

МЫ ПОМНИМ, КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ...

В специальном проекте пресс-службы ДВГУПС на страницах «Экспресса» мы продолжаем рассказывать о роли нашего вуза в строительстве Байкало-Амурской магистрали.

Строительство БАМа было ярким событием в жизни СССР второй половины XX в. Но сегодня мало кто помнит, что строительство проходило в рамках программы о долговременном развитии Дальнего Востока: подобные программы принимаются не только в наши дни.

Еще в 1967 г., после выхода Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О возобновлении строительства БАМа» были начаты изыскательские и проектные работы на всей трассе.

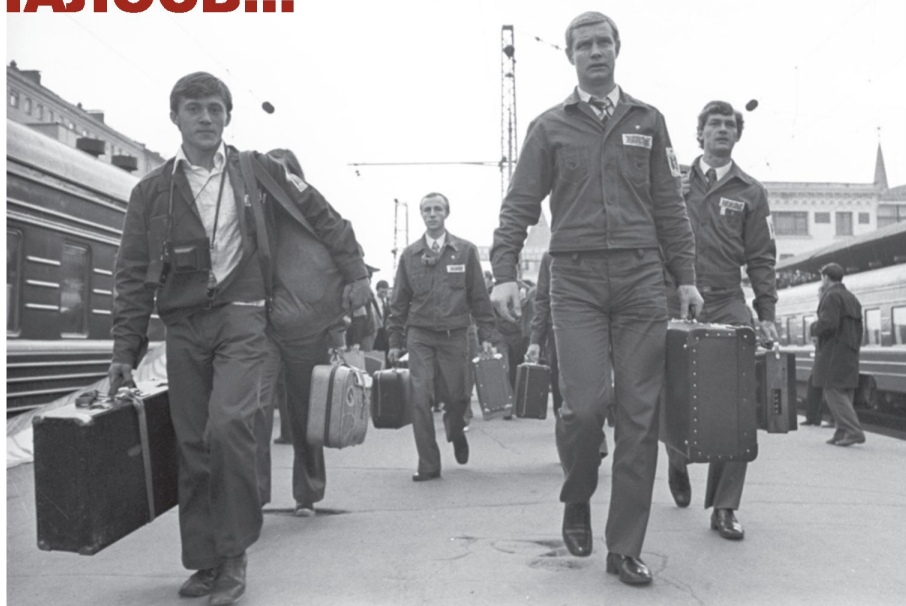
В 1974 г. для работы на трассе было направлено 18 изыскательских партий. Каждый третий изыскатель был молодым человеком в возрасте до 30 лет. Но уже в процессе подготовки проектной документации на Восточном участке БАМа практически сразу возникли трудности, одной из которых была нехватка рабочих кадров.

И тут с яркой инициативой выступили студенты Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта. Совместно со студентами Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, было подготовлено и разослано коллективам вузов Министерства путей сообщения специальное обращение. Вот несколько цитат из него (см. газету «Дзержинец», № 17 (704), 24 мая 1974 г.):

«...НИИЖТ и ХаБииЖТ ближе других вузов МПС расположены к трассе БАМ... Предвидя широкое участие наших выпускников в строительстве и эксплуатации Байкало-Амурской магистрали, признавая необходимым дальнейшее улучшение подготовки кадров и широкое развитие научно-исследовательских работ, коллективы наших институтов приняли социалисти-

ческие обязательства, выполнение которых обеспечит эффективную помощь БАМу... Каждый студент должен упорно овладевать знаниями, уже в студенческие годы участвовать в великой стройке, самоотверженно трудиться в строительных отрядах и на производственных практиках, принимая активное участие в агитпоездах и коллективах художественной самодеятельности. Перед профессорами и преподавателями стоят задачи настойчивого совершенствования учебно-воспитательного процесса, насыщения профилирующих дисциплин вопросами сооружения и эксплуатации железных дорог в трудных условиях БАМа, подготовки и чтения специальных курсов... Профессора и преподаватели, студенты и научные сотрудники, рабочие и служащие железнодорожных вузов! Все силы знания и умения, жизненную мудрость и молодой задор – великой стройке Байкало-Амурской магистрали! Добьемся, чтобы Байкало-Амурская стала образцовой железнодорожной магистралью!»

Сначала Хабаровский крайком партии поручил Хабаровскому крайкому ВЛКСМ направить на БАМ 30 человек молодежи в качестве рабочих и поваров. Затем бюро Хабаровского крайкома ВЛКСМ 26 июля 1974 г. приняло решение о направлении в изыскательские партии Восточного участка краевого комсомольско-молодёжного отряда «БАМ-74» в количестве 50 человек. Кроме этого, Хабаровским крайкомом КПСС 27 мая 1974 г. было принято решение: Хабаровскому институту инженеров железнодорожного транспорта (ныне ДВГУПС) направить на



изыскательские работы 36 студентов-практикантов. В результате к сентябрю 1974 г. по путёвкам крайкома комсомола в изыскательских партиях трудилось 85 комсомольцев различных специальностей, а в составе краевого отряда «БАМ-74» от городской комсомольской организации было направлено 30 молодых рабочих комсомольцев, помимо этого были укомплектованы студенческие отряды, которые работали на трассе.

Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХаБииЖТ) являлся единственным краевым транспортным вузом на Дальнем Востоке. Наш вуз с 1968 г. начал оказывать непосредственную помощь в строительстве БАМа, в научно-исследовательской и проектно-изыскательской работе на Восточном участке магистрали Ургал – Комсомольск-на-Амуре. Учёные института с первого и до последнего дня строительства БАМа принимали в нем активное участие – разрабатывали научные идеи и оказывали практическую помощь.

Так как магистраль проходила в районах с крайне тяжёлыми природно-климатическими условиями, строителям приходилось часто сталкиваться с просадками и морозным пучением грунтов. Особенно сложным было строительство в местах залегания высокотемпературных, вечномёрзлых грунтов, широко распространённых по трассе именно Восточного участка магистрали.

Неоценимую помощь в решении указанных проблем оказал заведующий кафедрой «Основания и фундаменты» ХаБииЖТа, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор А.В. Паталеев. Он сформировал инициативный и энергичный коллектив. Школа профессора Паталеева специализировалась в вопросах строительства в суровых климатических условиях Дальнего Востока и Забайкалья. В результате учёными института был накоплен большой опыт для решения насущных задач строительства железнодорожной магистрали. Многие проблемные вопросы сооружаемой трассы были включены в тематику курсового и дипломного проектирования и научно-исследовательской работы студентов.

Первым к работе приступил профессорско-преподавательский состав кафедры «Проектирование и строительство железных дорог». Эта работа проводилась совместно с проектировщиком Восточного участка БАМа – Дальгипротрансом. Отметим, что значительную часть его коллектива представляли выпускники ХаБииЖТа.

В 1986 г. группа студентов под руководством автора проекта Б.И. Солодовникова (кафедра «Проектирование и

строительство железных дорог») проработала варианты трассировки наиболее сложных участков трассы, проходивших вдоль реки Амгунь. Результаты работы были использованы в техническом проекте железнодорожной магистрали.

С 1969 по 1973 гг. преподавателем А.С. Яковлевым совместно со студентами был решён ряд важнейших задач, связанных со строительством дороги на участках Ургал – Дусе-Алинь, Ургал – Берёзовка. Впоследствии эти решения легли в основу проекта организации работ на участке Ургал – Комсомольск-на-Амуре.

Большой экономический эффект был достигнут при строительстве участка Ургал – Берёзовка, благодаря научным разработкам по оптимизации размещения грунтовых карьеров и условий разработки в них грунта для сооружения дорожных насыпей профессора А.С. Яковлева.

В течение почти 20 лет профессорско-преподавательский состав кафедры «Проектирование и строительство железных дорог» под руководством доцента Е.А. Румянцева занимался исследованиями природы образования наледей на Восточном участке БАМа. Основные положения результатов исследований были использованы при проектировании и сооружении конструкций на трассе.

Проблемой обеспечения устойчивости полотна дороги на вечномёрзлых основаниях занимался также коллектив научно-исследовательской лаборатории «Основания и фундаменты» под научным руководством кандидата технических наук А.Г. Полевиченко. Совместно с Дальгипротрансом сотрудники лаборатории создали методику прогнозирования процесса протаивания и просадок вечномёрзлых грунтов.

Продолжение следует...



КАК СТУДЕНТОВ ХАБИИЖТ НА БАМ ПРОВОЖАЛИ

В 1974 г. во Владивостоке на киностудии «Дальгелефильм» режиссером Константином Шацковым был снят документальный фильм «Хабаровск» (оператор – В. Жлоба). Этот фильм из своего личного видеоархива любезно предоставил пресс-службе ДВГУПС выпускник Электроэнергетического института Кирилл Анашкин. Один из

эпизодов фильма был посвящен прощалам студентов Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта на БАМ. Фрагмент фильма можно посмотреть на странице пресс-центра официального сайта ДВГУПС в разделе «Навстречу 40-летию БАМа» (www.dvgups.ru/bam40/blog).

