

Поколения БАМ



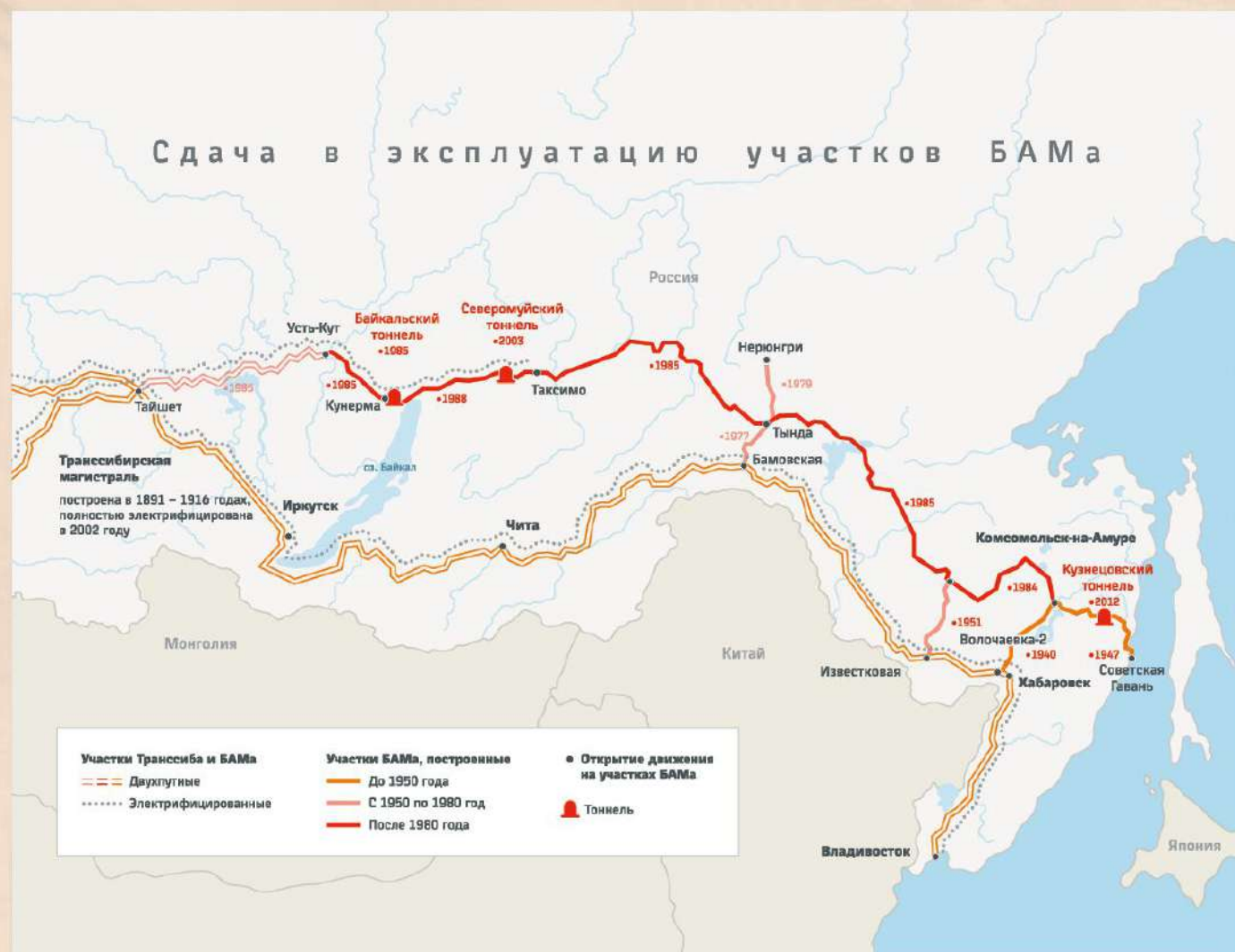
МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Отряд «Монолит». Новый Уоян. 1975 г.
Из коллекции Т.Г. Песковой



Как открывали БАМ



Поколения БАМ



Первые проекты и начало строительства



В 1930-е годы международная обстановка на Дальнем Востоке обострилась. В Китае шло вооруженное противостояние между различными политическими силами, на севере страны возникло формально независимое государство Маньчжоу-Го, фактически находившееся под контролем Японии. Транссибирская магистраль проходила вдоль реки Амур на сравнительно небольшом удалении от государственной границы и была уязвима в случае начала военных действий. Поэтому стала прорабатываться возможность сооружения дублера Транссиба.

23 октября 1932 года было принято постановление «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги». С этого момента начались изыскания, проектирование и строительство БАМа. В 1937 году было создано Управление строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, которое возглавил Н.А. Френкель.

В первую очередь были проложены участки, которые соединили трассу БАМа с Транссибирской магистралью: Бам – Тындинский и Известковая – Ургал. На этих линиях началось рабочее движение поездов. В 1942 году путь на этих участках был демонтирован. Снятые рельсы использовали для Волжской рокадной железной дороги, которая имела большое значение для победы в Сталинградской битве.

С 1943 года начались строительные работы на восточном участке БАМа от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. В 1947 году эта линия была сдана в эксплуатацию.



Станция Советская Гавань-Сортировочная, 1945 г.
Из коллекции Дальневосточного центра научно-технической информации и библиотек



Изыскатели железной дороги на участке Витим – Тында, 1932 г.



В первом ряду слева направо: начальник Южного участка строительства Беломорско-Балтийского канала Г.Д. Афанасьев, начальник Главного управления исправительно-трудовых лагерей М.Д. Берман, начальник строительства Байкало-Амурской железной дороги Н.А. Френкель.
31 мая 1933 г.

Поколения БАМ



Изыскания и проектирование



Аэропорт Чара. ЛИ-2 на изысканиях (участок Таксимо – Юктали). Май, 1970 г.



Изыскания трассы БАМа в Амурской области. 1974 г.

Изыскания трассы будущей Байкало-Амурской железной дороги начались еще в 1926 году. Их проводили специалисты железнодорожных войск. В 1930-е годы эти работы были продолжены. Поскольку многие районы будущей трассы были труднодоступны, с 1930-х годов стала использоваться аэрофотосъемка.

В 1930-е годы сооружались подходы к трассе БАМа от Транссибирской магистрали. С 1943 по 1947 год был построен восточный участок БАМа от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. В послевоенный период основные силы строителей были сосредоточены на западной части магистрали от Тайшета до Усть-Кута, законченной в 1958 году.

24 марта 1967 года было принято решение о возобновлении изысканий по трассе БАМа. Генеральным проектировщиком был назначен проектный институт «Мосгипротранс». Кроме того к этой работе были привлечены другие институты того же профиля: «Ленгипротранс», «Уралгипротранс», «Томгипротранс», «Сибгипротранс», а также «Дальгипротранс». Каждому из проектных институтов был выделен свой участок трассы будущей магистрали. Например, «Ленгипротрансу» были поручены изыскания и проектирование участка Чара – Тында протяженностью 630 км.

На основании проведенных изысканий перечисленные институты подготовили проектную документацию для строительства.

Для проектирования тоннелей и мостов были привлечены специализированные институты Ленинграда и Москвы: «Ленметропроект», «Гипротрансмост», а также «Ленгипротрансмост».



Изыскатели железной дороги на реке Таяра. 1974 г.

Поколения БАМ



Западный подход к БАМу



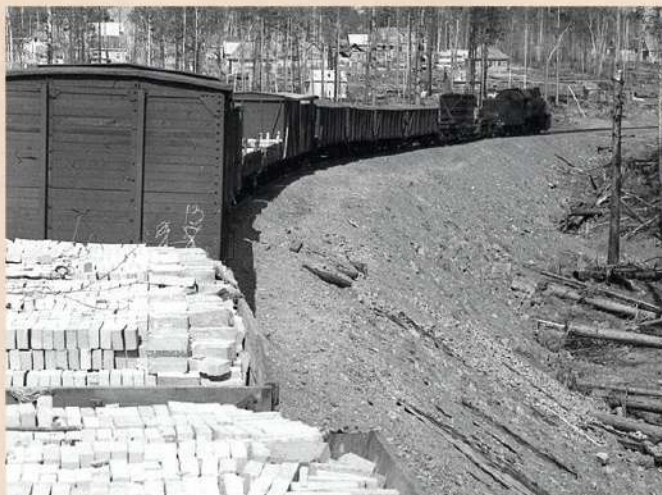
Западный подход к Байкало-Амурской магистрали представляет собой железнодорожный участок Тайшет – Лена. Эта линия была построена после окончания Великой Отечественной войны, когда возобновилось сооружение БАМа.

Ввод в строй этой линии осуществлялся поэтапно. Временная эксплуатация участка Тайшет – Братск началась в конце 1947 года. Затем, с 25 ноября 1950 года, для временной эксплуатации был открыт участок Братск – Усть-Кут. Для работы этих участков в начале 1951 года было сформировано Управление железнодорожной линии Тайшет – Усть-Кут, которое находилось в Тайшете. Протяженность магистрали составляла 701 км. Она была однопутной, пропускная способность составляла всего 6 пар поездов в сутки, использовалась паровая тяга. На станциях Викторовка, Илим и Лена действовали основные паровозные депо. Кроме того эксплуатировалось несколько оборотных депо, расположенных на станциях Чуна, Заярск и Купа. Первое время через Ангару летом вагоны переправляли на баржах-паромах, а зимой по льду реки укладывали временный путь. В конце июня 1951 года был открыт мост через Ангару.

В 1958 году линия Тайшет – Лена (Усть-Кут) была сдана в постоянную эксплуатацию.



Товарный поезд на линии Тайшет – Лена около станции Чуна. 1956 г.



Товарный поезд на линии Тайшет – Лена. 1956 г.



Вокзал станции Тайшет. 1957 г.

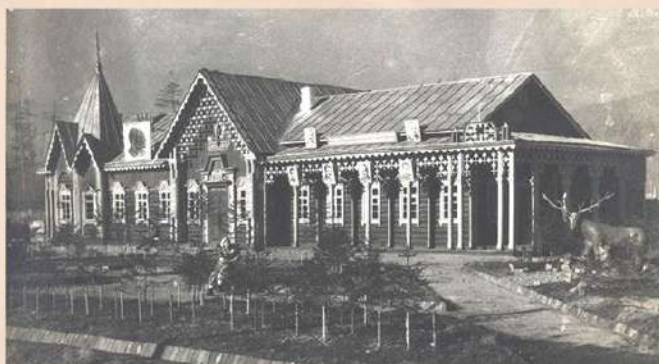
Поколения БАМ



Восточный подход к БАМу



Поезд на станции Пивань. 1946 г.



Пассажирское здание на станции Тумнин. 1946 г.
Из коллекции Дальневосточного центра научно-технической информации и библиотек

Восточным подходом к БАМу стала линия Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Изыскания этого участка начались еще в 1930-е годы. В то время они осуществлялись по трем вариантам направления линии: Аккурскому, Хутинскому и Мулинскому. В 1939 году было выбрано Мулинское направление. Был составлен технический проект, началось строительство. В 1941 году в связи с началом Великой Отечественной войны оно было прекращено.

В мае 1943 года Государственный комитет обороны принял решение о возобновлении строительства. Руководителем стройки был назначен генерал-майор Ф.А. Гвоздецкий. Протяженность линии составляла 491 км. Магистраль была проложена в сложных топографических условиях с пересечением Сихотэ-Алиньского хребта высотой 1400 м.

В июле 1945 года по ней началось временное движение поездов. В 1947 году дорога была сдана в постоянную эксплуатацию. Советская Гавань стала важным портом, через который по сей день осуществляются перевозки на Сахалин – отсюда отправляются паромы, идущие на этот остров.

Длительное время моста через Амур на этой линии не было. Летом вагоны переправляли на пароме, а зимой по льду реки укладывали временный путь. Паромная переправа была открыта летом 1945 года, а в 1975 году был сдан в эксплуатацию железнодорожный мост через Амур.



Пассажирское здание на станции Хунгари (с 1972 г. – станция Гурское). 1946 г.
Из коллекции Дальневосточного центра научно-технической информации и библиотек

Поколения БАМ



Строительство моста через Амур



Паром, перевозивший вагоны через Амур между Комсомольском-на-Амуре и Пиванью. 1972 г.



Первый поезд проходит по мосту через Амур. 26 сентября 1975 г.

Долгое время линия Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань была связана с железнодорожной сетью страны посредством паромов и ледовой переправы через Амур (в зимнее время). Это создавало трудности в сообщении через реку в период ледостава и ледохода.

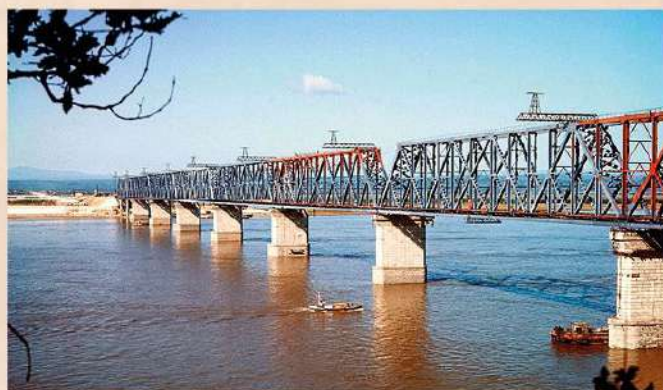
В 1970 году проектный институт «Ленгипротрансмост» разработал технический проект нового моста через Амур в г. Комсомольск-на-Амуре. Проектом предусматривалось строительство совмещенного автомобильно-железнодорожного моста.

Сооружение моста началось еще до окончания разработки его проекта в 1969 году. Работы по возведению этого сооружения выполнил Комсомольский мостоотряд №26 треста «Мостострой-8».

Проектом предусматривалось, что на общих железобетонных опорах параллельно будут установлены металлические пролетные строения, предназначенные для однопутной железнодорожной линии и для двухполосной автодороги.

26 сентября 1975 года мост был торжественно открыт. К этой дате было завершено сооружение железнодорожных пролетов. В 1981 году мостовой переход был открыт для движения автотранспорта.

Полная длина моста составляет около 1435 м, высота ферм над уровнем воды – 24 м.



Мост через Амур в Комсомольске-на-Амуре. 1975 г.



Строительство западной части БАМа



Строившуюся с 1974 года Байкало-Амурскую магистраль можно разделить на несколько частей. Западная часть линии охватывала участок от станции Лена (Усть-Кут) до Тынды, а восточная – от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. Общая протяженность строившейся линии составляла 3145 км. Кроме того была сооружена магистраль Бамовский – Тында – Беркамит длиной 397 км. В Тынде было создано Главное управление по строительству Байкало-Амурской магистрали. Западная часть БАМа строилась различными организациями Министерства транспортного строительства СССР. После объявления магистрали «Всесоюзной ударной комсомольской стройкой», сюда хлынул поток молодых людей. По воспоминаниям бамовцев-комсомольцев, условия труда были очень суровыми: перепады температур от +40 летом до -60 зимой, работа в районах вечной мерзлоты и высокой сейсмичности, однако это не мешало им заниматься не только «стройкой века», но и создавать семьи, творческие коллективы, спортивные отряды и многое другое.

С 1967 по 1984 год изыскания и проектирование участка Чара – Тында, протяженностью 650 км, вел проектный институт «Ленгипротранс». Линия прошла через Кодарский, Каларский и Удоканский хребты, а также по долинам Хани, Олекмы и Нюкжи. Через реку Хани было построено два моста длиной 200 и 180 м, через Олекму – мост протяженностью около 495 м, через Нюкжу – два моста длиной около 401 и 311 м.



Наскальные рисунки древних охотников. Участок Олекма – Юктали, район реки Олекма. 1970-е гг.



Машинист тепловоза первого рабочего поезда на западном участке БАМа. 1976 г.

Уже 22 сентября 1975 года был открыт мост через Лену в Усть-Куте, а 24 декабря того же года первый пассажирский поезд прибыл на станцию Тайра (поселок Звездный). В октябре 1979 года началась временная эксплуатация участка Усть-Кут – Северобайкальск.

1 октября 1984 года на разъезде Балбухта встретились бригады, которые вели укладку пути с запада и востока. После этого стало возможным сквозное движение поездов по всей трассе БАМа.



Группа изыскателей института «Ленгипротранс», Участок Чара – Тында, поселок Усолье. 1980 г. Третий слева в нижнем ряду – заместитель главного инженера АО «Ленгипротранс» А.П. Конюхов. Из коллекции А.П. Конюхова

Поколения БАМ



Строительство восточной части БАМа



Встреча первого поезда, прибывшего по БАМу в Комсомольск-на-Амуре. 1979 г.

Восточная часть включала линию от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. Строительство этого отрезка магистрали было поручено железнодорожным войскам, которые были объединены в два корпуса. Управление одного из них было размещено в Тинде, второго – в Чегдомыне. Для руководства этими корпусами в 1978 году было создано Управление по строительству БАМа и железных дорог Востока. Первые подразделения железнодорожных войск прибыли на трассу в 1974 году.

Для сооружения пути использовались гусеничные путеукладчики. Сооружение шло довольно быстро: уже 30 июня 1979 года была завершена укладка пути на участке Комсомольск-на-Амуре – Ургал. Затем, 25 декабря 1980 года, в постоянную эксплуатацию был принят участок Комсомольск-на-Амуре – Березовка, а 2 ноября 1982 года началась постоянная эксплуатация участка Ургал – Постышево протяженностью 303 км. В том же месяце был сдан в эксплуатацию Дуссе-Алиньский тоннель.

17 апреля 1984 года на разъезде имени героя Советского Союза Виктора Мирошниченко было уложено «золотое звено»: с этого момента было открыто сквозное движение поездов от Тынды до Комсомольска-на-Амуре.



Служивцы

Из дембельского альбома «Память о службе БАМ». 1978-1980 гг.
Из коллекции В.А. Соколова



Памятник строителям БАМа, поселок Новый Ургал. 1981 г.
Из коллекции А.Ф. Столяровой

Поколения БАМ



Тында – столица БАМа



Главнейшим городом, своего рода столицей магистрали, стал город Тында, расположенный в Амурской области. Город расположен в долинах рек Тында и Геткан.

Первое упоминание о поселке Тындинский относится к 1917 году. 1 ноября 1937 года началось движение поездов по линии Бамовский – Тындинский. Тогда планировалось, что после сдачи БАМа в эксплуатацию, этот поселок превратится в город – центр всего региона.

В 1975 году поселок Тындинский получил статус города. Его население в 1970-1980-е годы быстро увеличивалось. К 1991 году население Тынды достигло 65 тысяч жителей. В дальнейшем, после завершения строительства магистрали, число жителей значительно уменьшилось.

Главная улица Тынды называется Красная Пресня – в честь строителей города, прибывших из Краснопресненского района Москвы. Здесь было построено несколько 16-этажных жилых зданий, ставших высотными доминантами городской застройки.

В Тынде действует городской дворец культуры «Русь», музыкальная и художественная школы, музей истории БАМа. В городе существует филиал Дальневосточного государственного университета путей сообщения, а также 5 общеобразовательных школ.



Общий вид города и станции Тында. 1984 г.



Тында. Современный вид города



Тында, улица Красная Пресня. 1986-1989 гг.

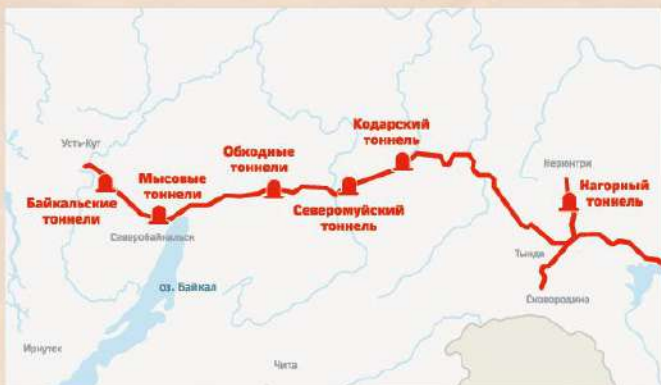
Поколения БАМ



Тоннели БАМа



У западного портала Байкальского тоннеля. 1977 г.



Тоннели Байкало-Амурской магистрали

Большинство тоннелей расположено на западной части магистрали. Крупнейшим по протяженности и самым сложным по условиям строительства стал Северомуйский тоннель. Проектирование Северомуйского и Байкальского тоннелей было начато в 1967-1969 годах институтами «Ленметропроект» и «Метрогипротранс». К лету 1975 года были разработаны технические проекты этих двух тоннелей.

В 1975 году было создано управление строительством «Бамтоннелстрой». На эту организацию было возложено строительство тоннелей на новой магистрали. Однако проходка тоннелей шла медленнее, чем планировалось. Особенно сложная ситуация была со строительством Северомуйского тоннеля – там в 1979 году произошла авария, вызванная встретившимися в толще породы плывуном. Это происшествие сильно задержало строительство. В 1982-1983 годах был сооружен временный обход тоннеля. Затем, в 1985-1989 годах, построили постоянный обход тоннеля, длина которого составила 64 км.

В постоянную эксплуатацию Северомуйский тоннель был принят 5 декабря 2003 года. Это – самый протяженный железнодорожный тоннель России, его длина равна 15343 м.

С 1974 года началось строительство Байкальского тоннеля под перевалом Дабан, который был принят во временную эксплуатацию в 1984 году. Его длина – около 6686 м.



Строительство Северомуйского тоннеля. 1970-1980-е гг.

Поколения БАМ



Локомотивы БАМа



Электровоз ВЛ60К-1793 на станции Новый Улан. 2004 г.



Маневровый тепловоз ТЭМ2К-6695 на станции Тында. 2018 г.



Новый магистральный тепловоз ТЭ328-0001. 2023 г.

В довоенный период на строительстве БАМа использовались товарные паровозы серий Е⁶ и Е⁸, построенные американскими заводами Балдвин и АЛКО по заказам российского правительства в 1915 году.

После возобновления строительства линии в 1974 году на вновь уложенных участках использовались магистральные тепловозы ТЭ3 и маневровые тепловозы ТЭМ2.

В дальнейшем большая часть дороги работала на тепловозной тяге. Для маневров использовались тепловозы серий ТЭМ2, ТЭМ2У и ТЭМ18. Для тяги пассажирских и товарных поездов длительное время применялись двухсекционные тепловозы 2ТЭ10М и трехсекционные локомотивы 3ТЭ10М и 3ТЭ10У. Эти тепловозы были выпущены Ворошиловградским (Луганским) тепловозостроительным заводом.

С 2006 в локомотивном депо стали эксплуатироваться новые пассажирские тепловозы ТЭП70БС постройки Коломенского машиностроительного завода. В марте 2024 года в депо Тынды поступили новые трехсекционные грузовые тепловозы ТЭ328 постройки Брянского машиностроительного завода.

Западная часть БАМа электрифицирована на переменном токе. В 1990-е годы здесь работали электровазозы ВЛ60К и ВЛ80С. В настоящее время эксплуатируются электровазозы серий ЭП1, 35К, 2ЭС5К, построенные Новочеркасским электровазозостроительным заводом.

Поколения БАМ



rzd-museum.ru

Вокзалы БАМа



Многие вокзалы Байкало-Амурской железной дороги были построены по индивидуальным проектам. Крупнейшими среди них стали вокзалы в Северобайкальске и Тынде.

Пассажирское здание в Северобайкальске было построено совмещенным с постом электрической централизации стрелок и сигналов, а также автовокзалом. Здание рассчитано на одновременное пребывание в нем 300 пассажиров. Вокзал был спроектирован специалистами проектного института «Сибгипротранс»: архитектором В. Авксентюком, инженерами В. Жигаловым и М. Песляком.

В 1986 году было завершено сооружение вокзала в Тынде, спроектированного архитекторами института «Моспроект-1» В. Гудковым и А. Козловым. Пассажирское здание совмещено с постом электрической централизации и рассчитано на 400 пассажиров. Высота башен вокзала равна 48 м.

Многие из пассажирских зданий промежуточных станций также были сооружены в национальных стилях различных союзных республик, принимавших участие в «стройке века». Например, вокзал на станции Ларба проектировали туркменские архитекторы, Новая Чара – казахские, Алонка – молдавские специалисты. Единовременная вместимость этих вокзалов составляла 25 или 50 чел.



Вокзал на станции Новая Чара, 2020-е гг.



Вокзал на станции Тында, 2018 г.



Вокзал на станции Северобайкальск, 2020 г.

Поколения БАМ



Амуро-Якутская магистраль



Угольный разрез в Нерюнгри, 1984 г.

Одновременно с сооружением БАМа началась постройка Амуро-Якутской магистрали. Первым построенным участком этой линии стал путь от станции Бамовская до Тынды, по которому 8 мая 1974 года пришел первый поезд в Тынду.

Затем началось строительство магистрали Тында – Беркамит, которая была предназначена для вывоза угля из Нерюнгри. В декабре 1978 года эта линия была принята в постоянную эксплуатацию.

С 1985 года строители приступили к прокладке линии от Нерюнгри до Якутска. Однако в 1990-е годы сооружение этой магистрали шло медленно.

В 1995 году было создано АО «АК «Железные дороги Якутии»», основными задачами которого стали строительство и эксплуатация линии Беркамит – Томмот – Якутск.

С 2014 года вступила в строй линия Томмот – Нижний Бестях протяженностью 436 км. Сдача в эксплуатацию этой магистрали позволила транспортировать грузы для обеспечения северного завоза в Якутию, ранее осуществлявшегося преимущественно по реке Лена. В настоящее время общая протяженность магистрали составляет 808 км.



Прибытие первого поезда в Алдан, 19 декабря 1992 г.



Строители Амуро-Якутской магистрали, 1970-е гг.

Поколения БАМ



Развитие БАМа



Новый Кузнецовский тоннель. 2012 г.



Открытие Байкальского тоннеля, 2021 г.

Рост российского экспорта через порты и сухопутные пограничные переходы привел к увеличению грузовых перевозок по Транссибирской магистрали, пропускная способность которой ограничена. Естественным решением этой проблемы может быть направление части грузопотока на Байкало-Амурскую магистраль.

Начиная с 2013 года, ОАО «РЖД» последовательно ведет работы по увеличению пропускной способности Байкало-Амурской магистрали. На западной части БАМа был сооружен второй Байкальский тоннель протяженностью 6,7 км. На участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань вступил в строй новый Кузнецовский тоннель протяженностью 3,9 км. В 2024 году была завершена проходка нового Дуссе-Алиньского тоннеля длиной 1,8 км. Планируется, что в декабре текущего года начнется его эксплуатация.

Благодаря этим усилиям провозная способность БАМа увеличилась с 14,4 млн тонн в 2012 году до 41,6 млн тонн в 2024 году. Если прежде длина грузового поезда равнялась 57 условным вагонам, то после модернизации она составит 71 условный вагон. Соответственно вес грузовых поездов увеличится до 7100 тонн.

На западной части БАМа в 2024 году планируется построить два разъезда, 15 двухпутных вставок, на 4 перегонах уложить вторые пути. Будет реконструирована станция Новая Чара.



Полномочный представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Ю.П. Трутнев ознакомился с ходом строительства нового Дуссе-Алиньского тоннеля. 2022 г.

Поколения БАМ





Музей железных дорог России, главный вход

В 2024 году Байкало-Амурская магистраль отмечает свой юбилей. Музей железных дорог России присоединился к этому историческому событию, открыв в своих стенах выставку «Между прошлым и будущим. К 50-летию БАМа». Центральная часть экспозиции рассказывает о строительстве магистрали от объявления Всесоюзной ударной стройки до укладки «золотого звена». Особое внимание уделено героическим трудовым подвигам и самообытной культуре, сложившейся вокруг БАМа, а также его будущему, развитию и модернизации.

**Ждем вас по адресу: Санкт-Петербург, станция метро Балтийская, Библиотечный переулок, д. 4, к. 2, зал временных выставок.
+7 (812) 457-23-16
info@rzd-museum.ru**

Изображения из коллекций: Дальневосточного центра научно-технической информации и библиотек, Музея железных дорог России, личных собраний Т.С. Савко, А.П. Конюхова, А.Ф. Столяровой, В.А. Соколова и открытых источников



Модель электропоезда ВЛ60
Экспозиция выставки «Между прошлым и будущим. К 50-летию БАМа»
Из коллекции Центра научно-технической информации и библиотек Московской железной дороги



Шахтерская каска Ю.Н. Бурова, проходчика ТО-11, участника сооружения Северомуйского тоннеля. 1980-е гг.
Экспозиция выставки «Между прошлым и будущим. К 50-летию БАМа»
Из коллекции Государственного музея политической истории России



Гитара А. Чупрова, строителя БАМа. 1980 г.
Экспозиция выставки «Между прошлым и будущим. К 50-летию БАМа»
Из коллекции Государственного музея политической истории России

Поколения БАМ

