

Железнодорожные войска на строительстве Байкало-Амурской магистрали

С.А. Коваленко

Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС); г. Хабаровск, Россия;
sergei13131@gmail.com

АННОТАЦИЯ

Описано строительство восточного участка Байкало-Амурской магистрали (БАМ) силами железнодорожных войск СССР. Заметка дает краткое, но информативное представление о строительстве восточного участка БАМа. Подчеркнуты масштабность проекта, сложность условий, героизм и самоотверженность строителей.

Ключевые слова: восточный участок БАМа; железнодорожные войска; последнее рельсовое звено; открытие сквозного движения поездов; досрочное выполнение плана

Для цитирования: Коваленко С.А. Железнодорожные войска на строительстве Байкало-Амурской магистрали // Техник транспорта: образование и практика. 2024. Т. 5. Вып. 3. С. 320–323. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.3.320-323>.

Note

Railway troops at the construction of the Baikal-Amur mainline

Sergey A. Kovalenko

Far Eastern State Transport University (FESTU); Khabarovsk, Russian Federation; sergei13131@gmail.com

ABSTRACT

The construction of the eastern section of the Baikal-Amur (BAM) by the USSR railway troops is described. The note gives a short, but informative idea of the construction of the eastern section of BAM. The scale of the project, the complexity of the conditions, the heroism and dedication of the builders are emphasized.

Keywords: eastern section of BAM; railway troops; the last rail link; opening of through train traffic; early fulfillment of the plan

For citation: Kovalenko S.A. Railway troops at the construction of the Baikal-Amur mainline. *Transport technician: education and practice*. 2024;5(3):320-323. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.3.320-323>.

50 лет назад советское правительство поручило строительство восточной части БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре железнодорожным войскам (ЖДВ).

8 июля 1974 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

В Главном управлении железнодорожных войск (ГУЖВ) был разработан специальный план

разворота работ на восточном участке БАМа, составлен директивный график строительства, в котором нашел отражение весь производственный комплекс. Он рассчитан с учетом использования передовой технологии строительства, прогрессивных материалов и конструкций, новейшей отечественной техники. Оснащение соединений техникой обеспечивалось как из имеющегося в войсках резерва, так и из фондов Минтрансстроя.

Техникой и имуществом номенклатуры Министерства обороны части пополнялись из военных округов. В связи с отсутствием в штатах специалистов всех профессий, необходимых в строительстве, приказом министра обороны разрешено воинским организациям и частям привлекать определенное количество квалифицированных гражданских специалистов в качестве инструкторов, а также для ремонта техники, выполнения нештатных работ на промышленно-гражданском строительстве.

В первые месяцы после выхода Постановления № 561 разработан специальный директивный график строительства. Его исполнению в войсках уделялось большое внимание. Достаточно сказать, что график был подписан начальником ЖДВ генерал-полковником А.М. Крюковым, согласовывался заместителем министра обороны маршалом Советского Союза С.К. Куркоткиным, министром путей сообщения Б.П. Бещевым и утверждался министром транспортного строительства И.Д. Сосновым. По расчетам для производства работ требовалось восемь усиленных железнодорожных бригад и два мостовых полка.

Руководство строительством восточного участка БАМа осуществлялось ГУЖВ, находившимся в Москве, через управления корпусов, размещенных в районе строительства: в г. Тында и пгт. Чегдомын. Для повышения оперативности управления войсками в составе ГУЖВ в 1978 г. было создано Управление по строительству БАМа и железных дорог Востока, на которое возлагалось решение крупных вопросов по строительству БАМа. Оно контролировало ход и качество строительства. Управление возглавляли генералы Г.И. Куприянов, В.Т. Волобуев, их заместителями были инженеры В.А. Шемуратов, Н.Ф. Устинов, А.К. Сакун.

В июле 1980 г. образован общестроительный трест «Ургалбамтрансстрой», подчиненный начальнику ЖДВ. На управления корпусов возлагались функции генеральных подрядчиков. Организацию работ выполняли управления бригад, подчиненные им батальоны, а также мостовые полки на закрепленных за ними участках и объектах. Генподрядные соединения на своих участках, станциях и пристанционных поселках проводили собственными силами обустройство, расчистку трассы, строили притрассовые автодороги с искусственными сооружениями на них, возводили земляное полотно, мосты, виадуки, трубы, подпорные стенки, верхнее строение пути, выполняли общестроительные работы по устройству временных и капитальных линий связи, электроснабжения до



Памятный знак на станции Сулук¹

35 кВт, возводили служебно-технические здания, сооружения и устройства с инженерными сетями на всех отдельных пунктах.

В состав отдельной железнодорожной бригады в разные годы строительства БАМа входили от 12 до 22 отдельных батальонов и обслуживающих частей и организаций. По мере выполнения задач одни соединения и части расформировывались, другие отправлялись на новые стройки, а требуемые силы и средства оставались на достройку. БАМ стал всенародной стройкой.

Всю осень и зиму 1974 г. таежные десанты воинов-железнодорожников вели борьбу за плацдармы. Главной задачей начального периода было пробиться сквозь болота и скалы к тем местам, где намечалось создать опорные пункты строительства, построить там жилье, различные культурно-бытовые помещения, завезти технику, строительные материалы, продовольствие, т.е. создать необходимые условия для труда и отдыха личного состава, семей офицеров и прапорщиков. Одновременно прокладывались временные автомобильные дороги — «зимники». Все это надо было сделать в сжатые сроки, до наступления весенней распутицы, которая отрезала бы головные группы от основных баз.

Одному из отрядов первопроходцев предстояло пройти более 40 км и провезти технику: автомобили, тракторы, пилораму, доставить палатки, инструменты, запасы продовольствия. Возглавил отряд опытный командир инженер-подполковник Я.И. Паращенко.

Первая весна на БАМе преподнесла урок: обнаженная вечная мерзлота таяла под весенними лучами солнца и сотни кубометров грунта исчезали. С тех пор отсыпка насыпей по марям велась прямо на растительный слой. Несмотря на трудности,

¹ URL: <https://content-29.foto.my.mail.ru/community/bam-jdv/42/i-397.jpg>



Буровые машины BTS-150 на базе тракторов Т-100МГП и Т-130МГ²

воины-железнодорожники показывали образцы самоотверженного труда.

Так, например, мостовики дали слово досрочно выполнить годовое задание, вводить объекты в эксплуатацию только с хорошим и отличным качеством. Почин на восточном участке нашел всеобщую поддержку. В трудных условиях многие механизированные комплексы, экипажи, команды делали по полторы-две нормы в смену, воины грамотно эксплуатировали сложную строительную технику.

13 июня 1974 г. рядовые Алексей Кравцов, Василий Ковбаса и Георгий Евдокимов отсыпали первые кубометры грунта в притрассовую автодорогу от Тынды на восток, а 5 февраля 1975 г. на 2712-м километре от Усть-Кута воины-железнодорожники забили первый костыль главного бамовского пути. Право забить костыль было предоставлено рядовому Леониду Смирнову.

1975 г. памятен строителям магистрали большим трудовым подвигом. 9 мая, в день 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, была введена в эксплуатацию соединительная линия БАМ – Тында протяженностью 180 км, та самая, с которой для достижения победы над врагом в годы войны были сняты рельсы. Новое поколение «возвращало долг» народу. Произвести укладку последнего, «серебряного» звена в Тынде получили право победители социального соревнования. Среди них — капитан Э. Захаров, старший лейтенант П. Русаков, ефрейторы В. Осипенко и В. Шифер, рядовой В. Ерохин. В тот же день по соединительной линии в столицу БАМа — Тынду пришел первый рабочий поезд. Он доставил сборные дома, стройматериалы, оборудо-

вание. Первый бамовский год ознаменовался большими трудовыми успехами.

С перевыполнением заданий работали коллективы, возглавляемые офицерами А. Железновым, И. Босым, К. Курочкиным, П. Цыганковым, М. Гафуровым, А. Комаровым, А. Савицким, Е. Жадяевым, В. Владимирским, Г. Агапычевым. Рота, которой командовал старший лейтенант А. Пироженко, находилась на одном из трудных участков трассы, но систематически выполняла месячные задания на 120 %. Труд передового офицера был отмечен орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. По две нормы в смену на тяжелых грунтах в январские морозы выполняли экскаваторщики сержанты С. Лопаетов, Т. Акимканов; рядовые А. Кузнецов, В. Сорокалетов, С. Буралев, Л. Чайка, Б. Новиков, А. Сомотканов и многие другие.

16 апреля 1984 г. на разъезде имени Героя Советского Союза В.П. Мирошниченко сошлись два путеукладчика. Для того чтобы сомкнуть стальную нить магистрали оставалось уложить последнее рельсовое звено. За 10 лет бамовской эпопеи воины-железнодорожники уложили 1449 км главного пути и более 330 км станционных. Выполнено более 220 млн кубометров земляных работ, возведено 1217 искусственных сооружений, в том числе 45 больших и 296 средних мостов, проложено 527 км линий связи. За эти годы на восточном участке БАМа появились новые города и поселки, построено около 30 станций и разъездов. Для их обустройства воины-бамовцы возвели 174 тыс. квадратных метров жилья, 8 школ, 13 детских садов и ряд других объектов. Об открытии сквозного движения поездов по всему восточному участку БАМа 18 апреля 1984 г. Военный совет железнодорожных войск доложил Генеральному секретарю ЦК КПСС и министру обороны СССР. С замечательным трудовым достижением воинов-железнодорожников, всех строителей восточного участка БАМа поздравил Центральный комитет КПСС.

28 апреля 1984 г. состоялись торжества, посвященные открытию сквозного движения поездов от Тынды до Комсомольска-на-Амуре.

Велик вклад в победу на БАМе каждого воина и гражданского специалиста, непосредственно участвовавшего в стройке, замечен и значителен вклад и тех, кто работал на БАМе и для БАМа в других местах. Особая заслуга непосредственных организаторов строительства — Ф.И. Прибова, А.К. Волкова, Ю.М. Юдина, Г.И. Когатько, И.Н. Егорушкина, В.В. Коломийца, В.Н. Нестерова, А.М. Зиминова, А.Я. Милько, Н.П. Кошмана, А.И. Де-

² URL: https://techstory.ru/foto19/12/axel_foto12.jp

мина, Б.А. Шкибтана, В.В. Лапшина, Г.П. Аникина, В.И. Щербинина, Е.Л. Лещинского, Ю.П. Павлючкова, Л.А. Смирнова, Б.М. Болдырева, В.Г. Айдыняна, В.В. Лещева, А.Н. Матюнина, А.И. Белозерова, Е.К. Неселовского, В.Н. Миренкова, В.Г. Омельченко и др. Слаженно и оперативно работал аппарат Главного управления ЖДВ, основной задачей которого было перспективное и оперативное планирование, действенное решение массы возникавших вопросов и оказание необходимой помощи частям и соединениям. Наибольший вклад в достижение конечных результатов внесли генералы и офицеры А.М. Крюков, М.К. Макарецов, Н.Я. Рылов, М.Я. Рылов, Н.А. Хомяков, А.А. Виноградов, И.С. Матвейков, В.Т. Волобуев, Г.И. Куприянов, Я.М. Майоров, И.М. Федоров, А.Ф. Столяров, Б.М. Земцов, В.А. Шемуратов, Н.Ф. Устинов, К.Л. Пузырев, Г.П. Лунев, Н.А. Чумак, К.А. Жданович, В.Г. Ивашов, С.Е. Степанян, В.Н. Вдовин, К.П. Петров, А.С. Рыженков, В.А. Карлашов и др.

Труд военных железнодорожников получил высокую оценку руководства страны. Орденами и медалями Союза ССР за строительство восточного БАМа были награждены более 1000 человек, медалями МО СССР — 180. Более 56 тыс. военнослужащих войск награждены медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали», 25 офицерам-комсомольцам на БАМе были присуждены премии Ленинского комсомола в области производства, а генералам и офицерам Г.И. Когатько, В.В. Куприянову, М.К. Макарецову, С.Н. Пальчуку, А.А. Шанцеву присвоено звание Героя Социалистического Труда. Генерал В.А. Васильев и капитан А.Б. Чудаков стали лауреатами Государственной премии СССР. За высокие показатели в сооружении восточного участка БАМа 1 ЖДК (командир — генерал-майор Ю.М. Юдин) награжден орденом Октябрьской Революции, 35-я железнодорожная бригада (командир — полковник В.И. Поверинов) — орденом Трудового Красного Знамени.

Об авторе

Сергей Алексеевич Коваленко — доцент, полковник запаса органов военных сообщений, кафедра транспортного обеспечения; **Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС)**; 680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, д. 47; sergei13131@gmail.com.

Bionotes

Sergey A. Kovalenko — Associate Professor, Reserve Colonel of Military Communications Authorities, Department of Transport Support; **Far Eastern State Transport University (FESTU)**; 47 Serysheva st., Khabarovsk, 680021, Russian Federation; sergei13131@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 15.07.2024; принята к публикации 28.07.2024.
The article was submitted 15.07.2024; accepted for publication 28.07.2024.

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

7 августа 2024 г. состоялось заседание конкурсной комиссии по проведению первого этапа второго тура **олимпиады дипломных проектов студентов** образовательных организаций, находящихся в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта на базе Оренбургского института путей сообщения — филиала ФГБОУ ВО «СамГУПС» по специальности СПО 23.02.04 **Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования (по отраслям)**.

Конкурсная комиссия в составе представителей Приволжского территориального управления Росжелдор, УМЦ ЖДТ, профессорско-преподавательского состава ОриПС, УФИПС, преподавателей филиала СамГУПС г. Пенза, начальника восстановительного поезда ст. Оренбург, мастера участка ПЧМ Смолино.