

В середине августа в резиденции областного правительства - в первом корпусе Нижегородского Кремля - открылась фотовыставка, посвященная строительству Байкало-Амурской магистрали. Выставка приурочена к 40-летию со дня начала последней грандиозной стройки СССР – Байкало-Амурской магистрали.

120 фотографий о жизни страны, о молодом поколении Советского Союза последнего тридцатилетия минувшего тысячелетия, о подвиге и славе – это часть проекта ОАО «РЖД», ставшего и Нижегородским региональным проектом. Квинт-эссенцией его стал альбом бесценных фотографий «Дорога, построенная с любовью».

С середины лета подобные выставки работали в 17 крупнейших городах России – столицах железных дорог страны. В их число вошел и Севастополь, демонстрируя этим фактом общность Крымского полуострова со всей Россией. Выставка вошла в программу празднования юбилея БАМа, на котором было подчеркнуто, что магистраль готовится к своему второму рождению. С этой железнодорожной линией государственная экономика связывает большие надежды.

Сегодня «бамовцами» называют себя тысячи жителей старшего поколения нижегородчины, большинство из которых работало в тех краях по комсомольским путевкам. Среди тех, кто присутствовал на открытии выставки в Нижегородском Кремле, осмотрщик-ремонтник вагонов Виктор Авизич, начальник учебного центра Валерий Запасов, крупный инженер Александр Петров, строитель Александр Илюшкин, электромеханик Игорь Егоров...

В числе участников церемонии была и наш корреспондент, которой выпала удача побывать на БАМе в группе репортёров: на торжествах в честь 30-летия легендарной стройки.

√ Путь очерк

# Построенная

Получите десять суток!

От столицы ГЖД до прибрежной тихоокеанской станции Ванино Дальневосточной железной дороги через БАМ около десяти тысяч километров. Время в пути с пересадками, ожиданием ближайшего поезда - почти десять суток. Маршрут: Казань, Киров, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Северобайкальск, Тында, Новый Ургал, Комсомольск-на-Амуре - даже городов набралось десять! Командировка обещала быть интересной.

Местом высадки журналистского десанта России стал Северобайкальск – город на северном берегу озера Байкал, где когда-то высадились первые группы строителей, железнодорожников, тоннельщиков. Туча репортеров из газет, журналов, с теле- и радиоканалов помчались напрямую на место праздника. А автор этих строк получила задание редакции рассказать читателям, «как это Начиналось». Итогом разведки стали десятки встреч, альбом с фотографиями и дискет с диктофонными записями.

Вот он, первый лагерь строителей на мысе Курлы Северного Байкала - несколько приземистых домов, утонувших в снегу на старом снимке. А лагерь снят на фоне сопки.

А вот портрет первенца города Северобайкальска Юры Гавриленко - он родился зимой 1975 года.

И наконец торжественный митинг: сотни рабочих в ватниках окружили открытый вагон-дизелианс с портретом Ленина, с платформы выступают коммунисты руководители.

## Из маминой юности

Кстати, все эти три фотосюжета мы впервые увидели еще в поезде. Соседями «журналистского» купе оказалась семейная пара с роскошным фотоальбомом - женщина средних лет и ее сын. Они тоже ехали в Тынду: «Решили посетить БАМ маминой юности», - сказал юноша.

Участок БАМа, начинавшийся в Северобайкальске и продолжившийся через станции Кичера, Ангоя, Северомуйск и Токсимо назвали Бурятским. До сих пор считается, что Бурятский участок был самым сложным и затратным на всем протяжении Байкало-Амурской магистрали. Причинами этого стали горно-геологические и природно-климатические условия, а также отсутствие какой-либо инфраструктуры: жилья, возможности пополнить запасы продовольствия и воды. 560 километров будущей железной дороги укладывали при перепадах температуры от -50 до +40 в условиях каменистой гористой местности. Предстояло построить 6 тоннелей, один из которых 15-километровый Северомуйский - в 2003 году был назван самым длинным железнодорожным тоннелем России. Но кроме этого нужно было перекинуть крупные мосты через Ангару, Витим, Тую, Гудженит, Кичеру...

Со всем этим строители справились. С 1974 по 1984 годы на Бурятском участке БАМа прорублено 2,5 тысячи километров просек на притрассовую дорогу, желез-

ную дорогу и линию электропередач. Уложено в земляное полотно магистрали более 100 миллионов километров грунта. Построено 604 водопропускных сооружения. Возведено 407 мостов (всех размеров), уложено 628 км главных и 125 км станционных путей. Старые фотографии красноречиво рассказывают, как это было.

## Гвоздь программы

А Северобайкальск стал городом с 30-тысячным населением. С его вокзала уходят пассажирские поезда до Москвы, Кисловодска, Адлера... Кстати, эти поезда идут по территории Горьковской железной дороги.

Об этом корреспонденту рассказали на праздновании юбилея БАМа коллеги с Восточно-Сибирской железной дороги. Точкой в выполнении задания редакции на этом этапе стала встреча с мэром В.А.Бодровым. Глава администрации сделал нижегородским журналистам в лице автора этих строк необыкновенный подарок: юбилейный «серебряный костыль», своеобразный гвоздь со смещенной головкой, который используется для прикрепления рельсов к деревянным шпалам или подстрелочным брускам. Знающие оценят: на никелированном боку костыля выбито «БАМ...».

## Вокзалы-картинки, природа-царица

На БАМе в первую очередь изумляют вокзалы. Не будет преувеличением сказать, что многие из них – настоящие произведения искусства. Дело в том, что строительство участков трассы было закреплено за отдельными регионами страны. Проект вокзала поручали лучшему архитектору края. Получились десятки индивидуальных проектов с оригинальными приемами исполнения в камне, бетоне, стекле. Здания вокзалов стали главными элементами градостроительного ансамбля городов и поселков, выросших вокруг железной дороги. Вокзалы магистрали - гордость зодчих, строителей и промышленных предприятий, поставивших на стройку высококачественные материалы и оборудование.

Путешественника - уроженца средней полосы поразит природа. Гектары зыбкой мари вдоль железнодорожных путей – весёлого изумруда шелковых лугов, настоящих элементов ландшафта, настоящих элементов ландшафта, настоящих элементов ландшафта. Среди густой зелени тайги вдруг открывается широкая ровная белая просека - этакая гигантская взлётная полоса межзвёздного лайнера-экспресса, которая при приближении поезда оказывается руслом горной реки, вымощенным выветленными солнцем камнями. Реки здесь мелкие, поэтому пересыхающие. Но в половодье вода



Имя навеяно воспоминаниями знаменитого русского писателя-фантаста об изысканиях, проводившихся в зоне будущей магистрали. Ефремов возглавлял одну из направленных сюда в 30-х годах прошлого века партий.

## Пей с газом!

В это лето было много путешествовавших по Дальнему Востоку иностранцев. В купейном вагоне поезда «Северобайкальск-Тында» пришлось ехать с девушкой-американкой Джоаной Лорелой Шеффилд. На станциях ее встречали безупречно одетые молодые люди с плакатиками. Здоровались, убеждались, что все о кей, и тихо исчезали.

По-русски Джоана Шеффилд говорила весьма скромно. Но общих знаний пассажиров вагона в области английского хватало, чтобы получить ответы на самые жгучие наши вопросы. Как американка восприняла информацию о том, что постельного белья на ее купе не хватало? Оговорюсь, что я с момента посадки тоже больше суток ехала на голых матрацах – как и все пассажиры вагона. Наволочкой служило домашнее полотенце, а простыней – купальный халат. Оказалось, девушка Джоана этому не придавала значения.

А когда «по особому распоряжению начальника поезда в качестве исключения гражданке иностранного государства» все же выдали простыню и полотенце, она их просто-напросто спрятала в чемодан.

Посмотрела на соседней без белья и решила, что так и нужно, - именно так выразилась необычная попутчица из Америки.

Еще вопрос: с чем у американки связаны самые большие проблемы в российском поезде? Оказалось: вода для питья. Во время коротких остановок Джоана выбегала на перрон в поисках магазинной негазированной воды. В каждом ларьке ее горячо убеждали, что именно в их бутылках вода негазированная. Девушка набирала батарею бутылок, а потом до следующей станции в купе постоянно раздавалось шипение под очередной открывающейся пробкой - вся вода была с газом. В конце концов автор этих строк подвела американскую гостью к вагонному титану, показала, как набрать воды в стакан и произнесла по слогам: «Негазированная». Девушка буквально открыла рот от удивления. Сказала, что путешествует по железным дорогам мира с 15 мая, но нигде не видела, чтобы вода была бесплатной: за кордоном титаны находятся под замком в «камбузе» проводника.

И третий вопрос: не хочет ли американская пассажирка попробовать вермишели, заваренной в стакане? Оказалось, у нее самой «галяниблани файв блок». Все пять блоков она с гордостью продемонстрировала любопытной детворе из соседних купе, но кушать предпочла апельсины и яблоки: «Это спасает от жары».

Лариса АНДР ШИНА

# С ЛЮБОВЬЮ

в таких реках - их здесь сотни - бешено крутит огромные деревья, а льдины стремятся сокрушить опоры мостов.

Навстречу поезду вдоль железнодорожных путей мчатся километровые полосы цветов: жёлтые, красные, сиреневые. А сразу за ними - протяни руку из окна и достанешь – сопки со снежными ложбинами. Контраст тем поразительнее, что сопки не кажутся высокими - ну холмы и холмы, в наших нижегородских краях есть и покуче.

## Все на пол!

Жара для жителя европейской части России - а за окном в середине дня уже с Урала было плюс 40 градусов - совершенно непривычная. На второй полке купе буквально нечем дышать. В отсутствии кондиционеров весь «второй этаж» в вагонах буквально лежал на полу и поливал себя из бутылки минеральной водой. Зато ночью столбики вагонных термометров опускались чуть ли не до плюс 15 градусов и к утру все верхние полки оказывались занятыми.

Автор этих строк стала свидетелем одного забавного эпизода, когда под утро сосед снизу подкараулил момент и вытащил из-под спящего над ним попутчика матрац, чтобы укрыться от холода.

В вагонах идущих сквозь тайгу поездов обязательно найдутся старожилы, которые хорошо знают эти места и расскажут кучу баек про железную дорогу и окружающую ее местность.

## Угрюм-река и Туманность Андромеды

Наша попутчица открыла, что знакомая россиянам по известному роману «Угрюм-река» протекает «вон там, рядом со станцией, на которой была первоначально запланирована «золотая» стыковка».

Позже в самом деле довелось прочесть документ, утверждающий, что чести стать известной на всю страну станцией встречи путеукладчиков должна была удостоиться Витима. Расположенная на границе Центрального и Бурятского участков БАМа, станция названа в честь «угрюм-реки» Витима - правого притока Лены.

На вокзале журналист в отличие от любого «нормального» пассажира в первую очередь устремляется к газетному киоску. Так вот в Северобайкальске, на самом видном месте, я увидела книгу «БАМ от А до Я». Это большое документальное повествование, основу которого составляет история строительства западного участка Байкало-Амурской магистрали.

Открыв наугад книгу, я наткнулась еще на один интересный факт. Помните как звали героиню романа Ивана Ефремова «Туманность Андромеды»? – Чара. Так вот это название одной из Бамовских станций.