

Тоннель, унесший 57 жизней

Северо-Муйский хребет стал главной преградой на пути магистрали.



Знаменитый «Чертов мост» на объездной дороге через Северо-Муйский хребет

Десятилетие строительства БАМа должно было увенчаться открытием сквозного движения по всей магистрали: от реки Лены до Тихого океана. Но все планы ломал Северо-Муйский хребет. Пробивка тоннеля под ним натолкнулась на невероятные сложности. Чтобы не срывать обязательств, пришлось спешно проложить по горным склонам головокружительную объездную дорогу. Строительство же самого тоннеля продолжалось еще 19 лет, превратившись в самый грандиозный, и в то же время самый трагический, эпизод бамовской эпопеи.

Нужное ли место выбрали?

Еще в конце XIX века проектировщики рассматривали вариант прокладки Транссибирской магистрали не с юга, а с севера Байкала. Отпугнули сложности рельефа. Дорогу пришлось бы вести через Становое нагорье, изобилующее хребтами, самый высокий из которых – Северо-Муйский. Предпочли южное направление, где все хребты практически сходят на нет, давая возможность проложить трассу по сравнительно ровной местности.

У проектировщиков БАМа такого выбора не было. Им требовалось найти кратчайший путь через горное Забайкалье. Обойти хребты стороной не представлялось возможным. То, что придется пробивать горы тоннелями, было ясно с самого начала. Вопрос упирался в изыскание самого удобного места.

Обследование Северо-Муйского хребта, достигающего в своей высшей точке 2 тыс. 561 м, продолжалось три года: с 1968-го по 1971-й. Было изучено 18 вариантов прохождения трассы БАМа, отобрано четыре наиболее подходящих. В конце концов остановились на том, который предлагал осуществить проходку тоннеля в Ангараканском седле. Его и утвердили.

Когда начались сложности с проходкой, на головы изыскателей посыпались обвинения в ошибочности рекомендованного маршрута. С точки зрения географии, никакой их вины, конечно, не было. Выбрано было самое узкое «горлышко» хребта шириной 15,3 км, к тому же самое низкое. Если исходить из рельефа местности это, наверное, самое идеальное место. Другое дело, что проект не имел тщательной геологической проработки. На нее просто не оставалось времени, да и затащить буровые станки в такую глухомань было адски трудно. Более-менее удалось исследовать лишь припортальные части, от силы метров 100. Что находится внутри горы, никто толком не знал.

А внутри лежала «бомба». Под огромным давлением, достигающим 35 атмосфер и сдерживаемым лишь гранитным саркофагом, таились сотни тонн пульпы – термальных вод, перемешанных с истертыми в песок кристаллическими породами. Страшная начинка ждала лишь подходящего момента, чтобы вырваться наружу и смести на своем пути все препятствия.

Трагический сентябрь

Еще не приступив к работе, о Северо-Муйском тоннеле говорили с уважением – он обещал стать самым длинным в стране: 15 тыс. 343 м. Подозревали и о трудностях проходки. Поэтому создавали лучших метростроителей страны: из Ташкента, Харькова, Ленинграда и, конечно, Москвы. От добровольцев не было отбоя.

Для пробивки хребта был создан знаменитый тоннельный отряд N 11. Три года ему потребовалось, чтобы продраться сквозь сотни километров тайги, выйти на назначенный рубеж и заложить два плацдарма для наступления: один с западного склона, другой с восточного. В мае 1977 года проходческий щит врезался в скалы с Западного портала, а в 1978-м началась встречная проходка с востока.

Трагедия разразилась в сентябре 1979 года на западном участке. Роковым оказался 186-й метр. Рухнувшая под напором перфораторов гранитная оболочка освободила гигантский заряд, таившийся внутри горы. Под чудовищным напором в тоннель ворвалась горячая пульпа, сметая все на своем пути. Спасти от нее было невозможно. Если многотонную породопогрузочную машину откинуло на 300 м от входа, то что уж говорить о людях. Погибла вся смена. Их имена высечены на стеле, установленной перед въездом в тоннель.

Проходка была остановлена. Два года ушло на устранение аварии. Люди боялись идти в забой: а вдруг все повторится? Нужна была ясность, нужны были дополнительные исследования геологической структуры. К исследованиям подключили космос. Просвеченный оттуда могучий хребет неожиданно предстал разбитой на куски тарелкой. Четыре разлома рассекали его монолитное на вид тело. Проходчиков угораздило нарваться на самый мощный, шириной в 800 м, служивший древним ложем реки Ангаракан, текущей поблизости. Остальные три зоны исчислялись лишь десятками метров и не представляли уже такой опасности.

Зная местную сейсмику, не стоит удивляться тому, что хребет разломан, как позвоночник человека, упавшего с высоты. Здесь трясет по два раза в день. Выяснилась удивительная подробность. Где-то в 1958-м году потрянуло так, что девятибалльной шкалы Рихтера не хватило для регистрации. От такого сверхмощного землетрясения, занесенного в Книгу мировых катастроф, весь Северо-Муйский хребет сдвинулся по подошве на 1,5 м. Человеческих жертв не было только потому, что в этом суровом краю люди тогда не селились.

Дорога под облаками

Проходка тоннеля возобновилась лишь в 1981-м году. Бросить начатое и искать более подходящее место было накладно, слишком много средств и сил уже вложено в строительство. 800 м разлома оказались самыми сложными для тоннельщиков. Стены укрепляли бетоном и чугунными тубингами. Были использованы все новейшие отечественные и зарубежные технологии для борьбы с водой и плывуном. Холодную воду замораживали азотом, против горячей применяли специальные композиции. Одной из них, разработанной Киевским институтом высокомолекулярных соединений, строители приспособились смазывать детали своих «жигулей». От этой смазки, утверждают, автозапчасти приобретали необыкновенную прочность и могли служить практически вечно.

Каждый метр давался с боем. Стало ясно, к намеченному сроку – первоначально планировалось завершить прокладку тоннеля в 1984-м году – никак не успеть. А именно на этот год планировалось открытие сквозного движения по БАМу. Чтобы не портить праздник и не огорчать родную партию и правительство, нашли выход – проложить обходной путь прямо через хребет.

К строительству приступили в августе 1982-го, а уже в марте следующего года по горной дороге протяженностью 24,6 км пошли поезда. Она получилась такой крутой – 40 м подъема на один километр пути – что никакой тепловозной мощности не хватало, чтобы вытянуть составы на перевал. Их расцепляли и по частям, по четыре-пять вагонов в связке, двойной тягой – спереди и сзади – натужно выталкивали вверх. Разрешение на движение по обходной ветке получили только товарные поезда, пассажирским такой цирковой трюк был запрещен. Их прогоняли от станции Ангаракан до станции Казанкан пустыми, а самих пассажиров везли через перевал на вахтовках.

Когда стало ясно, что открытие тоннеля отодвигается в неопределенное будущее, а дороге-скороспелке не справиться с грядущим потоком грузов, встал вопрос о строительстве еще одного пути через хребет, более пологого, способного пропускать целые составы. По замыслу проектировщиков, максимальный уклон должен был составить 18 м на один км. Для этого пришлось более чем вдвое увеличить расстояние – до 54,3 км.

Отсыпка железнодорожного полотна нового высокогорного объезда была начата в ноябре 1985-го, а спустя 3,5 года он был сдан в эксплуатацию. Это, конечно, уникальное сооружение. Дорога вьется серпантинном, поднимаясь на полкилометра до верхней точки перевала. В двух местах, где не хватило места проложить этот

серпантин на склонах, пришлось пробить два петлевых тоннеля: один длиной 2 тыс. 139 м, другой – 752 м. В них поезда не пересекают горы, а разворачиваются на 180 градусов, набирая нужный подъем.

Горный обход служил много лет до открытия движения по тоннелю. Но и сегодня он не разобран, оставаясь запасной дорогой через Северо-Муйский хребет. Правда, полюбоваться знаменитым «Чертовым мостом», установленным на двухъярусных опорах, могут лишь пассажиры рабочего поезда «Таксимо – Новый Уоян», дважды в день курсирующего по этому маршруту. Остальные составы идут под землей, более чем вдвое сокращая свой путь.

Затянувшийся финиш

Преодолев все подземные ловушки, тоннельщики столкнулись в 1990-х годах с препятствием, которое как минимум на десять лет задержало окончание строительства. Имя этому препятствию – перестройка. В пылу политических баталий о далекой стройке просто забыли. Хроническое безденежье, отсутствие нужных материалов и механизмов, многомесячные задержки зарплаты... Дело доходило до того, что тоннельщики грозили всеобщей забастовкой. Случись это – и оставшиеся без присмотра термальные воды вместе с плывунами быстро бы разрушили результаты многолетнего труда. Правительственным распоряжением громадные долги в конце концов были погашены, и работы возобновились.

Еще раз хребет показал свой характер уже на финише, в 1999 году. Когда оставалось пройти последние 160 м, рухнул подточенный водой свод, завалив большой участок штольни. Разобрав завал, люди упрямо пошли дальше. И вот, наконец, долгожданная сбойка. 30 марта 2001 года сошлись вместе две бригады проходчиков: Виктора Гаценко и Владимира Казеева. И хотя был приказ – не рушить последнюю тонкую перемычку до приезда высокого начальства, ребята, наплевав на него, мигом раскидали стенку и упали в объятия друг друга. Слишком долго ждали они этой встречи, слишком много жертв принесли, чтобы откладывать счастливый миг ради парадных мероприятий.

Сбойка продемонстрировала поразительную точность проходки. Отклонения между западной штольней и восточной по горизонтальной оси составили 6,9 см, по вертикальной – 3,6 см. При 15-километровой длине тоннеля это был великолепный результат, подтвердивший хорошую репутацию проходчиков.

Прокладку рельсов тоннельщики никому не доверили, и 30 октября 2001 года комплексная бригада Сергея Волокитина уложила последнее, по-настоящему «золотое» звено БАМа. Но окончательную точку ставить было рано. Требовалось оборудовать тоннель целым комплексом жизнеобеспечения, без которого он просто не может существовать. Одно из условий – наличие под землей особого микроклимата. Чтобы его соблюсти, пришлось поставить на входах специальные ворота, открывающиеся перед каждым поездом и моментально захлопывающиеся после его прохождения. Что это за ворота, можно судить по тому, что в их создании принимал участие Государственный космический научно-производственный центр им. М.В. Хруничева.

Лишь 5 декабря 2003 года, спустя четверть века после начала строительства, Северо-Муйский тоннель был сдан в постоянную эксплуатацию. Он сократил путь через Ангараканский перевал с 57 до 23 км, а время в пути – с двух часов до 25 минут.

Автор: Александр Павлов © Областная газета ИСТОРИЯ, РОССИЯ 👁 5216 02.07.2009, 11:51 📌 162

URL: <https://babr24.com/?ADE=79029> Bytes: 10768 / 10611 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)