

В защиту "золотой пряжки"

Журналисты и Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД) начали борьбу за сохранение Кругобайкальской железной дороги (КБЖД).

Акция под громким названием "Сохраним Кругобайкалку для потомков" началась в канун приближающегося 105-летия начала движения по этой магистрали. Точнее сказать, в связи с приближающимся юбилеем того, что от железной дороги осталось. Дело в том, что после строительства Иркутской ГЭС в середине 50-х из-за разлива Ангары значительный участок КБЖД затопило. После этого из 161 километра Кругобайкалки остались в действии всего лишь 89 километров железного пути. Этот участок КБЖД расположен вдоль северного побережья южной оконечности озера Байкал. Его маршрут - "Слюдянка-2 – Култук – Маритуй - поселок Байкал".

Восточно-Сибирская железная дорога и средства массовой информации Иркутской области начали совместную борьбу за сохранение этих 89 км. Как сообщила на днях пресс-служба по связям с общественностью ВСЖД, стороны подписали манифест о сохранении Кругобайкальской железной дороги. В манифесте заявлено, что подписавшие его организации и люди обязуются противодействовать любым действиям, несущим вред экологическим системам на территории КБЖД.

Также иркутские СМИ и Восточно-Сибирская железная дорога собственными силами намерены поддерживать чистоту и порядок на территории этого уникального культурно-исторического комплекса. Впрочем, экологические десанты на Кругобайкалке проводились и ранее, но сейчас они будут лучше организованы. И что немаловажно - журналисты будут рассказывать о них жителям Иркутской области.

"Подписанный манифест мы заключили в специальную капсулу и оставили на хранение в музее ВСЖД на станции Порт Байкал – одной из станций Кругобайкалки, - рассказали Interfax-Russia.ru в пресс-службе ВСЖД. – Мы намерены вскрыть ее через пять лет, перечитать манифест и возможно дополнить".

Многие могут удивиться столь пристальному вниманию к Кругобайкальской железной дороге. Мало ли таких дорог на российских просторах, в том числе заброшенных и забытых всеми? Однако забота о Кругобайкалке неслучайна. По большому счету, это забота даже не о железнодорожном полотне. Это забота об истории, причем истории не только Иркутской области, но и всей России.

Строительство Кругобайкальского участка Транссибирской железной магистрали началось в 1902 году. Будучи самой короткой по протяженности, по трудности строительства КБЖД превзошла все построенные рельсовые пути в мире. На трассе было возведено около 500 мостов и виадуков, 39 тоннелей. Железнодорожный путь строили чуть более двух лет и сдали в эксплуатацию почти на год раньше намеченного срока. Постоянное движение на Кругобайкальской железной дороге открыли в 1905 году.

Кругобайкалка стала не только самой маленькой и самая сложной, но и самой дорогой железной дорогой в дореволюционной России. В "тех" деньгах на дорогу потратили 52 млн 520 тыс. рублей. При проектировании решили прокладывать железнодорожные пути по самому сложному - левому - скалистому берегу Байкала. В разные годы на строительстве дороги работало от 9 до 13,5 тыс. человек. Главным образом это были отбывавшие ссылку и каторгу.

Сложность рельефа сделала Кругобайкалку не только самой опасной железной дорогой в мире, но и самой красивой. Памятники инженерного искусства – многочисленные виадуки и мосты – здесь органично вписываются в неповторимые байкальские ландшафты. И это главный аргумент в пользу сохранения железной дороги. С одной ее стороны пассажиры видят скалистые утесы, с другой, почти вплотную, - воды Байкала. Сейчас по этой железнодорожной ветке курсирует туристический поезд "Байкальский экспресс" и рельсовые автобусы.

Стоит отметить, что разрушают Кругобайкальскую железную дорогу не только люди, но и сама природа. На дорогу часто обваливается грунт, сползают селевые потоки, паводки и наносится лед.

Обвалы активизировало само строительство железной дороги (на каждый километр КБЖД в свое время было потрачено около вагона взрывчатых средств). Так, по данным Википедии, в 1913 году у тоннеля №16 с иркутской стороны железной дороги произошел обвал 4 тыс. кубических метров породы, движение поездов прервалось на десять суток. В 1929 году в результате землетрясения на 143 км дороги сдвинулся скальный массив, который затем обрушился на железнодорожное полотно с высоты 200 метров. В 1937 году глыба около четырех метров в диаметре упала на вагон проходившего по КБЖД поезда, пробила крышу, пол и привела к крушению состава.

История хранит примеры и более поздних катаклизмов на Кругобайкальской железной дороге: в 1982 году здесь произошел обвал грунта общим объемом 900 кубических метров - движение по дороге остановилось на неделю. В 1991 году около 700 кубических метров грунта завалили вход в железнодорожный тоннель на 140 километре. По данным инженерной службы ВСЖД, всего с 1930 года по 1984 год на дорогу сошло около 1,2 тыс. обвалов и селевых явлений, около 500 раз на железнодорожное полотно падали отдельные камни, повреждали пути и вагоны...

Однако защитники железной дороги вовсе не намерены вести пассажиров КСЖД под камнепад. "Промышленные альпинисты регулярно занимаются уборкой опасных глыб, можете не волноваться, а посмотреть здесь есть что. Кругобайкалка – уникальный архитектурно-промышленный памятник. Тоннели и каменные галереи строились по нетиповым проектам и не были впоследствии перестроены, сохранив первоначальный замысел архитекторов и инженеров начала века", - рассказали Interfax-Russia.ru в пресс-службе ВСЖД.

Также в пресс-службе сообщили, что помимо собственно железнодорожных достопримечательностей по маршруту Кругобайкалки есть и многочисленные памятники природы: скальные обнажения, каменные останцы и т.д. А вот в поселках вдоль КБЖД, особенно в Маритуе, сохранились деревянные здания начала XX века, построенные в стиле модерн.

В последние два года интерес к железной дороге существенно подогрели исследования дна Байкала глубоководными аппаратами "Мир". Так, в одно из последних погружений "Миры" обнаружили затонувшие железнодорожные вагоны начала XX века. И хотя золота Колчака в них не оказалось, специалисты надеются на то, что это просто досадная случайность.

"О Кругобайкалке регулярно снимают фильмы, - рассказывают в ВСЖД, - совсем недавно у нас были телеканалы "Дискавери", "Вести" и Би-Би-Си. А последний, кто от нас уехал, - это съемочная группа Федерального космического агентства".

Столь полномасштабный интерес, возможно, действительно позволит сберечь уникальную Кругобайкалку. "Золотая пряжка на стальном ремне России" – как называли дорогу еще при строительстве – того стоит.

Автор: Любовь Третьякова © Интерфакс ОБЩЕСТВО, БАЙКАЛ 👁 2432 12.12.2009, 12:57 📌 459
URL: <https://babr24.com/?ADE=82793> Bytes: 6587 / 6587 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)