

Великая стройка двадцатого века подходит к завершению

БАМ известен всему миру как один из самых грандиозных проектов века. Мало какие железные дороги могут похвастать такими перевалами и тоннелями. Но за двадцать семь лет стройки он так и не был закончен. Все дело в Северомуйском тоннеле – самом длинном и самом сложном тоннеле в стране. Даже в отдельности от БАМа его всегда рассматривали как стройку века. И вот наконец грандиозный проект близится к концу – в декабре 2003 года тоннель будет сдан под ключ. Чтобы увидеть окончание великой стройки, корреспондент "Пятницы" отправился в Северомуйск.

Репортаж из-под земли

Спуск в тоннель был моей давней мечтой. Родители мои родились и выросли на БАМе – в Нижнеангарске, откуда он, собственно, и начался. Я проводил здесь каникулы, ездил в Таксимо и проезжал по жуткому Чертову мосту. А потом я взахлеб читал насквозь пропитанные идеологией книжки о самом грандиозном проекте, доступном только советским строителям, – БАМе и его знаменитых тоннелях. Теперь у меня была возможность мечту осуществить. – врез

Вход – через душевую

Ранним утром рабочая вахта привезла меня на первый ствол. Ствол – это не только шахта, по которой спускаются в тоннель, но и целый комплекс по ее обслуживанию. Посреди площадки, на которой выстраиваются в ряд машины, перевозящие рабочих, стоит несколько зданий. Главное из них – трапецевидная вышка, в которой заключены механизмы подъема и спуска клетки. В основании вышки – бетонный завод, изготавливающий бетонные конструкции для тоннеля.

Все рабочие сначала проходят через душкомбинат – так он называется потому, что здесь рабочие моются в душе, переодеваются и отдыхают, а прачки стирают их спецовки. В ожидании заведующей душкомбинатом Натальи Омельченко я заглянул в раздевалку и душевую. В огромной раздевалке толкуются уставшие, но веселые рабочие. Как будто и не было у них двенадцатичасовой смены под землей!

И вот я стою внутри вышки, одетый в спецовку и теплую куртку с надписью "БАМтоннельстрой", каску и "коногонку" – шахтерский фонарик, на плече болтается футляр безопасности. На ногах – болотники, на ступнях – портянки, и я переживаю, правильно ли я их намотал, если нет – слетят, и прогулка по тоннелю превратится в мучение.

– А вот и клеть, – улыбается мне диспетчер, – сейчас ребята вагоны выкатят, мы тебя и спустим.

За мной шумно закрываются дверцы, клеть медленно начинает опускаться. Я оказываюсь в кромешной тьме и еду так, пока не соображаю повернуть выключатель на фонаре на каске. Луч выхватывает решетчатые и ребристые кольца, охватывающие шахту и предохраняющие ее от вторжения агрессивной породы. Позже я узнаю, что они называются тубингами.

Под землей

Свет врывается в пространство вокруг меня внезапно, шум работающих механизмов – тоже. Места вокруг становится слишком много, горят лампы, на меня смотрят несколько пар любопытных глаз. Шахтеры тем не менее отвлекаются на меня ненадолго. Мне пожимает руку совсем еще молодой горный мастер, явно мой ровесник, Евгений Богачев.

– Пойдем пройдемся, – говорит он и уводит меня в бесконечные лабиринты тоннеля, штолен и ходок.

Мы идем по дренажной штольне, используемой для обслуживания тоннеля и отводки воды. Под ногами хлупает мочмола – смесь воды и породы. Потом мы вступаем на бетонное основание, на котором лежат

рельсы для дрезин. Внизу клокочет вода – кристально чистая подземная река, унесшая не одну человеческую жизнь. Оступиться и сломать ногу здесь проще простого.

– Вопросы-то будешь задавать или самому рассказывать? – интересуется Женя.

– Задам один коварный. Самое лучшее твое воспоминание о тоннеле и самое плохое?

– Да, задачка, – чешет он шею, – хотя все просто. Я был почти счастлив, когда подписали мое заявление о переводе с поверхности под землю. Здесь настоящая работа и настоящий заработок. А самое плохое – это, наверное, когда Димку убило. Вот, кстати, этот аппарат, который его погубил.

Мы подходим к буровому станку, который сверлит скважину в потолке наискось от его свода. Из скважины течет вода. Я догадываюсь, что вот так и отводится вода от тоннеля. Возле станка возятся несколько человек. Сквозь дикий грохот едва слышно слова. Даже когда его выключают, чтобы поговорить, шума все равно более чем достаточно.

– Вот в этот станок каким-то образом попала его рука. Его просто намотало на бур. Зрелище было жуткое. А парень был тридцати двух лет, ребенок девятимесячный у него. А сам он вырезал из дерева настоящие произведения, выставки даже делал в Северомуйске. Несчастный случай. Буквально в этом году. Другого рабочего убило воздушным шлангом. Вовремя не отсоединили шланг от машины, он натянулся, да еще напор воздуха помог. Вот и нет человека.

– Ну, это опасности работы. А маразмы в ней есть?

– Да хоть отбавляй, – говорят рабочие, – мы частенько тут круглое носим, а квадратное катаем.

Меня ведут в одно из мест штольни, где под бетоном бежит вода.

– Смотри вниз. Видишь, плиты лежат на бетонных опорах, а под опорами вода уже вымыла породу. Сначала нужно было воду отрезать, потом очистить основание, положить плиты. А у нас получилось наоборот. Нам сказали, мы сделали. Теперь вот под эти опоры еще бетон кладем. А вон там маркшейдеры (горные инженеры. – Ред.) указали нам сделать большой отвод для воды и породы. Он перекрыт бетонной стенкой, чтобы вода не перехлестывала. Но она вдруг перестала течь. Получается, и отвод не нужен. А как-то на совещании один из руководителей сказал, что в месте, где идут буровые работы для отводки воды, надо отрезать воду. Она действительно мешала, но бурить без воды нельзя – от пыли можно и помереть. Вот так и носим круглое, катаем квадратное.

– Оборудование у вас хорошее?

– Когда как. Часто приходится работать и на таком, – показывают ребята на рабочего, завинчивающего гайки у какого-то допотопного аппарата, – наше, родное. Самое лучшее шведское и японское. Но его здесь не очень-то много. А оно работать может почти до бесконечности. Помнишь "Магирусы", немецкие грузовики? На них весь БАМ выехал, до сих пор ездят. А наши "Уралы" и КраЗы через пару лет загибались.

Здесь все до конца

Еще час Евгений водит меня по закоулкам тоннеля и штолен. Более грандиозного сооружения я в жизни своей не видел и не увижу. Здесь несколько десятков километров ходов, отовсюду льется вода, и, когда ты понимаешь, какая колоссальная горная масса висит над тобой, только тогда до тебя доходит все сумасшествие и величие проекта. Даже пассажир поезда, пересекая тоннель, поразится его размерам из окна вагона. А люди провели здесь полжизни, и для них это всего лишь место работы. Постоянный грохот сбивает меня с толку, и я ору:

– Женя, здесь есть хоть одно тихое место?!

– Есть, – понимающе улыбается молодой мастер.

Когда мы находим такое место, спрашиваю:

– Ты проходил его когда-нибудь полностью?

– Конечно, – усмехается Женя, – я знаю, что ты спросишь: привык я к нему или нет? Знаешь, я и сейчас понимаю, что это суперстройка. И мне он до сих пор кажется огромным. И опасным. Вот эти тьюбинги, которые

держат свод в особо опасных местах, считаются изначально недеформируемыми. Но когда произошел знаменитый обвал и десять таких колец шириной в метр сгибало как соломинку, многие наши рабочие матюгались и говорили, что хотели бы посмотреть в глаза тому парню, который так уверен в этих кольцах. Поэтому мы до сих пор закачиваем раствор в подозрительные места.

– Ты будешь работать до конца?

– Здесь все будут работать до конца. И не уедут, пока не доработают. Я вот родом из Казахстана. Мне больше поехать некуда. Дай бог, чтобы нашелся еще какой-нибудь серьезный договор, например тоннель на Сахалин. Понимаешь, мы здесь живем как при коммунизме. Здесь маленькая страна. Утром тебя бесплатно привезли, вечером бесплатно увезли. Между поселками тоже вахты бесплатные. После работы помыли, обстирали. Зарплату вовремя выдали. Все друг друга знают, все друзья. Я когда пришел под землю, бывалые мастера подходили знакомиться и представлялись – Вася, Петя. Мне, совсем молодому парню. Вот так становятся друзьями, как в коммуне. Я потом уже понял, что в экстренной ситуации кричать "Василий Петрович!" будет некогда. А у нас тут Север, у нас вся жизнь – экстренная ситуация. В городе я жить не приспособлюсь, там тесно, все друг друга в чем-то подозревают, за транспорт и жилье платишь кучу денег. А нам за то, что нас возят, еще и "колесные" платят, за опасность работы – "гробовые". Остаться хотят почти все. Но после стройки это удастся только железнодорожникам. Все, стройка окончена.

Последняя великая стройка

Клеть подняла меня наверх. В "немецкой" (здание, где раньше жили немецкие строители, а теперь переодевают, греют, кормят и моют строителей) красавица Наташа Соболева забрала у меня спецовку и выдала мою одежду. И предложила кофе с шоколадом. Обе Натальи – начальница комбината и начальница маленькой гостиницы – проводили меня как старого знакомого. Здесь так всегда. Великие дела, такие, как эта стройка, объединяют.

Мой поезд проезжал над западным порталом тоннеля – одним из двух въездов в жерло гиганта. Я смотрел на здание портала, на неторопливо гуляющую там охрану и думал: почему же окончание стройки вызывает у меня такое сожаление, а не радость? Может, потому, что детство, комсомол и братство народов кончились вместе с этой стройкой? Может, потому, что великие свершения этой страны уже в прошлом?

P.S. Когда я возвращался в Иркутск в поезде Северобайкальск – Иркутск, мне пришлось ехать в одном купе с бывшим строителем тоннеля.

– Знаешь, – сказал он, когда мы перестали обсуждать технические стороны стройки, – поработав там и посмотрев, сколько денег, оборудования, взрывчатки, сил, здоровья и жизней угрохано в эту стройку, я и многие мои товарищи пришли к выводу, что такими же усилиями можно было этот перевал хребта сровнять с землей и по дну ущелья спокойно проложить дорогу. Мысль сумасшедшая, она охватывала нас каждый раз, когда возникали трудности с проходкой. Но более ли сумасшедшая, чем мысль построить такой тоннель на зависть всему миру – дескать, можем. С нашим-то подходом!

Роман Тихонов

Автор благодарит за помощь рядовых рабочих и служащих ЗАО УС БАМтоннельстрой, пресс-центр ВСЖД.

Зачем нужен Северомуйский тоннель?

Северомуйский железнодорожный тоннель является крупнейшим в России и пятым по протяженности на планете. Это сложнейшее строительное сооружение подобного рода, так как большая его часть проходит в зоне тектонических разломов. Протяженность тоннеля – 15 тысяч 343 метра, глубина в некоторых местах достигает 1 км.

Тоннель должен был решить актуальную проблему организации движения по БАМу по кратчайшему пути и с минимальными временными потерями. До сих пор движение на этом участке магистрали осуществляется в обход. Это около 60 километров сложного рельефа, из-за которого составы вынуждены лавировать между сопками и горами, двигаясь с минимальной скоростью и рискуя попасть под лавину. Эта горная дорога напоминает скорее авиаперелет. Строители рассказывают, что ехать по так называемому Чертову мосту, который стоит над ущельем на 50-метровых опорах, отказывались даже самые бывалые машинисты. Ничего удивительного – пока мост не был как следует закреплен, а сделано это было лишь в начале девяностых, он откровенно шатался, вагоны состава ходили ходуном, и пассажиры в ужасе замирали, глядя в окно. Сейчас, чтобы переехать через перевал, используются два локомотива – впереди и сзади состава. Это страховка.

Подсчитано, что проезд через тоннель будет обходиться железной дороге в четыре раза дешевле нынешнего. Помимо экономии от сокращения километража железной дороге удастся избежать серьезных издержек по ремонту объездной дороги. С вводом Северомуйского тоннеля в эксплуатацию увеличится пропускная способность Байкало-Амурской магистрали. Сейчас по ней проходит восемь составов в сутки. Помимо этого строительство тоннеля делает доступными месторождения полезных ископаемых.

Хронология великой стройки

Первые десанты отрядов строителей прибыли в Нижнеангарск 12 апреля 1974 года по льду Байкала. Работы по прокладке тоннеля начались в 1976 году. Тогда же появились и строительные поселки, бригады которых начали двигаться навстречу друг другу с разных сторон хребта – Северомуйск и Тоннельный. С тех пор здесь поработало около 30 тысяч человек. Почти все они были из комсомольских отрядов первопроходцев.

– Нигде в мире еще не было такой бурной и многонациональной стройки, – говорит один из самых первых строителей, ангарчанин Георгий Жерносек, – причем я имею в виду не столько уникальность тоннеля, сколько условия, в которых пришлось работать. Проходчикам пришлось преодолевать подземные реки, пробиваться через четыре тектонических разлома, на их головы обрушивались песок, галька, глина и вода. О том, что под землей нельзя без перерыва находиться больше трех часов – из-за слишком высокой концентрации радона (радиоактивного инертного газа), рабочие давно забыли. Радиация – это еще не все. Рабочие трудились в условиях нехватки кислорода, сырости, переохлаждения, темноты, замкнутости пространства. Не раз строителям приходилось начинать все сначала. Те, кто работает здесь давно, говорят, что многих катастроф можно было бы избежать, если бы проектировщики не гнались за "ускоренными темпами". Самая страшная трагедия случилась в тоннеле в июле 1978 года – тогда в ледяном потоке целиком утонула бригада проходчиков. А всего, я слышал, тоннель унес более сорока жизней.

Затем пришли иные времена, и оказалось, что Транссиб в силу недогрузки не очень рвется отдавать грузы БАМу. Финансирование строительства тоннеля еле теплилось. С 1995 года бюджетное финансирование осуществлялось лишь частично. А почти три года назад стройка резко застопорилась из-за выброса породы во время проходки горного разлома. Завалило не только сто с лишним метров тоннеля, но и очень дорогой горнопроходческий комплекс японского производства.

– Когда рабочие заметили прибывание воды, они не на шутку встревожились, – рассказывает горный мастер Евгений Богачев, – ведь это явный признак того, что где-то не выдержал свод тоннеля. Естественно, люди не стали дожидаться, когда свод рухнет, и побежали. Бежать пришлось долго, но выбора не было.

Завал расчищали многие месяцы, но до заваленного проходческого комплекса добрались куда позже. Использовать его было уже невозможно, и дальше бригады продвигались под прикрытием специального щита, работая как бы в панцире, внутрь которого принималась порода и уже потом выносилась наверх. Здесь и пришлось использовать основное ноу-хау российских строителей – отработку новой техники по химическому закреплению грунта в зоне тектонических разломов. Сквозь бетонную стену, ограждающую строителей от разлома, закачивалась закрепляющая химическая смесь, которая вытесняла жидкость и сама становилась твердой горной породой.

Уже потом сквозь эту твердь пробивался горнопроходческий комплекс. С помощью нового химического состава смеси удалось проложить более 1 километра тоннеля в самых опасных зонах – зонах разломов. Таких комплексов при проходе тоннеля поработало несколько – американский, японский, немецкий, финский. Один из них пришлось замуровать прямо внутри горы, поскольку вытащить его было уже нельзя.

После забастовок строителей в 1998 году, когда они отказывались выходить из тоннеля и вместе с тем продолжать работу, Министерство путей сообщения решило взять строительство тоннеля под свою опеку. Людям выплатили зарплату, наладили бесперебойную доставку продуктов, промтоваров, были выделены средства на закупку новой горнопроходческой техники.

В 2001 году Северомуйский тоннель наконец был пробит. На электричках Иркутска даже появились лозунги уже забытого типа: "Ура! Северомуйский тоннель пробит! Слава строителям тоннеля!". На сбойку – последний торжественный взрыв, который разрушил последнюю же тонкую перемышку в скале, – съехалась масса высокопоставленных гостей, в том числе министр путей сообщения. Северомуйцам подарили пару десятков узиков, вручили награды и подарки. По тоннелю прошел первый, демонстрационный поезд.

Но поезда по тоннелю пускать было еще нельзя. Тоннель проложен в зоне очень опасного тектонического разлома, откуда к нему постоянно поступает вода и оказывается давление перемещающихся пород. Всю эту

воду нужно было отвести, достроив боковые дренажные штольни – маленькие тоннельчики. Кроме того, тоннель нужно было оборудовать массой приборов, трубопроводов, вентиляцией, техникой, поддерживающей температурный режим, соблюдающийся и летом и зимой.

И вот определена дата сдачи тоннеля под ключ – декабрь 2003 года. В тоннель с короткими паузами постоянно наведываются представители ВСЖД, проверяя состояние тоннеля и его пригодность к использованию. Эти проверки имеют под собой и еще одну очень неприятную подоплеку. После двадцати шести лет строительства тоннель успел постареть, постоянные завалы и вода подточили его запасы прочности. А поэтому не исключено, что после сдачи стройки века под ключ ее придется закрывать – теперь уже на капитальный ремонт.

Автор: Артур Скальский © Пятница ОБЩЕСТВО, ИРКУТСК 👁 3290 18.09.2003, 11:29 👍 208
URL: <https://babr24.com/?ADE=9141> Bytes: 16931 / 16848 Версия для печати

👍 Порекommendовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@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](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@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](#)