



ВИКТОР ЕФИМОВИЧ БИРЮКОВ

Родился 24 марта 1912 г.
в г. Разуваевка (Мордовия).

Работал монтером
и мастером по ремонту
паровозов в депо Конотоп
и Калуга.

С 1937 г. – зам. нач.
Брянского отделения
паровозного хозяйства.
В декабре 1937 г. – нач.
Калужского отделения
паровозного хозяйства.

С 1939 г.

по 1940 г. учился
в Академии
железнодорожного
транспорта. В годы войны –
в системе

Железнодорожных войск.

В 1946 г. — нач. Брянского
отделения Московско-
Киевской ж. д. В Брянске
избирался депутатом
областного и городского
Совета депутатов

трудящихся. С 1948 по
1951 г. учился в МЭМИИТ.

По окончании – нач.

Московско-Киевского
отделения. В 1954 г. –

гл. инженер Московско-
Курско-Донбасской, затем

Московской ж. д. В 1963 г.
переведен в Госплан СССР,

где проработал в течение 25
лет: нач. отдела транспорта,
зам. Председателя

(по вопросам транспорта).

Награжден 5 орденами
СССР, орденами и медалями
стран – членов СЭВ.

Почетный

железнодорожник.

Почетный дорожный

строитель. Почетный

транспортный строитель.

Создание Минтрансстроя – важнейшее событие в истории страны

В.Е. БИРЮКОВ

К историческим событиям в жизни нашей страны второй половины XX века с полным основанием можно отнести образование общесоюзного Министерства транспортного строительства, которое было не только необходимым, но и обязательным звеном в создании инфраструктуры, способной обеспечивать возрастающие пассажирские и грузовые перевозки.

Этому событию предшествовала большая научно-исследовательская работа Института комплексных транспортных проблем во главе с академиком Т.С. Хачатуровым, членом-корреспондентом А.В. Гориновым, а впоследствии – с докторами технических наук В.П. Петровым и Б.С. Козиным по созданию в государстве «Единой транспортной системы» (ЕТС). Принятая Госпланом и Академией наук концепция создания ЕТС прямо соответствовала значимости транспорта в Советском Союзе как одного из важнейших условий ускоренного развития всех сфер народного хозяйства.

Автору этих строк на протяжении всего полувекового существования отрасли транспортного строительства приходилось вплотную соприкасаться с практическими вопросами сооружения объектов транспортной системы – в должности начальника Московского отделения Московско-Киевской железной дороги и главного инженера Московско-Курско-Донбасской железной дороги, а с 1959 г. – объединенной Московской железной дороги (МЖД). По значению и масштабу строительство 1951 – 1963 гг. существенно отличалось от проектов, рассматривавшихся Госпланом в 1963 – 1987 гг.

Свое «профессиональное крещение» я получил в 1953 г., когда началась электрификация пригородного движения Москва-пассажирская – Апрелевка протяженностью 39 км. В структуре Управления, располагавшегося

в Калуге, создали службу электрификации во главе с опытным специалистом Г.И. Яраловым. Работы выполнялись непосредственно трестом «Мосэлектротягстрой» под руководством К.С. Галахова и главного инженера Ю.И. Чернобаева — профессионалов высокого класса. Было решено в кратчайший срок соорудить высокие платформы, смонтировать контактную сеть, построить тяговые подстанции на станциях Очаково, Внуково и Апрелевка. С этой задачей мы с честью справились: провели электрификацию участка достаточно быстро и с хорошей оценкой.

Во Внуково я познакомился с молодым инженером Семеном Мелконовым, только что окончившим институт и получившим первую должность инженера тяговой подстанции. В дальнейшем мне доводилось неоднократно встречаться с ним на тюменской земле и на БАМе, когда он был в должности заместителя Министра транспортного строительства.

В мои обязанности как главного инженера на МКД, а затем на МЖД входила координация деятельности всех причастных к электрификации организаций, в том числе уже перешедших в систему Минтрансстроя. Учитывая проектировавшийся большой объем электрификации, на дороге был создан оперативный штаб в составе В.Е. Бирюкова — главного инженера дороги, руководителя, Э.С. Суренян — главного инженера службы электрификации, М.В. Корневского — главного инженера паровозной службы, Г.С. Мациюкова — главного инженера службы движения, Н.П. Пересолова — главного инженера службы СЦБ и связи, М.Ф. Сенько — главного инженера службы пути. На отделениях дороги, где планировалась электрификация, были созданы рабочие группы.

Столичная магистраль превратилась в школу для многих руководителей различного уровня в сфере проектирования, строительства, монтажа и эксплуатации устройств электрической тяги. Это во многом относилось и к ученым в данной области. Здесь проходили проверку и эксплуатацию новые технические решения — в частности, внедрение переменного однофазного тока 25 квт, систем усиления постоянного тока, полупроводниковых выпрямителей, нового подвижного состава.

В конце 1954 г. был утвержден проект электрификации участка Ожерелье — Павелец протяженностью 136 км со сроком осуществления 2 года. Строительство должно было пройти по пересеченной местности с затяжным спус-



Их четверо – вот уже 60 лет они вместе. Встретились в 1941 г. в депо «Малоярославец». В 1943 г. после освобождения Брянска машинисты паровозных колонн № 4 и 5, Герои Социалистического Труда В.Ф. Соснин, Е.М. Чухнюк, начальник путевой машинной станции С.А. Пашинин и начальник Брянского отделения паровозного хозяйства (1943-1946 гг.) В.Е. Бирюков. Более 15 последних лет они – члены Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта



Н.К. Байбаков,
А.Н. Косыгин,
Н.А. Тихонов,
В.Е. Бирюков обсуждают
в Малом зале Госплана
СССР проблему новых
видов транспорта.
1978 г.

ответственность строительно-монтажных организаций, представителей служб дороги и отделения обеспечили в установленный срок окончание электрификации участка Ожерелье – Михайлов. Его приняли в эксплуатацию в декабре 1955 г., до станции Павелец – соответственно в ноябре 1956 г. Постоянная эксплуатация на участке Ожерелье – Павелец показала преимущества применения переменного тока перед постоянным за счет увеличения тяговых плеч при уменьшении числа тяговых подстанций, удельного расхода цветных металлов из-за снижения сечений проводов и их износа. В результате заметно снизились затраты на электрификацию железных дорог.

С учетом положительного опыта на участке Ожерелье – Павелец дальнейшая электрификация сети железных дорог осуществлялась, как правило, на переменном токе. Этот участок привлек внимание железнодорожников не только Советского Союза, но и многих стран мира. За опытом приезжали специалисты из США, Китая, Германии, Болгарии, Чехословакии, которые, кроме ознакомления, проходили у нас стажировку.

В 1956 г. вышло постановление Совета Министров СССР «О генеральном плане электрификации железных дорог на пятнадцать лет». Строительство электрифицированных участков МЖД было закреплено за МПС и Минтрансстроем как важнейшее и приоритетное по срокам, что объяснялось напряженностью Московского железнодорожного узла и работавших на пределе пропускной способности главных направлений Москва – Курск, Москва – Киев, Москва – Куйбышев. К тому времени структура управления Минтрансстроя и МПС уже соответствовала резкому увеличению темпов электрификации и, в первую очередь, на МЖД. Если за 27 лет электрификации дороги (с 1929 г.) на электротягу было переведено 81 км, то только за 5 лет, с 1956 по 1961 г., электрифицировали 1370 км.

Реализация постановления Совмина 1956 г. возлагалась, прежде всего, на Госплан. Координация действий министерств и ведомств, научных орга-

ком. В плане он отображался кривыми с радиусом от 589 до 2134 м. Их протяженность составляла 16 % от общей длины участка. Грузонапряженность считалась близкой к средней. Строителям предстояло решить сложную задачу: в весьма короткие сроки соорудить 3 тяговые подстанции, создать на станции Ожерелье парк стыкования.

Слаженные и целенаправленные усилия, взаимопомощь и ответ-

низаций и всех отделов внутри него проводилась повседневно. Необходимо было перестроить машиностроительные заводы, производство моторного топлива, строительных материалов, деревянных и железобетонных шпал. Большую роль сыграли предприятия оборонного назначения. В осуществлении программы перевооружения принимали участие машиностроительные заводы стран — членов СЭВ. В частности, Чехословакия поставляла электровозы для пассажирского движения постоянного и переменного тока и маневровые тепловозы. Из ГДР и Польши приходили пассажирские и грузовые вагоны. Поставки подвижного состава и железнодорожной техники осуществлялись Югославией, Францией, Австрией.

В дальнейшем высокие темпы позволили МЖД выйти на первое место по электрификации. Общая протяженность электрофицированных участков составила 4,3 тыс. км или 42% эксплуатационной длины дороги; электротягой выполнялось более 80% всех перевозок. МЖД всегда будет помнить помощь, оказанную ЦЭ МПС, не забудет имен: Н.А. Ломагина, С.М. Сердинова, П.М. Жилкина, А.И. Тищенко, руководителей Минтрансстроя Н.В. Церковницкого, Л.О. Грубера, П.П. Мурачева, Ш.С. Логуа, П.П. Григариадиса.

В период 1959 — 1965 гг. предусматривалось развитие ряда тыловых сортировочных станций: Ярославль, Горький, Муром, Рузаевка, Кочетовка, Рыбное, Ожерелье, Ленинград. Первоочередными стали Орехово-Зуево и Бекасово-сортировочная. Автором проекта утвердили опытного В.Ф. Бочарова, который впоследствии участвовал в реконструкции узловой станции Рузаевка.

МЖД работала в тесном контакте с основным институтом «Мосгипротранс» (руководители С.М. Сидельников, И.Н. Мурашкин). Проектирование восстановления, реконструкции и строительства МОЖД проводилось одновременно по многим сверхлимитным титулам. Одним из сложнейших считалось создание Западной сортировочной станции в районе станции Бекасово Московско-Киевской железной дороги. В проекте упор делался на полное переключение транзита из Московского узла на Большое кольцо МЖД. Сейчас можно утверждать, что сортировочная станция, построенная трестом «Мосэлектротягстрой» и другими строительно-монтажными организациями, обладала самой передовой на то время технологией формирования поездов на дороге. Были сооружены автоматизированная сортировочная горка с 48 путями в подгорочном парке объединенного локомотивно-вагонного депо, контейнерная площадка и другие технические сооружения.

Таким образом, за 15 лет было электрифицировано 28500 км. Наш народ может гордиться невиданными в мировой практике темпами электрификации железных дорог. Личный вклад в осуществление электрификации железных дорог внесли А.Н. Косыгин, Н.К. Байбаков, Б.П. Бещев, Е.Ф. Кожевников, И.Д. Соснов, В.А. Брежнев.

В 1963 г. по предложению Министра путей сообщения Б.П. Бещева меня назначили начальником подотдела планирования железнодорожного транспорта отдела народнохозяйственного плана по транспорту и связи Госплана.

С приходом Николая Константиновича Байбакова на пост Председателя Госплана СССР резко изменилась роль отдела и особенно подотдела железнодорожного транспорта. Численно подотдел возрос вдвое — с 6 до 12

Таким образом, за 15 лет было электрифицировано 28500 км. Наш народ может гордиться невиданными в мировой практике темпами электрификации железных дорог. Личный вклад в осуществление электрификации железных дорог внесли А.Н. Косыгин, Н.К. Байбаков, Б.П. Бещев, Е.Ф. Кожевников, И.Д. Соснов, В.А. Брежнев.

Правительственная
делегация на БАМе

во главе с первым
заместителем

Председателя
Совмина СССР

Г.А. Алиевым.

Слева направо:

Н.С. Конарев,

М.К. Макарецв,

С.В. Башилов, Г.А. Алиев,

И.Д. Соснов,

Ю.Н. Поляков,

Н.И. Масленников,

А.К. Черный,

В.Е. Бирюков.

Ургал.

1984 г.

сотрудников. В январе 1971 г. меня назначили начальником отдела транспорта — членом Госплана с возможностью лично решать крупные вопросы развития всего транспортного комплекса. Главными направлениями в деятельности отдела стали реализация 15-летнего плана электрификации железных дорог, замена паровозов на электровозы и тепловозы, усиление пропускной и провозной способности железных дорог, строительство автомобильных дорог, морских и речных портов, аэродромов, трубопроводных сетей. В конечном счете, создание инфраструктуры, которая обеспечивала бы значительное увеличение перевозок грузов и пассажиров.

Постепенно еще остававшиеся критики осознавали, что без образованного в 1954 г. Минтрансстроя и созданной им материально-технической базы невозможно было бы даже мечтать о создании Единой транспортной системы страны.

Большую роль в данном плане сыграл министр Евгений Федорович Кожевников. В течение более двадцати лет он возглавлял, а, по сути, «лепил» уникальную организацию, способствовавшую становлению Единой транспортной системы страны. Мне, проработавшему в Госплане почти четверть века, доводилось встречаться с Кожевниковым на различных совещаниях, коллегиях, на заседаниях Совета Министров. Его выступления были немногословными, сконцентрированными на главных задачах. Он всегда был в курсе дел на крупных стройках, прежде всего, по электрификации железных дорог и БАМу. Подготовка сложнейшего постановления по БАМу осу-

ществлялась под непосредственным руководством Н.К. Байбакова и Е.Ф. Кожевникова. Рабочую группу в Госплане СССР поручено было возглавить автору этих строк. От Минтрансстроя в ее состав входил будущий начальник Главбамстроя — заместитель министра транспортного строительства К.В. Мохортов.

К числу выдающихся руководителей, несомненно, относился и И. Д. Соснов. Мне посчастливилось встречаться с Иваном Дмитриевичем в период расцвета его творческого таланта, чаще всего — в дело-



вой обстановке, при исполнении мною функций заместителя Председателя Госплана СССР. Оба мы были членами комиссии Совмина по БАМу, выезжали в составе правительственных комиссий на его строительство. На коллегиях Минтрансстроя, президиумах Совмина выступления И.Д. Соснова отличались лаконичностью, деловитостью, изобиловали точными расчетными цифрами по рассматривавшейся проблематике. Как правило, наши доклады выделялись согласованностью подходов, дружеской взаимоподдержкой. Я хорошо помню, что не было случая, чтобы нам не удалось найти оптимальных решений по любому вопросу и, особенно, срокам строительства БАМ или другого крупного объекта. Я всегда восхищался глубокими познаниями Ивана Дмитриевича, его эрудицией и конкретностью обсуждения труднейших задач.

За мою долгую 70-летнюю трудовую деятельность на транспорте, мне довелось общаться с руководителями двух поколений. Ко второму поколению отношу Владимира Аркадьевича Брежнева, с которым познакомился лично в 1975 г., когда он работал управляющим трестом «Югозатранстрой». Поездка в Киев не была для меня случайной. В пятилетнем плане значилась электрификация Киев – Львов – Чоп, составной частью в которую входила электрификация Киевского железнодорожного узла, что по своей конфигурации и реконструкции станционных путей, подходов и развязок представлялось весьма сложной задачей. Не были решены многие вопросы проектирования и финансирования. После осмотра на месте в течение недели мы с Владимиром Аркадьевичем работали над предложениями по всему комплексу работ. Впоследствии Госплан совместно с руководителями Минтрансстроя рассмотрел их и нашел окончательные подходы. Развитие Киевского железнодорожного узла было выполнено в срок, электрификация по направлению на Чоп получила необходимый импульс.

К эпохальным событиям XX столетия без преувеличения можно отнести строительство Байкало-Амурской магистрали. Идею БАМа поддержали в Госплане и Министерстве обороны. Изыскания и расчеты, проведенные Институтом комплексных транспортных проблем и отделом транспорта Госплана, подтверждали не только перспективность, но и необходимость стройки. По инициативе А.Н. Косыгина была создана комиссия по строительству БАМа во главе с первым заместителем Председателя Совмина К.Т. Мазуровым. Большую организующую роль в правительстве играл Н.К. Байбаков. Он ясно представлял, что только наличие БАМа может обеспечить освоение нефте-газовых богатств Сибири и Дальнего Востока. Поэтому Косыгина и Байбакова можно считать первопроходцами БАМа.

Перед Н.К. Байбаковым и его первым заместителем по строительству В.Я. Исаевым была поставлена задача — в течение полугода подготовить предложения к проекту постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Для его подготовки по распоряжению Николая Константиновича была создана рабочая группа, руководство которой поручили мне. В ее состав вошли: Р.В. Рутковский — начальник подотдела железнодорожного транспорта, В.А. Ежкин, В.И. Черный, Н.П. Игнатов, А.М. Пигарев — заместитель начальника отдела стройиндустрии, В.Н. Калинин — главный специалист



сводного отдела капитальных вложений и другие ответственные работники Госплана СССР. В подготовке проекта самое активное участие приняли представители Минтрансстроя, МПС и Института комплексных транспортных проблем: начальник «Главбамстроя» К.В. Мохортов, его заместитель Э.И. Куликов, заместитель министра путей сообщения А.Ф. Подпальый, начальник Главного управления капитального строительства МПС Ю.Н. Поляков, научные сотрудники Института комплексных транспортных проблем В.И. Петров, С.С. Ушаков, Б.С. Козин, В.М. Левин и др.

8 июля 1974 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли совместное постановление по БАМу. Начиная с момента его выхода, в течение 13 лет, мне довелось вплотную заниматься практическими вопросами строительства исторической магистрали, бывать во все времена года на этой великой стройке. Никогда не забуду трескучие морозы зимой, весенние расцветы сказочной природы. Особо запомнилась красота осеннего леса, увядающего в золотом багрянце.

Рабочая группа Госплана длительное время занималась координацией всех вопросов по БАМу. Вскоре она пополнилась специалистом по проектированию отдельных участков магистрали — профессионалом с большой буквы Вячеславом Васильевичем Шолиным. Он принимал непосредственное участие в разработке и создании постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 23 августа 1979 г. за № 798 и от 12 июня 1985 г. за № 651, согласно которому срок ввода в эксплуатацию БАМа на всем протяжении по пусковому комплексу устанавливался в 1989 г.

Одновременно было принято решение о строительстве по отдельному титулу обхода Северо-Муйского тоннеля с руководящим уклоном 18 % и протяженностью 56 км. Согласованного решения по этому объекту между МПС, Минтрансстроем и Госпланом не принималось. По мнению Министра И.Д. Соснова, сооружение тоннеля должно было закончиться в 1989 г. Я поддерживал этот срок. Госплан исходил из соображений экономии капитальных вложений на строительство. Министр путей сообщения Н.С. Конарев категорически не был согласен с излагавшейся позицией, и, в конечном счете, оказался прав. Правительство разрешило спроектировать объект, но открытие движения по всей длине БАМа проходило пока без учета Северо-Муйского тоннеля. Жизнь подтвердила ошибочность назначенного окончания строительства в 1989 г.

В последние годы Комиссия Правительства СССР по БАМу возглавлялась первым заместителем правительства Г.А. Алиевым. Работники Госплана, Госстроя, Госнаба и заинтересованных министерств часто выезжали на различные объекты БАМа. В связи с отставанием работ по сооружению Северо-Муйского тоннеля было принято решение о создании правительственной комиссии под руководством опытного, прекрасно знавшего тоннелестроение, первого заместителя Председателя Госстроя СССР А.А. Борового с участием представителей Госплана, Минмонтажспецстроя, Академии Наук, МПС, Минэнерго, Госкомитета по науке и технике и Мингеологии.

После выезда на место строительства Комиссия пришла к выводу, что Минтрансстроем, МПС и Госстроем допущены серьезные просчеты в про-

Постепенно еще оставшиеся критики осознавали, что без образованного в 1954 г. Минтрансстроя и созданной им материально-технической базы невозможно было бы даже мечтать о создании Единой транспортной системы страны.

ектировании и экспертизе проекта Северо-Муйского тоннеля, в оценке инженерно-геологических условий трассы, а также при его строительстве, стоимость которого увеличилась в 2 раза. Положение могло спасти лишь срочное строительство обхода с 18-тысячным уклоном, что и было сделано.

Это были важнейшие вопросы. Бывая непосредственно на БАМе, бросалось в глаза другое. Прежде всего, громадные организаторские усилия начальника «Главбамстроя» К.В. Мохортова. Вместе с руководителями Минтранс-



строю ему удалось сформировать команду из высшего класса профессионалов, таких как главный инженер И.С. Розанов, заместитель начальника Главка Г.М. Левин, руководители железнодорожных войск генералы А.М. Крюков и М.К. Макарец. Приходилось видеть в водовороте дел управляющего трестом «Бамстроймеханизация» Ф.В. Ходаковского и его коллег, работников Бурятского обкома КПСС и лично второго секретаря, моего однофамильца В.Г. Бирюкова. Поддерживали тесные связи с местными районными Советами. Мне и А.А. Боровому за активное содействие строительству присвоили звание «Почетный гражданин г. Северобайкальск».

С большим удовлетворением хотелось бы отметить повседневное участие в делах БАМа руководителей МПС. Министр Н.С. Конарев, его заместитель А.Ф. Подпалый, начальник Управления по строительству БАМа Ю.Н. Поляков, начальник Дирекции строительства БАМа (в ранге заместителя Министра) В.П. Калинин и начальник Управления транскомплекта Г.А. Павлинов в роли заказчика создали атмосферу доверия, сотрудничества, полного понимания и оказания необходимой помощи в финансировании, поставок оборудования, согласования возникавших изменений в проекте. МПС — как заказчик, Минтрансстрой — как подрядчик строили БАМ весьма организованно и результативно.

Необходимо отметить большую организующую роль в бамовской эпопее ЦК КПСС, прежде всего, секретаря ЦК по строительству и транспорту В.И. Долгих, отдела строительства и отдела транспорта (заведующий К.С. Симонов), а также секретаря ЦК ВЛКСМ Е.М. Тяжелникова и В.М. Мишина. Историческое решение об участии комсомольцев и молодежи в строительстве БАМа оказалось полностью оправданным. Только молодежи было по силам освоить подобное строительство в тяжелейших условиях нетронутой тайги, гор и болот.

Госплан СССР являлся главным организатором освоения природных богатств Западной Сибири. По распоряжению Н.К. Байбакова была создана

Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев встретился в Сковородино с молодыми строителями БАМа 1978 г.

оперативная группа под моим руководством, в которую вошли представители всех транспортных министерств в ранге заместителей министров: С.С. Мелконов — от Минтрансстроя, А.Ф. Подпальный — от МПС, Б.Е. Панюков — от Министерства гражданской авиации, Б.В. Егоров — от Министерства речного флота РСФСР, В.Ю. Филяновский — от отдела нефтяной и газовой промышленности Госплана. От Миннефтепрома участвовал В.С. Черномырдин. Оперативная группа систематически собиралась в Тюмени и решала практические вопросы, например, о приоритетном строительстве аэропортовых комплексов в Нижневартовске, Надыме, Новом Уренгое и множества вертолетных площадок. Оперативная группа с участием Министра речного флота РСФСР Л.В. Багровым после долгих теоретических споров решила возводить новый портовый комплекс в Надыме и реконструировать речной порт в Лабытнанги.

В прокладке трубопроводов и возведении объектов транспортного комплекса в Западной Сибири самое активное участие принимали министры И.Д. Соснов и В.А. Брежнев. Только правильная нацеленность всех подразделений Минтрансстроя обеспечивала выход в короткие сроки на небывалые объемы добычи нефти и газа. Душой и вдохновителем освоения территории были секретари Тюменского обкома Борис Евдокимович Щербина, а затем — Геннадий Павлович Богомяков. Вокруг них концентрировались представители центральных органов, министерств и ведомств, они участвовали во всех комиссиях, встречах и экспедициях. По сути дела, это был действующий оперативный штаб, где решались сложнейшие вопросы. Г.П. Богомяков, будучи геологом по профессии, в своих рассуждениях свободно опирался на теорию, реально помогал геологам в изысканиях новых районов, богатых нефтью и газом.

Самым сложным в техническом плане оказалось строительство автомобильных дорог. В условиях сплошных болот и топей строители не могли создать твердое основание трассы. Проектировщики предложили перейти на укладку железобетонных плит с предварительным осушением, отсыпкой балласта и щебня в основание дороги. Подобные вопросы встречались часто. Оперативной группе приходилось вмешиваться в процесс сооружения транспортных объектов, что максимально ускоряло строительство.

Строительство Транскавказской автомагистрали через Рокский перевал было мечтой многих поколений жителей Северной и Южной Осетии. Это решило бы проблему их повседневного общения, что было невозможным из-за длительного прекращения движения транспорта в зимнее время по причине частых снежных заносов, схода снежных лавин на многих участках Военно-Грузинской автомобильной дороги. Наличие второго выхода из Владикавказа до Цхинвали и через Гори в Тбилиси имело бы не только социально-экономическую, но и военно-стратегическую направленность. Руководители Северо-Осетинской республики Билар Емазаевич Кабалаев и Олег Александрович Басиев не смогли сломать сопротивление руководителей Грузии и, в первую очередь, В.П. Мжаванадзе, который был ярким противником строительства автомобильной дороги через Рокский перевал. Сопротивление длилось более 10 лет, пока просьба руководителей Северо-

Осетинской республике не была рассмотрена Председателем Совета Министров СССР А. Н. Косыгиным. По его указанию была создана комиссия в составе В.Е. Бирюкова — Госплан СССР, А.П. Гаркуши и С.Н. Власова — Минтрансстрой СССР, Г.Х. Савченко — МПС, Д.Л. Картвелишвили — Грузия, О.А. Баснев и А.Х. Чельдеев — Северо-Осетинская республика.

Во всех делах комиссии активное участие принимали специалисты проектных и строительных организаций. Работала комиссия во Владикавказе, непосредственно на Рокском перевале, Цхинвали, а затем в Тбилиси. Заседания проходили в деловой и конструктивной обстановке. Этому способствовало два обстоятельства. Первое — мнение Госплана, Госстроя, Минтрансстроя и других правительственных структур к тому времени склонилось в пользу строительства автомобильной дороги через Рокский перевал. Второе — сменилось руководство в Грузии. Новые руководители Э.А. Шеварнадзе и Д.Л. Картвелишвили явно не оспаривали выводы комиссии. Мне бы хотелось отметить положительную роль, которую сыграл секретарь Северо-Осетинского обкома КПСС Александр Хаджмарович Чельдеев. Его профессиональные знания, опыт и личное обаяние помогли делу. Именно он возглавлял штаб строительства в Северной Осетии от начала до ввода магистрали в эксплуатацию.

Заключение комиссии и предложение об утверждении проекта строительства Транскавказкой магистрали были рассмотрены и согласованы Госстроем и Госпланом и представлены в Совет Министров СССР. В 1975 г. проект был утвержден министром транспортного строительства Е.Ф. Кожевниковым. Стоимость работ оценивалась в 100 млн. рублей, из них 40 млн. отводилось на строительство 3,7 км тоннеля через Рокский перевал.

Сооружение тоннеля осуществлялось очень медленно из-за неготовности проектной документации, длительных согласований, недофинансированности, слабой строительной организации и т.д. В декабре 1987 г. первая очередь была завершена с небольшим участком противообвальной галереи. Полностью галерея не построена до сего времени. Однако было сделано главное — Транскавказская автомагистраль стала служить всему народу.



На строительстве Кавказкой перевальной дороги. 1984 г.
В.Е. Бирюков,
А.П. Гаркуша,
Г.Х. Савченко,
Л. Вардосанидзе