

БАМ – важнейшая стройка Минтрансстроя

Ю.Б. НАРУСОВ, В.Д. ПЬЯНКОВ

*«Огромным неосвоенным краям,
Простершимся к востоку от Байкала,
Тящим в недрах угли и металлы,
Уже давно как воздух нужен БАМ!»*

(Леонтий Махитаров)

Во второй половине 60-х годов объективная необходимость развития экономики страны потребовала ускорения роста производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока, усиления транспортной, в первую очередь, железнодорожной сети. Исследования института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, проведенные в тот период, показали, что для быстрого освоения природных ресурсов этих регионов, обеспечения все возрастающих объемов перевозок грузов единственным конструктивным решением могло стать строительство дублировавшей Транссиб транзитной железнодорожной магистрали.

Так был сделан вывод об экономической целесообразности возобновления изысканий и проектирования недостроенной в предшествующий период части Байкало-Амурской магистрали от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре и объектов стройиндустрии для ее сооружения. Необходимость ее строительства была продиктована также уязвимостью Транссибирской магистрали, проходящей на протяжении нескольких тысяч километров в приграничной зоне.

В 1967 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление об изысканиях и проектировании БАМа. Министерство транспортного строительства и Министерство путей сообщения определили задание на большой комплекс проектно-изыскательских работ, организация и выполнение которых были возложены на Главтранспроект Минтрансстроя (начальники В.И. Леднев, И.Н. Мурашкин, А.В. Чернышев).

Работа на трассе БАМа предстояла огромная. Новые данные о природных условиях восточно-сибирского и дальневосточного регионов свидетельствовали о наличии сейсмичности 8-10 баллов, лавинной и селевой



опасности, погребенных льдов. В 50-60-е годы был конкретизирован также картографический материал. В зоне прохождения магистрали обнаружены и разведаны уникальные залежи полезных ископаемых, начато строительство гидроэлектростанций.

Выполнение изысканий и проектирования конкретных участков было поручено пяти генподрядным институтам: Томгипротрансу – от Усть-Кута (Лена) до Байкальского тоннеля (287 км, Иркутская область), Сибгипротрансу – от Байкальского тоннеля до Чары (716 км, Иркутская область, Бурятская АССР и Читинская область), Ленгипротрансу – от Чары до Тынды (630 км, Читинская и Амурская области), Мосгипротрансу – от Тынды до Ургала (972 км, Амурская область и Хабаровский край) и линии Бам (Бамовская) – Тында – Беркамит, Дальгипротрансу – от Ургала до Комсомольска-на-Амуре (503 км, Хабаровский край). Изыскания и проектирование объектов стройиндустрии БАМа выполнял институт «Гипропромтрансстрой». К проектно-изыскательским работам привлекались также: Уралгипротранс (на участках Чара – Тында, Бам – Тында и Тында – Ургал), Ленметропроект (Ленметрогипротранс), Гипротрансмост, Ленгипротрансмост, Томгипротранс и Днепрогипротранс, на вторые пути от Тайшета до Лены и в порядке шефской помощи – проектные институты союзных республик на проектирование посёлков БАМа. Экономические изыскания и определение грузопотоков магистрали выполнялись институтом «ГипротрансТЭИ» МПС.

Функции генерального проектировщика всей магистрали были возложены на институт «Мосгипротранс». В 1967 г. главным инженером проекта комплекса стал И.С. Розанов, в 1970 г. его сменил М.Л. Рекс. Они же возглавляли специальную группу БАМ, созданную для разработки основополагающих документов по изысканиям и проектированию, контроля и обобщения результатов работы всех проектных и научных коллективов, занимавшихся проблематикой БАМа. В ее составе в разное время работали В.С. Бочаров, И.И. Веденский, Л.Т. Галанова, Н.Ф. Гейко, Г.К. Зотеев, Д.А. Иванов, В.А. Кобзев, Ю.Ф. Корчагин, Л.Е. Костюшко, Г.В. Миленький, Р.Ю. Негина, М.М. Новицкий, Г.Т. Полетаева, В.М. Резник, Б.А. Савин, В.А. Савин, Н.А. Сударев, В.Н. Торба. Наиболее важным документом, разработанным этой группой, стали «Основные технические решения, общие для проектируемой магистрали», где был сконцентрирован необходимый исходный материал, включавший все основные аспекты проектирования БАМ.

Одновременно с изысканиями трассы выполнялись исследования гидрологического режима рек. На местности прокладывались магистральные ходы, производилась аэрофотосъемка и тахеометрическая съемка местности на ширину возможного варьирования. По составленным топографическим планам в полевых условиях укладывалась трасса с учетом инженерно-геологических обследований и гидрологических расчетных данных. Для выявления и исследования наледей выполнялась крупномасштабная аэрофотосъемка, затем специализированными отрядами проводилось обследование наледей и составлялся их кадастр с указанием источника наледообразования и прогнозом роста. Одновременно экспедиция географического факультета МГУ занималась выявлением и классификацией лавинной и селевой опасности в районе

прохождения трассы. Была составлена карта лавинной и селевой опасности, которая использовалась при изысканиях.

В результате творческой обработки материалов и данных эксплуатирующих организаций были разработаны основные положения проектирования земляного полотна БАМ и рекомендации по проектированию плана и профиля железнодорожной линии. Впервые в отечественном транспортном строительстве при отсыпке земляного полотна на вечномёрзлых грунтах в основу был положен принцип предупреждения деформаций в период строительства, а не лечение земляного полотна по мере надобности в период эксплуатации, т.е. было положено начало разработки принципов управления поведением вечной мерзлоты под построенным земляным полотном. Авторы разработки методики – А.П. Кудрявцев и А.Д. Пушкина.

Интересен опыт ленинградских проектировщиков при разработке основных технических решений по искусственным сооружениям. Они стремились максимально снизить их стоимость при сохранении естественного температурного режима вечномёрзлых грунтов оснований и обеспечить надежность объектов на весь период эксплуатации. При этом стояла задача максимальной индустриализации производства и сокращения типоразмеров конструкций.

До начала строительства БАМа транспортные строители имели достаточный весомый опыт работы в экстремальных природных условиях на таких железных дорогах, как Абакан – Тайшет, Хребтовая – Усть-Илимская и другие. Однако только на БАМе, пересекавшем на значительном протяжении районы с самыми разнообразными природно-климатическими условиями, они впервые встретились со всем комплексом жестких природных явлений. Железная дорога преодолевает 4,5 тыс. водотоков, в том числе крупнейшие реки Сибири – Лену, Витим, Олекму, Зею, Бурею, пересекает горные хребты с тектоническими разломами, болота, мари. Трасса проходит по участкам развития опасных геологических процессов, распространения вечной мерзлоты, наледей, подвижных курумов, высокой сейсмичности.

Транспортным строителям предстояло решить сложные инженерные задачи по обеспечению устойчивости и надежности всех сооружений железной дороги инфраструктуры. Задача создания в экстремальных природных условиях железнодорожной магистрали протяженностью более 3000 км с современными параметрами и оснащённостью потребовала всеобъемлющего научного обоснования. БАМ стал первой транспортной стройкой страны, для которой была разработана Государственная научно-техническая программа, единый координационный план. Общую координацию работ обеспечивали Главное научно-техническое управление Минтрансстроя (начальники Д.М. Екимчев, Ю.М. Митрофанов, Н.А. Полищук, заместители начальника В.И. Казакин, Г.С. Переселенков, назначенный научным руководителем Программы), ученые и специалисты НИИ транспортного строительства Д.И. Федоров, К.С. Силин, К.П. Большаков, А.А. Цернант, В.Е. Меркин, А.П. Чучев, А.А. Орел, Г.Д. Хасхачих, А.С. Потапов, Г.П. Минайлов. На уровне руководства Минтрансстроя научно-технические про-



К.В. Мохортов –
начальник Главбамстроя,
заместитель министра
транспортного
строительства
(1974–1986 гг.).



И.С. Розанов, главный инженер Главбамстроя (1974–1986 гг.),

В.Ф. Сакун, первый заместитель начальника Главбамстроя (1974–1984 гг.) обсуждают проблемы новостройки. 1977 г.

блемы курировали первые заместители министра И.Д. Со- снов, Н.И. Литвин, О.Н. Макаров. Непосредственно в зоне строительства создана Тындинская мерзлотная станция, сыгравшая большую роль в научном обосновании решений по земляному полотну, искусственным сооружениям, строительству зданий в условиях вечной мерзлоты. В родившемся на БАМе новом городе Северобайкальске действовала тоннельная лаборатория для научного сопровождения строительства крупных тоннелей в сейсмической зоне.

Для повышения надежности одного из важнейших элементов железной дороги — земляного полотна — разработаны и применены новые методы расчета устойчивости насыпей и выемок в условиях высокой сейсмичности и вечной мерзлоты. Реализованы новые технические решения по управлению термовлажностным режимом земляного полотна на вялой мерзлоте и на грунтах с повышенной льдистостью.

При трассировании тоннельных пересечений горных хребтов и мостовых переходов применены аэродинамические методы многозонального дистанционного зондирования земли в комплексе с наземными геофизическими и инженерно-гео-

логическими изысканиями. Новые технологии горизонтального разведочно- го бурения, геолокация и численные методы расчетов взаимодействия тоннельных конструкций с горным массивом позволили решить многие проблемы проходки тоннельных выработок, устройства обделок с применением новых материалов, защиты тоннелей от опасных геологических процессов и явлений.

Для исключения крайне сложных котлованных работ на БАМе широко применялись сваи-оболочки большого диаметра, буронабивные сваи, в том числе с уширенной пятой, столбчатые опоры мостов. Эти технологии обеспечивали высокую надежность мостовых опор, что подтвердилось в ходе последующей эксплуатации; темпы строительства мостов при этом повышены в 2-3 раза.

Реализация такого грандиозного проекта, как БАМ, была бы невозможной без опоры на кадровый потенциал, производственный и профессиональный опыт. Специалисты проектно-изыскательских институтов обеспечили весь комплекс изысканий, проектирования, разработки совместно с наукой нетрадиционных проектных решений. На стройке трудились самые «закаленные» специалисты отечественного транспортного строительства — высококвалифицированные рабочие, инженеры, руководители.

В строительных организациях системы Корпорации «Трансстрой» сохранилось порядка 80 % специалистов, которые и сегодня обеспечивают сооружение объектов производственной и транспортной инфраструктуры в регионе. Так, из бамовцев сформированы коллективы транспортных строителей, прокладывающих сегодня на север от Беркакита Амуро-Якутскую магистраль протяжением около 820 км. Они же проложили уникальный, даже по мировым стандартам, железнодорожный подъездной путь Чара — Чина, а так-

же построили Северо-Муйский тоннель — последний барьерный участок БАМа.

1974 год — особый в биографии БАМа: развернулось широкомасштабное строительство сразу в нескольких направлениях, включая сооружение объектов стройиндустрии, производственной базы, вторых путей Тайшет — Лена, соединительной линии Бам — Тында — Беркакит. Первыми на трассу в январскую стужу вышли ангарстроевцы — первый трудовой десант во главе с начальником СМП-266 П.П. Сахно пробился к первой будущей станции — Таюра (ныне Звездная).

Начавшаяся стройка находилась под пристальным вниманием первых лиц государства и партии: Л.И. Брежнева, А.Н. Косыгина. БАМу и бамовцам создали наибольший режим благоприятствования как эталону социалистического хозяйствования, обеспечивая в первую очередь финансами, материально-техническими ресурсами. Была организована многоцелевая действенная шефская помощь. Однако основная нагрузка все же легла на Минтрансстрой. В том, что управленческая работа на БАМе была эффективной на протяжении всех лет строительства, — большая заслуга министров Е.Ф. Кожевникова, И.Д. Соснова, В.А. Брежнева, заместителей министра Н.И. Литвина, О.Н. Макарова, С.А. Войтовича, А.П. Гаркуши, С.С. Мелконова, В.И. Сбитнева, многих функциональных служб министерства. Они не ограничивались общим руководством стройкой, регулярно выезжали на тот или иной ее участок, решали важнейшие ключевые проблемы в центральных органах и на месте, т.е. были ее действенным ускоряющим фактором.

Из воспоминаний Н.И. Литвина: «Ход бамовских работ не только контролировался выездом на места работников Минтрансстроя, но и систематически рассматривался на заседаниях коллегии. Иногда эти заседания проводились совместно с руководством министерства путей сообщения. Коллегия не только вскрывала недостатки и узкие места в работе стройки, но и оказывала существенную помощь в решении назревших вопросов. Мне всегда импонировала деловая обстановка на заседаниях коллегии, благодаря большой эрудиции, требовательности и принципиальности министров Е.Ф. Кожевникова, а за-тем И.Д. Соснова и В.А. Брежнева».

Министры путей сообщения Б.П. Бецев (особенно на первой стадии становления БАМ) и впоследствии И.Г. Павловский и Н.С. Конарев вплотную занимались организацией и формированием эксплуатационной службы магистрали. Для обеспечения стройки технической документацией, исполнения сметного лимита, комплектования инженерным и технологическим оборудованием, контроля хода работ и своевременного ввода объектов в Тынде была создана Дирекция строительства БАМа во главе с заместителем министра

Первый заместитель
министра транспортного
строительства
Н.И. Литвин (справа),
начальник
Главтоннельмостростроя
Минтрансстроя
Ю.А. Кошелев
на Северо-Муйском
тоннеле.
Обсуждение проблем
проходки тоннеля.
1982 г.





Поездка по БАМу
Г.А. Алиева, первого
заместителя
Председателя Совета
Министров СССР,
Председателя Комиссии
Совета Министров СССР
по строительству БАМа.
Тында. 1983 г.

ров СССР К.Т. Мазуровым, затем — К.Ф. Катусевым, Г.А. Алиевым и Совета Министров РСФСР во главе с заместителем Председателя А.М. Калашниковым, которые кардинально и оперативно влияли на ход сооружения, эксплуатации и освоения зоны Байкало-Амурской магистрали. Большую помощь стройке оказывали Госплан и Госснаб СССР.

При всех трудностях в финансировании капитального строительства Госплан всегда находил возможность выделять средства для нормальной работы строителей магистрали. Его руководитель — заместитель председателя Совета Министров СССР Н.К. Байбаков неоднократно подчеркивал исключительно великое значение Байкало-Амурской магистрали для Дальнего Востока, возможности широкого использования его материально-сырьевых, лесных и рыбных ресурсов для развития этого края.

Важную координационную и направляющую роль в системе многозвенного управления сыграли комиссии, организованные при обкомах и крайкомах КПСС, особенно на первом этапе строительства БАМа (первые секретари — Н.В. Банников, А.У. Модогоев, М.И. Матафонов, Г.И. Чиряев, С.С. Авраменко, А.К. Черный).

Вспоминает начальник комсомольского штаба В.А. Сущевич: «Штаб ЦК ВЛКСМ на БАМе был создан в 1974 г. для оперативного решения непосредственно на стройке всех проблем, возникавших у молодых строителей, и координации деятельности бамовских комсомольских организаций. Мы вместе с моими заместителями Е.Г. Логуновым, В.И. Вересовым, Ю.С. Вербицким и Ю.В. Гальмаковым в кратчайший срок создали в Тындинском, Чедомыне, Шимановске и Усть-Куте активно действовавшие штабы, в которые входили рабочие, бригадиры, руководители, партийные, профсоюзные и комсомольские работники.

С первых дней штаб ЦК ВЛКСМ стремился сконцентрировать силы и внимание комсомольских организаций как стройки, так и республик, краев и областей на отработке системы отбора при массовом направлении молодежи на

путей сообщения В.П. Калиничевым, а в Москве — Управление строительства БАМа, руководимое Ю.Н. Поляковым.

Перечень непосредственных исполнителей организаций генподрядчика (Минтрансстрой) и заказчика (МПС), руководивших стройкой, далеко не исчерпывал всех участников управления, поскольку с первых же дней она получила статус всенародной, ударной и комсомольско-молодежной.

Контрольно-координационные функции выполняли созданные в 1974 г. специальные Комиссии Совета Министров СССР по БАМу во главе с членом Политбюро ЦК КПСС, первым заместителем Председателя Совета Минист-

БАМ адресов, приема и скорейшей адаптации молодых добровольцев. Предпочтение отдавалось отрядной системе пополнения кадров за счет общественного призыва. Жизнь подтвердила правильность такого подхода. Созданные при нашем непосредственном участии комсомольско-молодежные подразделения оказались наиболее стабильными как с точки зрения закрепления кадров, так и производственных показателей. Руководители комсомольско-молодежных бригад В. Степанищев, В. Новик, В. Аксенов, А. Бондарь, Ю. Бочаров, И. Варшавский стали широко известными на стройке людьми.

Главным направлением работы для всех комсомольских организаций БАМа Штаб ЦК ВЛКСМ избрал движение «Я — хозяин стройки», задуманное как долговременная, многоцелевая, крупномасштабная акция по развитию трудовой и общественно-политической активности строителей».

Организованное Минтрансстроем Главное управление по строительству БАМа (Главбамстрой) во главе с заместителем министра, к.т.н. К.В. Мохортовым осуществляло непосредственное руководство сооружением БАМа на участке от Усть-Кута (станция Лена) до станции Тынды, сооружением железнодорожной линии Бам — Тында — Беркакит, второго пути Тайшет — Лена, а также объектов производственной базы, возводимой в зоне БАМа ((Восточный участок строило Главное управление Железнодорожных войск). До декабря 1975 г. аппарат Главбамстроя находился в Москве, затем передислоцировался в Тынду, оставив в столице оперативную группу во главе с Э.И. Куликовым, которая решала ряд важнейших для стройки вопросов в центральных органах государства.

При составлении правительственного постановления по БАМу Константин Владимирович Мохортов заложил в нем целый комплекс положений, которые многие годы определяли жизнь новостройки, обрета в директивном документе силу закона. Это — идея шефства над стройкой, льготы строителям, обеспечение товарами повышенного спроса и чуть позже — возможность приобретения легковых автомашин по целевым вкладам. Он также предложил учредить медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали», что явилось дополнительным стимулом для строителей. В соответствии с представлениями руководителей Главбамстроя (К.В. Мохортова,

Сотрудники аппарата управления Главбамстроя, награжденные орденами и медалями. Тынды, 1985 г.





Проблемы строительства нередко решались непосредственно на трассе БАМа. В центре: В.А. Брежнев, Е.В. Басин, В.В. Евтушенко близ Северо-Муйского тоннеля. 1988 г.

его первого заместителя В.Ф. Сакуна, главного инженера И.С. Розанова) подбирался и штаб стройки, а также руководители трестов и управлений. Руководство Министерства, как правило, считалось с их мнением.

Основные строительные формирования были укомплектованы в конце 1974 г. — начале 1975 г.: тресты «Ангарстрой», «Нижнеангарсктрансстрой», «Тындатрансстрой», «Шимановсктрансстрой» (с 1979 г. — «Центробамстрой») приступили к работам сразу же. С 1972 г. работали строительно-монтажные поезда УС «Бамстройпуть». Оперативно и слаженно приступили к сооружению Большого БАМа тоннельщики Бамтоннельстроя и мостовики трестов

«Мостострой № 8», «Мостострой № 9» и «Мостострой № 10», специализированные тресты «Бамтрансвзрывпром», «Бамтранстехмонтаж», «Бамстроймеханизация», «Запбамстроймеханизация».

Среди кадровых транспортных строителей, в короткие сроки сформировавших мобильные трудовые коллективы и многие годы успешно руководивших ими, можно назвать Ф.В. Ходаковского, В.С. Бондарева, В.Р. Богача, А.П. Романова, А.Д. Антипова, С.Н. Волковинского, В.В. Мороза, В.В. Евтушенко, В.К. Степаненко, В.И. Мокровицкого, Ю.А. Щадных-Чупринко, В.С. Белопола, В.Ю. Абдурахманова, Л.С. Блинкова, И.Д. Рассказова, И.А. Салопекина, В.А.-Б. Бессолова, В.В. Циканова, А.А. Ксензова, В.А. Зайцева, В.И. Шмидта, А.Н. Фролова, А.П. Машурова, А.А. Коротнева, Г.Г. Яненко, В.А. Скаргу, В.П. Белавина, С.Е. Липаткина.

Учитывая широкий фронт работ и сжатые сроки строительства, Главбамстрой максимально приблизил организационную структуру подразделений БАМа к сооружавшейся трассе, сосредоточив главное внимание на решении целевых задач. Для более эффективного управления сложнейшим комплексом были организованы оперативные группы Усть-Кутская (начальник — Е.В. Басин) и Северобайкальская (начальник — И.С. Яковец); на решающих барьерных объектах стройки создавались штабы, возглавлявшиеся, как правило, заместителем начальника Главбамстроя. Эффективно работали экономическая и снабженческая службы во главе с заместителями начальника Главбамстроя В.И. Мишкиным и Г.М. Левиным. Неоценимую роль в ускорении строительства участка Нижнеангарск — Тында сыграл заместитель начальника Главбамстроя Л.Н. Нестерчук.

Е.В. Басин принял руководство стройкой в феврале 1986 г. в должности начальника Главбамстроя, заместителя министра транспортного строительства в сложных условиях начинавшегося перестроечного процесса. Ему пришлось приспособлять всю управленческую структуру к изменявшимся условиям, в том числе связанным с переходом к завершающему — второму этапу строительства с преобладанием работ промышленно-гражданского профиля, расширением географии в обстановке общего снижения внима-

ния к строителям. Это потребовало от руководителей не только высокого профессионализма, но и большого напряжения.

В 80-х годах Главбамстрой был реорганизован в проектно-промышленно-строительное объединение – ППСО «Бамтрансстрой», задачей которого стало проведение всего цикла строительства и проектирования. Открылась возможность строить и сдавать «под ключ» практически любые транспортные, промышленные и гражданские объекты на обширной территории от Красноярского края до Тихого океана, включая развертывание железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск, электрификацию Забайкальской железной дороги. В состав Бамтрансстрой вошли предприятия строительной индустрии (Шимановский и Тайшетский комбинаты, ряд других), объединенные в ПО «Бамстройиндустрия», а также некоторые тресты Главка Урала и Сибири (Воссибтрансстрой, Улан-Удэтрансстрой, Забайкалтрансстрой и Дальтрансстрой). Это позволило на более высоком уровне комплексности решать материально-технические проблемы стройки. В течение неполных 4-х лет удалось добиться стабильности в работе бамовской промышленности. Если в первый период строительства БАМа (1974-1984 гг.) 80 % материалов и конструкций приходилось завозить из-за пределов зоны, как правило, из европейской части страны, то к 1989 г. уже 80 % производилось на своих базах.

Ввод в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Тында – Беркакит стал значительным событием в жизни нашей страны, особенно Якутии. В этой северной республике впервые за всю историю появилась железная дорога. Страна получила надежный доступ к богатейшим залежам коксующихся углей. Было обеспечено дальнейшее формирование и развитие Южно-Якутского территориально-производственного комплекса, завершение строительства угольного разреза, обогатительной фабрики, первой очереди Нерюнгринской ГРЭС.

Шефская помощь БАМу при сооружении городов и поселков магистрали союзных и автономных республик, областей и городов РСФСР потребовала определенной организационной структуры управления. Координацию усилий всех проектировщиков и строителей постоянно осуществляла служба главного архитектора БАМа и Госстроя РСФСР во главе с Н.В. Сухановым.

Основополагающим градостроительным документом стала Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМа. Ее разработали по заданию Госстроя РСФСР специалисты института «Гипрогор» при участии 20 научно-исследовательских и проектных институтов – архитекторы-градостроители, экономисты, социологи, инженеры. Они же внесли предложения по рациональной организации системы расселения, культурно-бытового обслуживания, развитию сети населен-

Торжественная церемония сдачи БАМа в постоянную эксплуатацию. Начальник ППСО «Бамтрансстрой» Е.В. Басин передает символический ключ от БАМа начальнику Дирекции строительства БАМа В.Ф. Дегтяреву. Тында. 1989 г.



ных пунктов, размещению зон отдыха, составили Территориальную комплексную схему охраны природы в зоне БАМа.

Шефские строительные организации построили 32 благоустроенных пристанционных поселка железнодорожников, каждый из которых имеет свое неповторимое лицо, впитал в себя наиболее характерные черты национального зодчества. Ярким градостроительным достижением на БАМе безусловно является Тында — современный красивый город, созданный москвичами. Там же возведен самый крупный на БАМе вокзал на 400 пассажиров. Проект его оригинального по композиции и функциональному решению здания (авторы — московские архитекторы В. Гудков и А. Козлов) отмечен премией на международном конкурсе в Софии.

Автор трех оригинальных проектов вокзалов: в Северобайкальске, на станциях Постышево и Тунгала — новосибирский архитектор В. Авксентюк. Железнодорожный вокзал, торгово-общественный центр и жилой комплекс на станции Ния созданы трудом архитекторов и строителей Грузинской ССР. За эту работу архитекторы В. Бахтадзе, В. Куртишвили, Л. Бокерия, начальник СМП А. Двалишвили и другие стали лауреатами премии Совета Министров СССР. Здание вокзала в поселке Таюра — творчество архитекторов Армении А. Давтяна и М. Алексаняна, вокзал и общественный центр в поселке Улькан создавался архитекторами Азербайджана М. Датиевым, А. Джабаровым, Ю. Толстоноговым. Литовский архитектор Г. Шимайтис — автор вокзального комплекса на станции Уоян, архитектор из Эстонии Аннус Майре — вокзала на станции Кичера. Вокзал на станции Таксимо, объединенный с автобусной станцией, проектировали латышские архитекторы А. Кронбергс, Э. Трейманис, Х. Васильева. Удачны творческие решения вокзалов на станциях Куванда — архитекторы из Узбекистана М. Черный и Т. Колчина, Солони — архитектор из Таджикистана С. Базиль, Чара — архитекторы из Казахстана Е. Рыков и В. Лепешев, Кувыкта и Хорогочи — архитекторы из Ленинграда М. Сагаев и В. Есеновский, Зейск — архитектор из Башкирии Р. Сабитов, Алонка — молдавские архитекторы Е. Шпак, С. Шойхет и А. Колотовкин.

Значительный вклад в формирование социальной инфраструктуры на БАМе внесли зодчие и строители Украинской ССР, построившие красивый и уютный городок на севере Хабаровского края — Ургал. Наиболее яркие и самобытные сооружения — здания железнодорожного вокзала (авторы В. Подолян и В. Куц), общественно-торгового центра (авторы О. Яицкий и В. Колесников), средней школы с крытым бассейном и зимним садом-оранжереей (авторы Н. Фоменко, В. Гибизов, О. Яицкий).

Все эти города и поселки положили начало формированию градостроительного ансамбля зоны БАМа.

Байкало-Амурская магистраль, безусловно, является выдающимся творением ума и самоотверженного труда коллективов проектных, научных, строительного-монтажных организаций транспортного строительства, МПС, железнодорожных войск, молодежных и студенческих отрядов, строительных организаций республик и областей страны. Не случайно БАМ называли всенародной стройкой. Магистраль была, есть и будет гордостью транспортных строителей.