



БАЙКА́ЛО-АМУ́РСКАЯ МАГИСТРА́ЛЬ

Авторы: С. А. Власов

БАЙКА́ЛО-АМУ́РСКАЯ МАГИСТРА́ЛЬ (БАМ), железная дорога, проходящая по территории Вост. Сибири и Дальнего Востока. Протяжённость (от г. Усть-Кут до г. Комсомольск-на-Амуре) св. 3 тыс. км. Идея прокладки магистрали возникла в кон. 19 — нач. 20 вв., тогда же велись изыскания. В 1932 принято постановление СНК СССР о строительстве участка Б.-А. м. от с. Пермское (впоследствии г. Комсомольск-на-Амуре) до ст. Уруша Забайкальской ж. д., определено место примыкания проектируемой железной дороги к Вост. участку [Транссибирской магистрали](#) — ст. БАМ (в 62 км к востоку от ст. Уруша), создано Управление строительством Б.-А. м., начато строительство линии БАМ — Тында (180 км, в 1938 открыто движение, в 1941 принята в эксплуатацию, в 1942 рельсы сняты и использованы при сооружении временной железной дороги у г. Сталинград). Прокладка дороги велась с использованием труда заключённых. В кон. 1930-х гг. начато строительство участков Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань (введён в эксплуатацию в 1947) и Тайшет — Усть-Кут (введён в эксплуатацию в 1958). В 1967 работы по сооружению центр. участков Б.-А. м. возобновлены: проводились проектные изыскания, выбрано окончательное направление трассы. В 1972 на участке БАМ — Тында начата укладка пути (впоследствии продолжен до Беркакита — т. н. Малый БАМ). В 1974 организовано Гл. управление по строительству Б.-А. м. (ГлавБАМстрой), ставшее генеральным подрядчиком строительства линии Усть-Кут — Тында, линии БАМ — Тында — Беркакит, ст. Тында, комплекса предприятий строительной индустрии на станциях Шимановская и Тайшет. Вост. участок от г. Комсомольск-на-Амуре до ст. Тында сооружён ж.-д. войсками. Строительство Б.-А. м. проходило в труднодоступной местности в сложных природно-климатич. условиях; преодолено 11 рек, 7 горных хребтов, болота, горный рельеф с осыпями и оползнями, более 1000 км проложено в районах вечной мерзлоты, высокой сейсмичности. Строительство и эксплуатация осложнялись слабым экономич. развитием районов, по которым проложена Б.-А. м., их удалённостью от пром. центров, недостаточным развитием социально-бытовой инфраструктуры, дефицитом трудовых ресурсов. Для привлечения кадров сооружение магистрали объявлено всенародной стройкой, ЦК ВЛКСМ объявил БАМ Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Среди строителей преобладали (70%) люди в возрасте до 30 лет, приехавшие со всей страны. На Б.-А. м. развивалось шефское движение: г. Тында строили москвичи, Ургал — украинцы, пос. Золотинка — белорусы, пос. Таюра — армяне, пос. Кичера — эстонцы. 30 тыс. строителей награждены медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали» и др. гос. наградами. Несколько человек удостоены звания Герой Соц. Труда. На Б.-А. м. проложено св. 5 тыс. км гл. и станционных ж.-д. путей, построено 4200 искусств. сооружений, в т. ч. 142 моста (длиной более 100 м), 8 тоннелей, св. 200 ж.-д. станций, более 20 городов. 1.10.1984 на ст. Куанда уложено «золотое» звено гл. пути Б.-А. м., в 1989 введены в действие все участки, открыто сквозное движение. В дек. 2001 с окончанием работ на Северомуйском тоннеле (протяжённость 15 км) строительство Б.-А. м. завершено. Входит в состав Дальневосточной и Восточно-Сибирской железных дорог.

По инициативе МПС России учреждено открытое АО «Баминвест» (создание одобрено постановлением Правительства РФ от 16.6.1997 № 728). Деятельность общества направлена на пром. развитие зоны БАМ. Им

подготовлена «Подпрограмма хозяйственного освоения и развития зоны БАМ на 1998–2005 гг.».

Литература

Лит.: Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986; Еланцева О. П. Обреченная дорога БАМ: 1932–1941. Владивосток, 1994.