МБУК «Усольская городская централизованная библиотечная система»
Центральная городская библиотека
Отдел библиографии и краеведения

ВРЕМЯ ГУДИТ БАМ

Рекомендательный список литературы

12+

Усолье-Сибирское
2023

91:65
В 81

Время гудит – БАМ! / составитель Л. Ф. Ларионова ; МБУК «Усольская городская централизованная библиотечная система» ; Центральная городская библиотека. – Усолье-Сибирское : ЦГБ, 2023. – 17 с. : фот.

Рекомендательный библиографический список «Время гудит – БАМ!» посвящен трудной и героической стройке века – Байкало-Амурской магистрали. Представленная литература из фонда библиотеки расскажет о небывалом размахе работ, начатых в сибирской тайге, о запасах её кладовых, которые были поставлены на службу Родине, об особенностях природы и климата этих суровых мест, о мужественных людях, по призыву партии прибывших на строительство магистрали.

ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

БАМ – это эпопея героического труда, большая страница в истории нашей страны.

Строительство БАМа – это новый замечательный подвиг советского народа. В нем слилось воедино мужество и трудовой энтузиазм строителей, смелость технических решений и единство действий десятков тысяч людей, воодушевленных высокой патриотической целью.

Про БАМ без преувеличения можно сказать, что его строила вся страна. Ее строили представители семидесяти национальностей нашей страны. Байкало-Амурской магистрали нет равных в мировой истории железнодорожного строительства по сложности и разнообразию инженерных сооружений, применению самых современных строительных материалов, по смелости инженерно-технической мысли.

Впервые идея о сооружении широтной железной дороги, проходящей по северной оконечности озера Байкал с выходом к Тихому океану, была выдвинута еще в конце XIX века.

1887 год. Впервые выдвинута идея строительства широтной железной дороги, проходящей по северной оконечности озера Байкал с выходом к Тихоокеанскому побережью.

1924 год. Утвержден перспективный план развития железных дорог СССР. На картосхеме железнодорожной сети страны впервые обозначены контуры будущей магистрали, проходящей параллельно Транссибу.

1930 год. Будущая железная дорога получает название Байкало-Амурской магистрали.

1931 год. Наркомат путей сообщения поручил проектным организациям начать изыскания по ряду вариантов развития железнодорожной сети на Дальнем Востоке.

Дальневосточная комплексная экспедиция Академии наук СССР провела первые работы по обследованию территорий и изучению характера геологических и гидрологических условий в районах рек Селемджи, Зеи, Буреи, Среднего и Нижнего Амура.

1932 год. Вышло постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 13 апреля 1932 года № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги».

В первоначальном варианте расположение трассы БАМа рассматривалось в пределах Восточного участка от ст. Уруша Забайкальской дороги на север, в район зимовья Тында, затем на восток, к селу Пермское (будущему г. Комсомольску-на-Амуре) общей протяженностью 2000 км.

Резко выраженное противоречие между высокими плановыми ориентирами по строительству БАМа и скудным обеспечением новостройки привело к тому, что контроль над сооружением магистрали был передан из НКПС самому могущественному ведомству – ОГПУ (НКВД). Главной рабочей силой строительства стали заключенные исправительно-трудовых лагерей.

1935-1941 годы. Проложены соединительные меридианальные линии от Транссиба на север к районам основной трассы Байкало-Амурской магистрали: БАМ (Бамовская)-Тында, Волочаевка-Комсомольск-на-Амуре, Известковая-Ургал.

На трассе Комсомольск-Тайшет заключенными Дальлага НКПС проложено несколько участков стальных путей. С началом Великой Отечественной войны строительство БАМа и подходов к магистрали прекращено, позже для нужд фронта сняты и рельсы.

1967 год. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 марта 1967 года «Об усилении изысканий БАМа» стало отправной точкой для проведения крупных изыскательских работ, корректировки линии, технико-экономического обоснования.

1974 год

Январь. Первый десант – 18 транспортных строителей – вышел со ст. Лена по направлению к реке Таюра на 64 км БАМа с задачей пробить «зимник» (временную автоколею) и основать поселок для будущих строителей железной дороги (ныне ст. Звездная).

Апрель. На заседании XVII съезда ВЛКСМ Байкало-Амурская магистраль объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Из зала заседания ушел на специальный поезд для отправки в Сибирь первый молодежный отряд из 600 добровольцев.

Июль. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление от 8 июля № 561 «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» от Усть-Кута (Лена) до Комсомольска-на-Амуре (3145 км), железнодорожной линии БАМ–Тында–Беркакит (404 км) и ряда объектов строительной индустрии.

Министерством транспортного строительства организовано Главное управление по строительству БАМа – Главбамстрой (начальник - заместитель министра транспортного строительства К. В. Мохортов, с 1986 года - Е. В. Басин).

Министерством путей сообщения создано Управление по комплектованию оборудованием строительства БАМа - Транскомплект и Дирекция строительства БАМа (начальник - В. П. Калиничев, с 1980 года - В. Ю. Орлов, с 1986 года - В. Ф. Дегтярев).

Август. На ст. Ургал прибыли первые подразделения железнодорожных войск. Железнодорожным войскам (Главное управление возглавляли генерал-полковники А. Е. Крюков, К. М. Макарцев, Г. И. Когатько) было поручено строительство восточной части БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре общей протяженностью 1466 км и 535 км станционных путей. Работы на Восточном участке начались с обустройства и прокладки автодорог.

Строительство БАМа. 1970-е годы

Ноябрь. На ст. Ургал высадился отряд «Донбасс» (360 чел.) – авангард строительно-монтажного поезда Укрстрой. Он подготовил фронт работ для следующих четырех отрядов – «Киев», «Харьков», «Карпаты», «Днепр».

Украинские строители, взявшие шефство над БАМом, возвели на Восточном участке станцию Новый Ургал – одну из крупнейших на магистрали.

1975 год

Февраль. Забит первый «серебряный» костыль на Восточном участке БАМа на 2712 км трассы, возле ст. Ургал и начата укладка железнодорожного пути в восточном направлении Байкало-Амурской магистрали.

Воинам-железнодорожникам предстояло произвести более 230 миллионов кубометров земляных работ, построить 1248 искусственных сооружений, из них 345 больших мостов и виадуков общей длиной более 40 км, 1600 км двухцепной линии электропередачи высокого напряжения, 1800 км кабельных линий связи, возвести и реконструировать 25 станций, построить 23 пристанционных поселка, более 420 тысяч кв. м жилых домов.

Май. На правом берегу реки Тында уложено последнее звено Малого БАМа. На пять месяцев раньше установленного срока началось рабочее движение поездов на линии Бамовская–Тында.

С ее пуском строители получили возможность широкого разворота работ сразу в трех направлениях: на запад, восток и север. Бамовская столица соединилась с Транссибом 180-километровой веткой. В октябре 1977 года линия сдана в постоянную эксплуатацию.

Сентябрь. Завершено строительство железнодорожного моста через Амур у города Комсомольска-на-Амуре длиной 1435 м.

Мостовой переход заменил существовавшую четверть века дорогостоящую временную дорогу, ежегодно прокладывавшуюся по льду реки, и паромы, курсировавшие летом с вагонами между Комсомольском и ст. Пивань. Главный мост БАМа открыт для движения!

1976 год

Февраль. На Дальневосточной железной дороге закончились эксплуатационные испытания новых мощных локомотивов 2ТЭ-116, построенных на Ворошиловградском тепловозостроительном заводе для Байкало-Амурской магистрали.

1977 год

Июль. Первый рабочий поезд прошел через Дуссе-Алиньский тоннель. Построенный в 1949-1953 годах, тоннель фактически был неприспособлен к эксплуатации. Отсутствие водоотводных сооружений привело к тому, что в его стволе образовалась мощная ледяная пробка.

Воины-железнодорожники вывезли из 1800-метрового коридора тоннеля 35 тыс. кубометров льда. Вошел в строй действующих один из главных объектов Восточного участка магистрали.

Встреча Л.И. Брежнева с комсомольцами на станции Сковородино (1978 год)

1979 год

Январь. Началась проходка 15-километрового Северо-Муйского тоннеля – самого большого в стране.

В 2001 году через тоннель торжественно пропущен поезд. В декабре 2003 года Северо-Муйский тоннель – последний объект магистрали – сдан в постоянную эксплуатацию. До этого использовался временный 27-километровый обход, построенный в 1983 г.

Февраль. На Восточном участке БАМа начало действовать отделение временной эксплуатации. В его хозяйстве – 223 км трассы с 16 станциями и разъездами, локомотивное депо и ремонтная служба.

Новое отделение обеспечивало регулярное движение составов с грузами не только для строителей, но и для нужд народного хозяйства.

Июнь. У разъезда Уркальту уложено «серебряное» звено. Замкнулось Дальневосточное железнодорожное кольцо: Хабаровск–Известковая–Ургал–Комсомольск-на-Амуре с выходом в порт Ванино. На год раньше срока открыто сквозное рабочее движение поездов от Ургала до Комсомольска-на-Амуре (500 км).

Ввод в эксплуатацию Дальневосточного железнодорожного кольца позволил значительную часть грузов из западных районов страны, адресованных на Сахалин, Камчатку, Колыму и за рубеж, направить более коротким путем.

Декабрь. Сдана в постоянную эксплуатацию линия Тында–Беркакит протяженностью 222 км.

1981 год

Январь. Согласно постановлению Совета Министров СССР от 19 июля 1980 года № 625 с 1 января 1981 года создана Байкало-Амурская железная дорога с управлением в Тынде (начальник – Л. В. Лотарев), с тремя отделениями: Северобайкальским, Тындинским и Ургальским. В системе Министерства путей сообщения появилась 32-я дорога.

1984 год

17 апреля. Воины-железнодорожники уложили «золотое» звено на разъезде имени героя Советского Союза Виктора Мирошниченко, сомкнув тем самым рельсы Центрального и Восточного участков.

Досрочно завершено строительство Восточного участка БАМа. 28 апреля открыто рабочее движение поездов от Тынды до Комсомольска-на-Амуре.

29 сентября. На разъезде Балбухта (1597 км) произошла стыковка рельсов Байкало-Амурской магистрали.

Это историческое событие ознаменовало веху в истории строительства и изысканий БАМа, сделало реальностью мечту многих поколений русских и советских инженеров: завершился первый этап строительства, самый важный и трудный. Есть стыковка. Есть железная дорога от Байкала до Амура!

1 октября. На ст. Куанда Читинской области торжественно уложены два символических «золотых» звена БАМа.

Станция Куанда

Бригады монтеров пути Александра Бондаря и Ивана Варшавского состыковали рельсы магистрали, протянувшейся от Байкала до Амура. 27 октября в Тынду одновременно прибыли поезда из Усть-Кута и Комсомольска-на-Амуре, что стало началом сквозного движения по всей трассе БАМа.

1 ноября 1989 г. Завершающий «аккорд» строительства БАМа. Приемка в постоянную эксплуатацию (по пусковому комплексу) всей магистрали.

Государственная приемочная комиссия подписала акты о вводе в эксплуатацию последнего пускового комплекса БАМ – 54-километрового электрифицированного участка железной дороги на пересечении Северо-Муйского хребта.

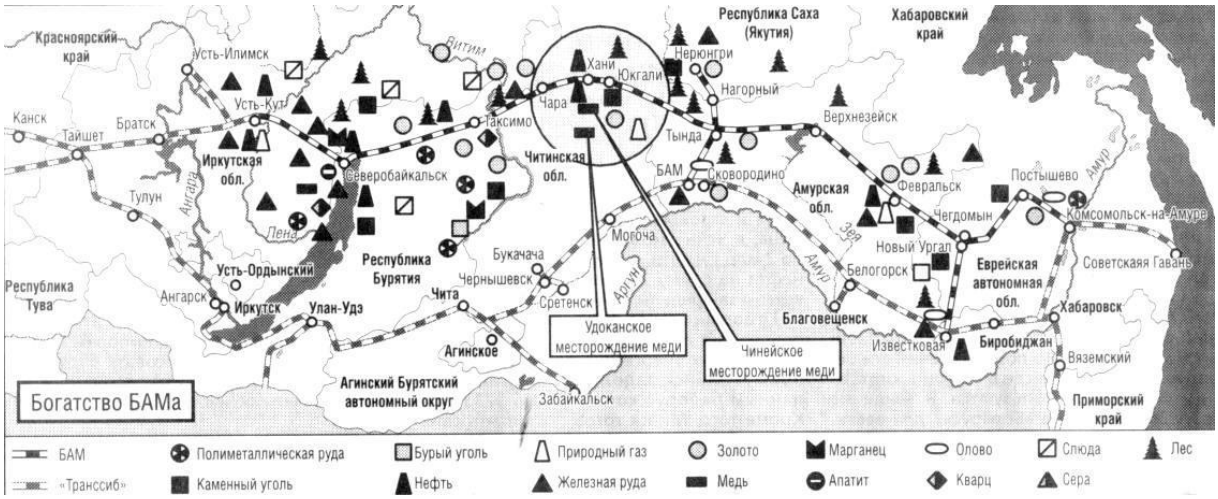
С вводом в постоянную эксплуатацию БАМа страна получила второй, более короткий выход к Тихому океану, доступ к богатейшим природным запасам Сибири и Дальнего Востока, возможность приступить к строительству железных дорог в приполярные районы Северо-Востока (железная дорога Беркакит–Якутск с перспективой до Магадана и далее), проработать вопросы комплексного хозяйственного освоения зоны БАМа.

БАМ - СТРОЙКА ВЕКА

60-70- годы прошлого столетия настоятельно требовали решения целого ряда стратегических проблем для дальнейшего укрепления материально-технической базы государства. В число первых была выдвинута проблема рационального размещения населения и крупных промышленных структур на территории страны, в частности на территории Сибири и Дальнего Востока.

70-80-е годы вошли в историю нашей страны как период сооружения крупнейшей железнодорожной магистрали и попытки начать освоение с ее помощью территории Восточной Сибири и Дальнего Востока площадью более 1,5 млн. квадратных километров.

Необходимость сдвига в развитии общественного производства нашей страны в восточном направлении была объективно обусловлена неравномерностью в размещении природных ресурсов и производительных сил на ее территории. Основной экономический потенциал СССР к началу 70-х годов был сконцентрирован на 25% территории страны (в европейской части и на Урале), где проживало более 70% населения и производилось 3/4 промышленной продукции. Однако, основные природные богатства, в числе которых более 80% топливных ресурсов, 75% лесных и гидроресурсов, около 2/3 запасов минерального сырья, сосредоточены в Сибири и на Дальнем Востоке.



Минерально-сырьевые ресурсы непосредственно зоны освоения БАМа, даже с учетом ее недостаточной геологической изученности, огромны. Так, ко времени завершения стройки в 1989 году прогнозные запасы углей составляли 88 млрд. тонн, в том числе 18 млрд. – коксующихся.

Разведанные запасы железных руд оценивались в 7,7 млрд. тонн. Перспективны месторождения железных кварцитов, медистых песчаников, свинцово-цинковых руд, длинноволокнистого хризотил-асбеста. Открыты восемь оловорудных месторождений и фосфоритоносный район, разведан ряд новых месторождений нефти и газа.

В значительных количествах в зоне БАМа обнаружены молибден, вольфрам, графит, титан, золото, ртуть, марганец, алюминий, слюда, апатиты, поваренная соль. В районе освоения разведаны крупные запасы строительных материалов. Уже к 1984 году геологи передали организациям Министерства транспортного строительства для эксплуатации 85 месторождений строительных материалов. Общий запас древесины в зоне БАМа определялся в 4 млрд. куб. м, гидроэнергетических ресурсов – в 210 млрд. квт/ч.

Значение БАМа не ограничивается ускорением разработки полезных ископаемых и природных богатств Сибири и Дальнего Востока. Магистраль на 500 км сократила железнодорожный выход к океану. Она оказывает влияние на развитие внешнеэкономических связей страны, позволяет вовлечь в оборот дополнительные сельскохозяйственные угодья, способствует укреплению обороноспособности страны. Все эти факторы послужили основой экономического обоснования программы хозяйственного освоения восточных районов, в частности, ее первого шага – сооружения новой железнодорожной магистрали.

Академик Л.Г. Аганбегян, возглавлявший более десяти лет научный Совет Академии наук СССР по проблемам Байкало-Амурской магистрали, отмечал:

«Примерно на одну треть сейчас темпы экономического и социального развития страны в целом определяются развитием производительных сил районов Сибири и Дальнего Востока. Реализация грандиозной программы освоения природных ресурсов – программы БАМа, без сомнения, явится новым мощным ускорителем общественно-экономического прогресса нашего общества».

Литература

Байкало-Амурская магистраль. - Москва : Мысль, 1977. - 216 с. ; 22 см. - (Вопросы географии. Сборник 105).

БАМ: первое десятилетие / ред.: А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. - 2-е изд. - Новосибирск : Наука, 1985. - 224 с. : фот. ; 21 см. - Указ.: с. 214-223.

БАМ: строительство, хозяйственное освоение / ред.: А. Г. Аганбегян, А. А. Кин, В. П. Можин. - Москва : Экономика, 1984. - 141, [2] с. : ил.

БАМ - стройка века. Вып. 7 / сост. В. Шлёмский. - Москва : Современник, 1983. - 440 с. : ил. ; 17 см. - (Наш день). - Библиогр.: с. 138.

БАМ - стройка века. Вып. 2 / ред. В. Крупин. - Москва : Современник, 1975. - 335 с. : фот. ; 17 см. - (Наш день).

БАМ - стройка века. Вып. 8 / сост. В. М. Шугаев. - Москва : Современник, 1984. - 407 с. : фот. ; 17 см. - (Наш день).

БАМ - стройка века. Вып. 5. - Москва : Современник, 1979. - 294, [1] с. : цв. ил.

Зензинов, Николай Алесандрович. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали / Н. А. Зензинов. - Москва : Транспорт, 1986. - 215, [1] с.

Материалы Парламентских слушаний о проекте федерального закона "Об особой экономической зоне в районе Байкало-Амурской магистрали. - Иркутск : Законодательное собрание Иркутской области, 1999. - 182, [2] с. : ил.

Чаушеску, Флора. Байкало-Амурская магистраль / Флоря Чаушеску ; перевод с румынского В. Самошкина. - Москва : Прогресс, 1988. - 206, [2] с. : [16] л. фот. ; 21 см. - (Свидетельства об СССР).

Шинкарев, Леонид Иосифович. Второй транссиб. Новый этап освоения восточных районов СССР / Л. И. Шинкарев. - 2-е изд., доп. - Москва : Политиздат, 1979. - 286, [1] с.

В апреле 1974 года БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой: едва успев прихватить с собой необязательные теплые вещи и обязательные шестиструнные гитары, молодежь на поездах, самолетах, попутных машинах поехала в Восточную Сибирь.

По последним подсчетам, в строительстве БАМа непосредственно участвовало около 2 млн. человек, больше половины – молодежь до 30 лет. Но можно сказать, что БАМ строила вся страна. Республики, края и области, тысячи предприятий поставляли технику, оборудование, рельсы, шпалы, строительные конструкции… Строили не только железную дорогу и станции, но и автодороги, мосты, тоннели, линии электропередач, а еще жилье, школы, детсады, медицинские учреждения, клубы. И все это в непроходимых лесах, горах, болотах, через полноводные реки. Там, где зимой доходит до -60, а летом одолевает мошкара и гнус, где вечная мерзлота, высокая сейсмичность и бездорожье.

Темпы строительства росли с каждым днем, бригады вызывали друг друга на социалистическое соревнование, стремясь продемонстрировать слаженность и мастерство. За считаные дни выполнялись работы, для которых отводились целые месяцы.

В самом конце стройки одна из бригад сумела за световой день уложить больше 5 километров пути – по тем временам это был мировой рекорд. Такими же темпами строились мосты через реки и эстакады, пробивались в скалах тоннели...

Масштаб стройке придал и уникальный этнический состав ее строителей – каждый город, каждая крупная станция строились (так было задумано) комсомольскими бригадами из республик СССР: станции Ангоя и Улькан – азербайджанцами, Кюхельбекерская и Звёздная – армянами, Новый Уоян и Хани – литовцами…

Литература

БАМ - дорога дружбы : документально-художественный сборник : записки, дневники, очерки о строительстве Байкало-Амурской магистрали / сост. Л. П. Каминская. - Иркутск : Восточно-Сибирское книжное издательство, 1984. - 366, [2] с. : ил.

Горлач, Леонид Никифорович. От Днепра до Амура : документальная повесть-репортаж о строительстве БАМа / Леонид Горлач, Станислав Тельнюк ; художник Виктор Кузьменко. - Киев : Молодь, 1976. - 268, [1] с.

Гретченко, А. Е. Я видел эту стройку : документальная повесть о строителях Байкало-Амурской магистрали : очерки, рассказы / А. Е. Гретченко. - Иркутск : Аспринт, 2014. - 95 с. : ил.

Журавлёв, Владимир Александрович. Сказание о БАМе / Владимир Журавлёв ; ред. Ю. А. Соболев. - Мысль : Мысль, 1976.

Козловский, Евгений Александрович. БАМ глазами геолога / Е. А. Козловский. - Москва : Недра, 1986. - 202, [2] с., [16] л. ил.

Лосев, Петр Сергеевич. Утро БАМа / Петр Лосев. - Иркутск : Восточно-Сибирское книжное издательство, 1975. - 125, [2] с. : ил. - (Черты сегодняшней Сибири).

Побожий, А. А. БАМ: сказание о первых просеках / А. А. Побожий. - Хабаровск : Хабаровское кн. изд-во, 1975. - 288 с. : ил. - (Адрес подвига - Дальний Восток).

Полунина, Надежда Михайловна. Иркутская земля: через годы через расстояния... : путеводные рассказы / Надежда Полунина ; в оформлении Галины Коробовой. - Иркутск : Анком, 2007. - 376 с. : фот. цв.

Сергеев, Валентин Михайлович. Магистраль мужества / В. Сергеев. - Москва : ДОСААФ СССР, 1977. - 142, [2] с. : ил.

Сквозь вековую тайгу / сост. В. Е. Балдаев ; худож. В. Адов. - Иркутск : Восточно-Сибирское книжное издательство, 1977. - 246, [1] с. : ил., фот.

Счастливый билет.... Байкало-Амурская магистраль газетной строкой. 45 лет со дня начала строительства БАМа. 95 лет газете "Советская молодёжь" / сост. С. Гольдфарб ; ред. А. Асеева ; художественное оформление С. Григорьева. - Иркутск : Принт Лайн, 2019. - 652 с. : ил.

© Составитель, компьютерный набор: Лариса Федоровна Ларионова, библиограф отдела библиографии и краеведения МБУК «УГ ЦБС».

Библиографическое описание книг выполнено по ГОСТ: 7.1-2003 «Библиографическая запись. Библиографическое описание»; 7.80-2000 «Библиографическая запись. Заголовок»; 7.12-1993 «Библиографическая запись. Сокращения слов на русском языке»; 7.0.100-2018 «Библиографическая запись. Библиографическое описание».

Вступительная статья состоит из материалов периодических изданий разных лет.

Все замечания, предложения передавать по адресу:

665451 г. Усолье-Сибирское
ул. Интернациональная, 32 «А»

тел.: +7(39543) 6-37-98, 6-22-50

Сайт: http://noviy.usoliecbs.ru
E-mail: bibliograf_i_kraeved@mail.ru

© МБУК «УГ ЦБС». ЦГБ, 2023