

УДК 625(571.1/.5)

В.И. ГРИЦЫК (РГУПС — Ростовский государственный университет путей сообщения)

СИБИРСКИМ ПРОСТОРАМ – ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ!

Предложен взгляд студента-НИВИТовца 15-го выпуска на историю строительства железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке.

История строительства железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке полна замечательными инженерными решениями начиная с Транссибирской магистрали. Это и выбор мостового перехода через р. Обь у Ново-Николаевска, предложенного великим изыскателем Н.Г. Гариным-Михайловским и предопределившего столичный город Сибири — Новосибирск. Это и Кругбайкальская железная дорога. Это и мосты через р. Енисей у Красноярска, за который его создатель Л. Проскуряков удостоен золотой медали на Парижской выставке и мост через р. Амур. И сколько кроме.

И инженеры — выпускники НИВИТа от его первого выпуска в 1934 г. (Е.К. Гречищев и его товарищи) до изыскательской экспедиции А.М. Кошурникова на линии Абакан—Тайшет до М.С. Боченкова (12-й выпуск НИВИТа) с бесстыковым путем для сибирских железных дорог, до участников строительства Байкало-Амурской магистрали всегда были верны традициям преданности железным дорогам.

За 75 лет многие нивитовцы прошли славный путь от мастеров, инженеров дистанций пути, путевых машинных станций, до заместителей начальников железных дорог, заместителей министра и министра путей сообщения Н.Е. Аксененко.

Наш выпуск был 15-м, всего одна группа строителей, но половина состава ее окончила НИВИТ с отличием и все активно служили железным дорогам: Н. Пономаренко (зам. начальника железной дороги), М. Ковальский (начальник треста), С. Паньков (полковник в гл. управлении ж.-д. войск), В. Акинфеев (министр в Молдавской ССР), Н. Розенберг (гл. архитектор города), Ю. Клеер (руководитель строительства железных дорог), И. Петерс и др.

После 6-летнего обучения нас выпускали военными инженерами (со званием младшего лейтенанта). Мне, как и многим товарищам — выпускникам НИВИТа, довелось служить в железнодорожных войсках по окончании института. Самым первым поручением было составить проект организации строительства. Повезли и представили командиру Корпуса на утверждение. Сказали: хороший проект, возьмем инженера в Управление. Но командир бригады издал приказ — на должность зам. командира полка по техчасти (должность до подполковника) и т.д. Железнодорожные войска дали большой опыт восстановления (Карельский перешеек, Выборг), строительства новых и вторых путей, Средне-Сибирской магистрали (получил значок), электрификации Транссиба (получил медаль) Петрозаводск—Мурманск, и Карталы—Целиноград (вторые пути) и др. Позже работал в Уральской НИЛ ЦНИИСа, в Уральском отделении ВНИИЖТа. А еще 20 лет был членом Комитета по земляному полотну МПС и МинТС (под председательством профессора Г.М. Шахунянца). Довелось побывать практически на всех железнодорожных стройках страны. А строили в те годы много:

по пятилетним планам 5 тыс. км новых линий, 5 тыс. км вторых путей, до 5 тыс. км электрификации, причем в сложных природных условиях.

Так, Западная Сибирь — регион с углеводородами (нефть, газ), сплошная заболоченность. А нефтяникам нужны дороги. Тюмень — Тобольск — Сургут — Нижневартовск — Уренгой — Ямбург (грунт возили поездами). Позже в СибЦИИСе А. Цернант, Д. Расщупкин (нивитовец 14-го выпуска) с коллегами разработали способ гидромеханизации, что позволило отсыпать насыпи грунтом минеральным, извлекаемым земснарядами из-под болот. Кстати, на этих стройках зародился и вахтовый метод. В организации работ много усилий приложили коллективы трестов «Тюменьстройпуть» Коротчаева и «Уралстроймеханизация» моего друга Е. Стрельникова. Оба герои социалистического труда. Теперь руководители газовых холдингов просят продолжить железную дорогу на п-ов Ямал (Обская — Бованенково — Харасавей) к океанским шельфам.

Героическая дорога БАМ — 3147 км. Сколько новых технических проблем в условиях вечной мерзлоты с марями, осадками и провалами насыпей: ведь в современных границах России 62,5 % занято вечной мерзлотой островной и сплошной. Нужно искать новые оптимальные решения. Нужна эффективная предпроектная диагностика, теперь это возможно с использованием аэрокосмического зондирования и ГЛОНАСС, чтобы выявить тектонические разломы, подобные тем, которые так осложнили работы на Северомуйском тоннеле (15,3 км). Потребовалось строить много обходов барьерных мест на трассе БАМа. Этот опыт хорошо обобщен в книгах А.И. Белозерова.

В зоне БАМа более 30 месторождений углеводородов (Верхнечонское нефтяное, Кавыктинское газовое и др.), угольных (Эльгинское, Апсатское и др.), Удоканское месторождение полиметаллов (свинец, цинк, платина и др.), Чинейское месторождение титаномагниевого руд.

Годы перестройки затормозили освоение ресурсных мощностей БАМа. Олигархи не торопятся инвестировать проекты, им нужен короткий срок окупаемости. Специалисты института «Гипротранспуть» задают сакраментальный вопрос: «А что возить?». Но ведь сначала должна быть дорога для освоения, разработки природных ресурсов.

А еще Транссиб и БАМ являются важными транзитными коммуникациями для перевозки грузов из Юго-Восточной Азии в Европу.

Для постройки ГЭС на реках Сибири тоже сначала надо было построить железные дороги: Хребтовая — Усть-Илимск, Решеты — Богучаны и др. Замечательная Братская ГЭС на участке Тайшет — Лена (начало БАМа), ст. Гидростроитель. Каждой ГЭС нужна высокая плотина, море воды, которая падая с высоты, вращает турбины. Уровень Братского моря был намного выше уровня отметок железной дороги. И на участке между станциями Моргудон и Видим пришлось разбирать железную дорогу: верхнее строение пути, пролетные строения мостов, сооружения инфраструктуры, в том числе часть города Заярска и строить обход на длине 148 км. Мы на этом участке занимались укреплением земляного полотна, в том числе с аргиллитовыми грунтами. По мере строительства плотины ГЭС железнодорожный путь дважды перекладывался по уровню вверх, последний раз поверху плотины на проектной ее

отметке. Кстати, аналогичная ситуация складывается на Бурейском водохранилище, необходим обход зоны водохранилища.

Поэтому так необходим перспективный план развития сети железных дорог (даже гипотетический на далекую перспективу). В этом достоинство Программы ОАО «РЖД» «Стратегия 2030», где предусмотрено строительство 22 тыс. км, согласованных с регионами. Кроме того пунктиром намечена и трасса до Уэлена на Чукотке. Идея соединения железными дорогами континентов Азии и Америки давняя. Еще на рубеже XX в. подобный проект гигантской трансмагистрали Париж — Нью-Йорк с железнодорожным переходом через Берингов пролив предлагали американец Джон Розин и француз Лойк де Лобель. Интерес к такому проекту проявляют страны Юго-Восточной Азии, международная организация ЭСКАТО.

Железные дороги Сибири нужны не только потому, что плотность железнодорожной сети на 1000 км² в России 5 км, а в США в 5 раз больше. Железные дороги необходимы для освоения территорий с их природными ресурсами (руды, уголь, лес и др.). Для освоения газоносных и нефтеносных шельфов потребуется Полярная магистраль и меридиальные подходы к ней, поскольку навигация на сибирских реках (Обь, Енисей, Лена и др.) ограничена длительным зимним периодом. Железные дороги нужны для создания энергетических, промышленных, лесопромышленных комплексов, для развития экономики Северо-Сибирских и Восточных регионов России, для доступности железных дорог для всех регионов.

Железные дороги нужны с учетом геополитического положения России для транзитных связей между странами Востока и Запада (континентальные перевозки 15–17 сут) и не в последнюю очередь железные дороги нужны для обеспечения безопасности страны и целостности государства. Нельзя не замечать что вслух говорит, например, экс-госсекретарь США г-жа Фулбрайт: Почему у России такая большая территория?

Особое значение имеет перспектива скоростного пассажирского движения до 250 км/ч и ВСМ — до 350 км/ч между Омском — Новосибирском — Красноярском, до Барнаула и Новокузнецка, между Хабаровском и Владивостоком и на других Сибирских просторах.

Проектирование и организация строительных работ потребует инновационных технологий и решений в природных условиях Сибири, Севера, Дальнего Востока с формированием транспортных коридоров, совмещение железнодорожного и автомобильного движения, в частности на одних мостовых переходах (двухъярусных), в тоннелях, в крытых выемках и т.д. Потребуется рациональное сочетание мер по деградации и консервации вечной мерзлоты, эстакадные конструкции на болотах, подземные вокзалы, станции и т.д.

И все эти захватывающие своей новизной проекты, объекты, сооружения, реализация «Стратегии 2030» и более далекой перспективы железных дорог предстоит студентам СГУПС 75-го выпуска и последующих. В их руках, в их умах строительство железных дорог Сибири, развитие Транспортных коммуникаций, а, следовательно, экономики регионов, обеспечение социального достатка и благосостояния нашего общества, могущества Сибири и всего нашего Отечества.