ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ

ВРЕМЯ СТРЕМИТЕЛЬНО ИДЕТ ВПЕРЕД, В 2024 ГОДУ ИСПОЛНИТСЯ УЖЕ 50 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ. В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНИТСЯ 40 ЛЕТ АВТОДОРОГЕ СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК – НИЖНЕАНГАРСК. О ТОМ, КТО СТРОИЛ ЭТОТ НЕПРОСТОЙ ОБЪЕКТ, КТО ВЛОЖИЛ СВОЙ ТРУД, ДУМАЯ О БУДУЩЕМ, НАШ РАССКАЗ.

БАМ начался на берегу Лены – в старинном Сибирском городе Усть-Куте, 1 км БАМа. Громадная стройка стала опытным полигоном по освоению новых труднодоступных земель на основе органичного соединения достижений современной науки и техники. Экстремальные условия трассы потребовали новых научно-технических и инженерно-производственных решений. И они были найдены содружеством учёных разных областей и практиков-строителей. Уделялось внимание экологическим проблемам. Важно было, чтобы могучая техника, стоящая на вооружении строителей, применялось разумно, бережно, расчётливо, чтобы индустриальная мощь БАМа органически сочеталась с природным ландшафтом, чистотой воздуха, прозрачностью рек и озёр. Особое внимание уделялось притрассовой автодороге по северной оконечности Байкала. Это участок трассы 343-366 км БАМа. Над этим проектом работали как сибирские институты, так и черноморский в городе Сочи.

Аварийно - спасательные археологические работы на мысе и губе Курлы.

Автодорога Северобайкальск – Нижнеангарск является уникальной. Эта дорога, построенная в XX веке, была по существу, дорогой XXI века. Она может служить образцом постройки не только железнодорожных путей и автомобильных, но всех промышленных предприятий. Вначале были проведены аварийно-спасательные археологические работы. С 1975 по 1979 годы были исследованы археологические объекты (стоянки, погребения) на мысе и губе Курлы, Лысой Сопке, в районе Душкачана, которые датируются от эпохи палеолита до раннего железного века.

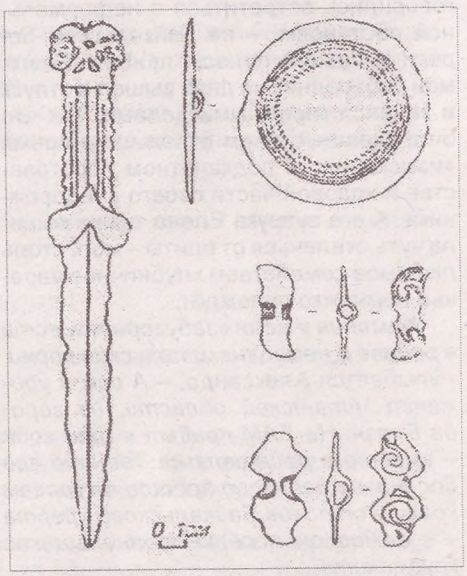
В 1975 году к работе на Северном Байкале приступил Геолого-археологический отряд Лаборатории геоморфологии и неотектоники Института Земной Коры СО АН СССР и Комплексный археологической экспедиции Иркутского университета под руководством П.Е. Шмыгуна. В процессе работы проведены поверхностные сборы археологического материала и отдельные врезки в обнажения береговых уступов Курлинской губы. Исследования проводились на шести памятниках: Курлы I-III, Курлы V-VII.

В 1976 году вскрыто три погребения эпохи бронзы, дислоцировавшиеся между пунктами Курла II и Курла III. Погребения перекрывались каменной кладкой. Среди найденных в могилах изделий из бронзы – два кельта, два зеркала с остатками кожаных чехлов, нож с деревянной рукоятью в кожаных ножнах с берестяной обкладкой и кинжал. Открытые погребения датированы второй половиной I тыс. до н.э.

В 1977 г. Северобайкальским отрядом КАЭ ИГУ (начальник П.Е. Шмыгун) завершены раскопки трехслойной стоянки Курла I. В первом культурном горизонте обнаружена керамика позднебронзового времени. Второй горизонт отнесён к позднему, среднему мезолиту. В нем зафиксированы остатки округлого в плане жилища, где найдено большое количество каменных и костяных изделий. Третий горизонт в основном представлен отщепами, микропластинками и фауной времен мезолита.

В 1979 г. для проведения экстренных аварийных работ на археологических памятниках в зоне строительства трассы БАМ на Северном Байкале отправилась спасательная группа Иркутского университета (начальник отряда Т.А. Абдулов). Всего за полевой сезон было обследовано 16 археологических объектов: 4 из них – Курла VIII и Душкачан IV-VI – открыты впервые. В окрестностях мыса Курла обследовано еще две стоянки: Курла VII, расположенная в 500 м к юго-западу от ручья Курла, и Курла VIII, находящаяся в 400 м от ручья к юго-западу. На первом из памятников среди находок концевые скребки, вкладыши, каменные наконечники стрел, каменные ножи, сланцевые подвески, бронзовые пластины, венчик бронзового сосуда, двухлезвийный топор из гальки с перехватом. Обнаруженная керамика орнаментирована горизонтальными рядами налепных валиков с ногтевыми вдавлениями и защипами. Круглого или зубчатого штампа. Материал стоянки датирован эпохой бронзы. Курла VIII содержала два культурных горизонта: в первом культурном горизонте обнаружены железный нож с кольцевым навершием, гладкостенная и штриховая керамика, орнаментированная налепными валиками, круглым штампом, ямочками-горошинами, многозубчатой лопаточкой, тесло из гальки. Во втором культурном горизонте обнаружено несколько отщепов и дробленая кость. Первый слой отнесен к железному веку, а второй к позднему мезолиту.

Таким образом, в ходе аварийно-спасательных работ на мысе и губе Курлы археологами были вскрыты объекты, которые на сегодняшний день являются самыми древними на побережье Байкала. Проведенные исследования внесли весомый вклад в научную базу по истории древности Бурятии, России и мира.



«Байкальские берега – забота человечества».

Удивляешься, как заботливо подходили учёные к сооружению берегозащитных укреплений и отсыпке земляного полотна под железнодорожные пути и автодороги. БАМа ещё не было, не было ни одного строителя, экскаватора и самосвалов, а на Чёрном море в Сочи было построено и испытано на пространственной модели в большом волновом бассейне более 250 метров ж/д полотна БАМ с волногасящими бермами из насортированной горной массы.

НАША СПРАВКА:

Берма – полка (площадка) от подошвы земляного полотна в сторону озера.

При переводе из масштаба модели в натуру протяжённость сооружений составляла более 6 км, то есть половину длины всего Байкальского прижима. К исследованиям для целей проектирования Байкало-Амурской магистрали в 1974 году был привлечен Всесоюзный научно-исследовательский институт транспортного строительства (ЦНИИС) Черноморского отделения морских берегозащитных сооружений им. А.М. Жданова, расположенного в городе Сочи. Наибольшая тяжесть в работе ложилась на плечи бригад модельщиков и техников, возглавляемых Г.Т. Морозовым, Н.К. Фоминцевым и Н.А. Ковальчуком. Инженерами-испытателями являлись Э.В. Иваненко, В.В. Козлов, В.А. Щпетинов и другие. Одновременно и независимо шел поиск математического решения поставленной задачи. Здесь трудились О.Л. Рыбак, Л.Н. Супрунов, И.Г. Кантр-

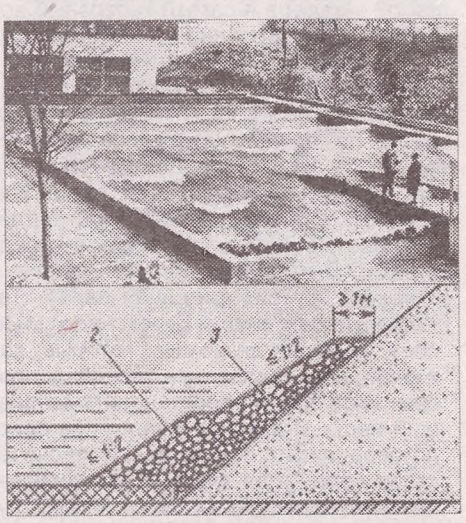
СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК - НИЖНЕАНГАРСК

ажи. Большую помощь в работе оказывали сотрудники Иркутской гидрометеорологической обсерватории им. проф. А.В. Вознесенского М.Ш. Фурман и Н.Н. Янтер. В апреле 1975 года первый «десант» Черноморского отделения в составе инженеров Г.Г. Зубаренковой и В.П. Зотова был высажен на лёд Байкала. Им предстояло обследовать состояние льда по Байкальскому участку трассы и оценить технологические условия строительства берегозащитных сооружений. Кандидат технических наук Е. Гречищев, заведующий лабораторией морской берегозащиты Черноморского отделения, занимался изучением берегов Байкала с 1956 года. В 1975 году ему пришлось участвовать в экспедиции по обследованию берегов Байкала, организованной по плану Института земной коры СО АН СССР. Исследования в области инженерной защиты берегов начали с изучения природных условий, геологии, динамики и морфологии берегов, наносов дна и пляжей. Им сопутствуют систематизация, анализ и расчёты по гидрометеорологическим характеристикам. Нужно было определить расчётные уровни озера и волнение. Для проектирования железных дорог расчётные требования очень жёсткие и отвечают событиям один раз в 300 лет. От волн, которые достигают 5 метров, нужна была защита надёжная. Да и лед перед весенним вскрытием озера выползает на берег. Если железнодорожное полотно и автодорогу расположить вблизи озера Байкал, да ещё невысоко над водой, навалы льда окажутся на рельсах. Решался вопрос, как укреплять берега. Бетоном или камнем? Именно так называется статья Е. Гречищева, опубликованная в «Северном Байкале» 9 января 1982 года. Вот эти строки: «Вариант южной оконечности Байкала, по которой проходит Транссибирская магистраль – кругобайкальский участок железной дороги, укрепленный бетонными сооружениями, не годился для северной оконечности. Стоит такое сооружение – красуется, пока оно новое, пока на Байкале штиль. Побежали волны по озеру, и начала природа противоборство с искусственным сооружением. Вместо спокойного обрушения волн и наката их на пляж получается сильный удар в стену, бомбами летят галька и валуны, бьют её, источают бетон. После каждого удара волна откатывается, смывает то, что слабо держится на дне, стремится подмыть сооружение, опрокинуть. Битва волн со стеной охватывает прибрежную полосу, равную по ширине волны (для Байкала – около 50 м). В этой полосе погибает, уничтожается все живое. Трудной для жизни оказывается и последующая 100-метровая полоса. В ней выживает лишь тот, кто умеет хорошо спрятаться под камни. Победителем выходит природа. На Байкале есть два фактора, решающие поединок между волнами и стеной в пользу природы. Первый фактор – прочность горных пород. Она в 5-10 раз выше прочности искусственного камня-бетона. Скальные породы на Байкале, даже в границах Байкальского участка БАМа, при сжатии выдерживают до 1500 килограммов на квадратный сантиметр, а бетон всего до 200-300. Природная галька и валуны из таких скальных пород разрушают бетон до 10-20 см в год. Отрицательно влияет второй фактор – размораживание бетона, даже если он приготовлен по всем требованиям стандарта. Бетон теряет плотность, в него проникает вода, которая при переходе температуры воздуха от положительного значения к отрицательному замерзает, ослабляет бетон, облегчая его дальнейшее разрушение галькой и валунами. Чтобы продлить срок службы волноотбойной стены, впереди выкладывают ряды тетраподов. Они помогают уменьшить силу волновых ударов в стену, защитить её от стирания наносами, принять это действие на себя. Через пятьдесят лет корпуса тетраподов истачиваются. Они становятся похожими на истертые зубы, поэтому сдерживать волны им уже не под силу, и тогда остается одно – набросать или уложить новые тетраподы. Постепенно берег захламляется, становится недоступным для человека и общим видом не радует глаз. Волноотбойные стены как берегозащитные сооружения - наиболее неудачный продукт творчества человека. Защищать ими дорогу в XXI век – Байкальский участок БАМа – было бы недопустимым. Ведь эта дорога прокладывалась по скальным прижимам, которые позволяли получить природный камень в любом количестве и качестве».

Черноморское отделение ЦНИИС, соблюдая преемственность в решениях ранее рекомендованных новосибирскими институтами, предложило строителям применить для защиты земляного полотна железной и автомобильной дорог на Байкальском участке трассы БАМа волногасящие бермы, укреплённые с озёрной стороны банкетом из камней-негабаритов массой от 3 (диаметром 1,3 м на глубине воды 6,5 м) до 7 тонн (диаметром 1,7 м в зоне обрушения волн на банкете). В результате проведенных исследований было рекомендовано: по основной трассе построить земляное полотно с волногасящими бермами шириной 40 м из несортированной горной массы со средним диаметром камня 50 см с устройством поперечных к берегу набросок (бун) из камней-негабаритов через каждые 100 метров вдоль берега длиной по 30 м и шириной 6 м для уменьшения вдоль берегового угона мелкого камня и галечника. Этот вид сооружений как никакой другой с наименьшими последствиями обеспечивал сохранение эндемичной флоры и фауны Байкала.

В статье «И построить, и сохранить», в книге «Трасса мужества. Бурятский участок БАМа», П.К. Непомнящих пишет: «Большие дискуссии вызвали варианты строительства железнодорожного пути на участке Северобайкальск – Нижнеангарск. Значительная часть этого перегона представлялась крутыми скальными горами с обрывом в озеро Байкал. Рассматривались три варианта: сооружение эстакады, сооружение тоннелей и поверхностный вариант с выемками в горах. В конце концов, как наиболее надежный и экологически менее опасный был принят вариант сооружения четырех тоннелей. Тогда на повестку стал другой вопрос: а куда девать скальную породу при проходке тоннелей. Главным аргументом противников отсыпки этим грунтом подошвы для притрассовой дороги, особенно на прижимах к Байкалу, было то, что в воду попадут остатки взрывчатки и убьют все живое. Байкальским институтом экологической токсикологии были проведены специальные исследования, по результатам которых были выданы заключения о безвредности этой горной массы для обитания мелководных: бычка-широколобика и эпишуры – основного корма омуля. В последующем выводы подтвердились, как и то, что вода в этих местах по своему составу не отличается ни прозрачностью, ни запахом, ни химическим составом от обычной байкальской.

Позднее, по рекомендации научных сотрудников лаборатории берегозащитных сооружений ЦНИИС из города Сочи, этой скальной породой были отсыпаны волногасящие бермы, которые до сих надежно предохраняют железную и шоссейную дороги от размыва при повышении уровня воды в Байкале и при шторме».



Продолжение в следующем выпуске

Софья БАРАХТИНА, учащаяся 11 класса МАОУ «Лицей № 6», М.Н. КАРИМОВА, учитель истории

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК - НИЖНЕАНГАРСК

Окончание. Начало в №46

Первая автодорога с асфальтовым покрытием.

О начальном этапе строительства автодороги в фонде №15, опись 1, ед. хранения 63- годовом отчете СМП -581 за 1978 есть запись: «Окончена вырубка просеки под автодорогу к карьеру 346 км, к стройплощадкам №1 и №4, а также под технологический обход мысовых тоннелей. Рубка просеки на перегонах станция Нижнеангарск I – станция Нижнеангарск II выполнена на 100%». До 4 января 1981 года станция Северобайкальск называлась Нижнеангарск I. 1978 год стал годом начала строительства Мысовых тоннелей и автодороги. В 1979 году СМП – 581 приступил к укладке водопропускных труб на участке 343-366 км, т.е. по северной оконечности Байкала (ед. хр. 84, лист 98) (8).

Автодорогу строили и другие организации, каждый выполнял свой фронт работы. Так, в «Северном Байкале» за 14 июня 1979 года в статье «Мирный труд взрывников» рассказывается о бригаде СУ–88 Анатолия Михайловича Смирнова. Им предстояло на прижиме 354 км снести целую гору – 758 тысяч кубометров скальной породы. Слой за слоем снимали крепчайший камень.

Александр Степанович Купцов приехал на БАМ из Казахстана. Начал работать с 4 апреля 1975 года в МК- 140 мастером. С 1978 по 1979 годы отсыпали земляное полотно под дороги железнодорожную и автомобильную. Водители: В.Я Высотин, А.Г. Серов, А.А. Таран, П.Р. Дехтярчук, А.И. Косенко и другие работники МК–140 занималась в это же время отсыпкой скальной бермы на временном обходе Мысовых тоннелей в 20 км от Нижнеангарска («Северный Байкал» от 28 июня 1979 года).

В «Северном Байкале» от 24 мая 1980 года в статье «Они строят БАМ» даётся краткая информация о бригаде МК – 160, которая с 354 км переехала на 360 км и вывозит грунт с другой выемки. Она начинается у моста через Сырой Молокон. Один из самых уважаемых людей в бригаде - Яков Алексеевич Лобанников. На БАМ, как и многие водители, приехал из Ангарска 5 лет назад.

Петр Николаевич Парфененко приехал на БАМ в 1975 году из Черниговской области, работал водителем «Магируса» на отсыпке автотрассы БАМа, перевозил грузы на Байкальский тоннель и другие объекты. В 1979 году в составе МК–160 участвовал в отсыпке земляного полотна под железнодорожный путь и автомобильную дорогу. Он вспоминает, что начали работу с 7 км, а до них работала МК-138. Были проблемы с жильем, приходилось спать и в кабине машины, и в палатках, и в вагончике геологов. П.Н. Парфененко – Заслуженный транспортный строитель, Ветеран труда, имеет медаль «За строительство БАМ».

В годовом бухгалтерском отчете СМП – 581 за 1980 год (ед. хр. 124, стр.149) записано: «Закончены работы строительства по всем железобетонным трубам под главный путь на участке 353-366 км, а также выполнен весь комплекс работ по строительству МГТ под временный технологический обход. В настоящее время развёрнуто строительство железобетонных труб под главный путь на участках между тоннелями. Уложен железнодорожный путь и заканчиваются балластировочные работы на перегоне Нижнеангарск I – Нижнеангарск II».

С 1978 по 1984 годы были построены 4 тоннеля. Уникальность их в том, что прокладывали сразу двухпутные, общей протяженностью 5,4 км и автодорогу длиной в 23 км.

Иван Степанович Гринчишин в статье «Элемент цивилизации. О развитии сети автомобильных дорог общего пользования в зоне Бурятского участка БАМа» пишет: «В 1983-1985 г.г. была построена Центральная база ДРСУ в городе Северобайкальске с гаражом на 20 единиц техники, ремонтными мастерскими, своей котельной и всеми необходимыми бытовыми помещениями. Первый участок реконструированной, а точнее, построенной автодороги с асфальтобетонным покрытием и построенными мостами протяжением 20 км от Северобайкальска до Нижнеангарска, который был передан ДРСУ для содержания, позволил уйти от тяжёлого для движения и опасного перевального участка, значительно сократив расстояние (с 34 до 20 км), был проложен по берегу Байкала параллельно Мысовым тоннелям».

В «Северном Байкале» от 19 мая 1983 года в статье «Там, где продолжается асфальт» М. Калашников пишет: «Заметные перемены в жизнь Северобайкальска внёс СМП №708, заасфальтировав значительную часть его улиц в 1982 году. В этом году предстоит уложить «покрывало» от Северобайкальска до аэропорта. С приходом долгожданных погожих дней работы начались. Заработал асфальтовый завод, идёт отсыпка щебёночного покрытия, укатка и укладка асфальта. Бригаду на укладке возглавил секретарь комсомольской организации СМП-708 Валерий Кудла. Выбор пал неслучайно на его кандидатуру: Валерий добился в предмайском соревновании высоких производственных показателей. Теперь ему доверили мощный, высококвалифицированный, оснащённый всей необходимой техникой коллектив. Одна за другой подходят машины с асфальтом к месту укладки. Уверенно ведёт асфальтоукладчик Пётр Пантелеевич Крижановский – мастер своего дела. Рядом постоянно в движении находится Валерий Петровский. Ему помогает Валерий Владимиров. Впереди В. Кудла корректирует направление, руководит техникой. Снуют туда-сюда катки Ивана Терлецкого и Никиты Рунца. Десять километров дороги обещает покрыть асфальтом к 60 летию образования Бурятской АССР бригада Валерия Кудлы».

В «Северном Байкале» от 13 августа 1983 года в статье «Пусть не кончается асфальт» Ф. Пилюгин пишет: «Стартовал асфальтоукладчик 10 мая в Северобайкальске, а 10 августа финишировал в Нижнеангарске. Позади 20 км накатистой ленты. Бригаде СМП-708, которой руководит комсорг поезда Валерий Кудла, есть чем гордиться: приятно дарить людям дорогу. Итак, 10 августа жители Нижнеангарска встретили асфальтоукладчик СМП-708. Через несколько дней он продолжит свой путь по улице Победа до аэропорта».

Большой вклад в развитие сети автомобильных дорог в зоне БАМа внес СМП-708 треста «Нижнеангарсктрансстрой», который выполнял все работы по асфальтированию дорог. В этом нелёгком деле особенно ярко проявила себя рядовая бригада В. Кудлы, состоящая из 22 человек, в которой каждый асфальтоукладчик работал за двоих – троих. Ребятам приходилось также работать и в посёлке Нижнеангарск, а конкретно они довольно профессионально делали покрытие площадки перед памятником. В итоге в районе, в котором лет десять назад общая протяженность дорог составляла двадцать километров, было проложено первоклассное асфальтированное шоссе. Вся эта работа была проделана благодаря таким работникам, как Кривонос А., Волкодав Г., Владимиров В., Калашников М., Завальнюк В. и многим другим, выполнявшим своё дело дисциплинированно и ответственно.

АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКИ СМП-708.

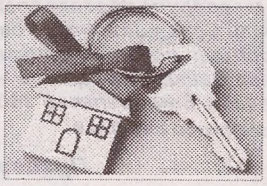
АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКИ СМП-708.

В строительство автодороги вложили свой труд тысячи бамовцев из разных организаций. Это представители из СМП-581, СУ-88, МК-140, МК-160, СМП-708. Лесорубы, взрывники, водители, бульдозеристы и другие специалисты. Завершили строительство асфальтоукладчики СМП-708. Поражает скорость укладки асфальта. Начали с Северобайкальска 10 мая 1983 года, а 10 августа финишировали в Нижнеангарске.

Благодарим за большую помощь в подборе материала для работы руководителя архивного отдела администрации города Северобайкальска Елену Викторовну Гаськову, а также ветеранов БАМа Александра Степановича Купцова и Петра Николаевича Парфененко за информацию о строительстве автодороги.

Софья БАРАХТИНА, учащаяся 11 класса МАОУ «Лицей № 6», М.Н. КАРИМОВА, учитель истории

ПОКУПКА ЖИЛЬЯ ДЛЯ ДЕТЕЙ-СИРОТ



Орган опеки и попечительства администраци муниципального образования «Город Северобайкальск» информирует, что Управление капитального строительства Республики Бурятия выступает государственным заказчиком по приобретению жилья для детей - сирот.

В связи с этим граждан, желающих продать благо-устроенную квартиру не менее 24 кв.м. в городе Северобайкальске, просим обращаться в орган опеки и попечительства администрации муниципального образования «Город Северобайкальск» **по телефону 8 (30130) 2-39-31 или в Управление капитального строительства РБ по телефону 8 (3012) 333-218.**

МЕЧТЫ – САМЫЕ ДЕРЗНОВЕННЫЕ...

Итак, центр общения старшего поколения, о необходимости которого доселе постоянно говорили и ветераны, и все прочие причастные, наконец, открылся! Это знаменательное, поистине эпохальное событие в жизни «старой гвардии» состоялось поутру, в минувший четверг 29 июня.

Отведав традиционные хлеб-соль, с тёплым приветственным словом к собравшимся обратились глава города Олег Котов, председатель горсовета депутатов Андрей Невьянцев, глава Северо-Байкальского района Игорь Пухарев, директор ГАПОУ БРМТИТ Андрей Михалёв, начальник управления культуры горадминистрации Светлана Зубарева и ряд уважаемых ветеранов БАМа.

После того, как была торжественно разрезана красная ленточка у входа, хозяйка нового центра Алла Михалюк пригласила всех осмотреть «апартаменты». Да, помещение хотя и небольшое, но очень уютное, располагающее к активному общению, обсуждению и претворению в жизнь разного рода полезных инициатив и проектов.

В частности, уже в день открытия центра в одной из комнат мастерицы-ветераны БАМа на специальном трафарете плели маскировочную сеть, предназначенную для отправки на передовую – для наших бойцов – участников специальной военной операции.

На прощание мы договорились с Аллой Михалюк, что будем с ней на постоянной связи и наши читатели будут всегда в курсе всех забот, дерзновенных чаяний и помыслов наших уважаемых седовласых аксакалов – «центровых» ветеранов...

Рэм ЧАРСКИЙ, фото автора

Ведущая торжественного мероприятия, руководитель клиентской службы (на правах отдела) в городе Северобайкальске и Северо-Байкальском районе отделения Социального фонда России (СФР) по Республике Бурятии Галина Доржиева отметила особую роль ряда организаций, их активную помощь и поддержку в решении всех вопросов, связанных с вводом в эксплуатацию этого долгожданного объекта. Это, в первую очередь, отделение СФР по РБ, возглавляемое нашим молодым земляком, коренным северобайкальцем Климентием Шомоевым, городская и районная администрации.