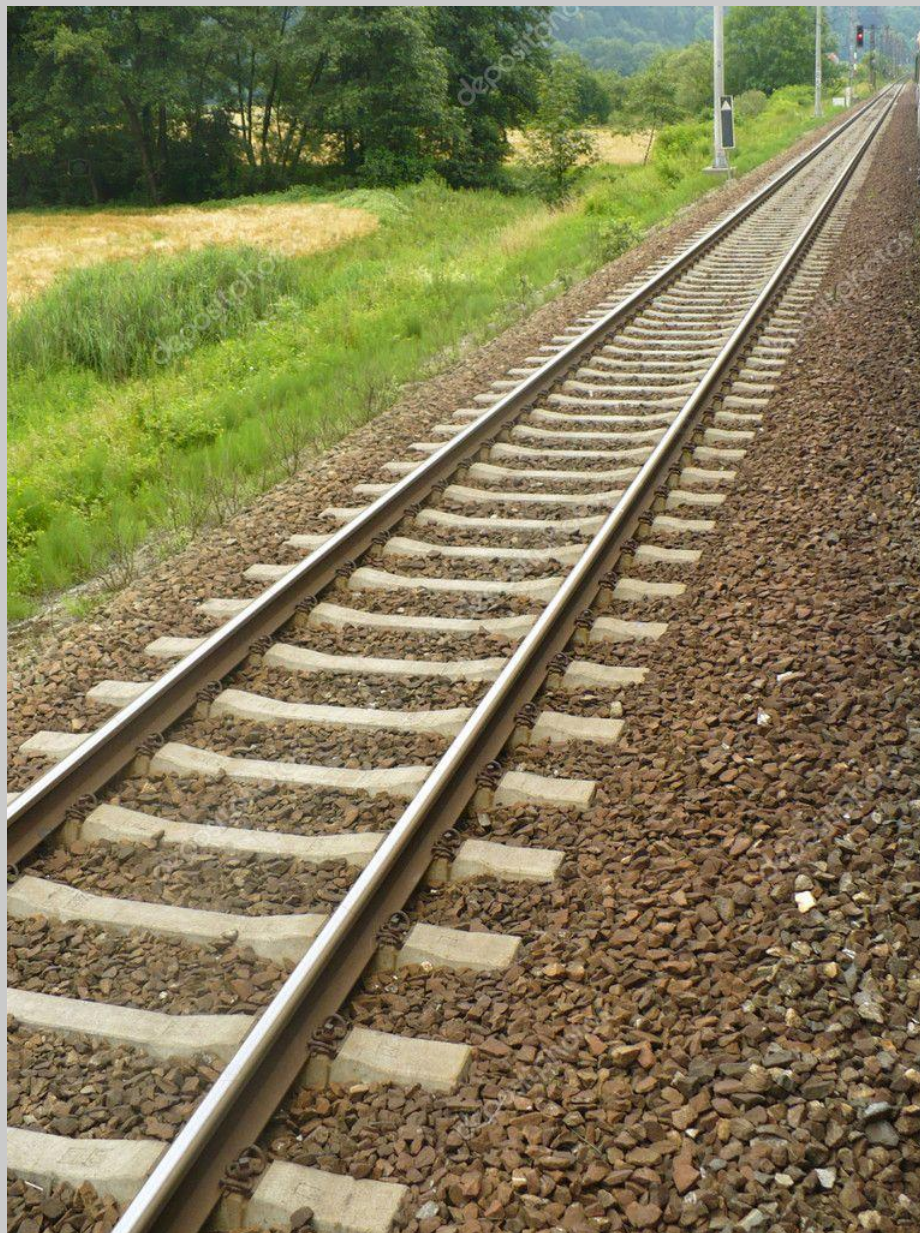


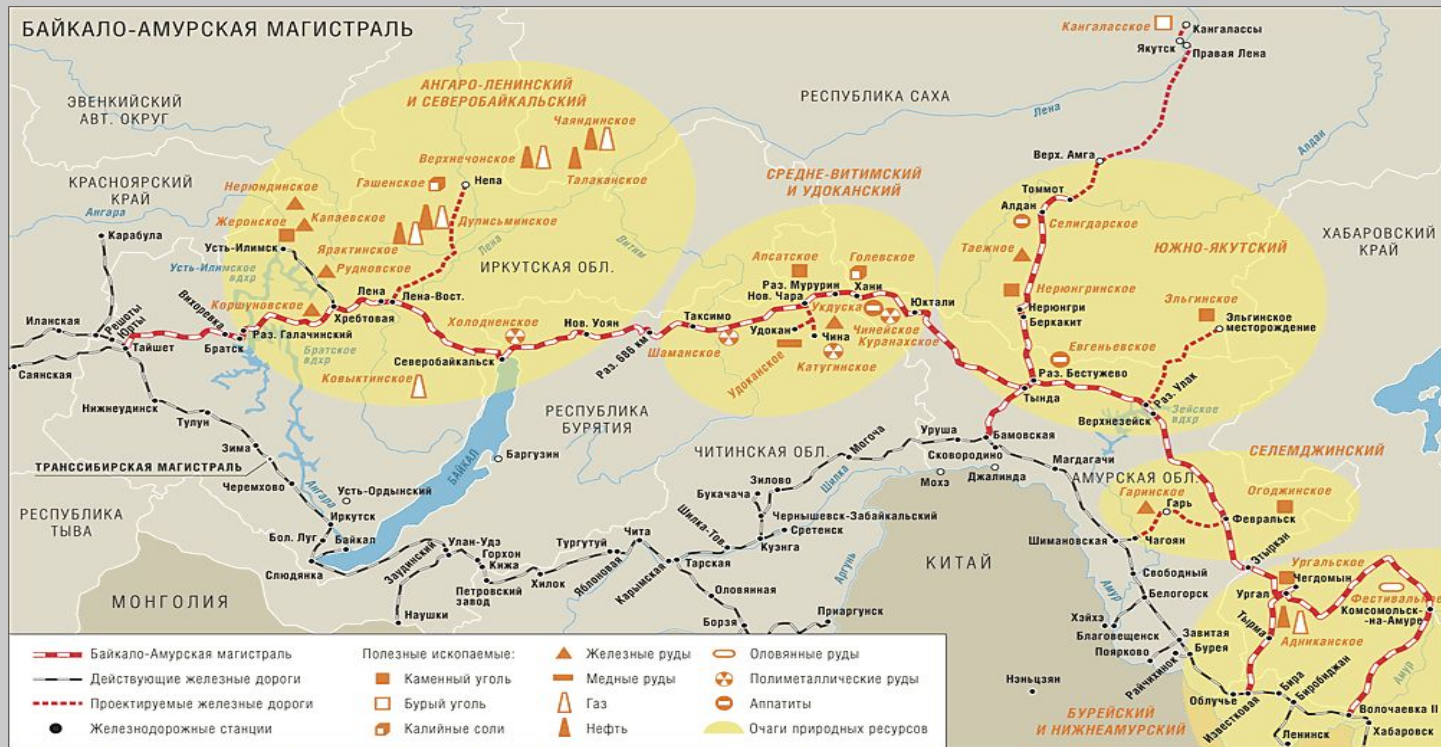
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«ОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
(ОмГУПС(ОМИИТ))
структурное подразделение среднего профессионального образования
«Омский техникум железнодорожного транспорта»
(СП СПО ОТЖТ)

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ
БАМ – стройка XX века

Выполнил: студент гр. ПХ-48
А.А. Варламов
Проверил: преподаватель
М.Б. Перепелица

Цель проекта:
раскрыть значение
Байкало-Амурской магистрали
в истории России.





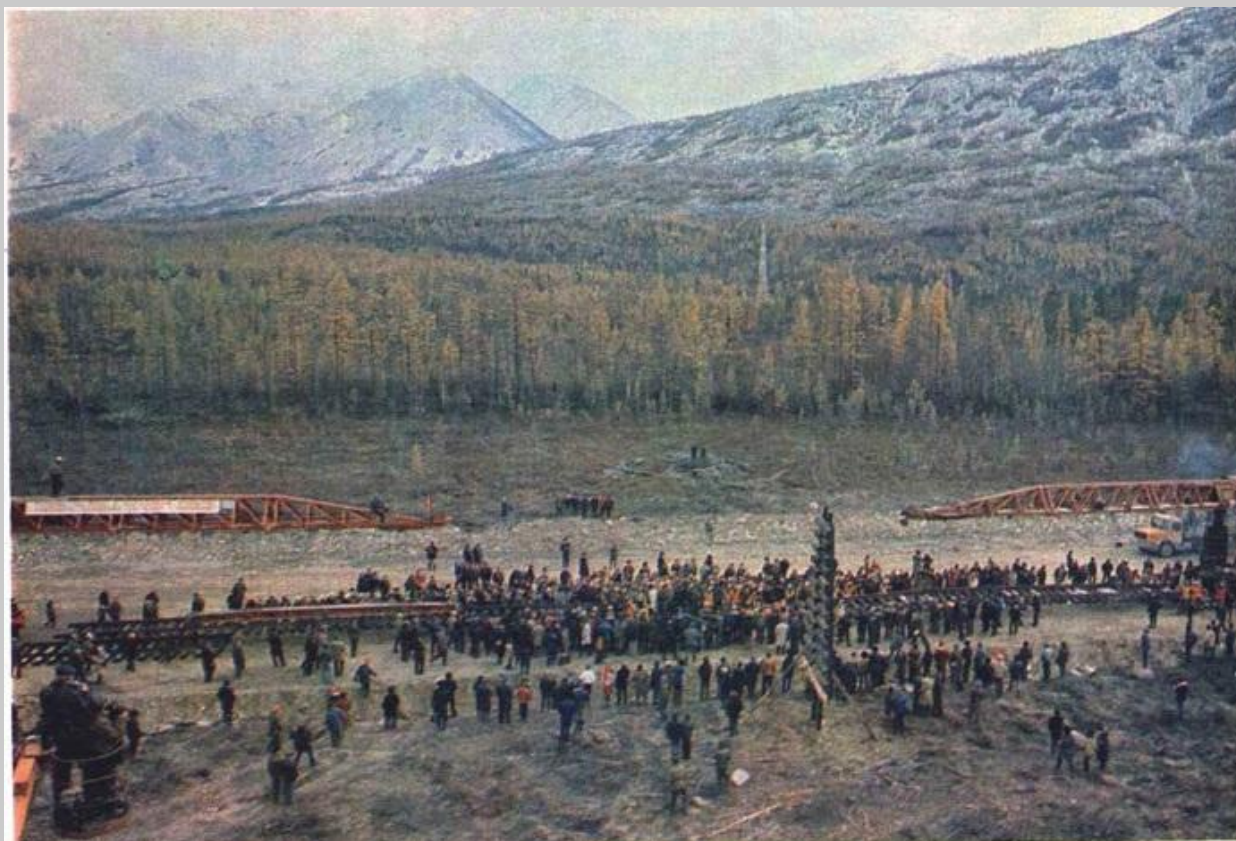
Идея строительства дороги была выдвинута впервые в 80-е годы 19 века. В 1888 году в Русском техническом обществе обсуждался проект постройки тихоокеанской железной дороги через северную оконечность Байкала, после чего в июле — сентябре 1889 года под руководством полковника Н. А. Волошинова велись глазомерная съёмка и обследования на маршрутах от р. Ангары через Байкальский и Северо-Муйский хребты в долину р. Муя и между р. Буя и р. Чёрный Урюм — как раз по тем местам, где сейчас пролегла трасса БАМа.



В 1932 г. вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому было создано Управление строительства БАМ, были развёрнуты проектно-изыскательские работы и началось строительство. Впервые на картах появляется станция Бам (на Транссибе). Определено генеральное направление трассы БАМ с опорными пунктами Тайшет - север Байкала - Тындинский - Ургал - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань. Начато строительство линии Бам - Тындинский (позднее - Малый БАМ).



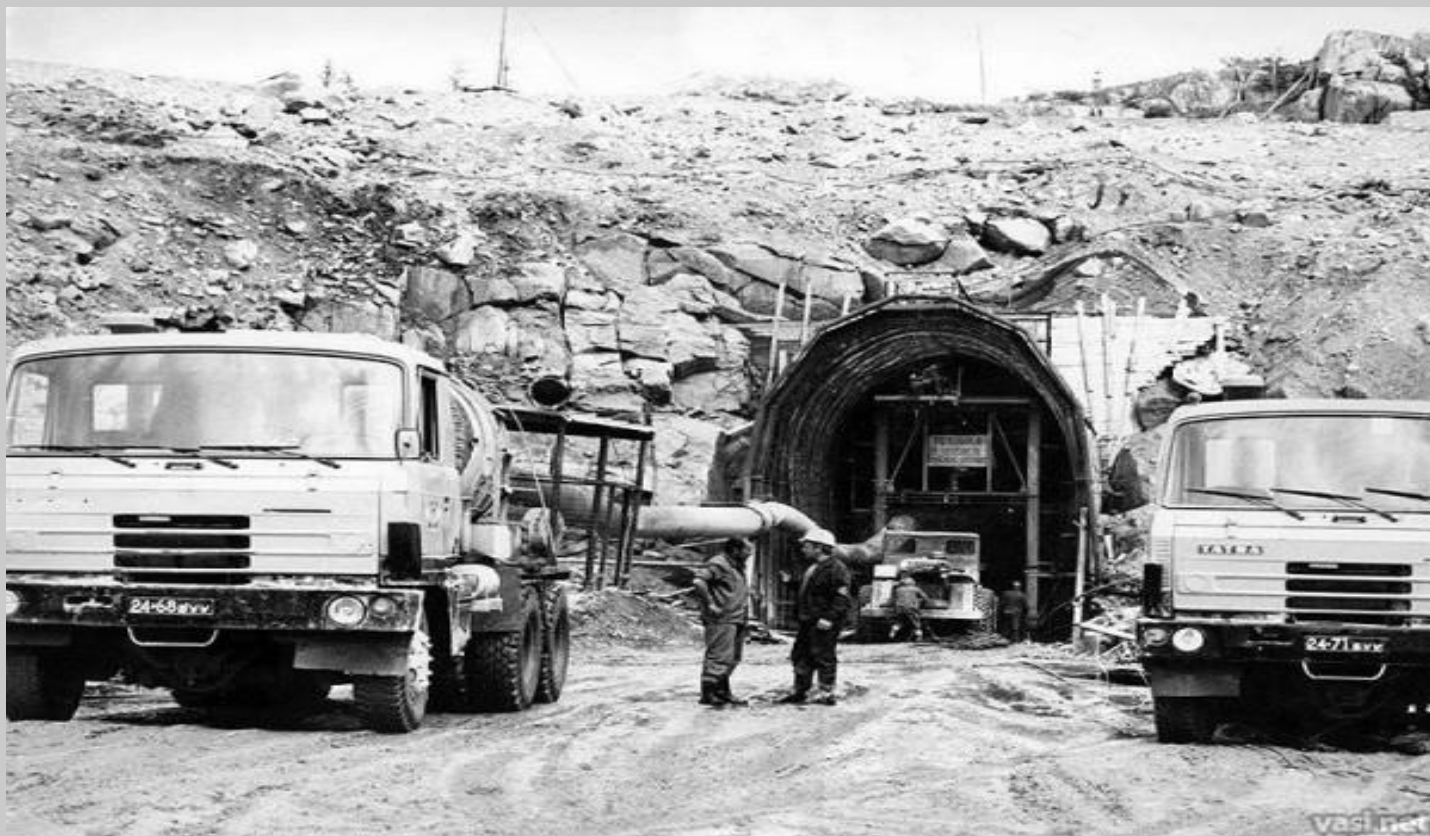
8 сентября 1967 года, была введена в строй Братская гидроэлектростанция — на тот момент крупнейшая в Советском Союзе. Возведение гидроэлектростанции, ставшей участком Байкало-Амурской магистрали и соединившей берега Ангары, началось в 1954-м и пришлось на годы великих комсомольских строек. Одновременно неподалеку от нее ударными темпами шло строительство алюминиевого завода, самого города Братск, а также лесопромышленного комплекса. В 1965 году по гребню плотины открылось железнодорожное и автомобильное сообщение. В декабре 1966 года в действие ввели последний из гидроагрегатов ГЭС, а 8 сентября 1967 года состоялась Государственная приемка объекта.



При официально установленном количестве работников в 25 тысяч человек, удалось привлечь только 2,5 тысячи человек. В результате, вышло второе постановление СНК СССР, по которому строительство БАМа было передано особому управлению ОГПУ. В 1933 г. проложены небольшие рокадные линии Транссибирской магистрали к намечавшейся трассе БАМа: Бам - Тында, Волочаевка - Комсомольск-на-Амуре, Известковая - Ургал.

В целом, комплекс БАМ призван решать пять важных задач общегосударственного масштаба, которые грандиозны и в то же время ясны и понятны:

- открыть доступ к природным ресурсам огромного региона;
- обеспечить транзитные перевозки по кратчайшему расстоянию (сократить перепробег грузов в среднем на 500 км);
- создать кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток-Запад, проходящий на протяжении 10 000 км по российским железным дорогам;
- обеспечить движение в случаях форс-мажорных ситуациях на Транссибе;
- стать опорным стержнем хозяйственного освоения обширной территории (около 1500000 кв. км), богатой запасам ценного минерального сырья, топливно-энергетическими, лесными ресурсами.



Строительство главного хода велось с шести направлений: от ст. Лена на восток; от ст. Тында на восток и запад; от ст. Комсомольск-на-Амуре на запад; от ст. Новый Ургал на запад и восток. Использовались комплексные методы: наряду с прокладкой железнодорожных линий строились жилые посёлки, культурные центры, учреждения бытового обслуживания, создавались промышленные предприятия. Широко применялись мощная техника и рациональные методы труда, разрабатывалась специальная технология с учётом природных условий.



При сооружении магистрали и притрассовых дорог строители за десять лет выполнили более 570 млн.м³ земляных работ, перекинули через реки и водотоки около 4200 мостов и труб, уложили 5 тыс.км главных и станционных путей, построили десятки железнодорожных станций, возвели жилые дома общей площадью свыше 570 тыс.м², открыли новые школы, больницы, детские сады и ясли.



Тем не менее на первых порах стройка продвигалась вперед ударными темпами. 14 сентября 1975 г. Легло «серебряное» звено на линии Тында-Чара, в ноябре 1976 г. Сдан во временную эксплуатацию участок БАМ-Тында, в 1979 г. Введен в эксплуатацию участок Тында-Беркакит, спустя год началось движение по участку Комсомольск-на-Амуре – Березовка... В июле 1980 г. Была официально организована Байкало-Амурская железная дорога с тремя отделениями- Ургальское, Тындинское и Северобайкальское.



1 октября 1984 г. были уложены "золотые" звенья БАМ на станции Куанда, в этот день на ней был торжественно открыт монумент славы строителей БАМ.



Чертов мост

Но и после укладки "Золотого звена" трасса железной дороги не приобрела свои окончательные очертания. Еще не был достроен 15-километровый туннель под Северо-Муйским хребтом, который должен был стать самым длинным туннелем в СССР. Вместо него поезда переходили через хребет по длинному перевальному обходу. На обходе не было туннелей, но крутизна подъемов на нем достигала 40‰, что означало перепад высот в 4 метра на каждые 100 метров пути. По действующим нормативам движение пассажирских поездов на таких уклонах запрещалось, потому со стороны Северобайкальска они доходили до станции Ангаракан, а со стороны Тынды - до станции Окусикан. Примерно 20-километровый участок между этих станций пассажиров везли на на автомобилях-вахтовках по грунтовой дороге.

27 октября 1984 года страна отметила официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали.

При строительстве земляного полотна на участки, расположенные вблизи карьеров, еще до укладки пути завозился щебень для первого слоя балласта автомобилями-самосвалами. Трудности проходки тоннелей, затягивавшие прокладку трассы, обусловили необходимость строительства обходов, которые обеспечили движение на время пробивки тоннелей. Временные обходы были сделаны у Байкальского (разъезд Даван), Северо-Муйского (разъезд Окусикан), Кодарского тоннелей. Разработаны оригинальные сейсмостойкие обделки тоннелей, методы водопонижения, закрепления обводнённых зон и тектонических разломов.

В 1989 году вступил в строй новый обход. Его длина была 61 км и на нем было уже 2 туннеля, а также необычно высокие виадуки с двухъярусными опорами, включая знаменитый Чертов мост- виадук в крутом повороте на уклоне через долину реки Итыкыт.



После начала политических и экономических преобразований интерес государства к БАМ резко упал. Журналисты придумали для нее ярлык "Дорога в никуда", и сделали из БАМ символ эпохи застоя. Правда была в том, что строившаяся как высоконагруженная магистраль БАМ на практике оказался малоделятельным по классификации МПС участком с грузонапряженностью менее 8 пар поездов в сутки.



Северомуйский тоннель имени В.А. Бессолова — железнодорожный тоннель в Республике Бурятия на Байкало-Амурской магистрали (БАМ), открытый 5 декабря 2003 года. Своё название получил по Северо-Муйскому хребту, сквозь который проходит. По протяжённости (15 343 м) является самым длинным железнодорожным тоннелем в России. Строительство продолжалось с перерывами 26 лет. Расчётный срок эксплуатации оценивается в 100 лет. Строительство БАМа продолжается... начинается новый этап в строительстве Магистрали и

Интернет-источник

[http://rzd-expo.ru/history/Istoriya stroitelstva BAMa](http://rzd-expo.ru/history/Istoriya_stroitelstva_BAMa)