ИРГО). Кн. IX. Иркутск. 1867.

<sup>18</sup> См. В. К. Арсеньев. Сочинения. Тт. I—II, М. 1949.

дицией Русского географического общества под руководством Л. Е. Шварца и экспедициями П. А. Кропоткина (1864—1866 гг.), И. А. Лопатина (1865 г.), А. Л. Чекановского (1872—1876 гг.) и И. Д. Черского (1872—1892 гг.), И. С. Полякова (1876—1877 гг.), а также после многочисленных ведомственных исследований и золотопромышленных изысканий<sup>19</sup>. Сибирская экспедиция ИРГО под руководством Л. Е. Шварца исследовала район р. Куанды до Витима, р. Витим в верхнем течении до р. Ципы, р. Баргузин, р. Ципу до устья и р. Верхнюю Ангару. В 1857 г. эта же экспедиция изучала пространство между р. Леной и Яблоновым хребтом до параллели устья Витима и вверх по Витиму до устья р. Амалата. А. Ф. Усольцев в это время побывал у истоков р. Чары, совершив путешествие от р. Горбицы и переправившись через правые притоки Витима Калар и Калакан<sup>20</sup>. И. А. Лопатин во время Витимской экспедиции 1865 г. занимался изучением района верхней части Витима, оз. Байкал, р. Баргузин, оз. Джилинды, рек Витимкана, Б. Амалата, Ципикана, оз. Баунт<sup>21</sup>.

Важные результаты дали геологические исследования Байкала, проведенные И. Д. Черским и А. Л. Чекановским. Наиболее ощутимые плоды принесла Олекминско-Витимская экспедиция П. А. Кропоткина и И. С. Полякова, охватившая районы рек Муи, Бамбуйки и Ципы, верхнего течения Витима и оз. Баунт, произведшая геологические исследования и сделавшая, кроме того, сводку гипсометрических материалов (карт с изображением рельефа по горизонтали) предыдущих исследований. Для изучения истории района современной трассы БАМ важно, что экспедиция описала Витимо-Олекминское нагорье. Именно Кропоткин ввел в 1866 г. в географию названия Северо-Муйского и Южно-Муйского хребтов<sup>22</sup>. В те же годы были составлены первые карты долин рек Муи и Чары, равно как и всего бассейна Витима и Олекмы, в различных направлениях проделаны геологические разрезы. В 1874 г. топографическая экспедиция Л. А. Большева сняла побережье Татарского пролива от залива Ольги до залива Чихачева. Тогда и появился на карте залив Ванина, названный в честь топографа В. К. Ванина<sup>23</sup>.

Экспедиция ИРГО 1890—1891 гг. под руководством В. А. Обручева произвела обширные геологические исследования в районе Патомо-Витимской горной страны и в долине Лены по направлению к устью Витима<sup>24</sup>. Можно отметить также геологические исследования Северо-Муйского хребта в 1910 г. Мейстером, районов рек Муи, Ципы, Амалата, Нимикана и Энтикана в 1907—1912 гг. Свистальским, Половинкиным и Мейстером, а в 1911 и 1913 гг. — Северо-Западного Прибайкалья Тетеевым<sup>25</sup>. Вот, по существу, те основные общегеографические исследования, которые производились до Великой Октябрьской социалистической революции в районе сооружения трассы БАМ, но еще не связанные с самой идеей создания магистрали.

Вопрос о сооружении железной дороги к северу от оз. Байкал в восточном, тихоокеанском направлении впервые возник при обсуждении возможных вариантов строительства восточной части Сибирской магистрали. Кроме южного направления через Иркутск и к югу от Байкала, выдвигалось еще и северное. В 1887 г. А. П. Проценко предложил производить постройку дороги по кратчайшему пути: Красноярск — Братский острог — северная оконечность Байкала — по р. Верхняя Ангара через Витим — по рекам Зее и Бурее к Амуру в район Хабаровска, а оттуда — к Владивостоку. Прочитавший его записку начальник Томско-Иркутской экспедиции Н. П. Меженинов, поддерживая северный вариант дороги, «доказывал не только то, что она будет на 550 верст короче, но и то, что она, сравнительно с линией по южному направ-

<sup>19</sup> П. Кропоткин, И. Поляков. Отчет об Олекминско-Витимской экспедиции для отыскания скотопрогонного пути из Нерчинского округа в Олекминский. «Записки» ИРГО (по общей географии). Т. III. СПб. 1873, стр. 380—381; А. Л. Чекановский. Сочинения. Иркутск. 1962.

<sup>20</sup> «Труды» Сибирской экспедиции ИРГО. Физический отдел. СПб. 1868.

<sup>21</sup> И. Л. Клеопов. И. А. Лопатин. Л. 1967.

<sup>22</sup> П. Кропоткин, И. Поляков. Указ соч., стр. 380—381.

<sup>23</sup> Л. А. Большев. Русское побережье Тихого океана. «Известия» Сибирского отдела ИРГО. Т. 8, № 3—4. Иркутск. 1877.

<sup>24</sup> В. А. Обручев. История геологического исследования Сибири. Т. 4. М.-Л. 1937.

<sup>25</sup> И. Ф. Молодых, К. Н. Миротворцев, П. А. Хлудов, Е. П. Чертовских. Транспортная проблема Восточной Сибири. М. 1930.

лению, пройдет по местности более удобной, пересечет меньшее число хребтов при лучших технических условиях и при меньшем количестве земляных работ»<sup>26</sup>.

Н. А. Волошинов совместно с инженером путей сообщения М. В. Чернецовым провели с 16 июля по 4 сентября 1889 г. изыскательские работы (глазомерную съемку и барометрическое нивелирование) по маршрутам Ангара — Лена и между Ангарой и долиной р. Муи на расстоянии около 1200 верст. В это же время инженер путей сообщения Прохаско обследовал маршрут между реками Муя и Черный Урюм. Судьба материалов Волошинова не выяснена, но результаты проведенной им «железнодорожной разведки» и основные полученные выводы приведены в его докладе на заседании Восточно-Сибирского отдела ИРГО 19 октября 1889 года. Н. А. Волошинов, основываясь на собственных и других топографов изысканиях, сделал следующий вывод: «На основании результатов съемки и расспросных сведений выяснилось совершенно точно наиболее выгодное направление железнодорожного пути от Ангары к северному углу Байкала и определена длина этого пути» — по прямой около 400 верст, а по избранному направлению — около 700 верст. Но, по его мнению, «постройка и эксплуатация ее (дороги. — А. А.) вызовут громадные трудности и непомерные расходы»<sup>27</sup>.

Изыскания Волошинова и Прохаско предопределили окончательное решение комиссии Русского технического общества (в составе которой были крупнейшие ученые А. И. Воейков, Н. А. Пасса, В. О. Герценштейн, П. В. Мушкетов, Н. И. Стебницкий, А. А. Тилло, П. Д. Черский, Э. Ю. Петри) в пользу южного направления. На заседании этой комиссии 1 декабря 1890 г. был окончательно принят южный вариант строительства Сибирской магистрали: Златоуст — Челябинск — Курган — Ишим (или Петропавловск) — Омск — Каинск — Кольвань — Томск — Ачинск — Красноярск — Нижнеудинск — Верхнеудинск — Сретенск. Для Уссурийской железной дороги был принят вариант от Владивостока до станции Буссе<sup>28</sup>.

Ныне действующая Транссибирская магистраль строилась на всем ее протяжении отдельными участками с 1894 года. В 1896—1898 гг. была пущена железная дорога от Владивостока через Никольск-Уссурийский до Хабаровска, а сквозное движение от Москвы до Владивостока через Харбин и Никольск-Уссурийский началось в 1902 году. Великий Сибирский путь был первоначально построен по облегченным техническим условиям. Через Байкал с 1898 г. по 1905 г. до пуска в эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги действовала паромная переправа. В 1908—1910 гг. осуществлялось переустройство линии от Омска до Карымской, где на расстоянии 3609 км был продолжен второй путь. В 1910—1917 гг., также по несколько облегченным техническим условиям, сооружалась Амурская железная дорога. Она удлиннила расстояние до Владивостока на 1300 км в сравнении с направлением через Харбин, но зато на всем своем протяжении пролегла в пределах русских границ.

Именно в связи с постройкой непрерывной Транссибирской магистрали, проходящей полностью по территории России, и необходимостью прокладки второго пути к востоку от Байкала возникли различные варианты второй Сибирской магистрали, проходящей севернее Транссибирской. Продолжалось не только обсуждение этой проблемы, но велись изыскательские работы. Дискутировался вопрос о строительстве Восточно-Сибирской железной дороги от станции Тайшет до соединения ее с Амурской железной дорогой у меридиана 89° для замены второй колес на Кругобайкальской и Забайкальской железных дорогах. В последующие годы эта проблема возникала снова и снова. 1 февраля 1908 г. вопрос о Восточно-Сибирской железной дороге к северу от Байкала рассматривался в комиссии по железнодорожным вопросам, образованной на съезде представителей промышленности и торговли. Она высказалась «за необходимость до начала работ по устройству второй колес на восток от Тайшета произвести подробное обследование местности с целью выяснения возможности и выгодности сооружения спрямляющей линии» по маршруту Тайшет — Ангара — Илим — Усть-Кут — Кирен-

<sup>26</sup> Н. А. Волошинов. Железнодорожная разведка между Ангарой и северной оконечностью Байкала. «Известия» Восточно-Сибирского отдела ИРГО. Т. XX. Иркутск. 1889, стр. 5.

<sup>27</sup> Там же, стр. 11—13.

<sup>28</sup> «Труды» Комиссии Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. СПб. 1889—1890, стр. 4—6.

га — Улькан — Байкальский хребет — р. Витим — р. Муя — р. Амадат — р. Олекма — верховья р. Нерчи — р. Черная<sup>29</sup>. В 1908 г. с изложением своей мотивировки строительства Северо-Байкальской железной дороги активно выступил инженер путей сообщения А. Н. Пущечников. Он призывал строить Северо-Байкальскую железную дорогу, присовокупив ее к проектировавшейся в те годы Амурской.

В те же годы все чаще высказывалась мысль о строительстве Ленской железнодорожной линии для связи с Ленскими золотыми приисками. Именно этим целям служили изыскания по направлению к Бодайбо инженера Половинкина. В 1911 г. инженеры Э. Михайловский и И. Афонин произвели изыскания по линии Тайшет — Братск и составили продольный профиль этой трассы. В 1914 г. Э. Михайловским снова были произведены инструментальные рекогносцировочные железнодорожные изыскания на трассе Иркутск — Бодайбо, но по несколько измененному направлению. На Байкальский хребет он поднимался по р. Кунерме и пересек его по Гуджожитскому перевалу, а затем по р. Тые. Обойдя северную оконечность Байкала, направился к Бодайбо. В том же году он произвел инструментальные рекогносцировочные изыскания от Усть-Кута до соединения с трассой Иркутск — Бодайбо (участок Усть-Кут — станция Кунерма), то есть предложил выход на восток до северного побережья Байкала Ленской магистрали, изысканной им же в 1911 году. Общая длина трассы 1914 г. от Усть-Кута до Нижнеангарска составила 446 километров<sup>30</sup>. Последним до социалистической революции выступил в поддержку строительства железнодорожной магистрали на Бодайбо в 1915 г. инженер Г. В. Андриянов. Он рекомендовал вместо направления Тайшет — Бодайбо обратить внимание на связь бассейна Лены с Сибирской магистралью через Иркутск, от станции Иннокентьевская.

В досоветских изыскательских работах явно прослеживается общее их направление: не ограничиваться Транссибирской магистралью, а связать западный ее участок с Дальним Востоком второй колеей, севернее Байкала. Были разработаны также проекты других направлений, продиктованные необходимостью связать железнодорожной линией золотоносные Ленские прииски с центром Восточной Сибири Иркутском. Иногда появлялись и явно фантастические по исполнению для тех времен проекты. Один из них, предложенный в 1916 г. В. М. Вобым и А. А. Борисовым, предусматривал постройку Транссибирской железнодорожной магистрали в более северных широтах с выходом к заливу Аян.

После Великой Октябрьской социалистической революции развязанная контрреволюцией гражданская война, а затем восстановительный период отодвинули на время изыскательские работы по проблеме Северной Восточной магистрали. Но все же и в те трудные годы появлялись проекты новых направлений: Тайшет — Мама — Аян и Тайшет — Мама — Охотск (выдвинут Госпланом в 1924 г.), а также Северная Тихоокеанская железнодорожная магистраль (предложена в 1930 г. И. Ф. Молодых). Несмотря на незрелость этих проектов, они отличались чрезвычайной смелостью: были устремлены в будущее, нацелены на поиски второго Транссибирского пути с выходом к Тихому океану севернее Владивостока. К началу 30-х годов идея второй трассы не только «носила в воздухе», но и имела под собой реальное основание в виде ряда изыскательских работ. Не случайно в 1931 г. Дальжелдорстрой Наркомата путей сообщения СССР произвел рекогносцировочные изыскания по направлению Ключи — Гиренск — Бочкарево — Николаевск-на-Амуре, Большой Невер — Лена и Хабаровск — Советская Гавань.

Термин «Байкало-Амурская магистраль» впервые появился в апреле 1932 года<sup>31</sup>. Причем первоначально под этим термином понимался восточный участок трассы от станции Уруша до поселка Пермское, где строился город Комсомольск-на-Амуре. Для ее изыскания Наркоматом путей сообщения была создана специальная Восточно-Сибирская экспедиция технических изысканий («Востизжелдор») под руководством началь-

<sup>29</sup> Г. Андриянов, С. Чмутов. Сеть железных дорог в будущем с приложением карты 55410 верст новых железнодорожных линий. СПб. 1900, стр. 89.

<sup>30</sup> «БАМТранспроект». Пояснительная записка. Изыскания Усть-Кут — Тынды, 1936. Технический архив Гипропромтрансстрой Министерства транспортного строительства СССР (далее — Техархив), стр. 4.

<sup>31</sup> «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль». Комсомольск-на-Амуре, 1945, стр. 73.

ника Д. И. Джусь и главного инженера А. П. Смирнова. На основании того же самого решения организовывалось управление строительством Байкало-Амурской магистрали. В 1932 г. было выбрано место стыковки проектируемой железнодорожной линии с Сибирской магистралью (Забайкальская железная дорога) — в 62 км к востоку от ст. Уруша, на разъезде Тахтамыгда. Это местечко и было названо Бам. Так на карте появилось новое, лаконично призывное, набатное слово.

Постепенно оформлялось и общее представление о Байкало-Амурской магистрали. Стало ясно, что железная дорога Уруша (Бам) — Комсомольск является составной (восточной) частью новой Транссибирской широтной магистрали Тайшет — Советская Гавань. Во второй половине 1933 г. «Востизжелдор» был реорганизован в Отдел технических изысканий Управления строительством БАМ.

Масштабы экспедиции Бам — Тында — Комсомольск были по тем временам весьма значительны: в нее входило около 40 партий и отрядов. Еще весной 1932 г. они в основном прибыли в г. Свободный, где формировалась экспедиция «Востизжелдора» и размещалось Управление строительством БАМ. В 1932 г. Западно-Сибирской экспедицией (начальник М. А. Петров) были произведены рекогносцировочные барометрические изыскания по маршруту Киренск — Бодайбо — Тында, являющемуся продолжением маршрута Тайшет — Лена, обследованного в 1932—1933 гг. инструментально. Более активные работы велись в 1933 г. под руководством Э. А. Нормана: изыскания от Тынды на запад до р. Нюкжа (устье р. Верхняя Ларба). На протяжении 100 км был обследован Олекминский становик и в верховьях рек Кудукан и Кувыкта найдено первоначально седло Джалочи, наиболее удобное для пересечения трассой БАМ этого хребта. Железнодорожную магистраль предлагалось проложить по долине р. Геткан; вблизи ее устья, на правом берегу р. Тында, было выбрано место для станции, а напротив, на левом берегу — для города Тынды. С тех пор и пошел поселок Тындинский, та самая Тында, о которой совершенно справедливо и заслуженно так много говорится в сегодняшние дни. В 1933 г. были закончены окончательные изыскания на участке Тахтамыгда — Тында и начато строительство. На участке Тында — Усть-Ниман и далее на восток осуществлялись предварительные изыскания. На участке Усть-Ниман — Комсомольск были проведены тогда лишь неполные рекогносцировочные изыскания. В 1933—1934 гг. произвели и предварительные и окончательные изыскания железной дороги Волочаевка — Комсомольск и начали эту стройку. В 1934 г. Московская экспедиция технических изысканий НКПС осуществила предварительные изыскания железнодорожной линии Усть-Ниман (теперь Ургал) — Уссурийская железная дорога (теперь Известковый). В 1935—1936 гг. там велись окончательные изыскания и составлен технический проект. Полевая работа 1934 г. выполнялась шестью изыскательскими партиями, а в 1935—1936 гг. — четырьмя партиями.

На западном участке магистрали к 1932 г. в качестве начального ее пункта была окончательно установлена станция Тайшет. В 1932—1933 гг. Сибирская экспедиция из Новосибирска в составе пяти партий произвела изыскания на головном участке от Тайшета до р. Ангары. На восточном участке БАМ изыскания 1932 г. ограничились выбором месторасположения ст. Комсомольск и перехода через Амур, в 1933 г. проведена рекогносцировка спуска с хребта Сихотэ-Алинь к морю. Обсуждались два варианта выхода к Тихому океану: у Советской Гавани и у залива Чихачева (Де-Бастри). Этот вопрос окончательно был решен в 1934 г. в пользу Советской Гавани, и в мае того же года правительство дало указание Особому корпусу железнодорожных войск РККА развернуть окончательные изыскания, что и было сделано без каких-либо геологических работ<sup>32</sup>. Затем начались изыскания различных вариантов направления железнодорожной линии, которые продолжались в 1935—1936 гг., однако для составления технического проекта изыскательских материалов оказалось мало.

В 1936 г. была организована экспедиция Мостранспроекта «Усть-Кут — Тында», то есть по центральному участку всей БАМ. Начальником экспедиции стал Э. А. Норман. Тремя партиями производились изыскания от Усть-Кута до Ныйского села и от р. Кунермы до р. Муи, а также рекогносцировочные обследования остальных участков.

<sup>32</sup> «Технический проект железнодорожной линии Комсомольск — Совгавань». М. 1947, стр. 5.

В результате в течение одного сезона двумя партиями было установлено направление участка в 1 тыс. км: Усть-Кут — Нижнеангарск — р. Муя через Говдужокитский перевал Байкальского хребта и Ангароканский перевал Северо-Муйского хребта. Правильность этого направления подтверждена всеми последующими изысканиями. В те годы велись и строительные работы. Насыпка земляного полотна автомобильной дороги Волочаевка — Комсомольск была начата в 1933 г. и закончена у Комсомольска в 1934 году. Затем это полотно и мосты были использованы под железную дорогу. В 1935 г. началась укладка железнодорожного пути до Комсомольска длиной 351 километр. К 1 июня 1940 г. была закончена сплошная укладка рельсов на протяжении 375 километров. Железная дорога Бам — Тында начала строиться в 1933 г., и в 1935 г. по ней было открыто рабочее движение. В 1941 г. НКПС принял дорогу во временную эксплуатацию, и в течение двух лет линия действовала, а затем в связи со строительством Сталинградской рокады верхнее строение и мостовые конструкции были сняты и отправлены под Сталинград.

Таким образом, с 1931 г., несмотря на уже установившееся мнение о необходимости строительства БАМ как второго Транссибирского железнодорожного пути, меры, принимавшиеся в этом направлении, изыскания и тем более само строительство велись неравномерно. Наиболее активными были работы, проводившиеся на восточном участке: Бам — Тында, Известковый — Ургал, Комсомольск — Советская Гавань, а также на участке Тайшет — Усть-Кут. На центральном участке исследовательские работы велись в меньшем масштабе, чем на других. Положение несколько изменилось после 1937 г., когда была создана единая организация, ведавшая делами БАМ, и началось применение авиации для изыскательских и других работ. В марте 1937 г. был создан «БАМТранспроект», в который передавались все изыскательские и проектные организации, работавшие на трассе<sup>33</sup>. На «БАМТранспроект» возлагались производство изысканий и проектирование всей магистрали<sup>34</sup>. В мае—июле на трассу прибыли из Таганрога пять гидросамолетов. Во главе «БАМТранспроекта» стал опытный организатор производства инженер Ф. А. Гвоздецкий. Были образованы следующие комплексно-изыскательские экспедиции, работавшие в 1937—1946 гг.: Тайшетская, Ангаро-Ленская, Байкальская, Иркская, Витимская, Олекминская, Зейская, Норская, Селемджинская, Амурская, Тумнинская, Сихотэ-Алиньская и Приморская<sup>35</sup>.

Решение о создании «БАМТранспроекта» исходило из резолюций XVII съезда ВКП(б). БАМ должна была положить начало более интенсивному развитию производительных сил этого региона и способствовать укреплению обороноспособности восточных районов Советского Союза. Она создавала второй, самостоятельный выход к Тихому океану, короче существующего на 450 км, и вызывала реконструкцию транспортных связей с Сахалином, Колымой и Камчаткой. Она позволяла, будучи связанной с имеющейся Транссибирской магистралью, маневрировать в обеспечении бесперебойных массовых пассажирских и грузовых перевозок. После XVII съезда партии вообще возросли темпы освоения этого края. Развитие промышленности вызвало приток населения, стали осваиваться новые территории. И БАМ должна была стать великим катализатором, ускоряющим процесс социалистического освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока.

В 1938 г. была восстановлена и частично перетрассирована линия Ургал — Известковая, проведены геологическое и гидрометрическое дообследования. Общее направление линии: Ургал — Чекунда — Таланджа — Кульдур — Известковая. Ее строительная длина — более 331 километра. По окончании изысканий началось строительство, которое было завершено 7 ноября 1941 г., когда было открыто движение. В печати отмечалась ударная работа изыскателей на трассе Ургал — Известковая. Газета «Гудок» высоко отзывалась о труде инженеров-изыскателей, представителей советской народной интеллигенции (А. Д. Жигин, И. Т. Ефимов, П. Н. Коваль, летчик А. П. Дворников и др.)<sup>36</sup>. В 1939 г. в связи с начавшимся на отдельных участках БАМ

<sup>33</sup> «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль», стр. 74.

<sup>34</sup> Там же, стр. 75.

<sup>35</sup> Там же, стр. 75—76.

<sup>36</sup> «Гудок», 26. III. 1939.

строительством «БАМТранспроект» был реорганизован в управление «БАМпроект»<sup>37</sup>. Оно объединило все работы по изысканиям и проектированию магистрали. Геологические работы велись в контакте с АН СССР. В задачи управления входило: производство полевых, рекогносцировочных, предварительных и окончательных изысканий, производство инженерно-геологических, аэрофотосъемочных и прочих исследований для строительства в районах вечной мерзлоты, составление проектных заданий, технических проектов, смет, чертежей.

По-прежнему основное внимание уделялось продолжению работ на восточном участке БАМ, в частности на участке Комсомольск — Советская Гавань. До 1939 г. здесь был произведен ряд изысканий, которыми обследовались пять вариантов линии. В результате сравнения вариантов лучшим оказался Мулинский, в основе которого лежало использование долин рек Верхней Удомы, Мули и Тумнина. Этот вариант и был утвержден<sup>38</sup>. Для изысканий организовали Тумнинскую экспедицию «БАМпроекта» во главе с П. К. Татаринцевым. Она состояла из девяти трассировочных партий и большой проектной группы. Кроме них, было 10 геологических, 5 гидрометрических партий и экспедиция из четырех партий для изыскания источников водоснабжения. Предварительные изыскания велись с мая по июнь 1939 г., а окончательные — с июня 1939 г. по февраль 1940 года. Одновременно с изысканиями и проектированием начались строительные работы. Изыскатели и проектировщики сдавали строителям уже отработанные ими участки. По проекту должны были строиться 16 больших, 50 средних и 276 малых мостов и три тоннеля совместной длиной 2809 метров. Общая проектная длина дороги составила почти 444 километра.

К 1941 г. была освоена линия с запада на 130 км и с востока на 50 км, велись работы по устройству Сихотэ-Алинского тоннеля на правом берегу Амура и станций Комсомольск, Пивань, Хунгари, Советская Гавань (Сортировочная). Но началась Великая Отечественная война, и строительство было законсервировано. Бамовцы, как и все советские люди, рвались на фронт. Были отправлены в Действующую армию летчики-аэрофотосъемщики. Они сражались самоотверженно, доказательством чему служат их многочисленные боевые награды и героические подвиги, за которые восьмью летчикам, бывшим бамовцам, присвоено звание Героя Советского Союза. Бамовцы воевали на Волхове, у стен Ленинграда, на Калининском фронте; под Сталинградом они строили оборонительные сооружения. В Москву, где размещался «БАМпроект», из экспедиций летели телеграммы и заявления от изыскателей с просьбой считать их мобилизованными и отправить на фронт.

Создававшаяся в начале 1942 г. обстановка потребовала строительства рокадной железной дороги Сталинград — Камышин — Саратов. Непосредственно проектно-изыскательскими работами руководил П. К. Татаринцев, а общее руководство проектированием и строительством осуществлял Ф. А. Гвоздецкий. Строительство это было не просто скоростным, а сверхскоростным: в феврале начались работы, а 7 августа участок от Камышина до Сталинграда уже вступил в строй. Для строительства этой важнейшей магистрали были переброшены рельсы с участков Бам — Тында, Ургал — Известковая, а также со станции Карымская. Один из активных участников стройки и один из старейших изыскателей БАМ А. Д. Жигин впоследствии писал, что ввод в строй южного участка рокадной линии «позволил создать кольцо Поворино—Иловля—Петров Вал — Балашов. Кольцо дало возможность пропустить огромное количество поездов. Только за 20 дней эксплуатации участка было вывезено 23 тыс. вагонов ценного оборудования, 480 паровозов. Скопление этих вагонов и паровозов на подступах к городу-герою тормозило работу транспорта, задерживало продвижение воинских поездов, мешало быстрому перебазированию ценного эвакуированного оборудования из прифронтовых районов на восток. Участок позволил ускорить вывоз колоссальных ценностей Украины. Противник, узнавший о движении из Поворина к Сталинграду, начал усиленно бомбить этот участок. Горели станции и разъезды. Но поезда шли и шли»<sup>39</sup>. Затем настала очередь Северного участка и далее от Саратова до Вольска, который строили всю осень и первую половину зимы 1943 года. Важнейшее задание

<sup>37</sup> «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль», стр. 3.

<sup>38</sup> «Технический проект железнодорожной линии Комсомольск — Совгавань», стр. 10, 13.

<sup>39</sup> А. Д. Жигин. Выстояли и победили. «Гвардия тыла». М. 1962, стр. 250.

партии и правительства было выполнено. Многие участники стройки были награждены орденами и медалями.

Едва закончилась Сталинградская битва, как изыскатели и строители БАМ получили новое правительственное задание: продолжать строительство конечного участка железнодорожной линии Бам — Комсомольск — Советская Гавань, законсервированной в связи с началом войны. Решением Государственного комитета обороны от 21 мая 1943 г. железнодорожная линия Комсомольск—Советская Гавань должна была строиться как однопутная магистраль нормального типа по облегченным техническим условиям<sup>40</sup>. Окончание строительства предусматривалось 1 августа 1945 года. 25 мая 1943 г. было образовано «Строительство № 500» во главе с Ф. А. Гвоздевским и главным инженером Б. И. Цвелодубом. Сначала в него входили два треста: Нижне-Амурский (от Комсомольска до 250-го км) и Восточный (от 250-го км до Советской Гавани). Несколько позже создали третий трест, получивший название Перевального (от 187-го км до 304-го км)<sup>41</sup>. Трудностей было много: необжитый район, суровый климат, базальтовые и осыпные берега быстрых горных рек, тяжелейшие горные профили. На труднейшем участке, на перевале, скончался в ноябре 1943 г. один из активных изыскателей, начальник этого участка Арсений Петрович Кузнецов. Теперь это место на Сихотэ-Алине носит его имя — Кузнецовский перевал. Рельсы укладывались сразу с обоих направлений: от Амура и от бухты Ванина. С западной стороны на дорогу шли рельсы, частично снятые с железнодорожной линии Ургал — Известковая, с востока — доставлявшиеся в бухту Ванина рельсы из Канады. Изыскатели и строители сдержали свое слово и выполнили приказ Родины. Железнодорожная линия от станции Пивань до станции Советская Гавань-Сортировочная (порт Ванино) вступила в строй 20 июля 1945 года.

Закончилась Великая Отечественная война. Страна возвращалась к мирному, созидательному труду. Возобновилось и строительство Байкало-Амурской магистрали<sup>42</sup>. Сооружение головного участка Тайшет — Лена включили в план четвертой пятилетки с открытием движения до Братска во втором квартале 1948 года. Начальником строительства был назначен Ф. А. Гвоздевский, главным инженером — Н. К. Гильнер. Изыскания и проектирование выполнялись комплексными экспедициями: Тайшетской — до Братска и Ангаро-Ленской — до Усть-Кута. Уже в процессе предпостроечных изысканий 1946 г., несмотря на ряд существенных улучшений трассы и сокращение объемов работ по сравнению с 1939 г., стало ясно, что осуществить строительство в заданные сроки без изменения технических условий не удастся. Страна не могла в разгар послевоенного восстановительного периода выделить все нужные материальные ресурсы. Поэтому весной 1947 г. были утверждены облегченные технические условия, разрешавшие широкое использование дерева для строительства мостов и зданий<sup>43</sup>.

Проведенные в 1947 г. повторные изыскания с помощью крупномасштабных планов аэрофотосъемки и удачно найденное новое решение трассы перевального участка позволили сократить объем работ на 47%, а число искусственных сооружений — вдвое. Дружный творческий труд изыскателей, проектировщиков и строителей на месте работ, продуманная организация строительства способствовали досрочному окончанию укладки рельсовой колеи до поселка Братск к 7 ноября 1947 г., то есть за два года с начала работ. В декабре 1950 г. рабочее движение было открыто до Усть-Кута (с паромной переправой через Ангару), а с пуском моста в июле 1951 г. начата временная эксплуатация железной дороги от Тайшета до Лены.

Еще летом 1945 г. были приняты меры по восстановлению строительства железнодорожной линии Ургал — Комсомольск, начатого в 1938 г. и прерванного войной (даже уложенный к началу войны путь был разобран). Проект 1939—1940 гг., представленный в 1941 г. к моменту реконсервации, уже не соответствовал современным требованиям. Были выработаны новые технические условия. Из Ургальской и

<sup>40</sup> «Технический проект железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань». М. 1946, стр. 3.

<sup>41</sup> Там же.

<sup>42</sup> «Годовой отчет Томской конторы Желдорпроекта». Техархив, ед. хр. 49/47, 19—1.

<sup>43</sup> Там же.

Амгуньской экспедиций образовали единую — Амгуньскую, срок представления ею окончательного проекта был установлен 1 мая 1948 года.

Продолжались изыскательские работы и на трассе Бам — Тында — Хандыга, причем активнее всего на участке Бам — Тында осуществляла их Якутская проектно-изыскательская экспедиция с применением авиации. При выборе направления Бам — Тында — Хандыга было аэровизуально обследовано Якутской экспедицией только в 1948—1949 гг. 9 тыс. км вариантов трассы, произведена маршрутная аэрофотосъемка с топографическими планами на 800 км, составлены сокращенные профили протяжением 1100 км, произведены наземные трассировочные и геологические обследования, гидрогеологическая съемка и ряд специальных работ. Кроме того, проведена инвентаризация и составлен технический проект восстановления участка Бам — Тында<sup>44</sup>. В 1950—1953 гг. работы по этой линии велись в основном в районе Тында — Хандыга. Проектировался выход железнодорожной магистрали на Магадан.

Для исследования возможности сооружения еще одной, меридиональной железнодорожной линии в районе Забайкалья, связывающей Сибирскую магистраль с трассой БАМ, в 1946 г. была организована Читинская экспедиция «Желдорпроекта». Этот горнотаежный район Бурятской АССР был слабо изучен в географическом отношении. Поэтому для выбора основного направления линии на обширной территории от восточного побережья Байкала до Нерчинска были проведены аэрофотосъемочные и аэроизыскательские работы на площади 400 тыс. кв. км, а также наземные топогеодезические работы и инженерно-геологические работы по конкурирующим вариантам<sup>45</sup>. В результате выбрали направление Чита — Верхнеангарск, по которому произвели предварительные изыскания и составили проектное задание линии. Для нескольких участков были сделаны карты, что явилось значительным вкладом в географическое изучение центральных районов Бурятии. Однако вскоре работы на Байкало-Амурской магистрали были законсервированы. У государства не хватило тогда средств для осуществления строительства.

В результате изыскательских работ 30-х—50-х годов было выбрано генеральное направление трассы Байкало-Амурской магистрали, в основном сохранившееся и в последующем за исключением района пересечения р. Зеи и небольших отклонений в других местах. Широко применение получила аэрофотосъемка. В значительной степени благодаря этому для всех районов трассы были созданы крупномасштабные карты и планы, без которых невозможно вести изыскания. В те годы велись геологические исследования на всей трассе БАМ, особенно в местах повышенной сейсмичности; изучалась вечная мерзлота, отработывалась методика строительства железных дорог в условиях сейсмичности и вечной мерзлоты. Накопленный опыт изыскательских и строительных работ помогает современным строителям при решении самых сложных задач. В те же годы были построены головной и конечный участки БАМ: Тайшет — Усть-Кут (Лена) и Комсомольск — Советская Гавань; линии, примыкающие к БАМ и связывающие ее с Великим Сибирским железнодорожным путем: Волоочаевка — Комсомольск — Бам — Тында, Ургал — Известковая. Строительство Байкало-Амурской магистрали уже тогда дало существенный толчок промышленному развитию Дальнего Востока и некоторых районов Восточной Сибири. Особенно это стало заметно на конечном участке магистрали, где возникли Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань и крупный современный порт Ванино.

Партией и правительством было решено продолжить строительство некоторых участков БАМ в восьмой пятилетке. Тогда же появились и новые проекты. Предлагались иные варианты второго выхода к Тихому океану, в частности Усть-Кут — Пеледуй — Олекминск — Саняхтах — Покровск — Усть-Юдома — Усть-Маймакан — Чумикан — Бурукан. От этой генеральной линии предполагалось вести нефтепровод (от Бурукана) на Сахалин через мыс Лазарева — Погоби, а от станции Усть-Юдома проектировалась ветка на Охотск — Магадан — паром через залив Шелихова (Шенжинский) на Камчатку.

<sup>44</sup> «Якутская железнодорожная магистраль». Алдан. 1949, стр. 6—7; Техархив, ед. хр. 41/49, 1—1.

<sup>45</sup> «Выбор направления железнодорожной линии Чита — Верхнеангарск». Кн. 1. Чита. 1947; Техархив, ед. хр. 97/47, 1—1.

С 1967 г. вопрос о строительстве БАМ снова стал на повестку дня. Были развернуты изыскания и проектирование БАМ на новой технической и материальной основе, что стало возможным в период развитого социализма. Это отразилось также на выборе направления и расположения трассы между фиксированными пунктами захода магистрали, так как ныне изменились представления о природных особенностях района, в частности о его сейсмичности; стали иными и условия прокладки трассы в связи с осуществляемым или намечаемым строительством гидростанций, вызывающим образование водохранилищ на местах, где ранее проектировалась трасса БАМ. Было подвергнуто ревизии основное направление магистрали, в частности рассмотрены Бодайбинский, Чульманский и Удский варианты, отклоняющие трассу к северу, а также Бомнакский и Туяунский варианты.

Если раньше магистраль рассчитывалась на малый объем перевозок с использованием паровой тяги и малым весом поездов, позволяющим строить короткие станционные пути, то теперь положение коренным образом изменилось: магистраль рассчитана на прогрессивные виды тяги (электрическую и тепловозную) и тяжелые грузовые поезда весом до 9 тыс. т, что требует сооружения огромных депо, производственных и служебных зданий и автоматизированной системы управления движением поездов. По-новому решается прокладка наиболее трудных участков трассы, например, пересекающих Северо-Муйский и Кадарский хребты. Почти 1000-километровый отрезок дороги от Тынды до Ургала вынесен теперь из зоны затопления водохранилищами ГЭС и не потребует применения удвоенных тяговых средств. Проектом предусматривается сооружение современных поселков железнодорожников. Генеральное же направление Байкало-Амурской магистрали осталось примерно таким, каким его наметили в годы первых пятилеток.

Трудовой подвиг первоизыскателей и первостроителей крупнейшей стройки нашей страны обрел продолжение в делах строителей 70-х годов в качественно новом масштабе. Уже вступила в строй линия Бам — Тында. Она потянулась дальше на север, на Беркакит. Через великую Лену и широкий Амур перекинулись красавцы мосты. На карте БАМ появились станции Таюра, Звездный, Магистральный. Пошли километры стальной магистрали на западном участке. Сооружаются тоннели. Растут города и поселки. Неся дальше эстафету БАМ, но уже в условиях создания материально-технической базы коммунизма, современные строители приумножают героические дела первостроителей социализма. XXV съезд КПСС постановил продолжить строительство БАМ. Советский народ твердо уверен в том, что в десятой пятилетке вступят в строй новые очереди БАМ.

---