

**50 лет с начала строительства Байкало-Амурской магистрали (1974)**  
**40 лет со времени открытия Байкало-Амурской магистрали (1984)**  
**35 лет с момента ввода БАМ в постоянную эксплуатацию (1989)**

*Солнце в небе светит мудро,  
Молодеет древний край.  
От Байкала до Амура  
Мы проложим магистраль.  
Р.И. Рождественский*

*И с бамовских грозно скрежещущих  
просек, с этих камней и пней  
Я вижу эпоху, которая даже не просит,  
а требует слова о ней.  
Е.А. Евтушенко*

Среди чудес, которые находятся на территории нашей страны, много сотворенных природой, но есть такие, которые создавались нашими соотечественниками. Одним из таких чудес является Байкало-Амурская магистраль (БАМ)<sup>1</sup> – одна из самых протяженных железнодорожных линий в мире, которая проходит по территории Иркутской, Читинской и Амурской областей, Республик Бурятия и Якутия, Хабаровскому краю. БАМ, наряду с Транссибом, служит вторым магистральным выходом России к Тихому океану.

Байкало-Амурская магистраль – глобальный проект прошлого столетия.

***«БАМ – это воплощение колоссального труда, мужества двух миллионов совсем молодых людей со всего СССР. Они осуществили во всех смыслах уникальный проект, равных которому не было в мировой истории. Сегодня мы видим, что БАМ во многом определяет глобальную логистику на весь XXI век. Наша страна получила колоссальные возможности для освоения и развития Сибири, Дальнего Востока, для расширения грузоперевозок по направлению к Тихому океану». (В.В. Путин. Из выступления на встрече в Кремле с работниками и ветеранами – строителями Байкало-Амурской магистрали по случаю 50-летия с начала строительства. 22.04.2024 г.)***

*Наши соотечественники задумывались об освоении Забайкалья и Приамурья еще в середине XIX века. Строительство железной дороги, соединяющей Восточную Сибирь и Дальний Восток, было необходимо для разработки месторождений полезных ископаемых, освоения новых территорий, строительства новых населенных пунктов, развития торговли, а в случае военного конфликта – для тактического преимущества.*

*Рассматривались два варианта прокладки путей: по северному и южному берегу Байкала. Сначала проверялся «северный» вариант. После обсуждения проекта в Русском техническом обществе (1888) была организована экспедиция под руководством полковника императорского*

---

<sup>1</sup> Обратите внимание: слово «магистраль» женского рода, а аббревиатура «БАМ» чаще всего употребляется в мужском роде.

Генерального штаба Н.А. Волошинова и инженера Л.И. Прохаски в Забайкалье (июль 1889 года). Проводя исследования, экспедиция за 3 месяца преодолела 1000 километров труднодоступной местности (непроходимая тайга, горные разломы, вязкие топи, стремительные реки, вечная мерзлота). В результате Волошинов заключил: «Местность, где будет пролегать трасса, настолько сложная, что Россия в данный момент не в состоянии начать ее строительство».

И было принято решение проводить магистраль по южной оконечности Байкала. Так началась история Транссиба, самой большой по протяженности в России и мире железной дороги, обеспечившей железнодорожное сообщение от берегов Атлантики до Тихого океана. Трасса получилась более сложной и длинной (8,3 тысячи км), чем изначально предполагалось, но в отличие от суровых северных берегов Байкала местность, по которой она пролегла, была уже обжита и изучена.

В 1911 году экспедиция во главе с инженерами путей сообщения Э.И. Михайловским и И.Р. Афониним вновь приступает к изучению перспектив северного маршрута для проведения и соединения трассы с Транссибирской магистралью. Труд изыскателей северной трассы был полным опасностей: дорогу через тайгу приходилось прорубать, разбирать лесные завалы, терпеть голод, лютый мороз, болезни, тащить на себе инструменты, палатки и провиант там, где не могли пройти лошади и ездовые собаки. Изыскательские работы вновь ни к чему не привели: полноценно исследовать такую обширную и географически сложную территорию было невозможно, прокладка магистрали требовала больших финансовых затрат; местность, где она должна была проходить, совсем не подходила для жизни.

В 1924 году вопрос о строительстве параллельной Транссибу магистрали выносится на обсуждение Совета труда и обороны СССР. И в 1926 году железнодорожные войска Красной армии приступают к топографической разведке местности. В официальных документах 1930 года впервые появляется БАМ как название магистрали. 13 апреля 1932 года выходит постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги». Но полномасштабное строительство магистрали начинается только в 1937 году. Первые участки БАМа (часть путей от Тынды, Тайшета, Комсомольска) были построены в 30-х годах заключенными. С началом Великой Отечественной войны строительство было заморожено...

\*\*\*

На XVII съезде Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

На Ярославском вокзале столицы, который является исторически значимым местом для БАМа, установлена посвященная первопроходцам магистрали мемориальная доска, на которой выбито: «27 апреля 1974 года с Ярославского вокзала отправился на строительство Байкало-Амурской магистрали первый отряд комсомольцев с XVII съезда ВЛКСМ».

В составе Всесоюзного ударного комсомольского строительного отряда добровольцев имени XVII съезда ВЛКСМ было 600 комсомольцев из Москвы, Ленинграда и всех союзных республик.

Так началось шефство молодежи над Всесоюзной ударной комсомольско-молодежной стройкой БАМ, которую называли «стройкой века».

Дата рождения БАМ – 8 июля 1974 года, когда было принято постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Магистраль строили с двух направлений: с востока и с запада. 29 сентября 1984 года сомкнулись рельсы Байкало-Амурской магистрали. Комсомольско-молодежные бригады путейцев Александра Васильевича Бондаря и Ивана Николаевича Варшавского, шедшие навстречу друг другу 10 лет, встретились на

разъезде Балбухта (Читинская область) в 16 часов 10 минут по местному времени, уложив в месте стыковки *единое «золотое звено»* и открыв сквозное движение поездов на всем протяжении БАМа.

Акт Государственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию последних перегонов и передаче железнодорожникам БАМ подписан в 1989 году.

Но строительство дороги затянулось почти на 15 лет. Самый длинный в стране 15-километровый тоннель под Северо-Муйским хребтом сдали в эксплуатацию 3 декабря 2003 года.

## БАМ В ЦИФРАХ И ФАКТАХ

Протяженность магистрали от Тайшета до Советской Гавани – 4287 км.

В зоне БАМа (территория вдоль железной дороги до 500 км в одну и другую стороны) разведаны залежи железных и полиметаллических руд (свыше 20 млрд тонн), каменного угля (больше 8 млрд тонн), нефти (более млрд тонн), меди (крупнейшее в мире Удоканское месторождение – свыше 18 млн тонн) и золота (Куранахское и Бамское месторождения – по 10 млрд тонн в каждом).

Климат БАМа резко континентальный с продолжительной холодной зимой (8 месяцев) и коротким теплым и дождливым летом. Температура зимой достигает – 60°C, летний максимум +40 °C, и докучает мошка. 65% магистрали проходит по территории вечной мерзлоты.

Строители преодолели 7 горных хребтов; более 3 000 водных преград, в их числе 11 крупных и множество небольших рек; более 1000 км вечной мерзлоты, районы высокой сейсмичности в 9–10 баллов; районы с неустойчивой породой с большими трещинами, снежными лавинами и селевыми потоками. Наиболее сложными были зоны активных разломов от 5 до 900 метров с притоком из них воды до нескольких сотен кубических м/ч при давлении 34 атмосферы и пльвун в граните. Высокая концентрация радиоактивного газа радона. Работы такой сложности не проводились больше нигде в мире.

Протяженность Северомуйского тоннеля<sup>2</sup>, знакового места БАМ и самого длинного железнодорожного тоннеля в России, – 15 343 м. Уникальное сооружение, которое не имеет равных по сложности условий строительства. Подземные воды, вечная мерзлота, тектонические разломы и иные «сюрпризы» затормозили создание этого тоннеля на четверть века. Всего на трассе пробито 10 тоннелей и построено 2230 мостов, самый известный их них – Чертов мост<sup>3</sup> – считался самым опасным участком магистрали (пока не построили Северомуйский тоннель); железнодорожным составам приходилось резко набирать высоту (до 40 м подъема на км пути) и лавировать между сопками по высокому виадуку, рискуя попасть под лавину.

БАМ сокращает расстояние перевозки пассажиров и грузов до Приморья, Владивостока и Находки более чем на 200 км, до Ванино – почти на 500 км, до Якутии

---

<sup>2</sup> Для поддержания микроклимата на обоих въездах в Северомуйском тоннеле установлены специальные ворота, которые открываются только в момент прохода поездов. Зимой в тоннеле образуются гигантские сосульки, которые нужно постоянно удалять.

<sup>3</sup> Полукруглый виадук проходит над рекой Итыкит и описывает крутой поворот между сопкам. Мост пользуется недоброй славой у машинистов, существует поверье, что они крестятся, прежде чем пересечь мост.

– на 600 км, для пассажиров и грузов, следующих на Сахалин, Камчатку и в Магадан, – на 1 000 км. Из Тынды до Хабаровска можно добраться за одни сутки, до Москвы – за 5 суток, до Кисловодска – за 6 суток.

Путешествие по БАМу открывает красоту сибирской природы: могучие хребты, изумрудная тайга, филигрань поблескивающих темно-синих рек, искрящаяся «пудра» песчаных участков, заснеженные горы, кедровый стланик с необычайно яркой темно-зеленой хвоей, высокое небо, воздух с ароматом разнотравья с сосновыми нотками, невероятное чередование климатических поясов; интересные географические названия<sup>4</sup>: Джигдаси, Имбо, Кото, Куанда, Оунэ, Пони, Токи, Тында, Ургал, Хани, Этыркэн, Юктали и др.

При строительстве магистрали основаны 63 новых населенных пункта, в числе которых новые города: Северобайкальск, Тында и Февральск. В мировой практике нет других примеров эксплуатации построенных участков железной дороги с одновременным продолжением строительства.

*Сооружение столицы БАМа – Тынды* поручили московским строителям. 1 июня 1975 года в поселок Тындинский прибыл из Москвы первый отряд строителей. Дома в Тынде не отличались от типовых, возводимых в Москве. Но с учетом климата панели делали более толстыми, с утеплителем; в подъезд вели 3 двери; оконные рамы изготавливали с тройным остеклением; полы в комнатах утепляли войлоком. В стены детских садов каменщики укладывали по 3 кирпича. Собирали дома по принципу «1 этаж за 1,5–2 дня»; мороз «подгонял», потому что бетон, если его мгновенно не сбрасывали, замерзал на лопате. На таком морозе при ударе раскалывались топоры, разваливался нож скрепера, скрючивался карданный вал крана. Но строители работали в 3 смены. И первые дома «выросли» спустя 2 месяца после начала строительства. 14 ноября 1975 года поселок Тындинский стал городом Тында<sup>5</sup>. В память о строителях-москвичах в городе есть улица Московских Строителей; некоторые улицы и районы названы по аналогии с московскими: Арбат, Красная Пресня, Сокольники, Мосфильмовская. Вокзал Тынды – самый высокий на Дальнем Востоке – напоминает силуэт лебедя, состоит из двух симметричных «крыльев» и в центре – двух башен высотой 48 м.

*Станция и город Северобайкальск* строились «с нуля» отрядом из Ленинграда как одна из опорных точек магистрали, столица бурятского участка БАМа. Вокзал напоминает летящий по волнам парусник или волну с пенным гребнем. В Северобайкальске есть памятный знак – бетонное изображение палатки, на которой написаны имена первопроходцев, высадившихся на мысе Курлы, в месте основания города.

БАМ по праву считается самой романтической строительной площадкой советского периода. **Главный ресурс БАМа – люди.** В строительстве магистрали участвовали два миллиона человек 108 национальностей. В пиковый период строительства только на прокладке путей были заняты 130 000 человек. Около 60%

---

<sup>4</sup> Практически все названия городов и поселков магистрали даны коренными народами Сибири и Дальнего Востока.

<sup>5</sup> Название «тында» в пер. с эвенкийского означает «береговой» или «место, где пасут оленей»; корень «тэн» переводится как «ровный перевал», «лес на ровном водоразделе», «берег террасовый».

строителей были моложе 30 лет. Общее население региона БАМа к 1984 году составляло один миллион человек.

В августе 1984 года установлен рекорд за всю историю строительства БАМа: на участке Таксимо – Витим бригада А.В. Бондаря за 1 (!) день проложила 5400 м пути.

Т.А. Васина, участница первого комсомольского отряда, говорит о том, что многое в ее характере воспитано БАМом: «Как каменщик из груды кирпичей создает крепкое здание, так каждый, кто посвятил себя грандиозному строительству Байкало-Амурской магистрали, творил свою жизнь собственными руками».

Э.С. Спиридонов, командир первого строительного отряда Московского института инженеров транспорта, вспоминает: «Здесь, на Крайнем Севере, у нас есть все, что нужно человеку, – радость труда, боевой дух, настоящая дружба».

\*\*\*

**О БАМе написаны песни:** Байкало-Амурская. Муз. А. Новикова, сл. П. Градова; БАМ (Байкало-Амурская магистраль). Муз. О. Фельцмана, сл. Р. Рождественского; От Байкала до Амура. Муз. Б. Фиготина, сл. Л. Куксо; Наша юность. Муз. О. Иванова, сл. Я. Шведова; Это все называется – БАМ! Муз. Ю. Гурьева, сл. В. Семернина; Бамовский вальс. Муз. С. Туликова, сл. М. Пляцковского; Строим БАМ. Муз. З. Бинкина, сл. В. Петрова; Дорога железная. Муз. В. Шаинского, сл. М. Пляцковского; На дальней станции сойду. Муз. В. Шаинского, сл. М. Танича; Большой привет с большого БАМа. Муз. А. Морозова, сл. В. Гина; Баллада о строителях БАМа. Муз. В. Овчинникова, сл. Л. Васильевой; До отправления поезда. Муз. А. Пахмутовой, сл. Н. Добронравова. И многие др.

**О БАМе сняты документальные и художественные фильмы:** «БАМ – моя судьба», режиссер Л. Сукач (1984); «Кинолетопись БАМа», режиссер В. Трошкин (с 1974 по 1990 г.); «Легенды БАМа», режиссер О. Витвицкий (2018); «Десант на Орингу», режиссер М. Ершов (1979); «Нам здесь жить», режиссер В. Саруханов (1982); «Впереди океан», режиссер В. Лаптев (1983); «Лучшая дорога нашей жизни», режиссер А. Воропаев (1984).

**БАМу посвящено творчество художников,** среди которых: Алексеев А.И., Жемерикин В.Ф., Муравьев А.М., Ракша Ю.М., Рогаль В.С., Смагин В.Г., Титов Ю.А., Яковлев А.А. и мн. др.

5 октября 1975 года в Тынду прибыл «красный эшелон» – *первый агитпоезд* из 5 вагонов красного цвета с концертами, новыми фильмами и книгами, репродукциями картин из Третьяковки, Эрмитажа и Русского музея; с лекциями. Успех агитпоезда был огромный: строители БАМа с детьми на лыжах шли по тайге по 12 км, чтобы послушать лекцию о живописи! За один год агитпоезд прошел путь, равный одному витку вокруг земного шара. За годы строительства агитпоезд преодолел расстояние по БАМу около 500 000 км.

\*\*\*

*За проявленный трудовой героизм на БАМе в 1974–1990 годах* медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали» награждены **88 610** человек. Звания Героя Социалистического Труда с вручением медалей «Золотая Звезда» и «Серп и молот» и ордена Ленина удостоены **34** человека. Орденом Ленина награждены **50** человек. **26** человек – орденом Трудовой Славы I степени. **140** человек – орденом Трудовой Славы II степени. **820** человек – орденом Трудовой Славы III степени. **80** человек – орденом Октябрьской Революции. **432** человека – орденом Трудового Красного Знамени. **418** человек – орденом Дружбы народов. **950** человек – орденом «Знак Почета». **1479** человек – медалью «За трудовую доблесть». **1577** человек – медалью «За трудовое отличие».

\*\*\*

*Потомки, запомнить бы вам не мешало:  
должны вы довывернуть из земли  
лежащие камни земного шара,  
которые вывернуть мы не смогли.*

*Вы не узнаете трудностей наших,  
и слава богу.  
Вам из болот руками  
не выволакивать «МАЗ».  
Но не забудьте, потомки, что, строя дорогу,  
мы сами стали дорогой для вас.*

*С нас многое спросится  
эпохой и вечностью.  
Мы – первая просека  
всего человечества.*

Евтушенко Е.А.  
(из поэмы о БАМе «Просека», 1975–1976)

*Прочтите:*

<https://www.prlib.ru/news/1962043> – Президентская библиотека о проекте «БАМ: сквозь пространство и время» (обобщенные научные данные, документальные источники, очерки современников, информация о городах, предприятиях и выдающихся людях, строивших магистраль).