



*Научная библиотека УлГУ  
Абонемент научной и учебной литературы*

# *От Байкала до Амура*

*Виртуальная выставка*



*Байкало-Амурская магистраль проходит севернее трассы Транссибирской магистрали, имеет ответвление от нее в Тайшете.*

*Протяженность основного пути Тайшет — Советская Гавань составляет 4287 км. Магистраль пересекает 11 полноводных рек и семь горных хребтов, проходит через районы вечной мерзлоты и высокой сейсмичности.*

*На дороге пробито 10 тоннелей, среди них — самый протяженный в России Северо-Муйский тоннель.*

*Всего на магистрали построено 2230 больших и малых мостов, она проходит более чем через 200 железнодорожных станций и развязок, более 60 городов и поселков.*

*БАМ пересекает Ангару в Братске, Лену — в Усть-Куте, проходит через Северобайкальск, огибает озеро Байкал с севера, проходит через Тынду, пересекает Амур в Комсомольске-на-Амуре и заканчивается на берегу Тихого океана в Советской Гавани.*

*«И та де великая река Лена угодна и просторна,  
и людей в ней разных, землиц кочевых и сидячих,  
и соболей много всякого зверя... И будет та Лена  
река другая Мангазея».*

*В те места, по которым пролег ныне БАМ первые русские люди пришли в XVII веке. Первопроходцы-казаки вряд ли могли себе представить даже в буйных фантазиях, что в здешних местах проложат железную дорогу.*

*В 1628 году Василий Ермолаевич Бугор, казачий сотник из Енисейского острога, вышел с отрядом впервые по реке Куте к Лене, уже в 1633 году «промышленный человек Ерофейко Павлов Хабаров устюжанин» добрался до солёного озера, поставил рядом с Усть-Кутским острогом соляные варницы, которые обеспечивали здешней солью все селения за тысячи верст - до самого Якутска. Солеваренный заводик Хабарова проработал до XX столетия.*

*Идея проложить дорогу появилась ещё в конце XIX века. В 1880-х годах исследователи отправились на изыскания на восток от Ангары, севернее Байкала, но доложили, что строительство будет тяжёлым и непомерно сложным: один только рельеф местности чего стоит, а условия и вовсе признали непригодными для жизни людей. На будущее решили проложить дорогу южнее Байкала — и Транссиб пошёл по этому пути.*



Но вскоре к идее новой дороги вновь вернулись. Предпринимателям хотелось получить дорогу до золотых приисков, купцы желали новые рынки для сбыта. Проекты были один другого краше, даже говорили о маршруте Иркутск — Якутск — Берингов пролив — Аляска. Но звучал и более реалистичный проект — от Байкала до Амура — и он стал прообразом БАМа.

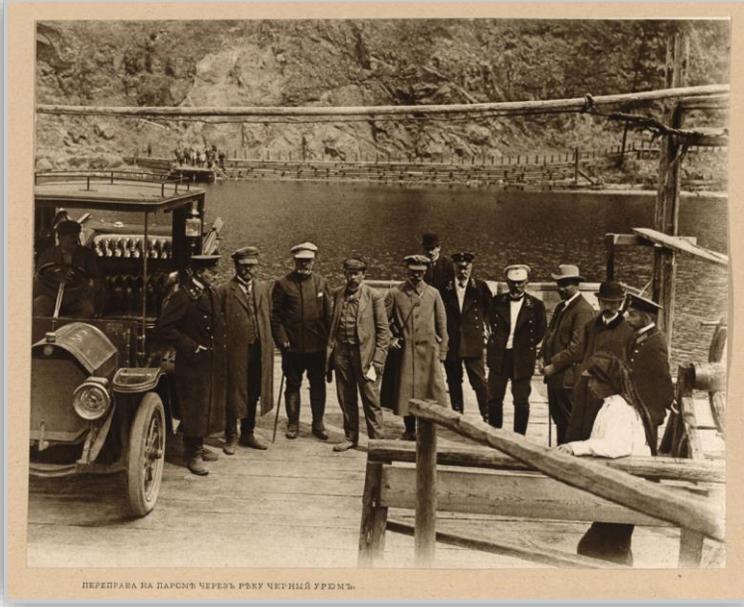
Вплоть до Октябрьской революции на идее создания магистрали через северо-восточные районы России пытались нажиться иностранные предприниматели. Переговоры закончились ничем, соглашение не было достигнуто.

4 февраля 1919 года Совнарком рассмотрел вопрос о северной магистрали. Гражданская война и разруха отложили решение этого вопроса.

К дореволюционным планам вернулись в 1926 году, когда отдельный корпус железнодорожных войск РККА начал проводить разведку будущей трассы. В начале 1930 года дальневосточные партийные органы направили в ЦК ВКП(б) предложение о строительстве северной трассы к Тихому океану. В этом документе впервые появился термин — Байкало-Амурская магистраль (БАМ).

Впереди нашу страну и весь советский народ ожидало не только тяжелейшее трудовое испытание, но и тяготы Великой Отечественной войны, которая надолго остановила стройку.





ПЕРЕПРАВА НА ПАРОМЪ ЧЕРЕЗЪ РѢКУ ЧЕРНЫЙ УРЪМЪ.



Великий Сибирский путь.—Grand Chemin de la Sibérie. № 2.  
Укладка пути. Разброска шпаль.



*По аналогии с Транссибом БАМ строился одновременно с запада и востока. В январе 1942 года Государственный комитет обороны принял решение о строительстве Волжской рокады, многие строители БАМа и более 600 км рельсов были отправлены под Сталинград.*

*В конце 1943 года возобновились работы по строительству восточного участка БАМа. Часть строителей и железнодорожников была переведена с западных магистралей, отозвана из рядов Красной Армии.*

*В 1944 году на трассе Комсомольск – Советская Гавань протяженностью 475 км трудились 92 тыс. человек. Вся линия была разбита на 4 боевых района и 20 боевых участков. Между подразделениями шло соревнование под лозунгом: «Четыре нормы тремя работающими».*

*В 1947 году открывается движение на линии Тайшет — Братск. Введён в эксплуатацию участок Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань (442 км);*

*в 1951 году — участок Известковая — Ургал (340 км);*

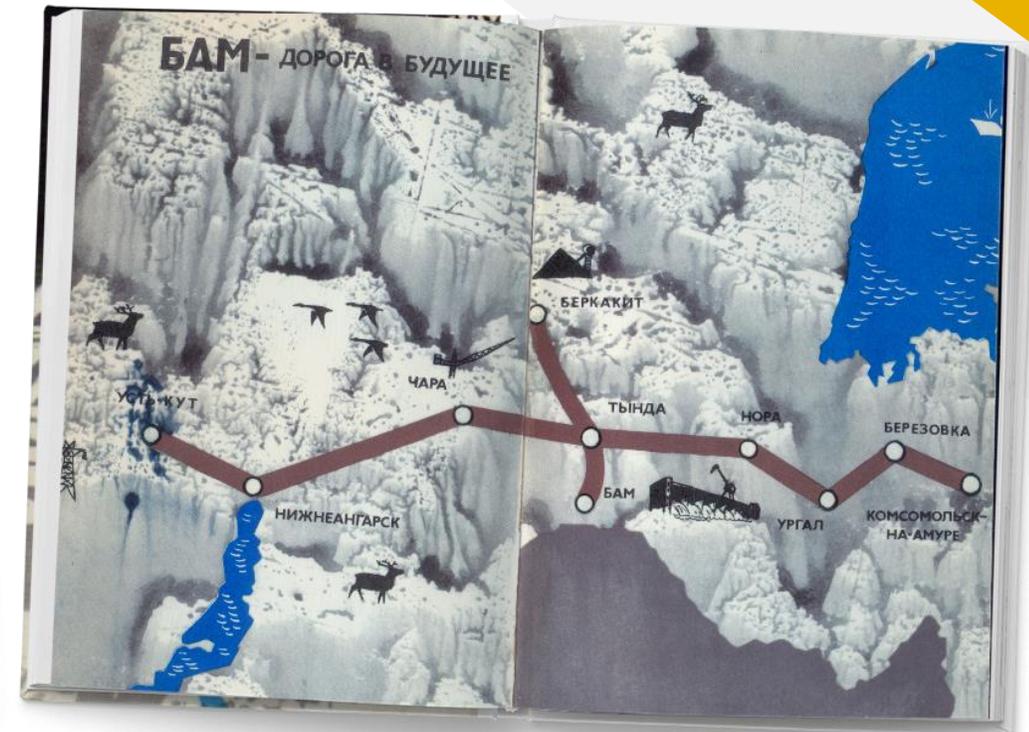
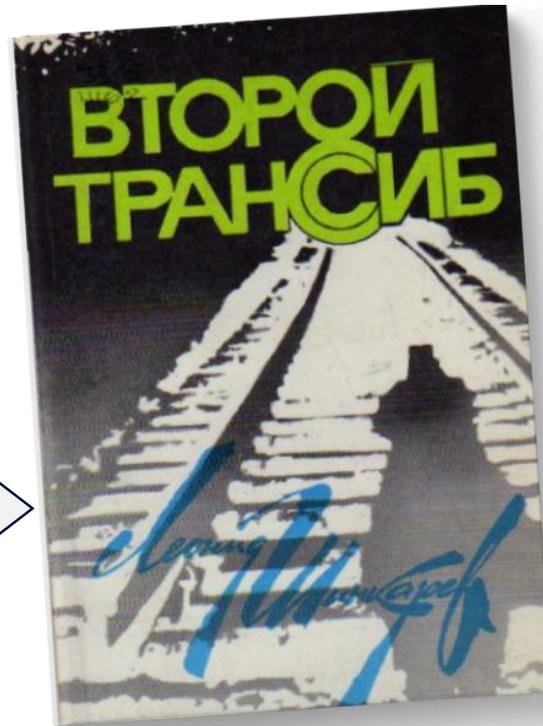
*в июле 1951 году прошли первые поезда от Тайшета до станции Лена (города Усть-Кут). Это ускорило строительство Братской ТЭС и крупных промышленных объектов в Братске и Усть-Илиме;*

*в 1958 году — участок Тайшет — Лена (692 км). С введением его в эксплуатацию строительство магистрали было приостановлено до 1967 года, когда было принято правительственное постановление «Об усилении изысканий БАМа».*

*Начались крупные изыскательские работы и корректировка линии, технико-экономические обоснования.*



*Эта книга – размышление о судьбе края, по которому идет железнодорожный путь, соединивший Европейскую Россию с Сибирью и Дальним Востоком; о городах и производствах, о встречах с коренным населением, со старожилами и недавними переселенцами и о многом другом, что за время поездок запало в душу...*



*Все смутно представляли себе размах начинающейся стройки, потому что начиналась стройка века обыденно: « В тишине морозного январского вечера 9 января 1974 года около четырёх часов пополудни Алексей Почежерцев, ас-механизатор, поднялся с табуретки, бросил окурок в приоткрытую дверцу раскалившейся печки, взял рукавицы: «Поехали, что ли ребята?»*

*В середине шестидесятых годов на БАМ пришли уже потомки тех первых изыскателей трассы. Проектировщики вернулись на Лену в 1967 году.*

*БАМ начинается на берегу Лены – в старинном сибирском городе Усть-Куте (1-й километр).*

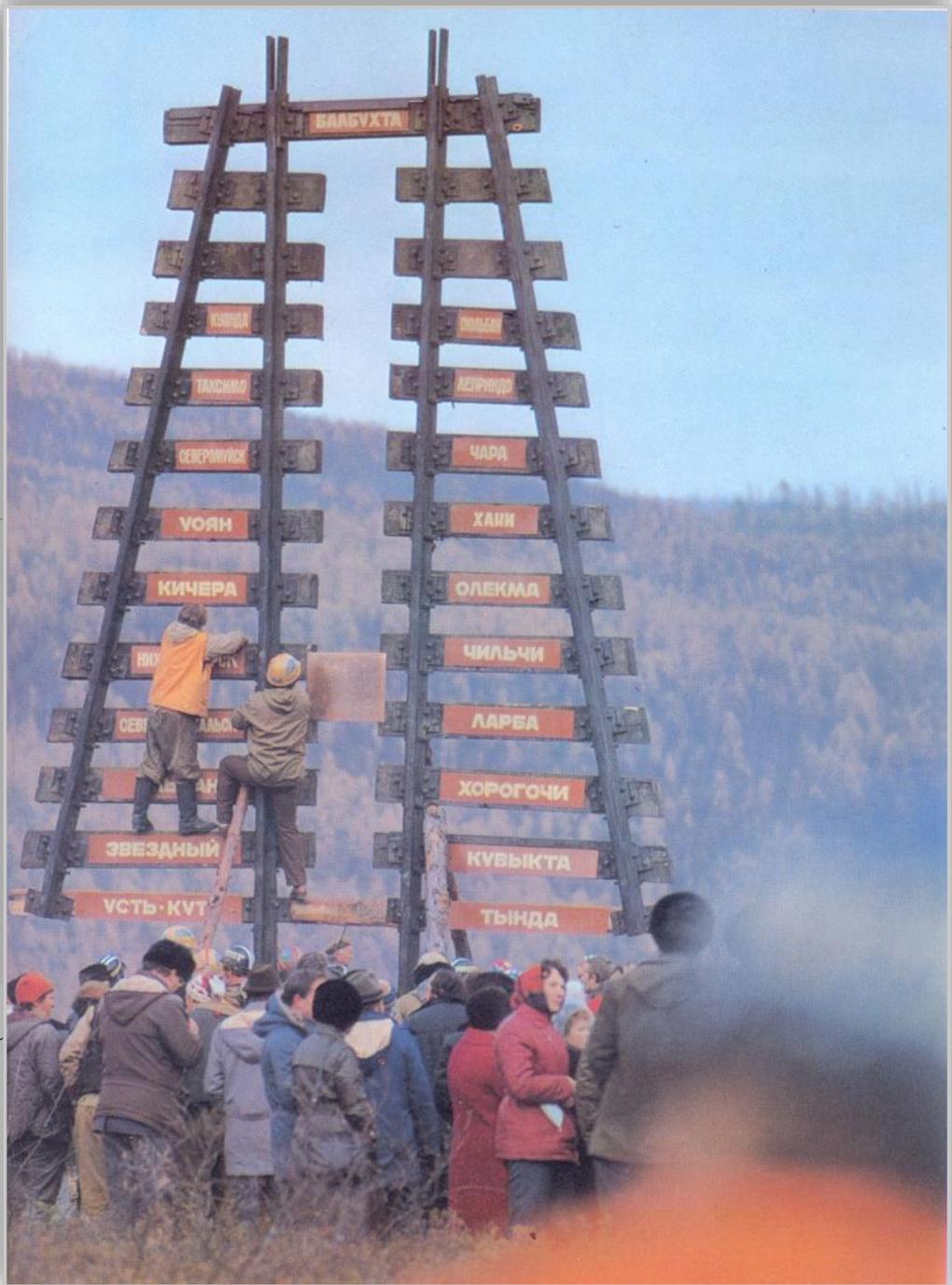
*Здесьняя станция Лена – последняя на трассе, проложенная в шестидесятые годы от Трансиба, – стала стартовой точкой Байкало – Амурской магистрали.*

**Л.И. Брежнев 15 марта 1974 г. В Алма-Ате назвал Байкало-Амурскую магистраль «важнейшей стройкой IX пятилетки». «Партия сказала надо – комсомол ответил есть!»- 27 апреля, в день закрытия очередного съезда комсомола, на БАМ отправился «Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ» в составе 600 добровольцев.**

*Уже в первый год на стройку прибыло более двадцати тысяч юношей и девушек из всех союзных республик. «Дорогу строить и себя!» – это был молодежный общепамовский лозунг.*

*В начале октября 1984 года «золотым звеном» замкнулаеь огромная стальная лента Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В обеих бригадах пришли к стыковке бойцы отряда имени XVII Съезда ВЛКСМ. Половинки ключа соединились!*





## Последнее звено



*Вот и все. Замкнулось полотно,  
и последний выложен портал.  
«Золотое» светится звено.  
Ты об этом десять лет мечтал.*

*И когда оркестры громом брызнут,  
ты поймешь, что в ливнях и в пыли  
лучшую дорогу нашей жизни  
мы с тобою вовремя нашли.*

*Нам бывало трудно много раз,  
но теперь спокойно оглянись:  
стройка обошлась бы и без нас,  
нам же без нее не обойтись.*

*И куда судьба нас ни забросит,  
в памяти останется всегда:  
в утреннюю свежесть наших просек  
робкие заходят поезда.*

*Первый поезд начал свой разбег.  
Он сюда шел медленно и долго.  
На щеках колючий тает снег.  
Я не плачу. Это снег. И только.*

*Но когда оркестры громом брызнут,  
я пойму, что в ливнях и в пыли  
лучшую дорогу нашей жизни  
мы с тобою полностью прошли.*

*Черкесов В.*



*«Не продырявишь наш хребет... Нет...  
Но, вспоминая своих беспокойных дедов,  
Забравшихся в эти дебри, говорили:  
- А упрям, однако, русский человек».*

*Из воспоминаний местных жителей  
Северо-Муйского хребта.*

*Бурятский участок на БАМе называют барьерным. Шесть здесь тоннелей, как шесть барьеров, и среди них Северомуйский - одно из самых грандиозных сооружений России, гордость Бурятии. Он не имеет себе равных на территории страны как по размерам, так и по значимости.*

*Восточнее северной части Байкала в Бурятии раскинулся Северо-Муйский хребет длиной 350 км. Туннель пролегает в составе Байкало-Амурской магистрали с юго-востока на северо-запад, заменяя самые сложные участки БАМа. До открытия туннеля железная дорога проходила обходными путями через перевал по седловине хребта.*

*Начало строительства приходится на 1977 г., хотя подготовка велась уже 2 года. В общей сложности все работы длились 26 лет - в 2003 году Северомуйский туннель был сдан в эксплуатацию.*

*Общая длина железнодорожных путей составила 15,335 км, а вместе с вспомогательными выработками - 45 км. Достопримечательность Бурятии находится в зоне сейсмической активности - за ее состоянием следят специальные датчики. Постоянно включена система вентиляции. За сутки туннель пропускает 14-16 тяжелогрузных составов, а время прохождения с момента запуска в 2001 г. по состоянию на 2010 г. сократилось в 4-6 раз.*

*В разное время на строительстве туннеля трудилось до 8000 человек в составе 6 бригад - наземных и подземных. Людей сплотили и выпавшие на их долю страшные удары подземной стихии, и высокая цель, которая хорошо осознаётся каждым, что именно в руках северо-муйцев - ключи от всего БАМа.*

БАМ - стройка века : [сборник]. - Москва : Современник  
Вып. 1 / сост.: Л. Вьюнник, С. Суша. - 1974. - 271 с.  
Вып. 2 / гл. ред. В. Сорокин. - 1975. - 335 с.  
Вып. 6 / сост.: А. А. Колесников. - 1980. - 396 с.  
Вып. 8 / сост.: В. Шугаев. - 1984. - 407 с.



## *Песня о дороге*

*Далекий, таинственный, девственный край,  
Потоками в скалах рычащий,  
Байкало-Амурская магистраль  
Придет в твои дикие чащи!*

*Одни самолеты знавали ту даль,  
Плывя по воздушным потокам,  
Байкало-Амурская магистраль  
Роднит Сибирь с Дальним Востоком!*

*А мы молоды, нам силы не жаль,  
Пройдем мы и дебри и горы.  
Байкало-Амурская магистраль  
Меняет родные просторы.*

*Мамаша, в дорогу сынка собирай,  
Сынок попрощайся с мамашей.  
Байкало-Амурская магистраль -  
Передний край юности нашей.*

*Любимая, может я в чем-то не прав,  
Что здесь промолчать я не вправе -  
Байкало-Амурская магистраль  
Любви нашей крылья расправит!*

*Олег Богданов*

*С первого километра БАМа закладывается крепкий фундамент всенародного шефства. Сорока двум шефским организациям поручено возводить станции БАМа. БАМ справедливо называли трассой дружбы и братства.*

*Крупнейшие города вдоль трассы - Тында, Черюнгри, Северобайкальск, у каждого был свой облик, свои архитектурные «акценты». Звездный поручили строить Армении. В предгорьях Байкальского хребта горцы из Дагестана и Чечено-Ингушетии возвели станцию Кунерма.*

*Станцию Тлаюра (теперь Звездная) строили армяне, Улькан — азербайджанцы, станцию Чия — грузины...*

*На строительстве работали бригады из всех союзных республик, а также отряды из Болгарии, Венгрии, Монголии и др. Восточный участок строили воины-железнодорожники.*

*Население страны чувствовало вовлеченность и сопричастность к общему делу; ощущало, что за его плечами – великая страна – самая лучшая в мире.*

*... У нас в Италии тоже много строят, но это интересует, как правило, лишь хозяев будущего предприятия. В Советском Союзе БАМ интересует всех.*

*Карло Бенедетти, журналист*



27 октября 1984 года, по случаю завершения укладки главного железнодорожного пути и открытия рабочего движения поездов на всём протяжении трассы, БАМ принял на свои железные плечи часть грузопотока с восточных участков Транссиба.

Ещё тогда отмечали, что дел на БАМе хватит не только нынешнему поколению.

Это тем более верно, если учесть, что пришла пора всерьёз и надолго обживать богатства Прибайалья в единый хозяйственный комплекс страны.

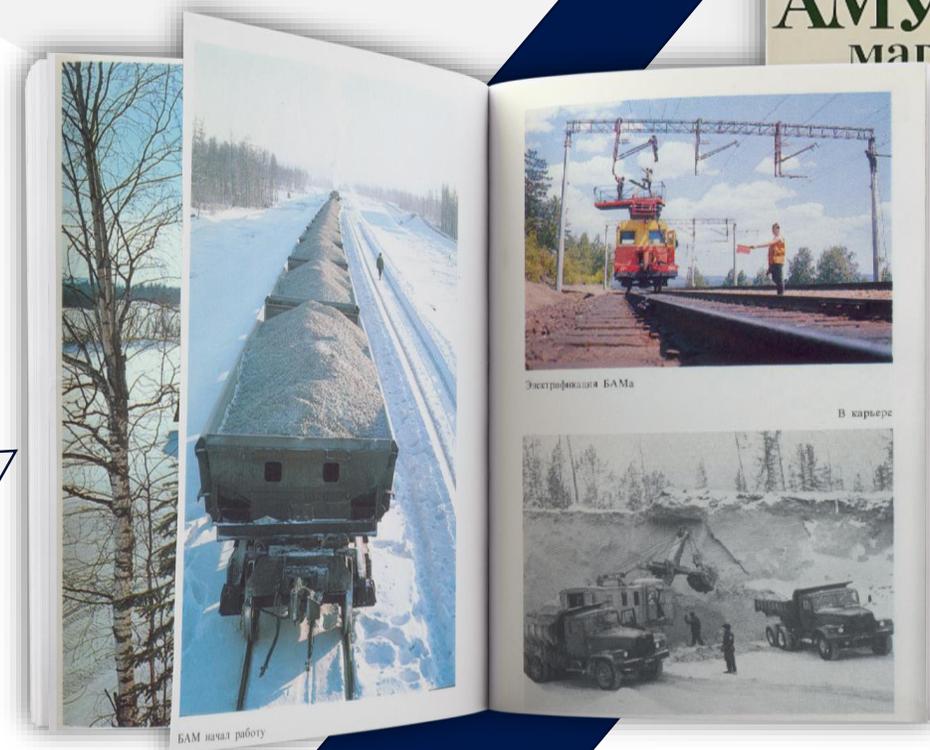
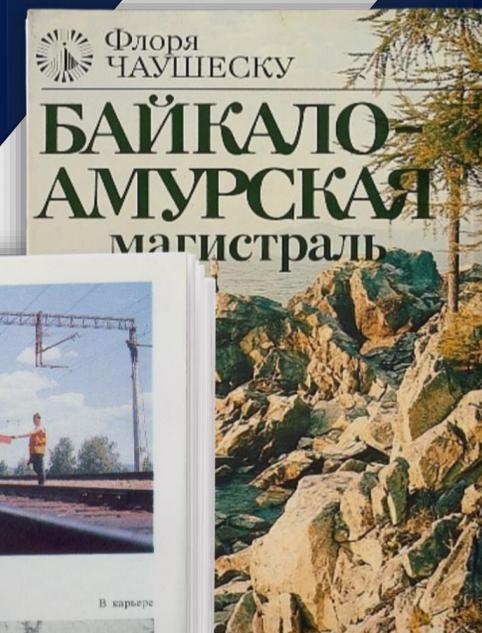
Впереди – дальнейшее комплексное развитие зоны БАМа, новые города и заводы, рудники, Дома культуры, кинотеатры, магазины...



32С  
Ф2/5(2)  
Ч-26

Чаушеску, Флоря.

Байкало-Амурская магистраль : перевод с румынского / Ф.  
Чаушеску. - Москва : Прогресс, 1988. - 208 с. : 16 л. ил. -  
(Свидетельства об СССР).

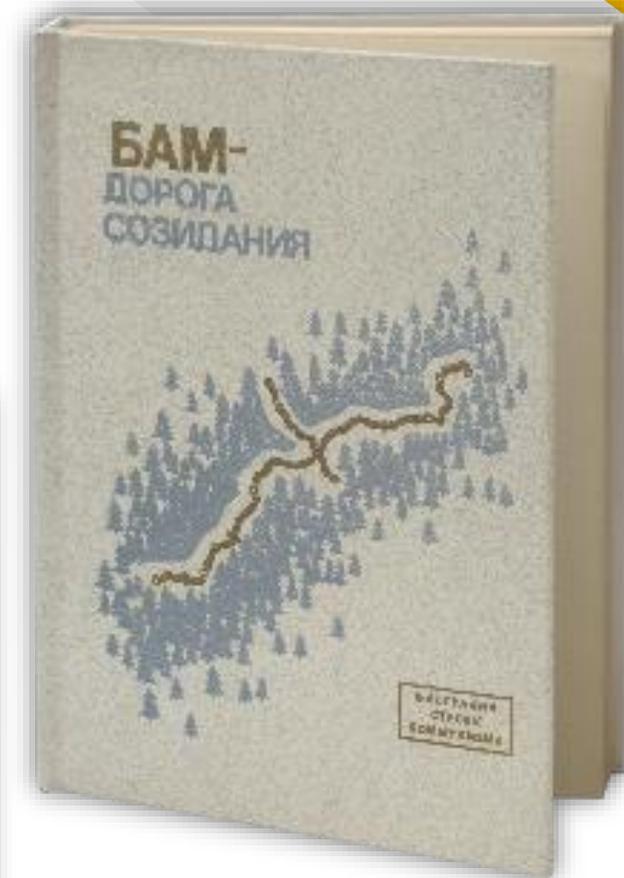
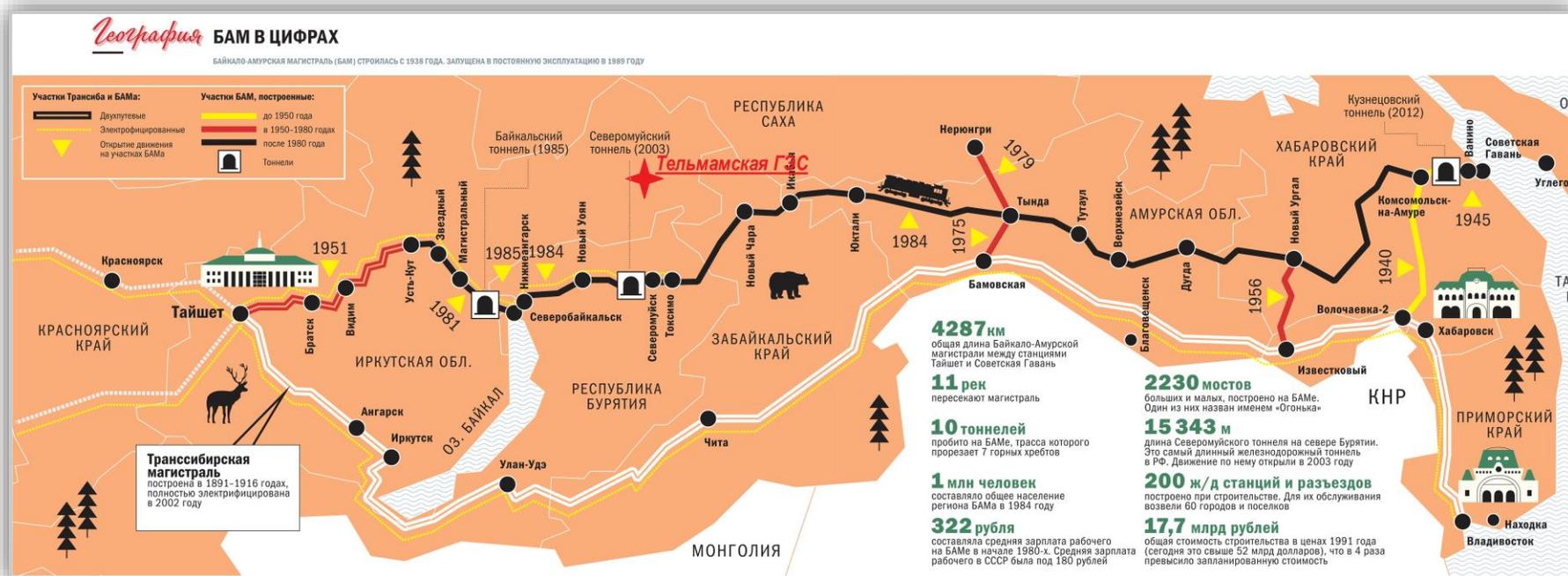


*Путешествие по Байкало-Амурской железнодорожной магистрали переносит вас в сказочный мир. Мне повезло особенно; я проехал по участку БАМа, от Нерюнгри на север, на дрезине, с которой мог не спеша любоваться окрестными пейзажами. Повсюду величественные леса в ярких красочных одеяниях поздней осени, озера невероятной голубизны, бурные речушки и такие широкие реки, что с трудом различаешь противоположный берег – всё это оставляет в памяти неизгладимую картину.*

*Местные говорят, что БАМ построен из мостов, соединенных между собой туннелями.*

*Единая магистраль протянулась через горы и тайгу, через просторы Сибири и Дальнего Востока на три с лишним тысячи километров – соединив Лену с Тихим океаном.*

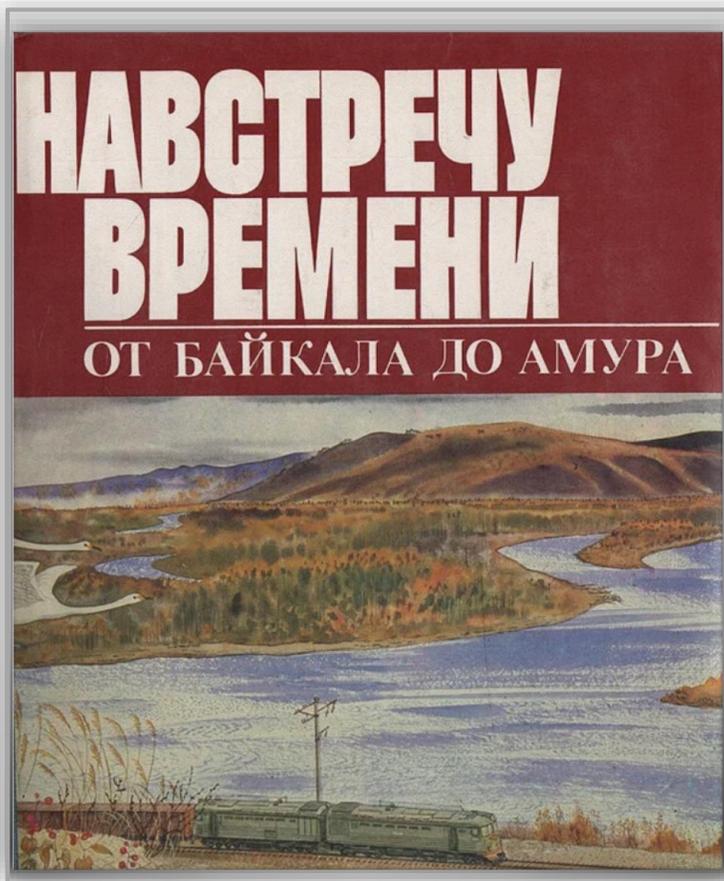
*Она проложена в суровых краях Сибири и Дальнего Востока сквозь тайгу и горные хребты, по болотам и вечной мерзлоте – проложена на целый год раньше установленных сроков*



6Т  
О  
Н 15

Навстречу времени : От Байкала до Амура / [худож. Г. Павлишин и журналист В. Сунгоркин о стр-ве БАМа] ; вступ. ст. В. И. Воротникова. - Москва : Советская Россия, 1985. - 276 с.

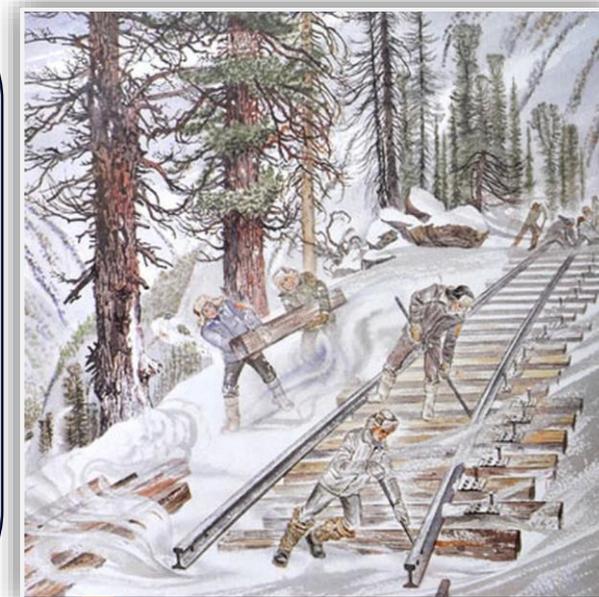
50



*Эта книга – о БАМе. О том, как прокладывалась уникальная, сложнейшая в мире железная дорога, о героях небывалой стройки.*

*Людей, которые проедут по БАМу от первого до последнего три тысячи сто второго километра, естественней именовать не пассажирами, а путешественниками – такие разнообразные пейзажи и дали откроются им из окна вагона.*

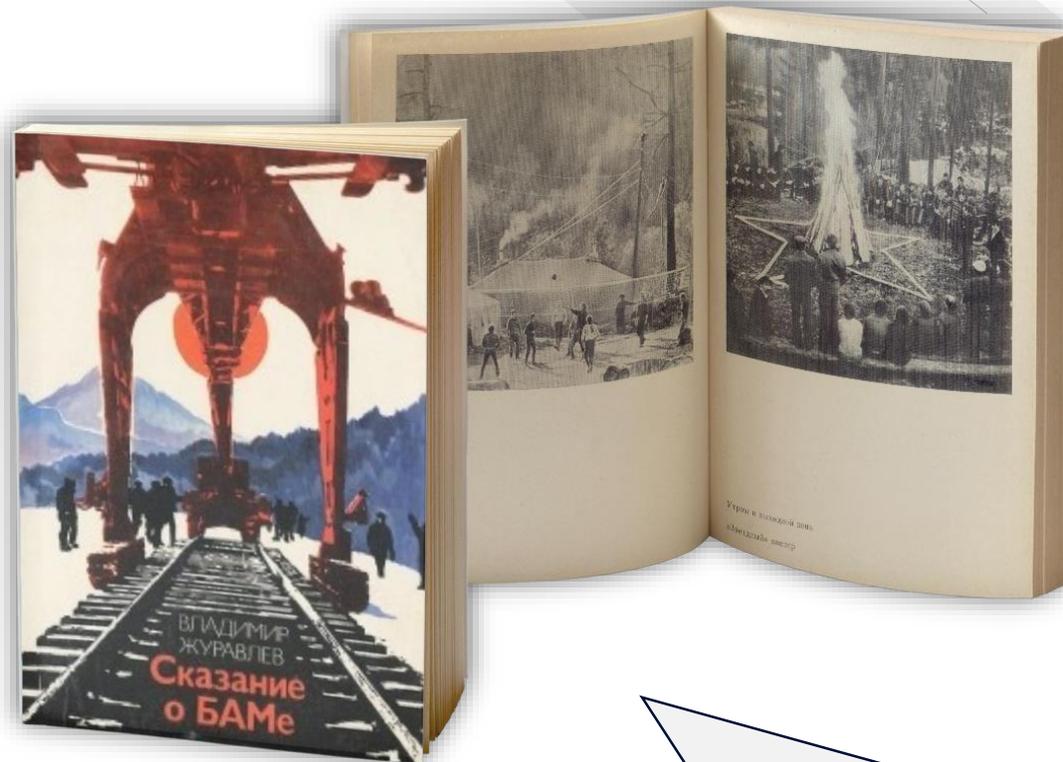
*Повествование о земле, по которой пролег БАМ, и картины заслуженного художника РСФСР Г. Павлишина тоже родились в путешествии вдоль БАМа – путешествии длиной в десять лет.*



*Строители Улькана в свое время сделали большое дело для сохранения природы БАМа. На территории строящегося посёлка Улькан и вокруг него решено было максимально сохранить живые растения, кустарник и деревья, назвав свой почин «Сохрани берёзку!»*

*Из Улькана пошло соревнование за лучший посёлок, которое переросло в общетрассовое движение молодых строителей «Я - хозяин стройки».*

*Пример застройки Улькана взяли на вооружение те, кто начинал Кичеру, Дюгабуль, Чильчи. Северомуйск.*



**«Мы каждый год сдавали участки, начиная с 1981 года, как начали с отрезка Лена — Кунерма. Каждый год сдавали участки по 200–400 км. Причём, как правило, сдавали ко Дню комсомола — 29 октября, отдавая дань нашим шефам-комсомольцам.»**

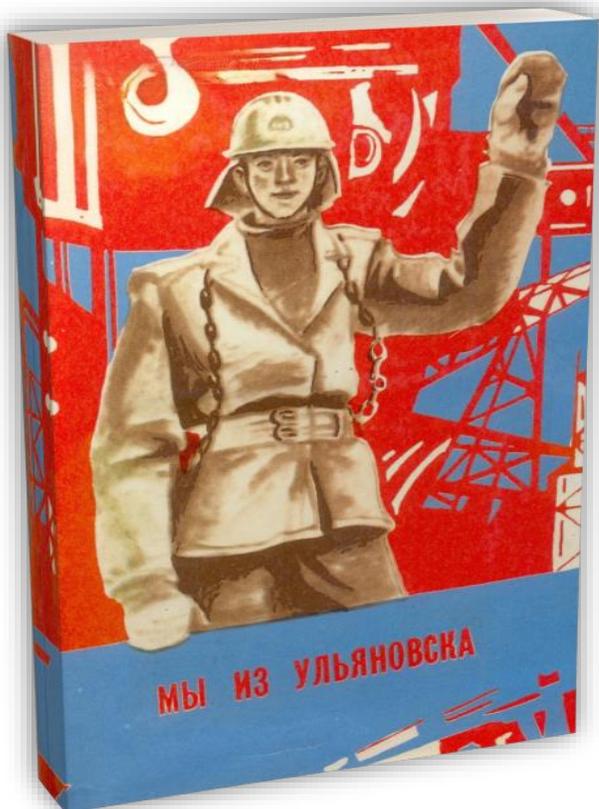
**Ефим Басин, бывший заместитель министра транспортного строительства СССР — начальник ГлавБАМстроя в 1986–1990 годах**

Ф75(2)

ЗКСМ

М 94

Мы из Ульяновска : сборник. - Ульяновск : Приволжское книжное изд-во, 1977. - 104 с.



**9 августа.**

**В 10 часов состоялось заседание бюро обкома в ВЛКСМ, на котором обсуждались наши кандидатуры.**

**Дали нам напутствие: не уронить чести города Ленина. Быть достойными представителями Ульяновска на БАМе.**

**Подошла девушка, корреспондент радио, и попросила меня и Клаву Зубкову ответить на несколько вопросов.**

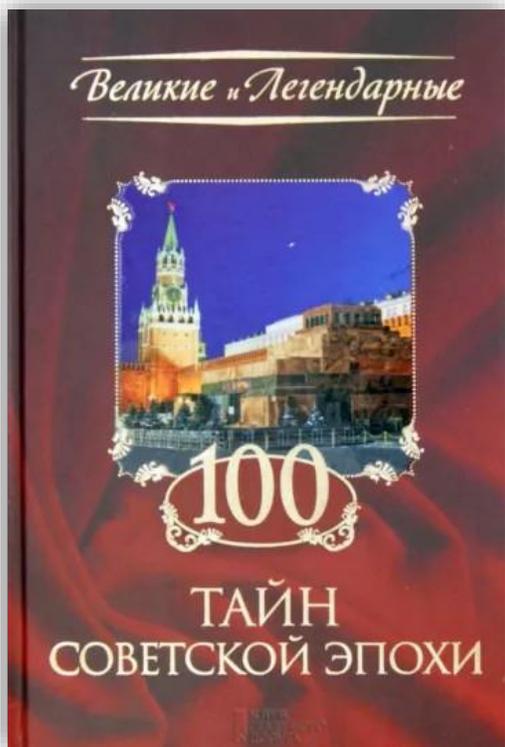
**Я ответила, что давно мечтала поехать на БАМ, но путевок не было. И вот сбылась наша мечта. Мы едем на БАМ, и мы счастливы.**

*из дневника Жени Рыжовой.*

ТЗ(2)

С 81

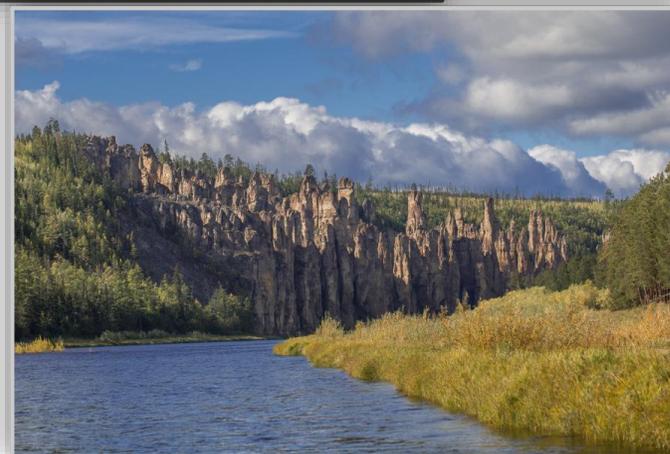
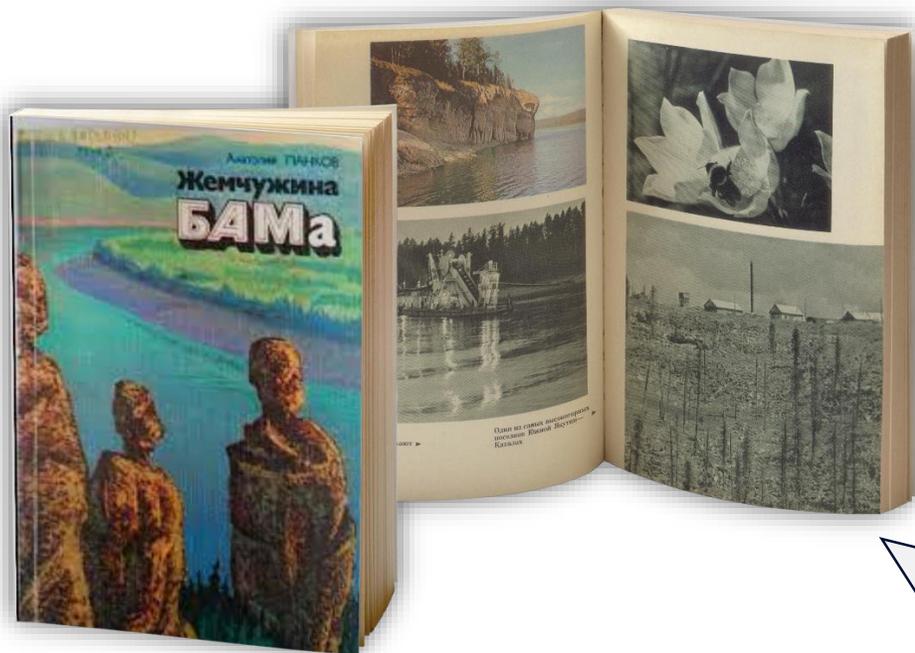
100 тайн советской эпохи / гл. ред. С. С. Скляр. - Харьков ; Белгород : Клуб семейного досуга, 2013. - 414 с. - (Серия "Великие и легендарные").



*Сразу после развала СССР в прессе стали усиленно обсуждать мнение о том, что строительство БАМа не было экономически оправдано и что у этой магистрали нет будущего. Какое-то время жизнь на бывшей «стройке века» действительно едва лишь теплилась, однако с наступлением нового столетия возник интерес к Байкало-Амурской магистрали. Был даже разработан проект, предусматривающий двукратное увеличение пропускной способности БАМа – железнодорожной артерии, способной, как предполагают аналитики, существенно укрепить экономику страны и дать жизнь её малоосвоенным, но богатым ресурсами восточным регионам.*

Панков, Анатолий Семенович.

Жемчужина БАМа. Путешествие по Южной Якутии / А. С. Панков. - Москва : Мысль, 1982. - 157 с.



*Центральная Якутия – край озер. Интересно, что даже близко отстоящие друг от друга озера отличаются по цвету воды: тёмно-зелёные, светло-зелёные, светло-серые, почти белые – чай с молоком.*

*От озера к озеру – тонкие ниточки лесных дорог, пробитых охотниками, рыбаками, сенокосчиками.*

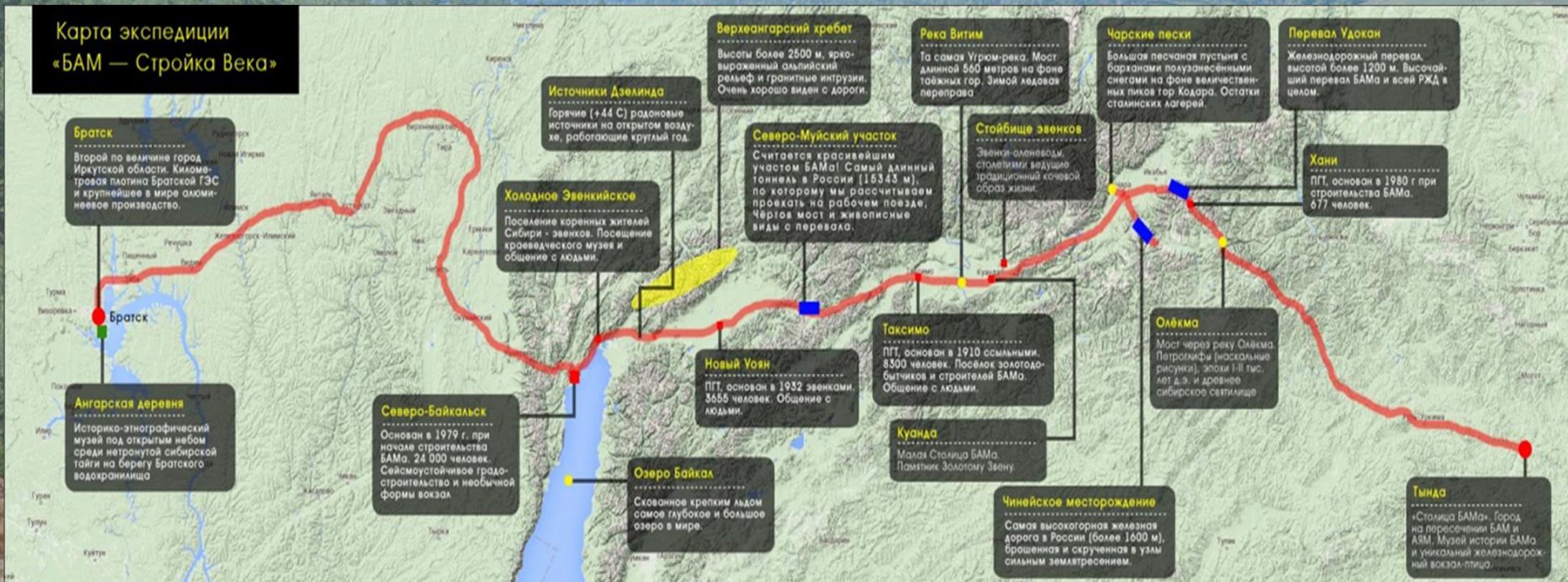
*Постепенно и блюдца озёр, и связывающие их желтые ниточки исчезли. Во все стороны до горизонта огромный таинственный лик бескрайней тайги.*

Наша молодежь : общероссийский молодежный журнал / учредитель:  
ООО "Наша молодежь". - Москва : Наша молодежь, 2014. - № 14-18



Русские люди пришли на берега Верхней Ангары уже в конце XIX столетия и осели там прочно. Ветеран БАМа Э. Норман, который полвека назад проводил изыскания трассы в Северобайкальске, оставил в своих дневниках любопытное свидетельство о русских селениях Кумора и Иркана на Верхней Ангаре: «Нас поразили не таёжный ландшафт. Две типично русские деревни с огородами, лошадьми, коровами, овцами, утками, с улицами, по которым ездят на телегах. Между деревьями – хорошо укатанная колесная дорога. А кругом простиралось настоящее русское поле, на котором колосилась рожь и овёс. Удивительный оазис в бескрайней тайге! На горизонте виднеются скалистые вершины Северо-Муйского хребта, и куда не посмотришь вокруг – всюду высокие горы, а вблизи – заболоченная вечная мерзлотная равнина.

## Карта экспедиции «БАМ — Стройка Века»





*В 2014 году начались работы по сооружению второй нитки Байкальского тоннеля. Общая длина тоннеля, сданного в эксплуатацию 28 июля 2021 года, составляет 6682 метра. Также с вводом в эксплуатацию второго тоннеля планируется старт реконструкции первого тоннеля, который начали строить в 1974 году.*

*В 2019 году Федеральная сетевая компания построила линию электропередачи Тира—Надеждинская на севере Иркутской области.*

*В 2021 году правительство РФ утвердило план расширения БАМа, по которому его пропускная способность должна увеличиться в полтора раза. После окончания строительства 340 км вторых путей на БАМе в 2024 году Россия сможет увеличить ежегодный экспорт угля на 45 млн т, в первую очередь — с Эльгинского и Огоджинского месторождений.*

В 2024 году принято решение о реализации третьего этапа развития БАМа и Транссиба с расширением провозной способности до 255 млн т. В рамках проекта планируют построить Северомуйский, Кондарский и Кузнецовский тоннели и мост через Амур.

Проект разбит на три этапа: первый — увеличение провозной способности до 197 млн т под грузы Якутии, прежде всего — Эльгинского месторождения; второй — до 210 млн т к 2030 году, в основном под грузы Центральной России, Урала и Западной Сибири; третий — до 255 млн т к 2032 году. Стоимость третьего этапа, по оценкам ведомств, составит порядка 2,7 трлн руб.

Теперь на магистрали от реки Лены и до Тихого океана развернулась бурная строительная деятельность: на десятках перегонов кладут вторые пути, строятся новые разъезды, удлиняются станции — для приема тяжеловесных составов. Более того, планируется и электрификация линии.



## ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Источник: РЖД



# *Спасибо за просмотр*



## **БАМ-50**

*Вся представленная литература находится в фонде Научной библиотеке УлГУ:  
на абонементе научной литературы и в общем читальном зале*

2024