

Частное общеобразовательное учреждение
«Прогимназия № 63 открытого акционерного общества «Российские
железные дороги»

Направление форума: инженерно-техническое

Номинация: «История железнодорожного транспорта»

СТРОИТЕЛЬСТВО И ТАЙНЫ МАГИСТРАЛИ
ПРОЕКТ

Авторы:

Загвоздин Георгий, 4 «А» класс

Токарев Артемий, 4 «А» класс

Руководитель:

Геворкян Светлана Михайловна,

учитель начальных классов

ЧОУ Прогимназии № 63 ОАО «РЖД»

Тел. 89185786478

г. Батайск, Ростовской области

2024 год

АКТУАЛЬНОСТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ

Недавно мы с классом побывали на экскурсии в школьном музее «Северо-Кавказская железная дорога в прошлом и настоящем». Мы услышали загадочное и новое для нас слово - БАМ. Байкало-Амурская магистраль – это железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Оказалось, что в этом году возобновилось строительство Байкало-Амурской магистрали. Наш президент Владимир Путин торжественно открыл второй Байкальский тоннель, а глава Минобороны Сергей Шойгу дал старт реконструкции восточной ветки магистрали. В классе мы продолжили обсуждение этой темы и решили узнать о БАМе больше. Классный руководитель предложила нам разобраться в этом вопросе и познакомиться с фактами, мифами и легендами Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ:

Легенды и тайны строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

ЦЕЛЬ ИССЛЕДОВАНИЯ:

Узнать и описать основные этапы строительства магистрали, рассказать о том, какие легенды Байкало-Амурской магистрали существуют.

ГИПОТЕЗЫ:

1. Предположим, что люди сами придумали эти легенды во время строительства БАМа. Допустим, что это поверье народов, населяющих данную местность, эти легенды передаются из поколения в поколение.
2. Предположим, что эти мифы и легенды - реальные истории, произошедшие с людьми во время строительства БАМа.

ЗАДАЧИ:

1. Узнать о строительстве Байкало-Амурской магистрали.
2. Собрать легенды и сказки о строительстве Байкало-Амурской магистрали.
3. Рассказать об интересных фактах и легендах БАМа дошкольникам и учащимся прогимназии.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ:

1. Сбор информации в школьной библиотеке, в школьном музее «Северо-Кавказская железная дорога в прошлом и настоящем», в сети Интернет.
2. Изучение литературы и материалов сайтов о БАМе.

ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ:

В ходе исследования мы изучили литературу: «Железная дорога круглый год», «От столицы до столицы», «От паровоза до Сапсана», посмотрели подборку статей о БАМе газет, журналов в библиотеке г. Батайска № 10 имени Тургенева, школьном музее и посмотрели видеоролики в Интернете «БАМ (История великой страны)», «Легенды БАМа», «Россия из окна поезда. Восточный БАМ», «Сделано в СССР - БАМ - грандиозная пиар-кампания».

Чтобы ничего не упустить мы завели электронный дневник, куда вносили необходимую информацию: интересные материалы и фото строительства.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Байкало-Амурская магистраль - одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Основной путь Тайшет - Советская Гавань строился с большими перерывами с 1938 по 1984. Строительство центральной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет. Идея строительства дороги была выдвинута впервые в 80-е годы 19 века. В 1932 году вышло постановление «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», было создано Управление строительства БАМ, развёрнуты проектно-изыскательские работы и началось строительство. Впервые на картах появляется станция БАМ.

За всю историю Байкало-Амурской магистрали в её строительстве участвовали свыше 2 миллионов человек. На строительстве работали бригады из всех союзных республик, а также отряды из Болгарии, Венгрии, Монголии

и других стран мира. БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда отправляли массы молодых людей на стажировку.

27 октября 1984 года, когда было уложено знаменитое последнее «Золотое звено» главного хода железной дороги БАМ стал единой магистралью. Именно эта дата и считается днем рождения магистрали! Длина основного пути Тайшет — Советская Гавань составила 4287 километров. Трасса магистрали прошла в основном в гористой местности, в том числе через Становое нагорье, прорезая семь горных хребтов. Высшая точка пути — Муруринский перевал (1323 метра над уровнем моря). Магистраль проходит более чем через 200 железнодорожных станций и разъездов, более 60 городов и поселков.

БАМ пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровского края. Трасса дороги пересекает 11 крупных рек, всего на ней построено 2230 больших и малых мостов. На трассе дороги пробито десять тоннелей, среди них — самый протяжённый в России Северо-Муйский.

Северо-Муйский тоннель является крупнейшим в России: протяженность его составляет 15 343 метра, а глубина в некоторых местах достигает 1 км. Название тоннеля происходит от Северо-Муйского горного хребта, сквозь который он проходит. Протяженность хребта 300 км, ширина 20-30 км. Тоннель однопутный. Строительство тоннеля осложнялось наличием труднопроходимых участков, которые состояли из смеси подземных речек, песка и валунов. Это один из сложнейших участков Байкало-Амурской магистрали. Наиболее известным здесь является Чертов мост. Он расположен на крутом повороте и стоит на двухъярусных опорах, которые достигают в высоту 35 метров. Машинисты заверяют, что мост при следовании тяжелых поездов даже немного раскачивается. Сам обходной путь считается довольно экстремальным.

Оказалось, что про БАМ сочинено огромное количество мифов и легенд. Нам запомнились несколько таинственных легенд о БАМе.

ЛЕГЕНДЫ БАМА

Поезд-призрак

Одной из самых распространенных баек среди строителей БАМа в 1970-е годы была легенда о поезде-призраке. О нем рассказывали и местные жители-буряты, которые будто бы не раз видели паровоз, мчавшийся по некогда прорубленным просекам и мерзлым пустынным гатям. При своем движении паровоз не издавал ни единого звука. Старожилы небольших поселков, расположенных поблизости от железнодорожной магистрали, вспоминали историю о том, как в 1940 году заключенные лагеря, работавшие на участке между Кичерой и Янчуканом, подняли восстание и угнали паровоз с тремя грузовыми платформами, на котором по узкоколейке попытались прорваться на северо-запад, в заповедную Якутию. Руководство Бамлага для борьбы с беглецами применило авиацию, которая разбомбила и состав, и железнодорожное полотно. Однако уже через два года, когда стройку свернули и лагеря опустели, таинственный поезд стал время от времени появляться в тех краях. Да и разрушенная узкоколейка совершенно мистическим образом оказалась восстановленной, в чем смогли убедиться случайно наткнувшиеся на нее в 1973 году рабочие бригады Дмитрия Заречнева. К удивлению проходчиков, железнодорожное полотно, затерянное в тайге, находилось в идеальном состоянии: деревянные, будто вчера уложенные шпалы щедро пропитал пахучий креозот; ни болты, ни костыли не имели даже намека на ржавчину, а сами рельсы были настолько отполированы, словно по ним ежедневно шли десятки составов. Предположение о том, что узкоколейка в начале 70-х годов могла использоваться военными и советскими спецслужбами для подвоза грузов к секретным объектам, не нашло подтверждения: железнодорожная линия вела буквально в никуда, упираясь через двадцать шесть километров в высокий, поросший кедром холм. Кто поддерживал заброшенную железнодорожную ветку в столь идеальном состоянии, так и осталось загадкой.

Мистические тоннели

Во время строительства Байкало-Амурской магистрали, проходившего в сложнейших климатических и ландшафтно-географических условиях, было возведено 142 моста и проложено восемь тоннелей, с которыми у строителей также связано немало захватывающих историй. Так, Байкальский тоннель был знаменит среди проходчиков тем, что временами из глубоких трещин тоннельного свода выплывали загадочные желто-огненные шары. Вскоре строители установили любопытную закономерность: через час-полтора после появления этих шаров наблюдался сильный приток подземных вод, откачать которые стоило больших трудов.

Достопримечательностью строившегося на участке Витим - Новая Чара Кодарского тоннеля (самого высокогорного на БАМе) стал призрак, которого проходчики вскоре окрестили Белым Шаманом. Этот участок магистрали, известный своей повышенной сейсмоактивностью, иногда сотрясали землетрясения силой до 4—5 баллов. Появляясь, Белый Шаман словно предупреждал строителей о надвигающейся опасности.

Пожалуй, наиболее таинственным, по рассказам проходчиков, считался самый длинный в России Северомуйский тоннель - долгострой. На его возведение ушло более четверти века. На каждом километре строителям приходилось преодолевать трудности. Процесс строительства тоннеля был сложным и почти мистическим, даря своим создателям неожиданные сюрпризы. В 1979 году произошел прорыв плывуна. Это событие закончилось очень печально. 30 рабочих погибли и несколько человек оказались замурованными под обломками скалы. Была организована операция по спасению рабочих. Один из них самостоятельно выбрался из-под завала, но наткнулся в нише, промытой плывуном в стене, на огромную металлическую дверь. Рабочий несколько раз пытался открыть дверь, но его усилия оказались безуспешными.

В 1980 году, во время проходческих работ, на восьмом километре произошло внезапное обрушение одного из участков основания тоннеля, обнажившее широкий желоб, который вел вглубь горного хребта. По

воспоминаниям рабочих, из черной пустоты стали доноситься звуки, похожие на стук отбойных молотков. Позже, после того как странный желоб был засыпан породой и залит высокопрочным бетоном, начальство предприятия «Бамтоннельстрой» объяснило этот факт высокой концентрацией в тоннеле газа радона, который мог вызвать у рабочих слуховые галлюцинации.

Чертов мост

До 2003 года, пока не был сдан в эксплуатацию Северомуйский тоннель, железнодорожное движение через хребет осуществлялось по Северомуйскому обходу. Главной достопримечательностью этого участка дороги был и остается знаменитый Чертов мост – высокая и крутая двухъярусная эстакада, проложенная над долиной реки Итыкит. Известно, что машинисты грузовых поездов, въезжающих на Чертов мост, предусмотрительно крестятся – настолько сложным и опасным представляется путь по этому сооружению. Поезда идут по мосту со скоростью не более 20 километров в час. Поговаривали, что подобный ритуал железнодорожники совершают еще и для того, чтобы не встретить на путях чертей, которые, согласно преданиям, в изобилии водятся в тех местах. Бывалые машинисты уверяли, что хвостатые и юркие существа с поросячьими рожицами время от времени появляются на железнодорожном полотне перед медленно поднимающимся составом, а иногда даже прыгают на сцепку локомотива, ловко взбираются на крышу электровоза и устраивают там свои пляски. Среди Бамовской молодежи существовало множество легенд о призраках и всякой иной чертовщине. Но о свидетелях событий, описанных в легендах информации так и не удалось найти.

ВЫВОД:

В результате исследования мы многое узнали о строительстве Байкало-Амурской магистрали, о его огромном значении для нашей страны. Строительство БАМа длилось 12 лет - это была грандиозная стройка. Ее так и называли «Стройка века». При строительстве этой железной дороги был открыт путь к неразработанным сибирским месторождениям, реализован ряд

новых идей в тоннелестроении, появились современные методы борьбы с наледями и многое другое.

Можем сделать вывод о том, что легенды Байкало-Амурской магистрали существуют. Думаем, что люди сами придумали эти легенды во время строительства БАМа и что, к сожалению, а может быть и к счастью, этим легендам нет места в действительности. Объекты нашего исследования так и останутся мифами.

В свое время БАМ стал символом целой эпохи. Очень хотелось бы, чтобы и новая программа реконструкции БАМа, Транссиба и строительства БАМа-2 сыграла объединяющую роль для новой России.

БАМ – наше прошлое, настоящее и будущее. Наш работа была проведена еще и для того, чтобы подрастающее поколение россиян помнили о героическом трудовом подвиге своих дедов и отцов. Можно подвиг совершать не только в периоды войн, но и в мирное время, удивительно сколько человеческих судеб и замечательных дел объединила эта стройка века.

Мы будущее поколение, которое должно чтить память освоения этих земель и по возможности осваивать их без ущерба для страны. А в дальнейшем продолжать развивать эти районы.

Сегодня стройка века продолжается, реконструкция легендарной Байкало-Амурской магистрали началась. Думаем, что это принесет огромную пользу нашему государству.

БАМ – это наше прошлое, настоящее и будущее!

Источник: <https://fishki.net/2384139-legendy-bama.html> © Fishki.net

Источник: http://paranormal-news.ru/news/prokljatyj_uchastok_transsiba_na_kotorom_ezhegodno_strannym_obrazom_gibnut_ljudi/2017-09-21-13884

Источник: http://paranormal-news.ru/news/misticheskie_legendy_bama/2017-09-18-13874

