



История строительства Байкало-Амурской магистрали

Автор: Конева Лилия Ильинична

СЛАЙД 1

Поговорим об истории, о том, как начинался и строился БАМ.

БАМ был явлением совершенно грандиозным. Как в масштабе российской, так и мировой истории.

СЛАЙД 2, 3

Байкало-Амурская магистраль (БАМ)

— железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй магистральный железнодорожный выход России к Тихому океану (4287 км).

. Она представляла из себя огромный путь в преимущественно необитаемой и непроходимой до сих пор местности. Можно сказать, в местности, враждебной человеку.

Взгляните на географическую карту. БАМ — это дорога по вечной мерзлоте, среди скал и хребтов, на огромнейших пространствах Сибири.

БАМ стал самым дорогим проектом в истории советского государства. И беспримерным по многонациональному составу строителей, съехавшихся со всей страны. Сюда приезжали и латыши, и азербайджанцы, и татары и кто только не приезжал. Комплекс БАМ призван решать пять важных задач общегосударственного масштаба:

- открыть доступ к природным ресурсам огромного региона;
- обеспечить транзитные перевозки по кратчайшему расстоянию Восток-Запад (сократить перепробег грузов в среднем на 500 км);
- обеспечить движение в случаях форс-мажорных ситуациях на Транссибе;

СЛАЙД 4

Первые идеи строительства железной дороги севернее и восточнее Байкала выдвигались ещё до революции. Точнее — в 1887 году.

И вот в 1889 году в селе Боярском на юго-восточном берегу Байкала для обсуждения строительства железной дороги от Байкала к Амуру встретились иркутский генерал-губернатор граф Игнатьев и амурский губернатор барон Корф.

Последний и попросил провести анализ местности по северному (нынешнему бамовскому) маршруту.

Было совершено две экспедиции на будущий БАМ. Это были группы под руководством изыскателей Волошинова и Прохаски.

Но условия, с которыми они столкнулись, были признаны совершенно непригодными, и не только для строительства, но и вообще для будущей жизни здесь людей.

В своих отчётах они писали, что будущая дорога «непригодна для культуры и не может быть рассматриваема как запас земли для заселения».

Во многом эти выводы подтвердились позднее. Почти весь БАМ проходит по вечной мерзлоте. Каждое здание требует бурения скважин и установки на сваях...

Изыскатели железных дорог часто гибли, становились добычей диких зверей, пропадали в тайге, падали со скал.

Самые первые изыскания выявили одну из главных причин нежелания и невозможности строить БАМ по северному маршруту, то есть выше Байкала. Это не просто непреодолимые условия местности, но и полное её безлюдье, незаселённость.

СЛАЙД 5, 6, 7,8

Изначально удалось привлечь только 2,5 тысяч гражданских рабочих, хотя требовалось 25 тысяч. Именно этот фактор и заставил в 1930-х годах прибегнуть для строительства БАМа к помощи НКВД.

Для строительства БАМа была создана целая особая система — БАМЛАГ.

Перед БАМЛАГОм была поставлена задача:

- строительство Байкало-Амурской железной дороги;
- лесозаготовка, деревопереработка и добыча золота.

Среди заключенных БАМЛАГа был, например, отец Павел Флоренский, который не просто отбывал там срок, но даже подготовил исследование о строительстве в вечной мерзлоте.

Кроме того, узниками системы БАМЛАГа были маршал Советского Союза К.К.

Рокоссовский, сестра знаменитой поэтессы и писательница Анастасия Цветаева.

Были на этой стройке и представители духовенства, впоследствии причисленные к лику святых.

БАМЛАГ был расформирован в мае 1938 года., а во время ВОВ ЕГО СТРОИТЕЛЬССТВО ПРЕКРАТИЛОСЬ.

СЛАЙД 9, 10, 11, 12

В 1974 году БАМ был объявлен всесоюзной комсомольской ударной стройкой. Именно в этот год от Байкала и от Тихого океана навстречу друг другу двинулись бригады строителей, чтобы спустя 10 лет, уложив больше несколько тысяч километров рельсов, встретиться посередине, на разъезде Балбухта ... встреча в 10 лет длиной.

Фактическая стыковка случилась 29 сентября 1984 года. Все газеты страны с триумфом сообщили: БАМ построен!

На самом деле, несмотря на стыковку, дорога была далеко не готова к эксплуатации. Лишь спустя пять лет, в 1989 году, магистраль заработала регулярно. Действительно финальная точка в строительстве БАМа была поставлена лишь в 2003 году, когда наконец-то открыли 15-километровый Северомуйский тоннель ...

СЛАЙД 13, 14, 15, 16

Наибольший интерес представляет Северомуйский туннель, его протяжённость 15343 метра. С точки зрения проходки и строительства, этот тоннель, пробитый в Северо-Муйском хребте, является одним из сложнейших в мире. Он строился с перерывами 28 лет - с 1975 по 2003 годы.

Причиной постоянных задержек и остановок строительства были как технические трудности, так и причины, не поддающиеся логическому объяснению. Однажды, при работах в этом туннеле произошел обвал, более 30 человек похоронили под собой камни. Выжить удалось немногим. По рассказам одного из везунчиков, рабочие натолкнулись на дверь из металла в стене. Открыть её не удалось, но за неё были слышны голоса и звуки, как из кузницы или цеха. Эту дверь пытались найти, но это так никому и не удалось. И всё же, от рабочих нередко можно услышать о странных голосах, идущих как будто из-за стен. Ученые объясняют странные видения и слуховые галлюцинации наличием в туннеле радона. Но все загадки Байкало-Амурской магистрали объяснить пока не может никто.

Для поддержания микроклимата в Северомуйском туннеле на обоих въездах были установлены специальные ворота, которые открываются только в момент прохода поездов. Тем не менее, зимой в туннеле образуются гигантские сосульки, которые нужно постоянно удалять.

Слайд 17

Знаменитые мосты БАМа. Дорога пересекает 11 крупных рек и, всего на ней можно насчитать 2230 мостов. Известность получил виадук через долину реки Итыкыт, так называемый «Чертов мост», описывающий крутой поворот в окружении живописных сопок. Это уникальное инженерно-техническое сооружение. Высота до 35 метров. Расположен на характерных двухъярусных опорах, единственный в России мост такой конструкции. Немного раскачивается при прохождении по нему тяжёлых составов. Особенность этого моста в том, что по нему допускалось движение тяжелых и пассажирских поездов со скоростью до 20 км/ч.

СЛАЙД 18

Большая часть Байкало-Амурской магистрали проходит по вечной мерзлоте.

На Кодаре в условиях резко-континентального климата расположен ледниковый массив. Ледники здесь образовались несмотря на то, что Кодар расположен в широтах, где погода, не способствует аккумуляции снега. Эти ледники существуют здесь вопреки климату, за счет лавинной деятельности и метелевого переноса снега. На Кодаре около 40 ледников общей площадью 19 квадратных километров. Некоторые ледники достигают длины 3 километра. В существование этих ледников долго отказывались верить.

СЛАЙД 19

На строительстве БАМа работали около 10 тысяч самосвалов и грузовиков «Магирус-Дойтц». Купленные более чем за миллиард немецких марок «Магирусы» были способны работать и при морозе до минус 45 градусов, и при 30-градусной жаре.

СЛАЙД 20,21,22,23

Многие приехавшие не отдавали себе отчет во всей трудности предстоящей жизни и работы. Бытовые условия были очень тяжёлыми ... Условия жизни были ужасными у первых строителей. Жили в палатках, бараках, позже строили щитовые дома, которые обивали сухой штукатуркой. В зале музея БАМ представлена история жизни местного населения эвенков, даже построено их жильё – чум, который зимой покрывали оленьими шкурами. Во время кочевья они забирали шкуры с собой, а жерди оставляли.

Воспоминание первопроходца. В стройотряде летом в брезентовых палатках было не очень приятно - днем жара до 30 градусов, а ночью - до нуля, с брезента капал конденсат воды. Сначала ложились спать тепло одетые, а потом поняли, что так даже хуже. Поэтому, когда ложились спать, сначала стучали зубами, согреваясь, а потом уже и засыпали. Волосы к утру прилипали к подушке. А ведь в 70-х ехали стройотряды, молодежь, создавали семьи. Чтобы поехать, например, в стройотряд надо было сделать три прививки от энцефалита. Прививки делали под лопатку, очень болезненные - по месяцу было больно прикоснуться. После второй и третьей становилось лучше уже, а к лету и забывали уже, что пережили самые страшные прививки.

СЛАЙД 24, 25

В музее БАМа есть уникальный экспонат – это дом-бочка, который называли бочка Диогена. По сравнению с баракком это было очень комфортное жильё, о котором могли мечтать бамовцы. Они обустроивали такое жильё как квартиру. Эти бочки выпускали в Волоколамске для полярников, а с 1974 годы и для строителей БАМа. В Тынде улицу из бочек в народе называли улицей Диогенов.

СЛАЙД 26, 27

Только молодёжный задор, запас прочности и, можно сказать, неприхотливость молодых организмов могли позволять с таким подъёмом строить и осваивать эту дорогу. БАМ был мощным социальным лифтом. Новый подход советской власти основывался в первую

очередь на поощрении строителей, как материальными благами: высокие заработные платы (средняя зарплата некоторых работников доходила до 700-750 рублей), а в среднем по стране - 150 руб., сертификаты на получение автомобилей (необходимо было проработать непрерывно не меньше 2,5 лет), так и лучшим материально-бытовым обеспечением граждан: лучшее снабжение дефицитными товарами, фруктами/овощами, доступ к товарам иностранного производства (одежда, бытовая техника и электроника). Вопреки тяжелым условиям жизни столица БАМа получала щедрое снабжение. Много было дефицитного товара, полно японских вещей. Ткани, дубленки, магнитофоны, ели финский сервелат. В непригодном для проживания жилье были ковры (скорее для тепла), а в шкафах — европейская одежда. Если к этому прибавить местные гастрономические чудеса — омуль, оленину, грибы и ягоды, то люди жили на БАМе, можно сказать, шикарно. В столовых — выпекаемый на дровах хрустящий хлеб и обязательно блюда с чесноком — от всякой заразы.

СЛАЙД 28

Факты про БАМ, о которых вы, возможно, не слышали.

В честь БАМа назван астероид (2031) БАМ.

БАМ являлся самой романтической строительной площадкой советского периода — в его строительстве приняли участие несколько тысяч студентов, которых привлекла романтическая конструкция века: «Наши сердца стучат БАМ...». Во время его строительства было написано много песен, и даже проведён фестиваль песен БАМ.

БАМ признана самым дорогим объектом инфраструктуры, построенным в СССР, ее стоимость в ценах 1991 года оставила 17,7 млрд рублей. Затраты превысили запланированные в четыре раза. Несмотря на такие грандиозные вложения, в начале 2000-х, по словам специалистов, магистраль ежегодно приносила около 5 млрд убытков. Но согласно современной «Стратегии-2030», в ее развитие планируется вложить около 400 млрд рублей, так что есть основания предположить, что история БАМ будет иметь продолжение.

БАМ-стройка века



Байкало-Амурская магистраль (БАМ)

— железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй магистральный (наряду с Транссибирской магистралью) железнодорожный выход России к Тихому океану (4287 км).





ЕСТЬ ВИТИМ! ДАЕШЬ 'ЗОЛОТОЕ' ЗВЕНО!

ЗВЕНО









899. ОРНОРЕНСКИЙ ЛАВЕНДЮН

24/10/33

— Ф



16

79818 ЦВЕТАЕВА, А.И.

Партия сказала — Надо! Комсомол ответил — Есть!



Встреча молодых строителей на сибирской земле.

С огромным воодушевлением восприняли комсомольцы, вся советская молодежь призыв Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева принять участие в строительстве магистрали. Тысячи юношей и девушек изъявили желание выполнить ответственное задание партии.



К
3998

ДАЁШЬ ПАМЯТ!



Памятная стела на месте
главного пути БАМа на ра
Балбухта.



БАЛБУХТА

КУНДА

ТАКСИМО

С-МУДСК

УОЯН

КИЧЕРА

НИЖНЕАНГАРСК

СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК

УЛЬКАН

ЗВЕЗДНЫЙ

УСТЬ-КУТ

СОЛБАН

ЛЕПРИНДО

ЧАРА

ХАНИ

ЛАРБА

ОЛЕКМА

ЧИЛЬЧИ

ХОРОГОЧИ

КУВЫКТА

ТЫНДА

Северомуйский туннель.

15 км





































БАМ-стройка века.

