

Александр Белов: «БАМ-2 будет дешевле БАМа»

ТЕКСТ: Сергей Арутюнов



Мы беседуем с человеком, жизнь которого неразрывно связана с БАМом.

Александр Гаврилович Белов приехал на БАМ еще студентом Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИЖТ), и затем долгие годы руководил студенческими стройотрядами, строившими Байкало-Амурскую магистраль. Сегодня Александр Гаврилович работает заместителем руководителя московского Департамента социальной защиты населения. Александр Гаврилович награжден медалью «За трудовую доблесть», медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали», Почетной грамотой Департамента социальной защиты населения г. Москвы.

— Александр Гаврилович, с чего начался для вас БАМ?

— В 1973 году, за год до объявления стройки всесоюзной комсомольской, я, тогда студент пятого курса МИИЖТ, отправился на БАМ командиром линейного студенческого строительного отряда. В 1974-м снова возглавил линейный отряд, а с 1975-го года — отряд зональный, а это уже 25-28 линейных отрядов, полторы-две тысячи человек, разбросанных по тайге — 200 километров в одну сторону и 200 в другую.

Но в 1973-м мы работали мы на как раз на станции Бам, с которой начинался центральный участок будущей трассы — «Бам-Тында-Беркакит».

— Какого рода работы были поручены вашему отряду?

— У нас было конкретное задание — обустройство станции Бам. То есть, строительство на ней технических, административных и бытовых зданий, щитовых домов по заранее разработанному плану. Когда построили жилье, начали выполнять и путевые работы. В 1973 году насыпи под пути еще не было.

— Кому вы непосредственно подчинялись?

— Каждый отряд заключал договор с какой-либо организацией, уже работавшей на строительстве, — либо мехколонной, либо мостоотрядом, либо «Бамстройпутем», и отчитывался за проделанную работу точно так же, как на любой стройке. Начальство было в Тынде, от станции БАМ она в 90 километрах, но ездили туда запросто, несмотря на то, что надо было больше шести часов трястись по тайге на самосвале. Расстояния сибирские. Меня уже много позже, лет 10 спустя, приглашали на БАМе на охоту, спрашиваю, далеко ли ехать. Да нет, отвечают, близко, семьсот километров в одну сторону. На вертолете. Казалось нормальным.

— Сколько было человек в вашем отряде?

— 50-60, не больше, в основном студенты МИИТа, но были и студенты других вузов, и других регионов. Вообще, 90% работавших на БАМе стройотрядов были московскими, но с нами были ребята из Улан-Удэ и Благовещенска, других городов.

— Студенты охотно ехали на стройку? Полностью добровольно или...

— Ехали сами, и притом весьма охотно. Каждому молодому человеку, особенно москвичу, хотелось испытать себя, пожить и поработать самостоятельно. Ну и не секрет, что материально люди были заинтересованы — зарплаты на БАМе были высокими. За месяц боец стройотряда мог заработать 240-250 рублей. Тогда это были большие деньги, и некоторые стремились на БАМ именно чтобы заработать. БАМу на том этапе постоянно требовались штукатуры, маляры, плотники. Сначала приехали студенческие отряды, потом республиканские, а за ними потянулись одиночки-энтузиасты.

— Как осуществлялся контроль работ?

— На советских стройках было строго: каждый метр кладки, каждый перенос кирпича даже на 5-10 метров учитывался нормировщиками. Действовала нарядная система, платили по наряду. Учитывалось все.

— Насколько частыми были рабочие совещания?

— Управление на БАМе ничем не отличалось от управления на любой другой крупной стройке

Советского Союза: точно такие же планерки, совещания, отчет о прохождении графика, перспективные планы, обсуждение трудностей. Начальник «БАМстройпути» проводил совещания раз в неделю, раз в месяц проводились совещания уровнем выше, и т.д.

— Кто из руководителей БАМа вам особенно памятен?

— Как ни странно, помню и люблю всех, потому что со всеми сложились дружеские отношения на всю жизнь. Строители БАМа – особая общность. Начальник Главбамстроя — управления строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали Ефим Владимирович Басин, директор АО «Бамстрой» Станислав Дмитриевич Волковинский, главный инженер «Тындатранстроя» Соколов – все они стали для меня не просто коллегами, но людьми духовно близкими.

— Случались ли на стройке управленческие курьезы?

— Я был тогда совсем молодым и стройкой не руководил. У нас был свой фронт работ, и мы за него отвечали. Иногда бывало смешно: одним крановщиком пытались иногда руководить несколько руководителей, прораб, начальник участка, начальник колонны, каждый в своем праве, каждый – начальник, но крановщик-то один!

— А перебои со снабжением помните?

— Перебои были, но это был нормальный рабочий процесс. Представьте: основная масса составов со стройматериалами начала прибывать в 1974 году, когда стройку объявили всесоюзной комсомольской. Путь был один – по Транссибу, который строили еще при царе. Эта старая дорога просто физически не могла справиться с таким обилием грузов. Ведь все приходилось завозить. Кроме щебня и песка, по-моему. Разумеется, на станциях возникали заторы – каждый груз нужно было принять, разгрузить, перекантовать на машины, отправить к местам назначения. Вот и опаздывали, задерживались. На такой крупномасштабной стройке без этого нельзя. Подводил и уплотненный график движения, и транспорт, иногда поставщики. И все же при всех перебоях работа была в основном слаженная.

— С какими еще трудностями пришлось столкнуться вам лично?

— Пожалуй, с климатом. Типично для БАМа: приезжаю – солнце сияет, снег искрится... Встречающие товарищи говорят: «Погода замечательная —

всего-то -45!»! После Москвы, где двадцати градусов нет, невольно запахнешься плотнее. Но в Сибири морозы не так ощущаются. Другое дело – вечная мерзлота. На одном из участков по глупости сняли верхний слой грунта, и все поплыло – рельсы, шпалы... нельзя было этого делать. Кроме того, случались вымоины. Откуда ни возьмись на путях образовывалась воронка, примерно такая же, как от снаряда, сверху лед, а под ним бурлящая вода. Вот такая геология. Где осушали, бетонировали, а где приходилось применять гораздо более сложные технологические решения, укреплять пути.

— Как вы относитесь к БАМу сегодня? Нужен ли он стране?

— БАМ для меня и для моих товарищей неизменно останется выдающейся стройкой, главной железнодорожной артерией страны, ее гордостью. Природные богатства вокруг БАМа таковы, что строительство магистрали окупится сто раз и больше. Мы и сегодня не знаем и сотой доли наших богатств. Кроме того, магистраль стала школой для новых кадров, полигоном для испытания принципиально новых технологий.

— Сегодня, в дни 40-летия БАМа, запускается БАМ-2. Велики ли, по вашему мнению, риски этого проекта?

— Никаких рисков не вижу. Второй путь надо было прокладывать еще тогда, 40 лет назад. Сегодня его прокладка обойдется гораздо дешевле – вся база есть. Во-первых, изыскания удешевляются в десятки раз: вся геология района изучена досконально. Во-вторых, подготовлены кадры, накоплен опыт. В-третьих, уже есть дорога, по которой можно доставлять стройматериалы – БАМ-то уже построен. Есть жилье для строителей, тоннели уже построены, их не надо пробивать в горах заново. По нормативам, расстояние между путями должно быть всего два метра. За чем же дело стало?

— Американцы, предлагают достроить БАМ до Анадыря и соединить его с Аляской, сделать трансконтинентальную дорогу и соединить материка подводным тоннелем между Беринговым проливом. Ваше отношение к этому проекту.

— Прекрасная мысль. Только предлагают американцы, как всегда, «в свой карман». Их проект предполагает, что вокруг дороги, строительство которой они берут на себя, будет по два километра полосы отчуждения, принадлежащей компании-застройщику. Нас вряд ли это устроит. А в принципе проект хорош, и в будущем обязательно будет реализован, но на наших условиях. ■