

61985

0

3

1

TY-19-241-82

3

3

студия
ДИАФОИЛЬМ

01-2-124

БАМ

В СТРОЮ



1 октября 1984 года на станции Куанда
было уложено последнее, «золотое» звено
Байкало-Амурской магистрали.





**Строительство главного железнодорожного пути закончено
на всем протяжении от Лены до Амура.**

**ТАК ЗОЛОТОМУ
ЗВЕНУ
БАН**

ЕСТЬ ЗОЛОТАЯ СТЫКОВКА!
Уложено последнее звено главного пути
Байкало - Амурской железной магистрали!



**БАМ—
второй
транспортный
выход**
к Тихому океану,
**ключ к природным
богатствам**
обширных районов
Сибири и
Дальнего Востока.
Магистраль
протяженностью
3500 километров
пересекает
три часовых пояса.



Вопрос о создании Великой Сибирской магистрали был поднят еще в 1850-х годах. Почти полвека дискутировались различные варианты «железной дороги через всю Сибирь». Перед изыскателями ставилась задача прокладки трассы по кратчайшему пути к тихоокеанскому побережью.

Именно с этим связана идея строительства железнодорожной линии, проходящей севернее Байкала.

После Великой Октябрьской социалистической революции появилась реальная возможность осуществления этих смелых замыслов.





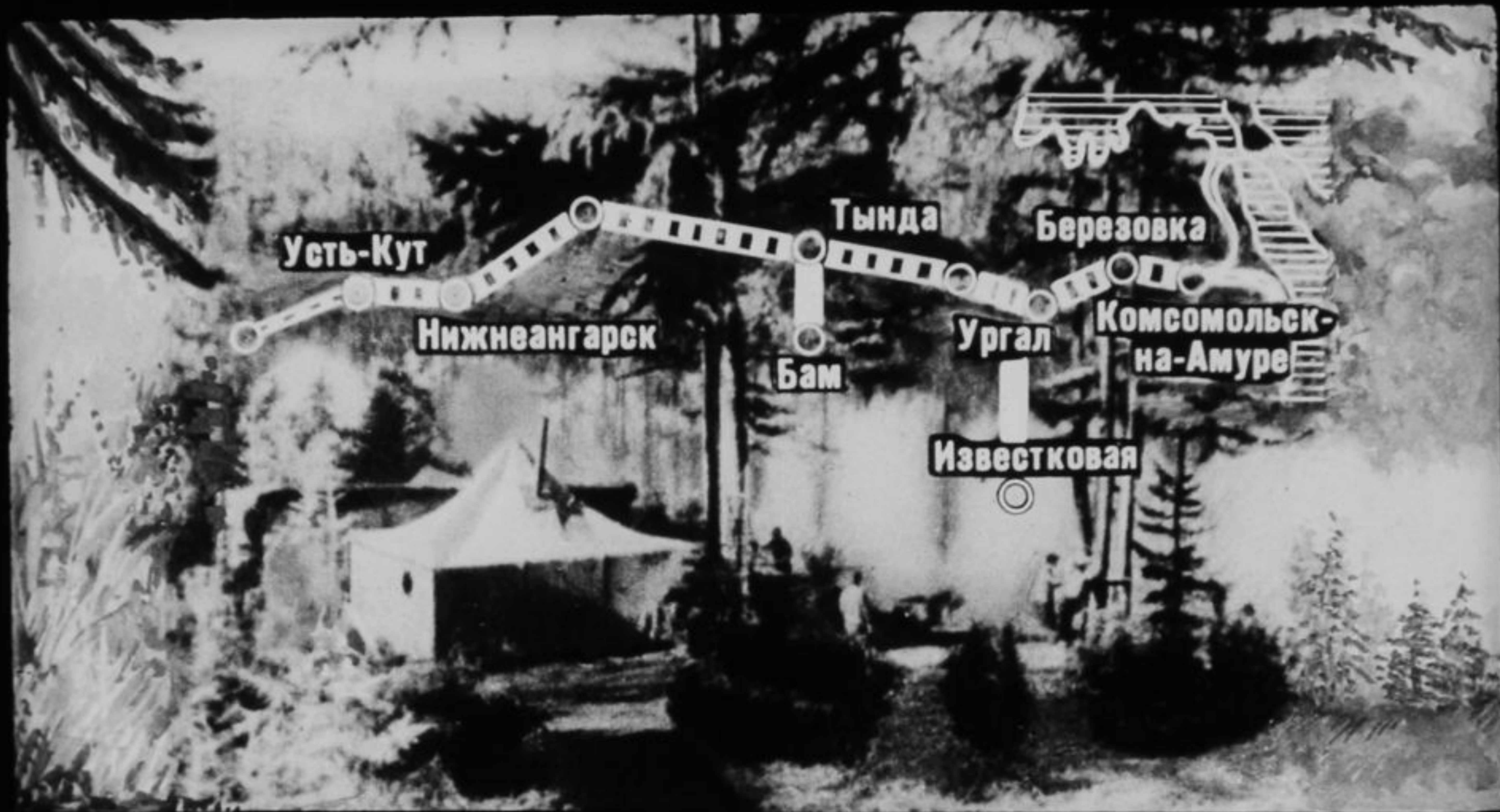
Первые изыскательские экспедиции появились на трассе летом 1932 года.

На XVII съезде ВКП(б) В. В. Куйбышев сказал: «Развертыванием постройки крупнейшей новой Байкало-Амурской магистрали... разрешается в основном проблема сухопутного транспорта».

Важным стратегическим пунктом будущей магистрали стал город Комсомольск-на-Амуре, который начали строить в 1932 году.

Через год в 62 километрах от станции Уруша на Транссибирской магистрали проектировщики наметили строительство станции Бам.



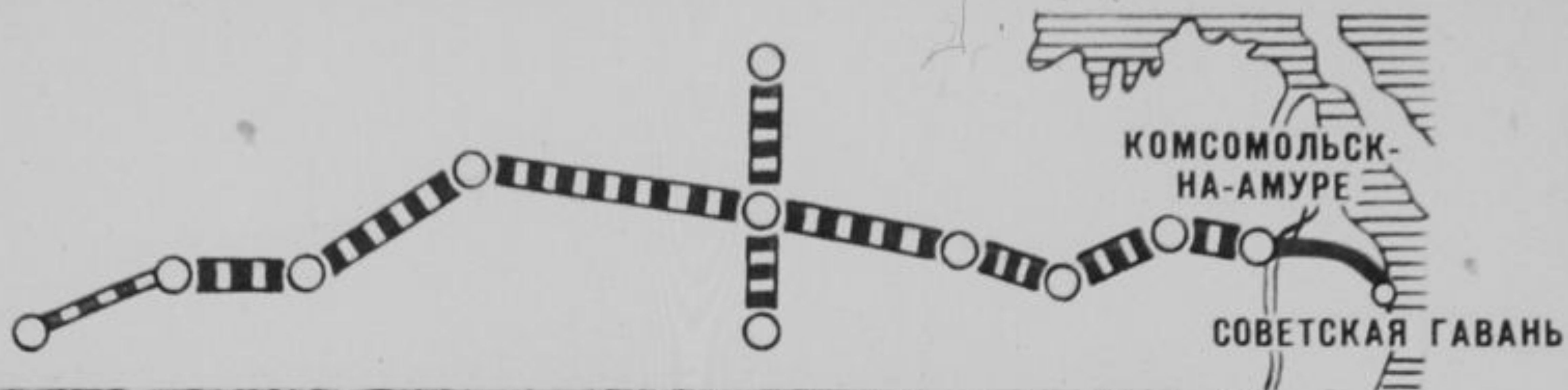


С августа 1937 года изыскательские и проектные работы начинаются по трассе от Усть-Кута через Нижнеангарск и Комсомольск-на Амуре до Советской Гавани. Для того чтобы связать трассу будущей магистрали с действующим Транссибом, построены участки Бам—Тында и Известковая—Ургал.



Во время войны продолжались работы на Восточном плече БАМа. В сжатые сроки в необжитой тайге среди крутых каменистых склонов Сихотэ-Алиня и топких марей проложена дорога к Тихоокеанскому побережью. В июле 1945 года по линии Комсомольск—порт Ванино пошли поезда. Линия разгрузила восточную часть Транссибирской магистрали.

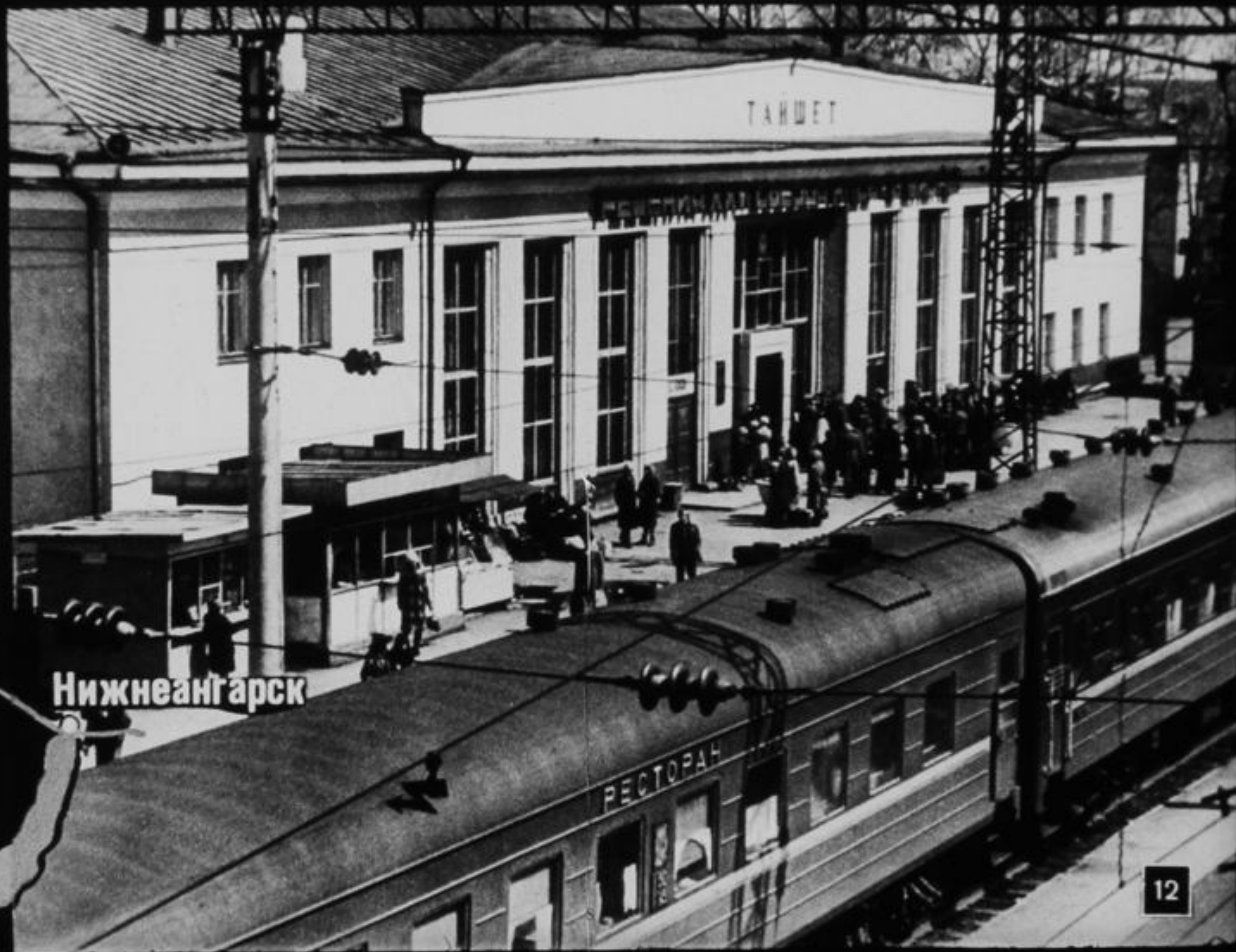




На тысячу километров сократились морские перевозки на Колыму, Камчатку, Сахалин по сравнению с маршрутом из Владивостока.

Все дальше уходили рельсы в тайгу и на западном участке трассы. Дорога, проложенная от Транссиба в районы Приангарья, помогла освоить богатейшие лесные массивы, позволила начать гидроэнергетическое строительство на Ангаре.

В декабре 1950 года поезда пошли до Усть-Кута — открылся прямой путь к великой сибирской реке Лене.



Усть-Кут.

Нижнеангарск

Тайшет



В 1967 году возобновились изыскания на трассе БАМа. К этому времени страна накопила достаточный экономический потенциал, чтобы приступить к осуществлению крупномасштабного проекта.

Для выбора направления трассы изыскатели рассмотрели множество вариантов, прошли в стужу и зной десятки тысяч километров через хребты, реки, леса, болота.

А в канун Первомайского праздника 1974 года Москва



**проводила на
грандиозную
стройку
первый
Всесоюзный
ударный
комсомольский
отряд имени
XVII съезда
ВЛКСМ—
600**

**человек
из 50 тысяч,
подавших
заявление
с просьбой
направить
на БАМ.**





3 мая 1974 года на небольшой таежной речке Таюра



**высадился
первый десант,**



**поставлены
первые палатки,**



**возведен
первый мост.**

6 августа Иркутский
исполком присвоил населен-
ному пункту у слияния
Таюры и Ния
имя «Звездный».



Вслед за отрядом имени
XVII съезда ВЛКСМ на трас-
су БАМа были направлены
еще 35 ударных комсомоль-
ских отрядов — 18 тысяч
добровольцев.



ЦК ВЛКСМ объявил соору-
жение БАМа важнейшей
Всесоюзной ударной комсо-
мольской стройкой. Всего
по комсомольским путевкам
на БАМ приехали 45 ты-
сяч добровольцев.



„Мы строим БАМ, БАМ строит нас!“ —
эта формула жизни нашла подтверждение в тысячах тру-
довых биографий молодых строителей, посланцев Ленин-
ского комсомола. Среди тех, кто укладывал первые кило-
метры магистрали, были замечательные воспитанники
комсомола —

Юрий Бочаров,



Александр Бондарь,



**Александр Ляшенко
и многие другие.**



На строительстве
магистральной
трудились **346**
комсомольско-
молодежных
бригад.

В них
проходил
школу
трудовой
закалки
каждый
шестой
молодой
строитель.

Каждый
второй
комсомольско-
молодежный
коллектив
носил высокое
звание
„Коллектив
коммунисти-
ческого труда“.



Трасса
приняла
5,5 тысячи
выпускников
профтехучилищ,
более
3 тысяч
демобилизованных
воинов.

Каждое лето на БАМ приезжали студенческие строительные отряды.



За десять лет 27 тысяч студентов выполнили объем работ на сумму около 100 миллионов рублей.

**БАМ стал
магистралью
дружбы
и
интернацио-
нального
сотрудничества
советских
республик,
краев
и областей.**



**КАЗАХСТАН
БАМУ**



**В сооружении дороги
принимали участие 40
шефских организаций
из всех союзных
республик, пред-
ставители 70 нацио-
нальностей и народно-
стей.**

На сооружение станции Улькан направил своих строителей Азербайджан,



поселок
железнодорожников

КАЗАХ
БАМ
СТРОЙ

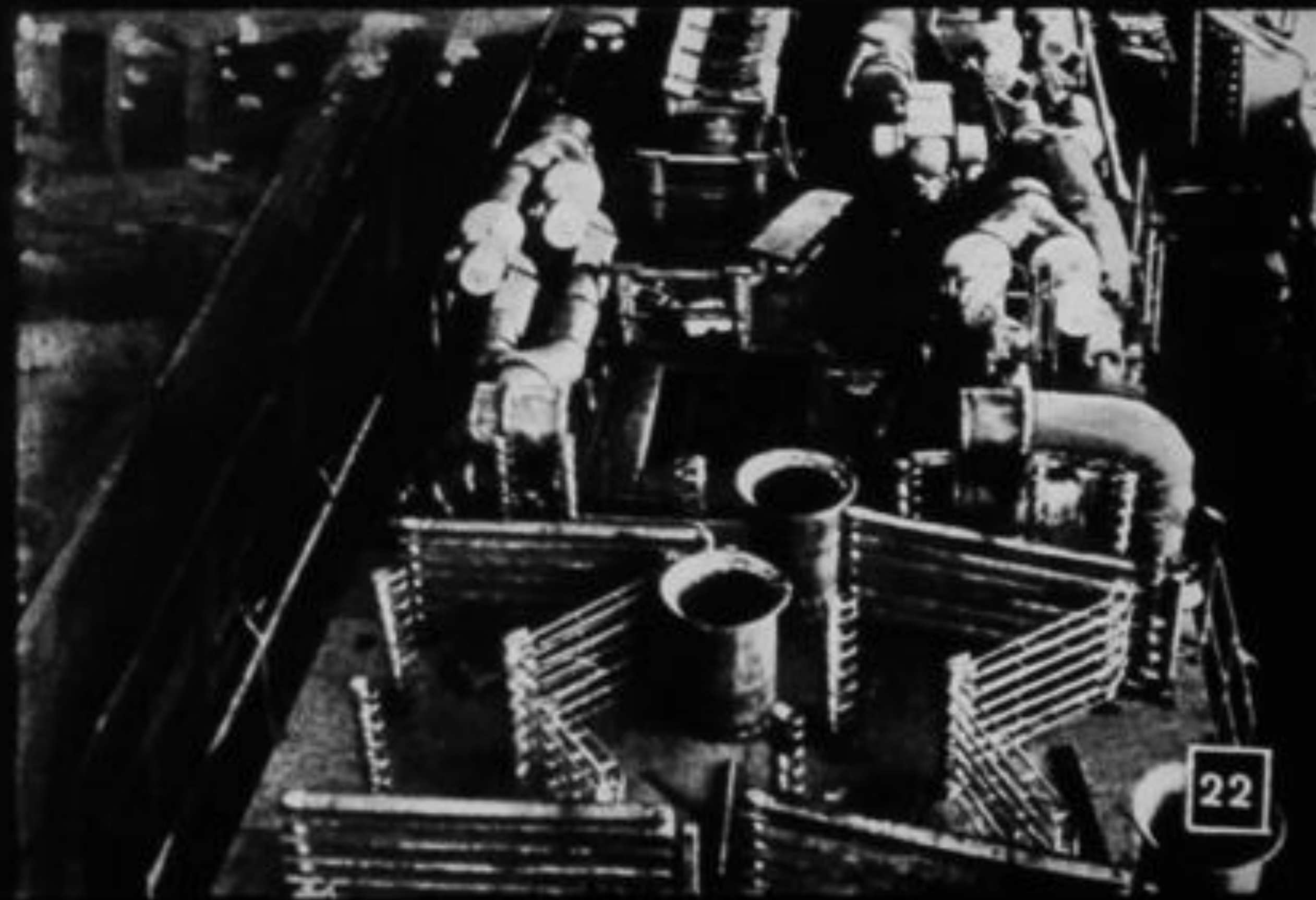
станцию
Чара
строят
казахи,



Ния
возводят
грузины.



Вся страна оказывала помощь строителям БАМа. Брянские машиностроители построили передвижные мастерские. Могилевский автозавод (БССР) отправлял скреперы. Свердловчане изготовили специальные ударно-канатные станки. Ясиновский машиностроительный завод (УССР) собирал для тоннелестроителей проходческие комплексы.



БАМ предъявил серьезные требования к строителям. Никогда прежде железную дорогу не прокладывали в столь сложных условиях.

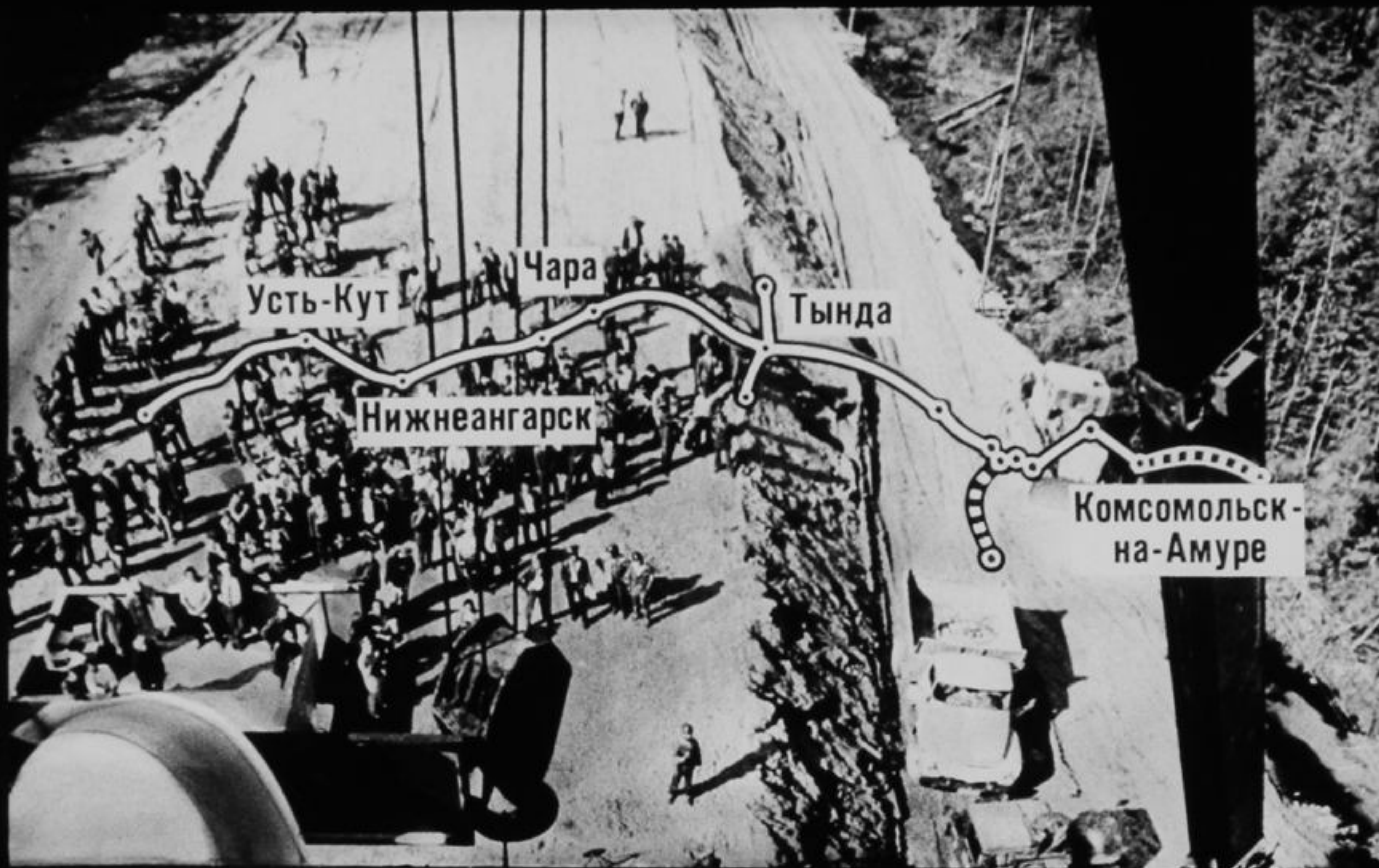


Свыше полутора тысяч километров трассы проходят в зоне высокой сейсмичности, около половины— в области вечной мерзлоты. Суточный перепад температур достигает 50, а годовой— 100 градусов.

На помощь людям пришла техника. Великая стройка потребовала огромного количества специальных технических средств. Только в 1975—1977 годах на трассу БАМа



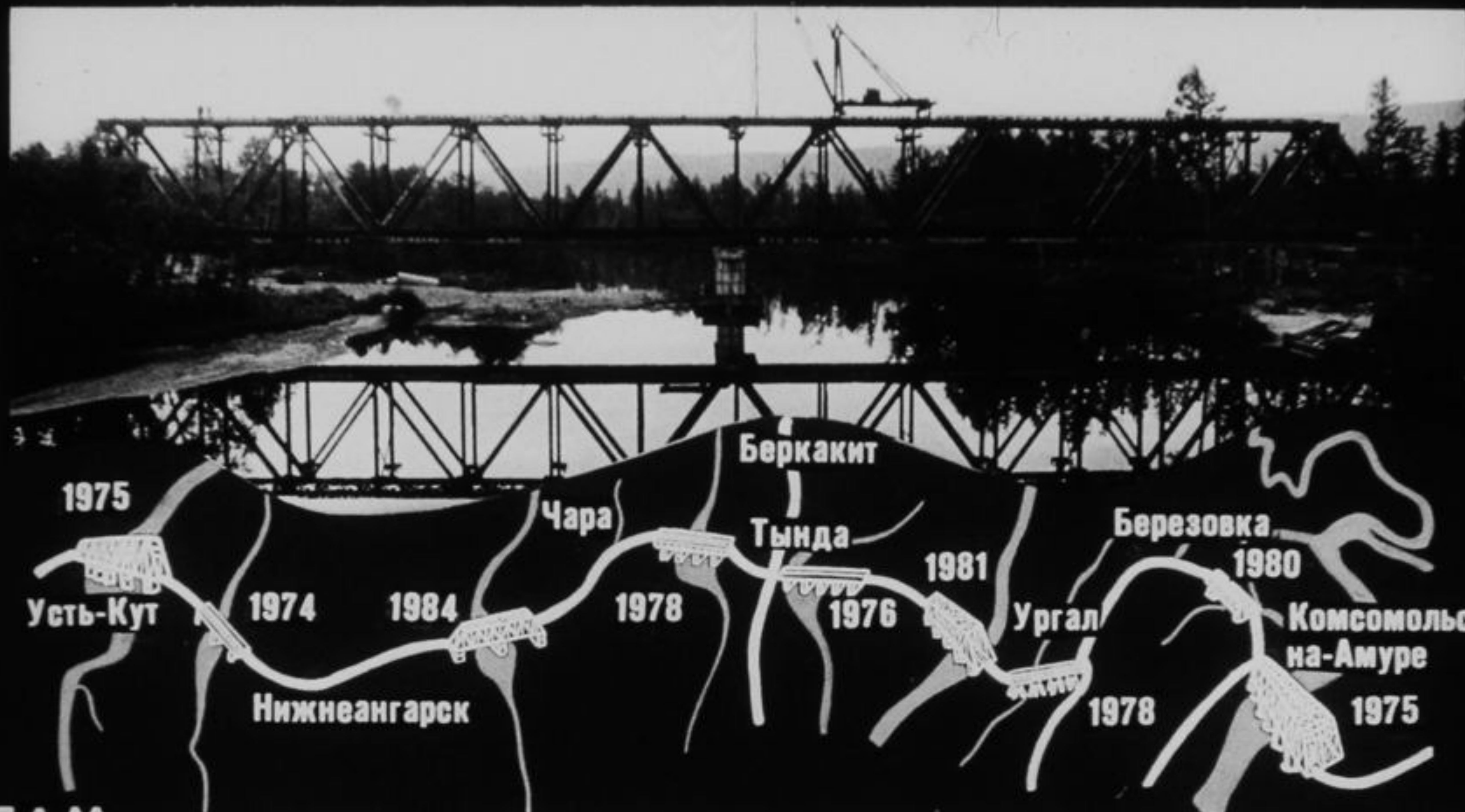
поступило около 1200 экскаваторов, свыше 400 бульдозеров, примерно 840 различных кранов, около 7600 грузовых и легковых автомобилей и многое другое.



В январе **1975** года уложен первый ковш грунта в насыпь на Центральном участке БАМа. 14 сентября **1984** года на БАМе был отсыпан последний кубометр железнодорожной насыпи. За десять лет объем земляных работ составил более **570** миллионов кубометров грунта.



Всем необходимым БАМ снабжали тыловые бастионы. На Транссибе возле станции Шимановская комплекс строительной индустрии выпускает железобетонные конструкции, панели для жилых домов, щебень, керамзит, в Тайшете делают железобетонные конструкции, в Нижнеудинске—асбоцементные изделия, в Усть-Куте—древесноволокнистые плиты, в Улан-Уде—металлические конструкции для мостов.



«БАМ—это мосты, соединенные рельсами»,—нередко говорят о магистрали. За десять лет здесь построено около **4200 мостов** и других искусственных сооружений. Это своеобразный рекорд. Первый мост на БАМе сооружен в августе 1974 года—через таежную речку Якурим, левый приток Лены.

В середине сентября 1984 года между Куандой и Сюльбаном сооружен последний, „ЗОЛОТОЙ“ мост БАМа — через горную речку Таку.



ТЕБЕ РОДИНА —
„ЗОЛОТОЙ“ МОСТ БАМ

В 1975 году построен большой мост через Лену—стартовая площадка для укладки рельсов с запада.



В этом же году открылись для движения восточные ворота БАМа—мостовой переход через Амур—уникальное транспортное сооружение, при строительстве которого использовались оригинальные технические решения.



На трассе БАМа свыше 1200 небольших мостов.



В ходе строительства были созданы принципиально новые их конструкция и технология установки: железобетонные столбчатые опоры устанавливали в предварительно пробуренные скважины, на них монтировалась остальная часть моста. Это позволило сократить объем земляных работ в 10—20 раз, а сроки строительства—вдвое. Разработка удостоена Государственной премии СССР.

Тоннели на магистрали называют «ключами от БАМа». Они пересекают Байкальский, Северо-Муйский, Становой, Туранский, Кодарский, Дуссе-Алинский и Тукурингтский хребты. Общая длина подземных дорог — 30,5 километра. На них приходится шестая часть стоимости магистрали.



8 мая 1975 года, на пять месяцев раньше срока, открылось движение на 180-километровой линии Бам—Тында. 2 ноября 1976 года на границе Амурской области и Якутской АССР уложено «золотое» звено широтной железнодорожной линии Тында—Беркакит.





В июне 1979 года построено Дальневосточное железнодорожное кольцо. Северная его дуга—участок БАМа от Комсомольска до Ургала. Кольцо объединило районы Хабаровского края, открыло кратчайший путь к территории, богатой природными ресурсами. Благодаря Дальневосточному кольцу увеличилась подача грузов к Тихоокеанскому побережью и далее на Сахалин.



Восточный участок БАМа — 1470 километров магистрали — строили воины-железнодорожники.



Часть военных строителей двигалась от Тынды, другая—от Ургала. Их встреча произошла в апреле 1984 года близ разъезда имени Героя Советского Союза В. Мирошниченко на 2231 километре трассы.

Мощным фактором ускоренного сооружения Байкало-Амурской железной дороги стало соревнование.



На протяжении десяти лет постоянно выполнялись государственные планы. Опережались жесткие сроки и графики, которыми определялся ход работ.

Строители Читинского участка магистрали на последнем этапе вдвое увеличили темпы работ благодаря использованию сквозного подряда.



28 октября 1984 года открылось сквозное железнодорожное движение на всем протяжении Байкало-Амурской магистрали. БАМ продолжает строиться, но уже работает. К началу октября 1984 года по магистрали перевезено 5 миллионов пассажиров и доставлено около 50 миллионов тонн народнохозяйственных грузов.

Первый участок БАМа, сданный в постоянную эксплуатацию,—линия БАМ—Тында—Беркакит—окупил все затраты на свое сооружение лишь за счет экономии на автотранспортных издержках. К концу сентября 1984 года в постоянной эксплуатации находилось

**773
километра
железно-
дорожного
пути
БАМа.
Сегодня
на БАМе
работают
25
тысяч
железно-
дорожников.**



Железнодорожная сеть страны получает первоклассную магистраль, оснащенную самой передовой техникой, с максимальной автоматизацией производственных процессов.

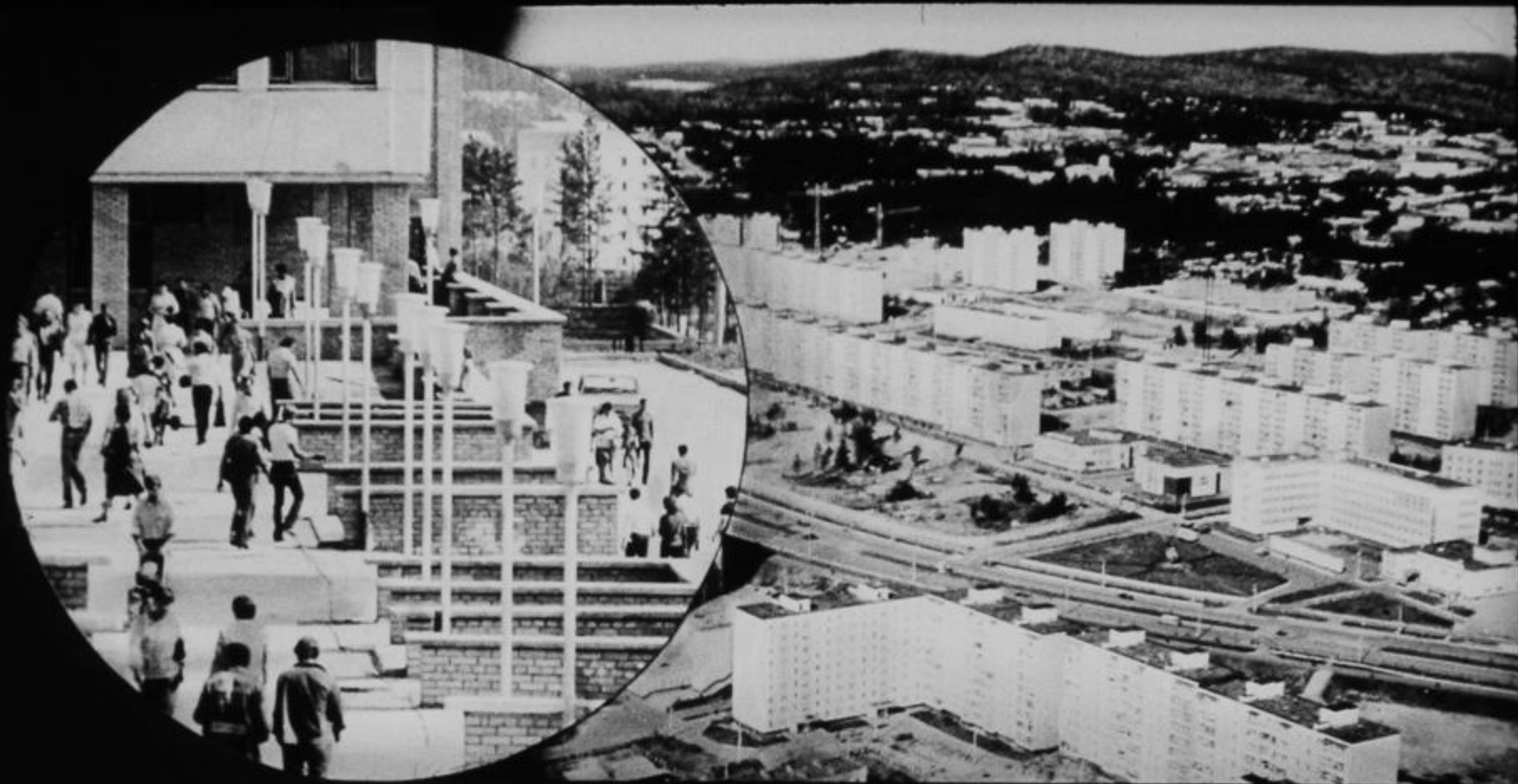


БАМ примет значительную часть эшелонов с Транссиба. Путь к океану окажется намного короче.



Удельный вес объектов жилищно-бытового и коммунального назначения составляет шестую часть стоимости магистрали. Вдоль трассы возведено 200 станций и разъездов, 20 городов и крупных поселков с благоустроенными домами, школами, клубами, детсадами.





Молодой город Тында стоит на перекрестке Малого и Большого БАМа. Весной 1974 года это был поселок с 6 тысячами жителей. Год спустя он получил статус города. Сейчас в Тынде 56 тысяч человек, а к концу столетия будет примерно 100 тысяч жителей. В ближайшие годы город получит 9- и 16-этажные дома в «бамовском» варианте—с тройным остеклением и повышенной сейсмостойкостью.



В Тынде ежегодно рождаются **25** детей на одну тысячу жителей. Такой прирост населения намного выше среднего по стране. За



время строительства БАМа в районах трассы появилось на свет более **60 тысяч** малышей—коренных бамовцев.

**В зоне БАМа невиданная концентрация природных богатств.
Перед учеными стоит важная задача—обеспечить
научную подготовку территории зоны БАМа для освоения.**



Схема освоения зоны БАМа




Зона ближайшего влияния магистрали составляет почти 1,5 миллиона квадратных километров (более 5 процентов территории страны). Основной путь развития зоны БАМа — формирование двух промышленных узлов и пяти крупных территориально-производственных комплексов (ТПК).

**В одиннадцатой пятилетке создаются крупные объекты—
первенцы хозяйственного освоения зоны БАМа.**




**Это Нерюнгринский
разрез в Южной Яку-
тии, где ежегодно добы-
вается 13 миллионов
тонн угля.
Южно-якутский бассейн
содержит десятки мил-
лиардов тонн высокока-
чественного топлива,
в том числе широкую
гамму коксующихся
углей.**



**Гидроресурсы реки Зеи
в зоне БАМа превышают
ресурсы Днепра
в 1,5 раза.**

**С завершением строи-
тельства Зейской ГЭС
возник крупный энерге-
тический центр БАМа.
Намечается сооружение
на восточном участке
магистрали более
крупной Бурейской ГЭС
(2 миллиона киловатт).
В перспективе—
строительство мощной
Мокской ГЭС,
Селемджинской ГЭС.**



У строителей БАМа родилось движение под девизом
„Я—хозяин стройки“.
Его участники обязались
заботиться о сохранении
и рациональном
использовании
природных
богатств.



Зона БАМа—плацдарм для дальнейшего наступления на Север. БАМ—это восточная ветка будущей Северно-Сибирской трансконтинентальной железной дороги. Она со временем пройдет в западном направлении через Иркутскую область, Красноярский край, Томскую и Тюменскую области к Уралу и затем в Европейскую часть страны.



Совершена гигантская работа. Недалеко то время,
когда среди тайги поднимутся корпуса шахт
и рудников, фабрик и заводов.
Создание БАМа—новый крупный шаг в развитии
экономики страны, в укреплении мощи
нашего государства.



КОНЕЦ

Автор Н. Кудряшов

Художник-оформитель И. Булатова

Редактор Г. Морозова



© Студия «Диафильм» Госкино СССР, 1985 г.
103062, Москва, Старосадский пер., 7
Д-056-85 Черно-белый 0-20 Т10602