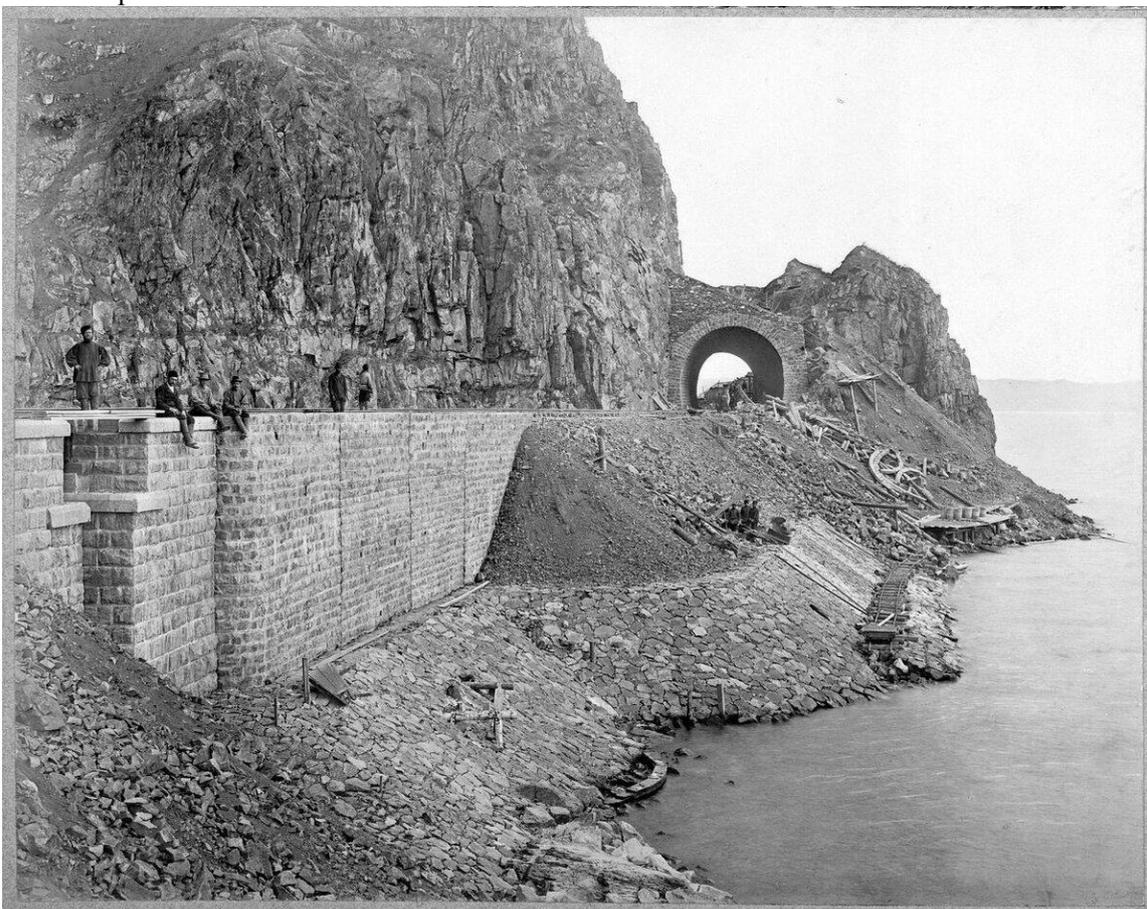


Кругобайкальская железная дорога. Окончание

19 сентября



Картинка из свободных источников

На Кругобайкальской железной дороге для обеспечения электрической энергией были построены электростанции.

Общий объем земляных работ по главному пути составил более 13 млн кубометров, при этом наибольший объем доходил до 215 тыс. кубометров на 1 км, а минимальный до 17 тыс. кубометров на 1 км. Из 13,3 млн кубометров выполненных земляных работ по устройству полотна на Кругобайкальской железной дороге 64 % приходилось на работы в скальных грунтах, которые поддавались только воздействию динамита. Для рыхления скальных грунтов было истрачено более 300 т динамита. Самым длинным на дороге стал Половинный тоннель (109—110 км) протяженностью около 365 саженьей (777,5 м). О сложности строительства тоннелей говорит их стоимость. На единицу длины самым дорогим был

тоннель Шумихинский (длина 299 м). Стоимость одного метра этого тоннеля составила 1656 руб. Средняя стоимость одного метра всех кругобайкальских тоннелей равняется 1266 руб. Сравним эти данные со стоимостью некоторых знаменитых тоннелей Европы. В то же время один метр Сурамского тоннеля на Кавказе (длина 3991 м) обошелся в 1560 руб. Длина его в 13 раз больше Шумихинского.

Один погонный метр уникального Симплонского тоннеля (длина 19 768 м) в Швейцарии стоил 1060 руб., а длина его в 66 раз превышала Шумихинский. Трудно найти в мире тоннели, которые могли бы сравниться по стоимости и сложности сооружения с тоннелями на Кругобайкальской железной дороге. Для укрепления откосов земляного полотна потребовалось возвести подпорные стенки общим объемом каменной кладки около 92 тыс. кубометров, из них 77 тыс. кубометров на цементном растворе. Комиссия, принимавшая от строителей участок, отметила, что «все эти трудные работы исполнены вполне целесообразно и аккуратно, движение косогора прекратилось. Общее состояние передаваемого участка в отношении постройки во всех отношениях признано безукоризненным и образцовым».

Исключительно сложным и дорогим было обеспечение строительства материалами. Все, кроме камня и леса, требовалось подвозить издалека, даже песка на месте не было. Для подвоза материалов использовали озеро Байкал и временную дорогу длиной более 170 км. На перевозках через озеро в летнее время работали два парохода и баржи строительства, 6 пароходов подрядчиков. Кроме 39 тоннелей, на трассе дороги было построено 445 металлических мостов (411 малых мостов отверстием от 2,23 м до 19,17 м, 29 средних мостов отверстием от 21,3 м до 64,2 м и 5 больших мостов), 15 каменных водопропускных труб, 13 каменных водопропускных лотков, каменных виадуков. При строительстве инженерных сооружений вместо природного камня стали применять новый для тех лет материал — железобетон. Самым крупным был однопролетный мост отверстием 123 м через Березовую бухту глубиной более 27 м. Каменные виадуки имели длину от 35 до 90 м, общее их протяжение 340 м, пролеты сводов от 6 до 9 м. Протяженность до 300 м имели 33 тоннеля,

остальные 6 — более 300 м. В больших туннелях для обеспечения безопасности движения поездов и предупреждения путейцев устанавливалась колокольная сигнализация. Подвижной состав Кругобайкальской железной дороги состоял из 40 паровозов, 82 пассажирских и 776 товарных вагонов. Технические условия при устройстве разъездов определяли пропускную способность дороги — в 14 пар поездов в сутки. Рабочее движение поездов по всей дороге началось 18 сентября (1 октября) 1904 г., а 16 (29) октября 1905 г. Кругобайкальская железная дорога была принята в постоянную эксплуатацию. В окончательном виде магистраль от станции Байкал до Мысовой составила 244 версты (260 км). На участке Байкал—Култук—Слюдянка построено 38 двухпутных туннелей общей длиной 7,2 км, 38 двухпутных каменных галерей длиной 1,16 км, 9 однопутных галерей длиной 0,86 км, 3 однопутные галереи с металлическим перекрытием длиной 120 м. Было сооружено 5,2 км подпорных и облицовочных стен на цементном растворе, в среднем по 3 водопропускных сооружения на 1 км пути, выполнен громадный объем земляных работ, преимущественно в скальных грунтах — в среднем на 1 км до 100 тыс. кубометров.

Н.А. Флоренсов отмечал: «Это истинное чудо строительной, еще крайне примитивной техники конца XIX — начала XX в., запечатленный в камне подвиг русских рабочих и инженеров.

Выбитая в крепчайших скалах, висящих над Байкалом громадным — до 300—500 м обрывом, эта дорога, в свое время признанная одним из трех транспортных чудес света (двумя другими назывались плавание Колумба и постройка Суэцкого канала), честно отработала около полувека и сейчас имеет второстепенное, сугубо местное значение. Но что за создание рук человеческих! ».

Кругобайкальская дорога стала самым сложным участком Великого Сибирского пути. Окончание строительства дороги отметили созданием своеобразного памятника. На станции Слюдянка-1 у озера Байкал был открыт единственный в мире вокзал, построенный целиком из мрамора.

Он стал памятником, венчающим грандиозный труд строителей и завершающим сооружение уникальной Кругобайкальской железной дороги. Вокзал сохранился до настоящего времени практически в первозданном виде.

«Золотая пряжка стального пояса России». Так в 1904 г. сказал о Кругобайкальской железной дороге по случаю начала движения по ней поездов император Николай II. «Пряжка» — поскольку она соединила разорванную Байкалом Транссибирскую магистраль, а «золотая» — потому что по стоимости работ она превзошла все построенные до тех пор в России дороги.

Кругобайкальская железнодорожная линия соединила в обход озера Байкал две ветви Транссибирской магистрали, став уникальным памятником отечественной инженерной мысли конца XIX — начала XX столетия.