

МБУ «Новолеушковская сельская библиотека
имени И.И. Никонова»

«Трудные километры БАМа»

Информационный час

Подготовила заведующая сектором по работе с
юношеством Л.В. Блинова



Байкало-Амурская магистраль, в качестве сокращения носит аббревиатуру БАМ, состоящую из начальных букв слов названия дороги. На сегодняшний день является той самой железной дорогой, проложенной по территории Дальнего Востока и по просторам Восточной части Сибири. Соответственно, подчинение построенных путей происходит по территориальному признаку, они находятся в составе ДВЖД и ВСЖД.

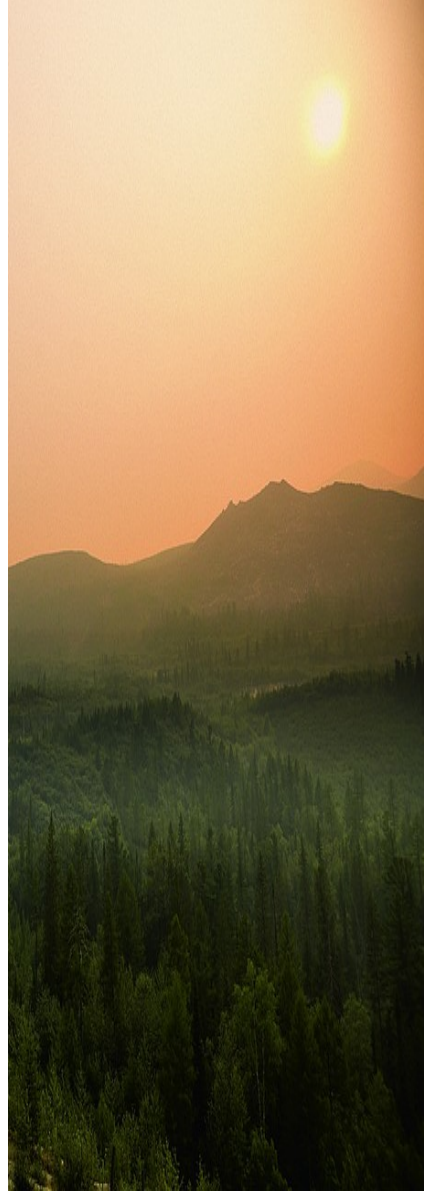
БАМ в мировом значении, считается одним из значимых и длинным железнодорожным путём.



Байкало-Амурская
Магистраль

Первые задумки грандиозной стройки

В конце девятнадцатого столетия, 1888 году, к ведению возможного строительства железнодорожной магистрали в самых восточных областях Российской империи проявило интерес Русское техническое общество. Для обсуждения специалистам был предложен один из проектов прокладки железных путей от Тихого океана, далее по северной оконечности озера Байкал. Спустя один год, полковник Н.А. Волошинов, являясь представителем Генерального штаба, возглавил небольшой отряд, пройдя путь, равный тысячекилометровому отрезку, начав его в Усть-Куте, дойдя до поселения Муи. Именно в этих местах и была потом проложена трасса БАМа. Но тогда, по итогам экспедиции был сделан совсем другой вывод. Красной нитью в докладе было написано, о том, что в этих местах нет возможности вести задуманное грандиозное строительство. Одной из главных причин такого вывода являлась – это полное отсутствие должного технического обеспечения, которого тогда в России ещё и не было вообще.



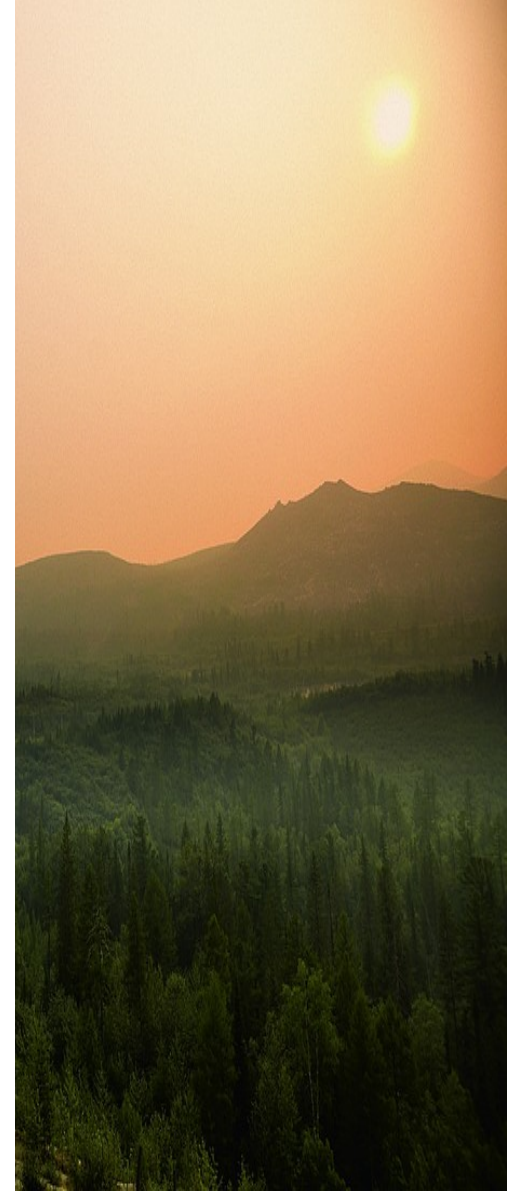
В очередной раз, вопрос о возможном строительстве Байкало-амурской магистрали завели через год после окончания ведения военных действий в русско-японской войне, то есть в 1906 году. В то время витало, пока ещё воздухе, предложение по созданию второй ветки Транссиба. Однако ограничились только проведением изыскательских работ. С наступлением 1924 года разговоры о начале строительства упомянутой магистрали совсем прекращаются.



Коротко о истории БАМа

Впервые, в 1930 году, но пока ещё в проекте, появляется название железной дороги, как «Байкало-Амурская магистраль». Спустя три года Советом народных комиссаров СССР принимается столь важное решение о начале строительства путей БАМа, хотя в действительности ещё долгих четыре года ведутся только проектные и изыскательские работы.

С наступлением 1937 года начинается стройка по созданию железнодорожных путей от станционного пункта – Советская Гавань и до станционного пункта – Тайшет. Первый пункт – это восточная граница нашей страны, а станция находится, как раз на развилке дорог Транссиба и будущего БАМа.





Как строили БАМ

Байкало-Амурская магистраль (БАМ)

строилась с 1938 года, запущена в постоянную эксплуатацию в 1989 году.
В 2003 году сдан Северомуйский тоннель, все работы на трассе завершены.
Магистраль насчитывает около 4 тыс. искусственных сооружений,
в том числе 135 больших мостов. Каждый 10-й километр БАМа — надземный.

Транссибирская магистраль

построена в 1891-1916 годах,
полностью электрифицирована
в 2002 году

Участки Транссиба и БАМа

— Двухпутные
..... Электрифицированные

Участки БАМа, построенные

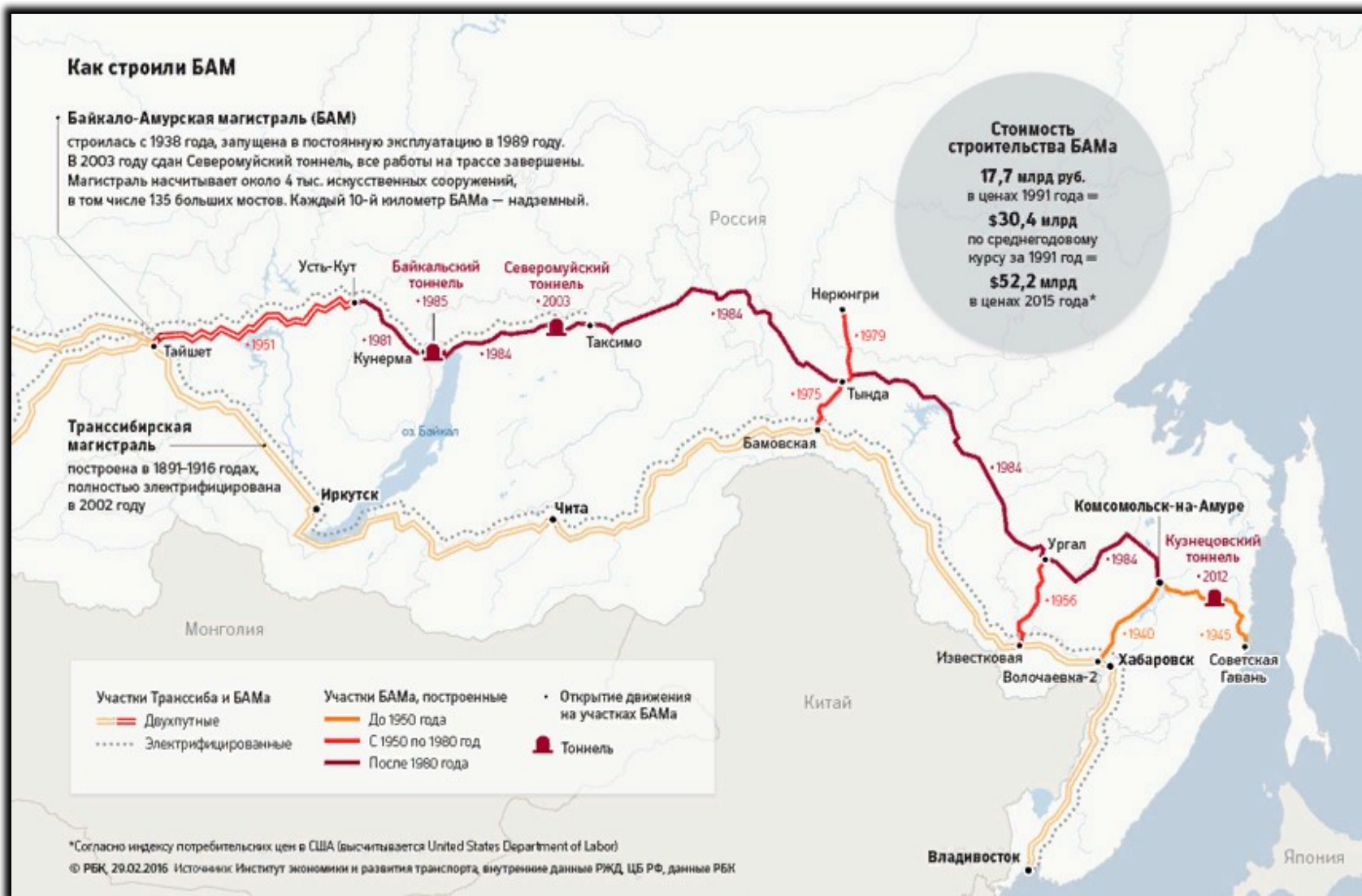
— До 1950 года
— С 1950 по 1980 год
— После 1980 года

Открытие движения на участках БАМа

Тоннель

Стоимость строительства БАМа

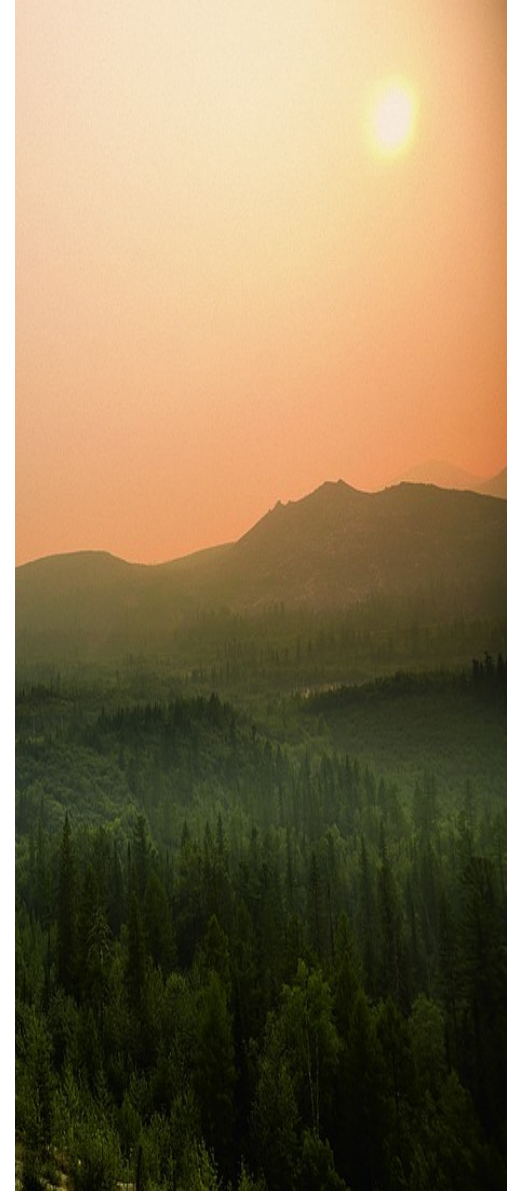
17,7 млрд руб.
в ценах 1991 года =
\$30,4 млрд
по среднегодовому
курсу за 1991 год =
\$52,2 млрд
в ценах 2015 года*



*Согласно индексу потребительских цен в США (высчитывается United States Department of Labor)

© РБК, 29.02.2016. Источники: Институт экономики и развития транспорта, внутренние данные РЖД, ЦБ РФ, данные РБК

Строительство основного пути Советская Гавань – Тайшет осуществлялось с большими перерывами во временном промежутке, начиная с 1938 года и по 1984 год. Самым сложным участком называется Северо-Муйский тоннель, длина его равна 15343 метрам. Постоянная эксплуатация названной части дороги началась с 2003 года. Проект, по которому создавались пути, датирован 1928 годом.

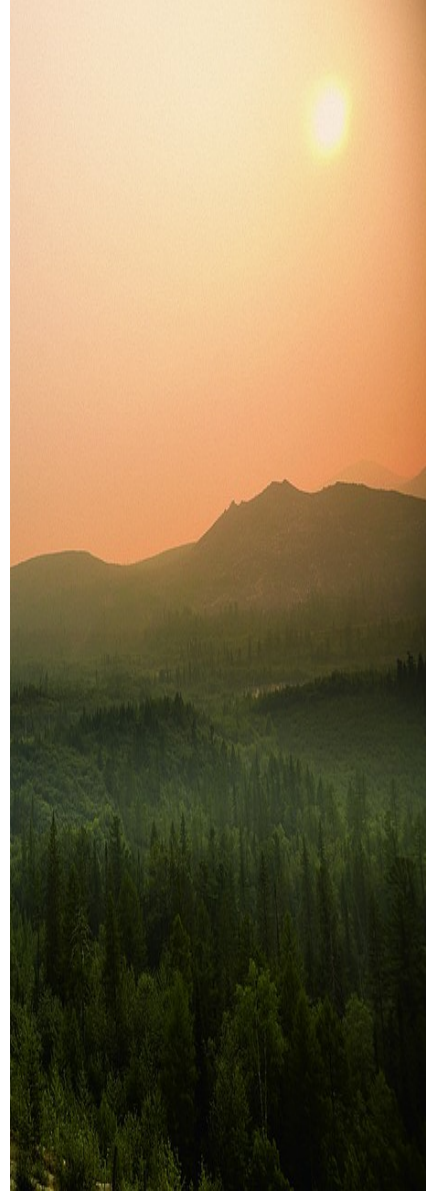


Где проходит магистраль?

Протяжённость основной железнодорожной трассы из Советской Гавани до Тайшета составляет 4287 километров. Южнее этого пути пролегает железнодорожный путь Транссиба. Железнодорожные пути БАМа пересекают русло рек: Амура в районе города Комсомольска-на Амуре, Лены в районе города Усть-Кута и Ангара в районе города Братска, а всего трасса по мостовым переправам пересекает одиннадцать речных русел. Пути пролегли по красивейшим местам северного берега озера Байкал. Бамовская трасса обладает целым рядом ответвлений: на станционный пункт Чёрного мыса протянута дорога длиной в сто двадцать километров. Именно там должен был бы появиться тоннель, идущий к острову Сахалин. Сейчас эта стройка находится в заброшенном состоянии.



В направлении станционного пункта Волочаевки проложена железнодорожная ветка длиной триста пятьдесят один километр. В район Эльгинского месторождения протяжённость ответвления составляет триста километров. До станции Известковой длина ветки составляет триста двадцать шесть километров. На станционный пункт Чегдомын проложен путь длиной шестнадцать километров. В сторону города Якутска пролегли пути Амура-Якутской магистрали. В сторону станционного пункта Бамовский длина путей составила сто семьдесят девять километров. К Чинейскому месторождению проложены пути длиной шестьдесят шесть километров. Ответвление в сторону Усть-Илимска составляет длину, равную двумстам пятнадцати километрам.

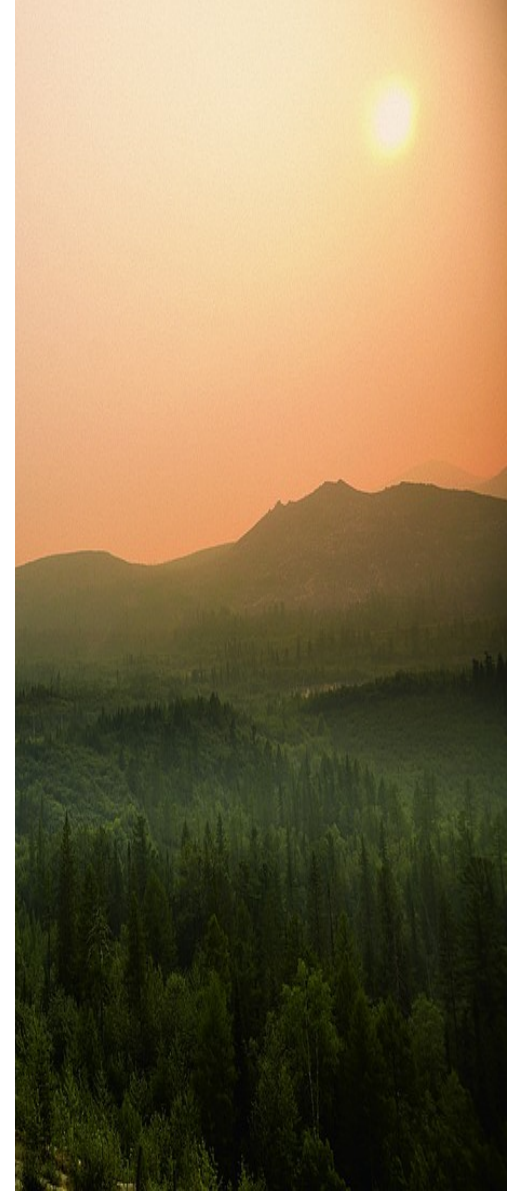




Практически, весь путь Байкало-Амурской трассы проложен по горной местности. Самая высокая точка магистрали находится на Муруринском перевале, её высота составляет одну тысячу триста двадцать три метра над уровнем моря. Сложный путь проходит по Становому нагорью. БАМ изобилует крутыми уклонами, на некоторых таких участках магистрали вводятся ограничения весовому параметру поездных состав, применяется двойная локомотивная тяга. На данной дороге пришлось возвести десять тоннельных сооружений. Самым длинным на российской территории считается Северо-Муйский байкальский тоннель. На всём протяжении пути создано малых и больших мостовых переправ в количестве двух тысяч двухсот тридцати единиц. На магистрали находится более шестидесяти посёлков и городов, более двухсот разъездов и станционных пунктов.

История строительства

Сталинский период





Принятие направления всей Бамовской трассы состоялось в 1937 году, она должна была пролегать по следующему маршруту: Советская Гавань – Комсомольск-на-Амуре – Усть-Ниман, Тында – северный берег озера Байкал – Братск – Тайшет.

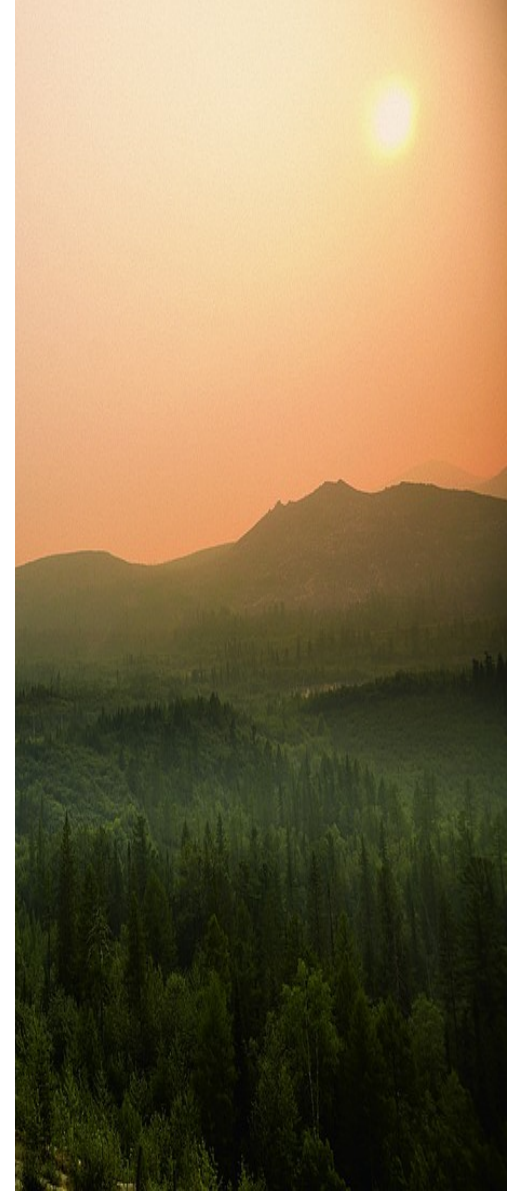
Участок, находящийся между Нижнеангарском и Тындой, был включён в проект, когда осуществили аэрофотосъёмку указанной местности.

В майские дни 1938 года произошло расформирование Бамлага. Вместо него произошло образование шести ИТЛ для обеспечения строительства на железной дороге. В этом же году приступили к сооружению железнодорожного полотна на западном участке, между Тайшетом и Братском. На путевом участке от Советской Гавани до Комсомольска-на-Амуре стартовало производство подготовительных работ.



В период военного лихолетья, в январе 1942 года Государственным Комитетом Обороны принимается решение о демонтаже мостовых ферм и звеньев пути на участке Тында – БАМ и перебрасывания их на участок железнодорожных путей по маршруту: Ульяновск – Сызрань – Саратов – Сталинград для создания Волжской рокады.

С наступлением июня 1947 года вновь возобновились строительные работы на участке железной дороги между Ургалом и Комсомольском-на-Амуре, их осуществляли заключённые из Амурского ИТЛ. В течение последующих шести лет была произведена полная отсыпка насыпей по всему участку от Берёзового до Комсомольска-2. В последующем упомянутая часть дороги эксплуатировалась железнодорожным транспортом, входящим в состав Комсомольского объединённого хозяйства. Депо и здание управления расположились на поселковой территории Хурмули, находящейся в Комсомольском районе. Часть дороги от Советской Гавани до Комсомольска-на-Амуре заработала ещё в 1945 году. В июле 1951 года по маршруту от Тайшета до Братска и далее до Усть-Кута пускается первый поездной состав. Постоянная эксплуатация данного участка началась в 1958 году.



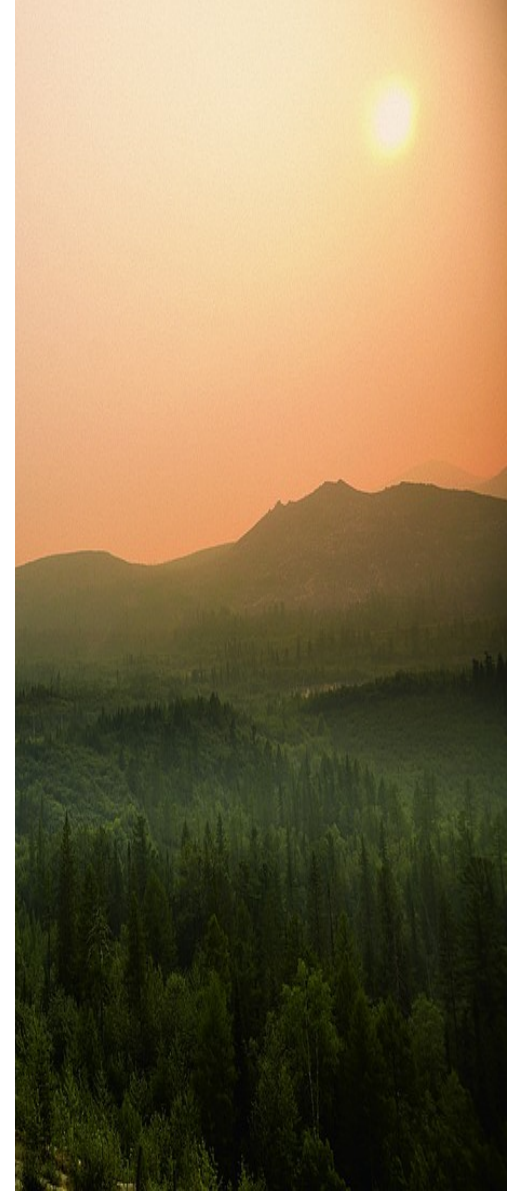
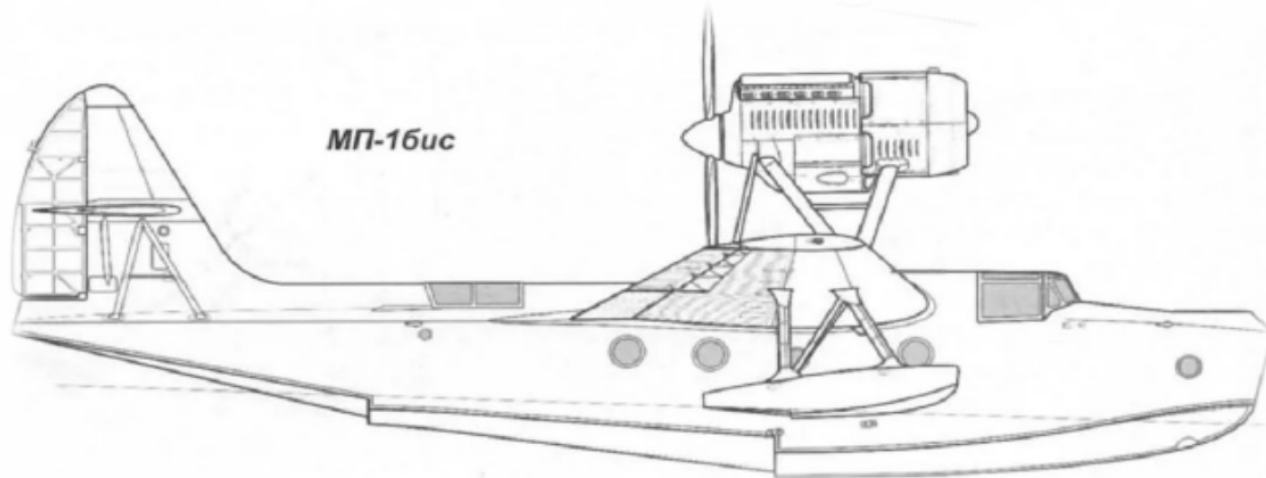
Применение аэрофотосъемки



Интересен тот факт, что при проведении изыскательских работ применялась не только наземная разведка, но в труднопроходимых и в непроходимых местах осуществлялась весьма сложная по тем временам аэрофотосъёмка, считавшаяся тогда авангардным направлением. Аэрофотосъёмка стала возможной при участии лётчика Михаила Кириллова, в последующем ставшего героем Советского Союза.

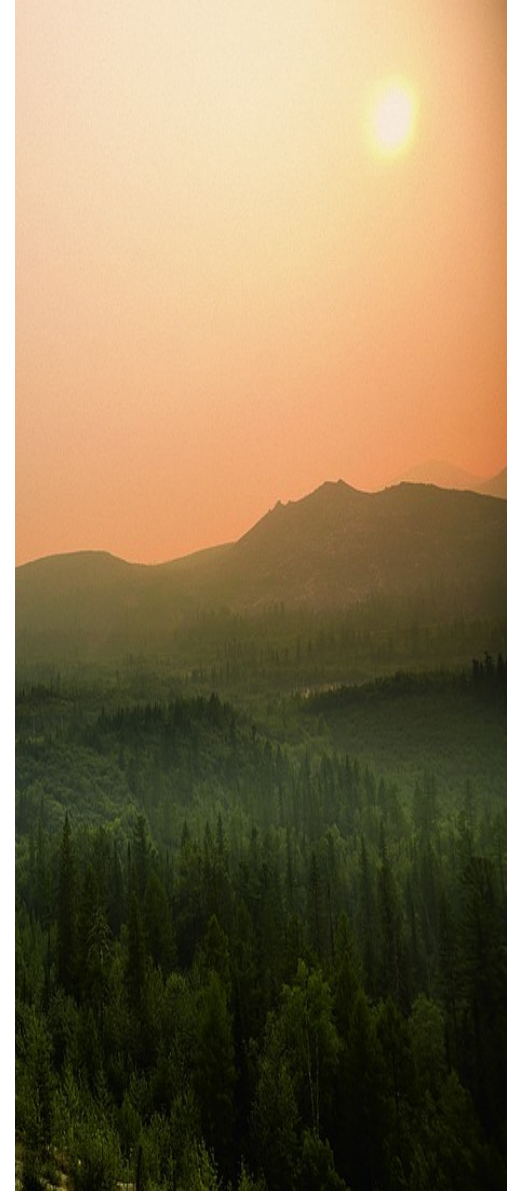
В Московском аэрогеодезическом тресте эксперты сделали своё подтверждение тому, аэрофотоснимки являются точными и обладают определённой ценностью, могут применяться там, где в них возникает необходимость. Выполнять такую работу могут специалисты железной дороги. Одним из первых железнодорожных лётчиков стал Л.Г. Краузе. До осуществления этих геодезических работ, названный лётчик работал на маршруте: Москва – Ленинград, доставляя центральную газету «Правда» в город на Неве. Начиная с летних месяцев 1936 года, лётчик Л. Г. Краузе активно производил трассировку БАМа. Длина всей рекогносцировки была равна трём тысячам четырёмстам восьмидесяти километрам, а общая площадь аэрофотосъёмок была равна семи тысячам пятистам квадратным километрам.

Первые пробы аэрофотосъёмок были неудачными. Поскольку используемый тип самолёта не обладал должной устойчивостью на курсе заданного маршрута, и поэтому кадры получались смазанными. Для проведения последующих работ по аэрофотосъёмке были задействованы другие самолётные аппараты. Им стал самолётный тип МП-1-бис, относящийся к отряду гидросамолётов. Базирование их осуществлялось в иркутском гидропорту, где имелись специальные ангары для зимнего периода времени и была своя база для проведения необходимого ремонта.



История строительства

Брежневский период





Спустя девять лет вновь потребовалось проведение изыскательских работ, а уже с июля месяца 1974 года начинается создание новых веток железной дороги, речь шла о строительстве второго пути по следующим маршрутам: Беркакит – Тында и далее до БАМа, и от Усть-Кута до Тайшета. В общей сложности - это одна тысяча семьдесят семь километров железных путей. Одновременно создаётся железная дорога, относящаяся к первой категории, по маршруту от Комсомольска-на-Амуре до Усть-Кута, длина этих путей равна трём тысячам ста сорока пяти километрам.



Интересна и география построенных новых вокзалов и станций на всей протяжённости линии создаваемой дороги. Украинские строители построили здание вокзала в Новом Ургале. Азербайджанские строители создали станционные пункты Улькан и Ангоя, ленинградцами возводились стены Северобайкальска, москвичами строилась Тында. Башкиры отстраивались в Верхнезейске. Дагестанцы, ингуши и чеченцы работали по созданию Кунермы. Краснодарцы и ставропольчане отличились в создании станции Лены. Хабаровчане построили Судук. Красноярцы вели строительство Февральска. Тульчане создали станцию Маревая, ростовчане построили Киренгу. Челябинцы – Юктали. Пермьки – Дюгабудь, Свердловчане – Хорогочи и Кувькту. Ульяновцы – Ижак, куйбышевцы возводили Этеркен, саратовцы – Герби, волгоградцы – Джамку, Пензенцы – Амгунь. Новосибирцы создали Постышево и Тунгалу. Тамбовцы отличились при строительстве Хурумули. Эстонцами построена Кичера.





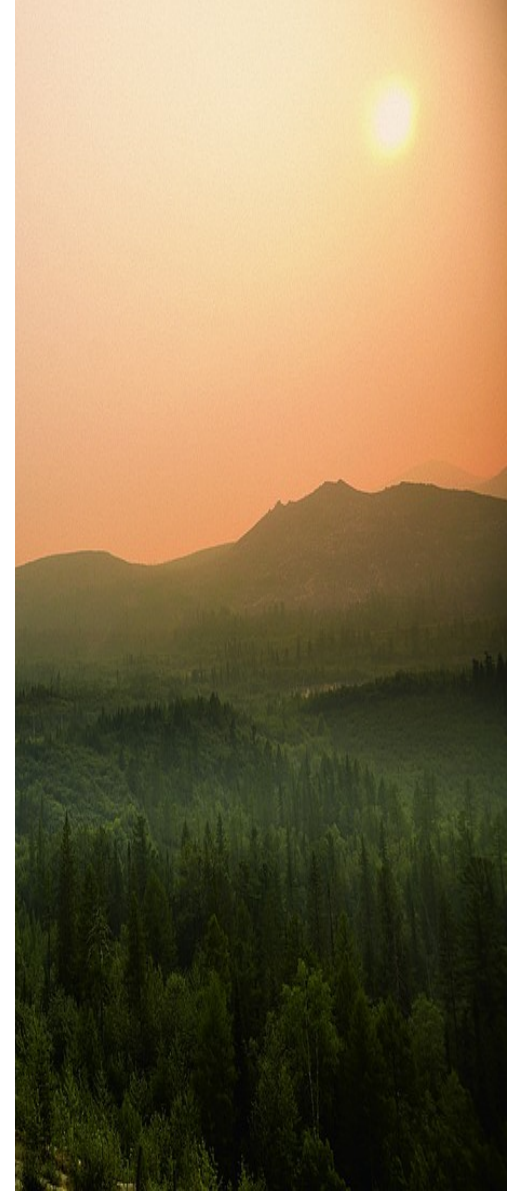
С апреля 1974 года БАМ приобретает статус «Ударной комсомольской стройки». Эту железную дорогу строили многие молодые люди. Здесь тогда создавались местные анекдоты и новые шутки, связанные с названием дороги.



Начиная с 1977 года, уже на постоянной основе эксплуатируется дорожный участок на линии Тында – БАМ. Через два года заработала линия Беркакит – Тында. Основное строительство железнодорожных путей осуществлялось в двенадцатилетний период времени, начиная с 05.04.1972 года и по 17.10.1984 года. Спустя пять лет были введены в эксплуатацию все три тысячи километров железнодорожных путей. Накануне 29.09.1984 года бригады Ивана Варшавского и Александра Бондаря встретились в районе разъезда Балбухты, а через три дня на станционном пункте Куанда в торжественной обстановке состоялась установка «золотого» звена. Дорога теперь представляла собой единый механизм с самым длинным в России тоннелем, но его полная эксплуатация началась только с 2003 года.

История строительства

Современный БАМ

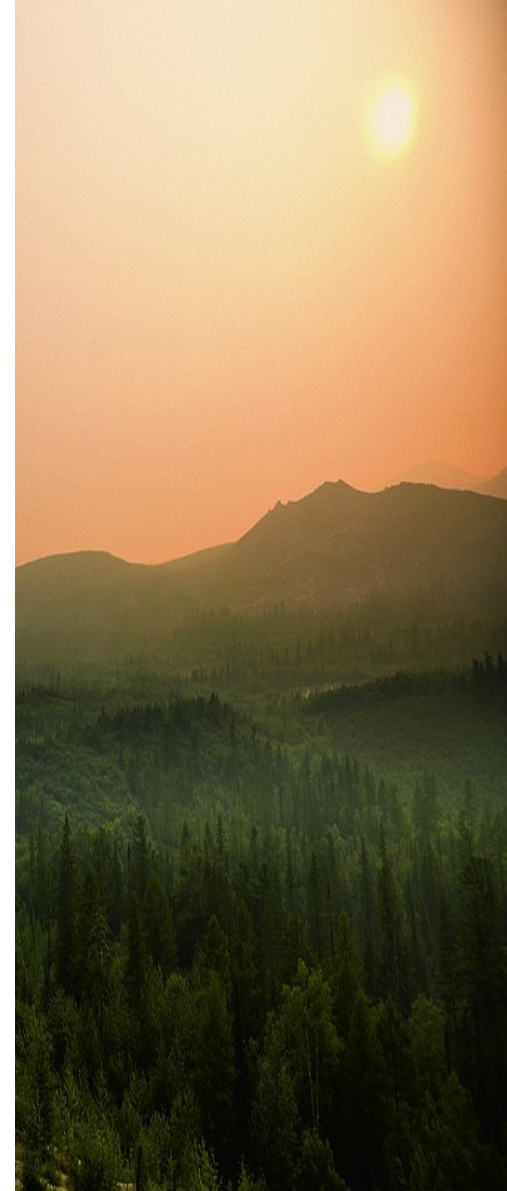


Сегодня произведено деление БАМа, он вошёл в состав ДВЖД и ВСЖД, граница раздела дороги находится в районе станционного пункта Хани.

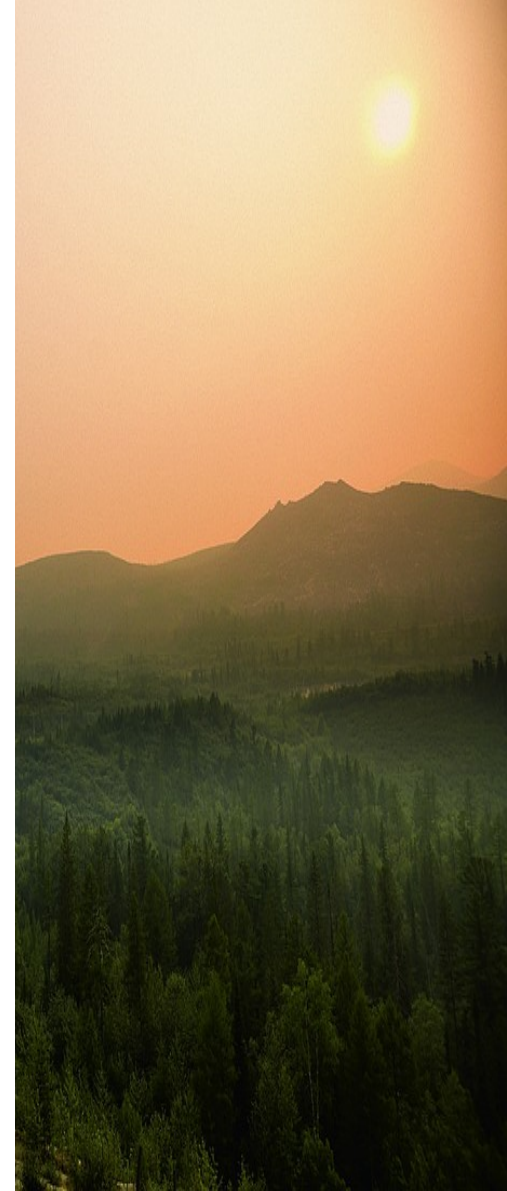
Продолжается строительство новых ветвей железнодорожных путей БАМа. Уже начато движение по маршруту: Алдан – Томмота, уже существует дорога до станционного пункта Нижний Бестях и Амги, речь о длине путей в сто пять километров.

На сегодняшний день созданы уже новые проекты железных дорог. Для обеспечения дорожного снабжения месторождений на Озёрном по добыче полиметаллов и Хиагдинского месторождения по разработке транспортировке урановых руд будут проложены пути длиной в триста пятьдесят километров по маршруту: Могзон – Озёрная – Хиагда – Новый Уоян. Данная дорога соединит Транссиб и БАМ.

В ближайшем обозримом будущем планируется возобновить строительство или тоннельной, или мостовой железнодорожной переправы на остров Сахалин.



Интересные факты





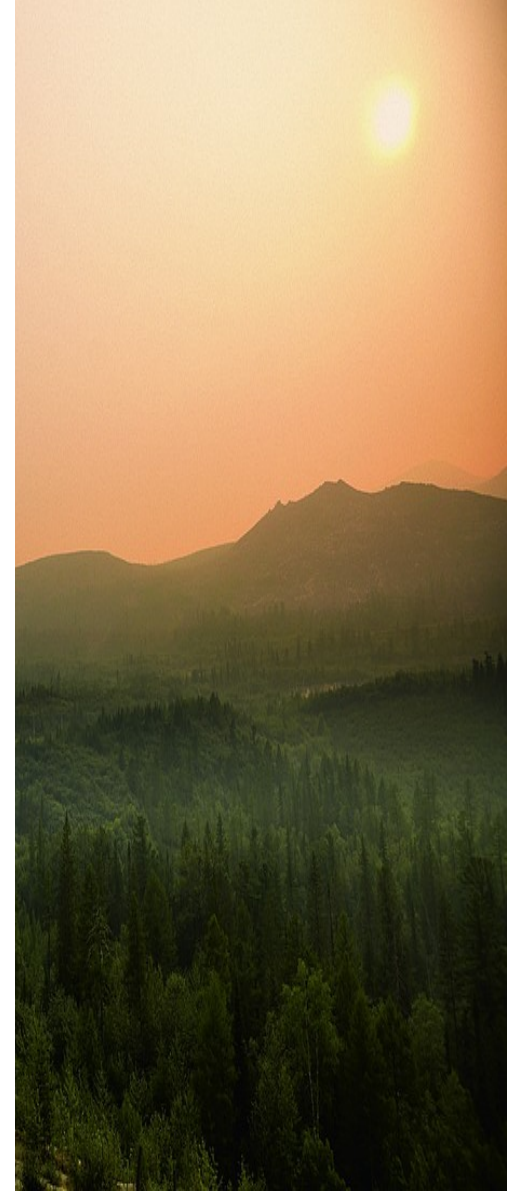


Что касается наличия интересных фактов, то они есть, только смотря сто считать за интересное событие. Не для кого сегодня не является секретом, что при строительстве БАМа использовались по прямому назначению строительные войска в количестве двух корпусов, относящихся к вооружённым силам Советского Союза.

Возведение дороги сняло транспортную проблему по дублированию Транссиба. Особенно это чувствовалось в период напряжённых отношений с Китайской народной республикой. Один из астероидов назван одноимённой аббревиатурой дороги. Открытие этого астероида состоялась в обсерватории Крыма 08.10.1969 года астрономом Людмилой Черных.



Имеются и казусные случаи на предмет знания русского языка, так как словосочетание: «Байкало-Амурская магистраль» по основному слову «магистраль» относится к женскому роду, но употребляемую аббревиатуру «БАМ» следует относить к мужскому роду.

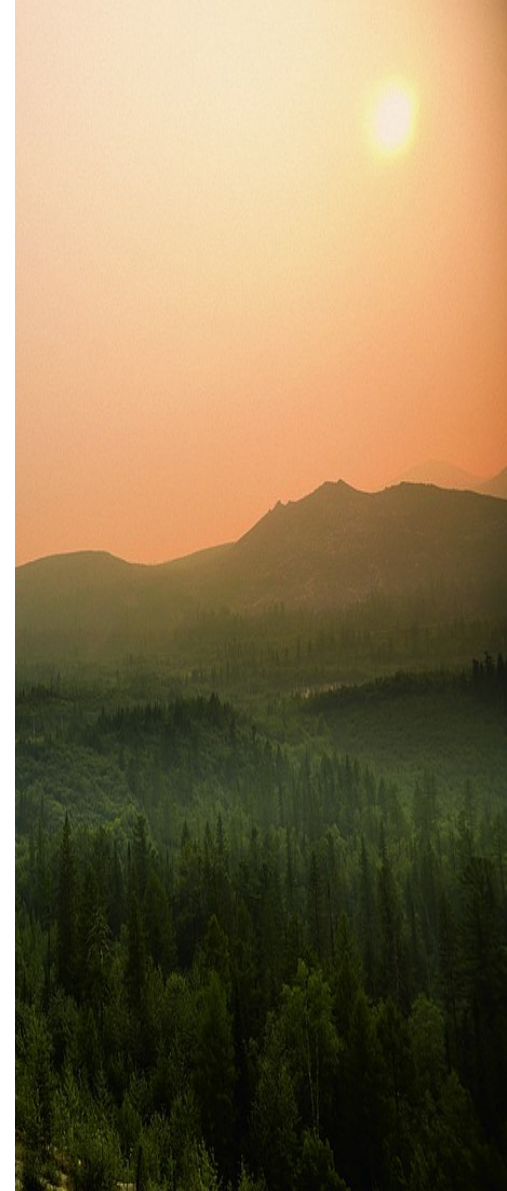


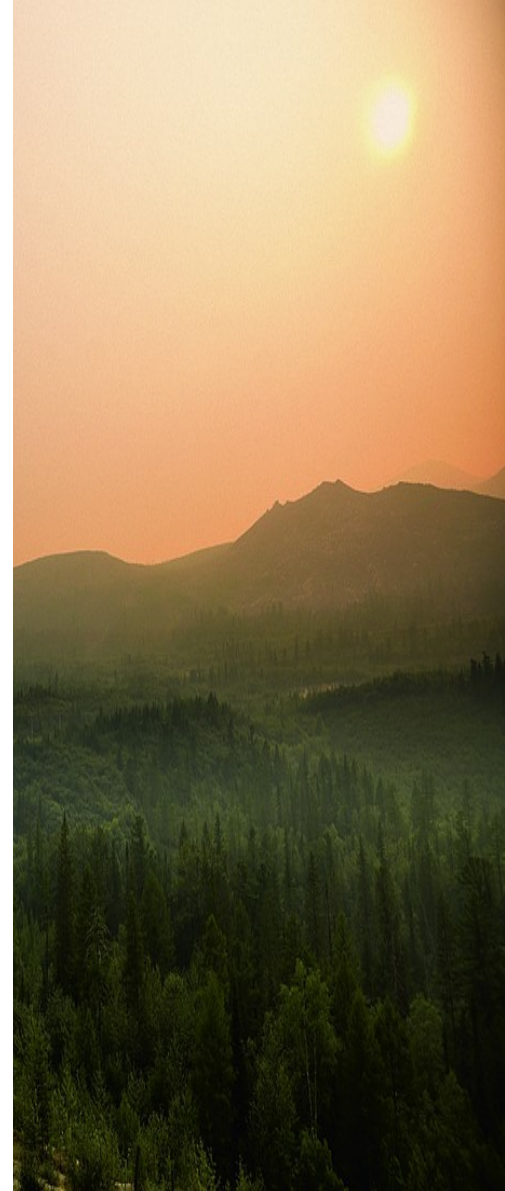
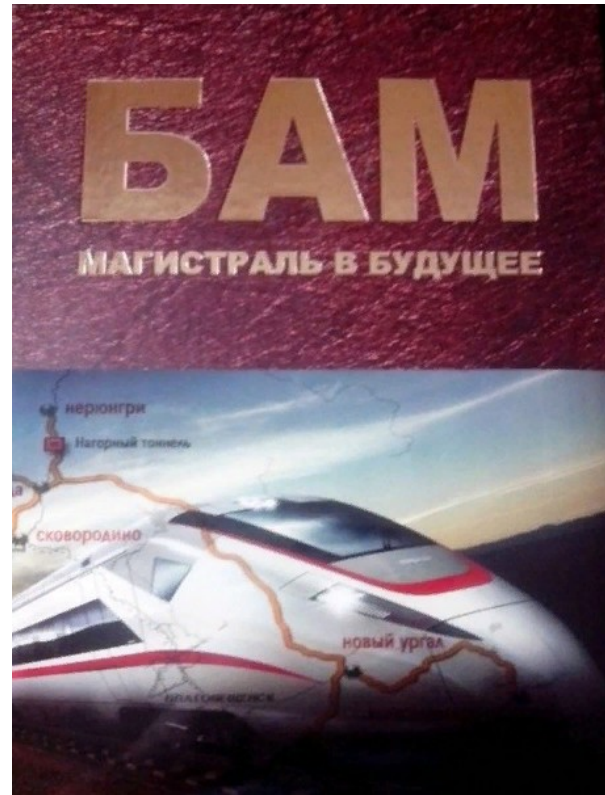


Для нужд БАМа в своё время в 1976 году из Германии были осуществлены поставки десяти тысяч грузовых бортовых машин и самосвалов марки «Магирус-Дойц», имеющих дизельный двигатель с воздушным охлаждением. Справедливости ради, необходимо отметить, что ряд машин продолжают и сегодня трудиться в полной мере на дорогах Дальнего Востока. А в те далёкие семидесятые годы эти машины считались комфортабельными и престижными, по сравнению с нашими отечественными грузовиками. На строительстве этой магистрали трудилась и другая зарубежная техника.



Много есть и печальных страниц, связанных с использованием труда заключённых на тяжёлых строительных работах. Тогда это было общей практикой в государственном масштабе. Та что, в те времена не надо было удивляться, встретив на строительстве БАМа известную писательницу Анастасию Цветаеву, состоявшую в родстве с поэтессой Мариной Цветаевой, или философа и инженера Павла Флоренского.







**СПАСИБО ЗА
ВНИМАНИЕ!**

Источник: <http://www.modelzd.ru/ustroystvo-zhd/history/bajkalo-amurskaja-magistral.html>