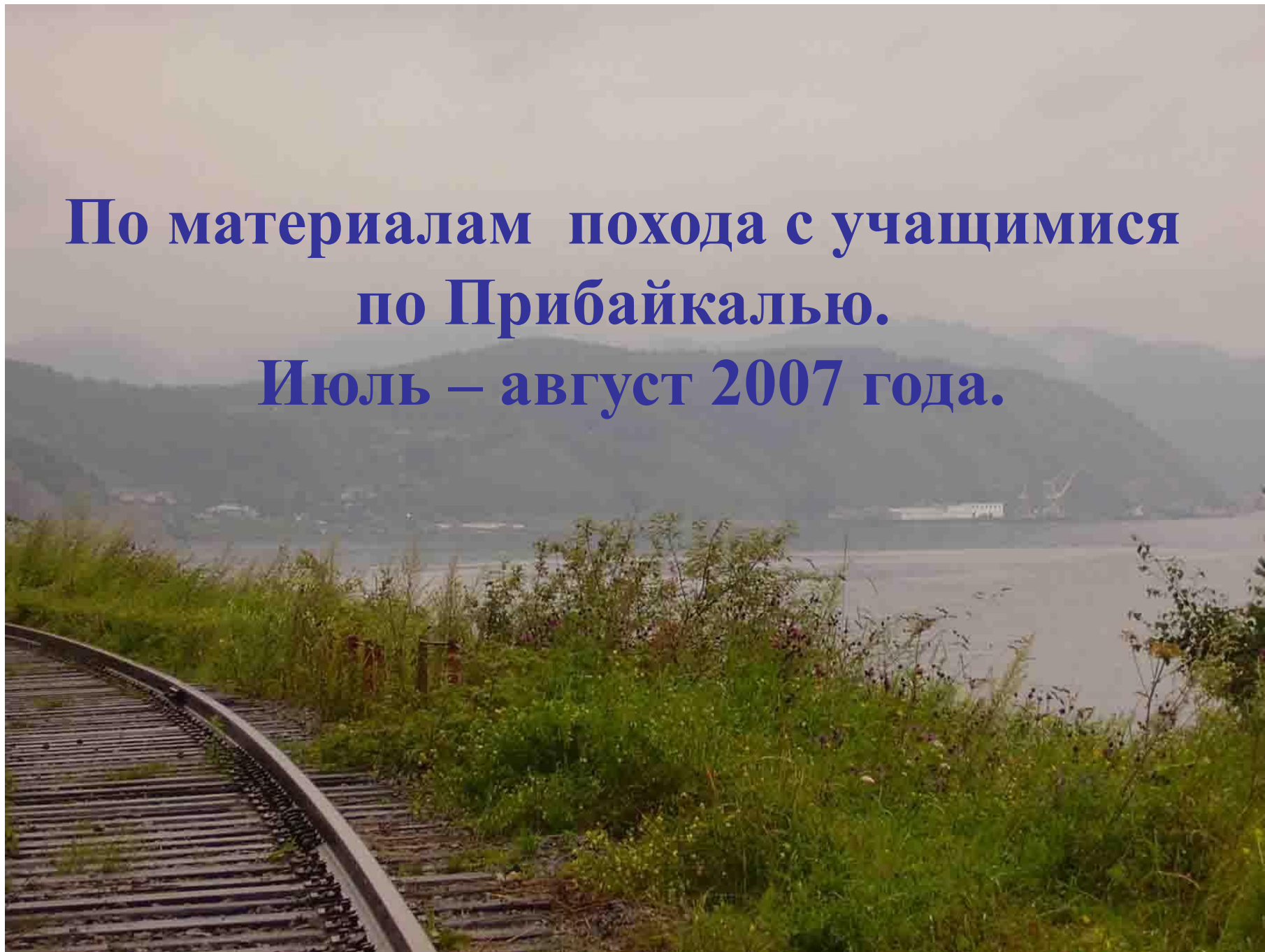


Путешествие по Кругобайкалке

**Из истории Транссибирской
магистрали**

*Автор: Кириллина Н.В.,
учитель географии МОУ «СОШ №11»
г. Серпухова Московской области*

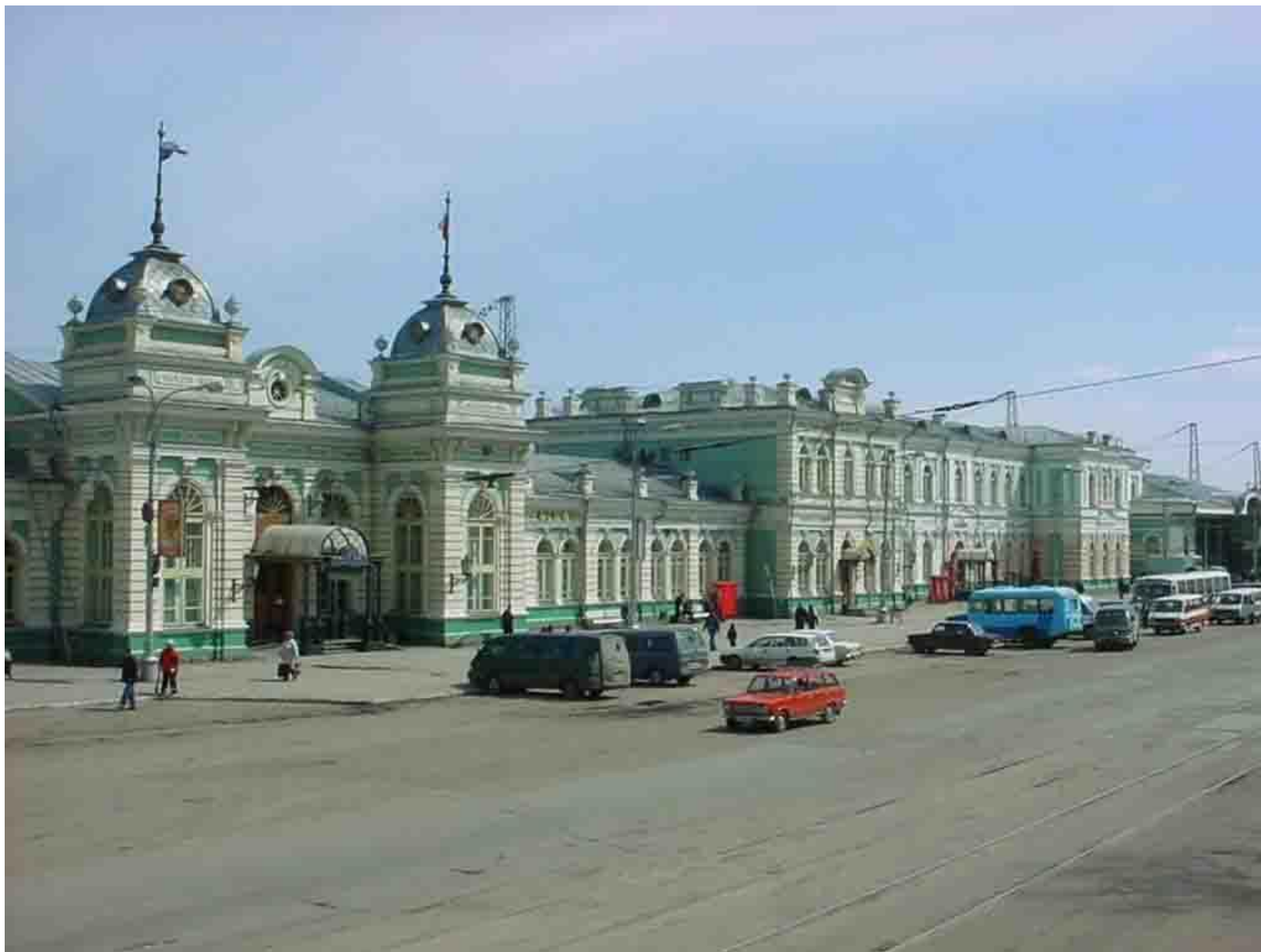
**По материалам похода с учащимися
по Прибайкалью.
Июль – август 2007 года.**





*17 марта 1891 г.
по указу
императора Александра III
начато строительство
«...сплошной через всю Сибирь
железной дороги,
имеющей соединить
обильные дарами
сибирские области с
сетью внутренних рельсовых
сообщений».*

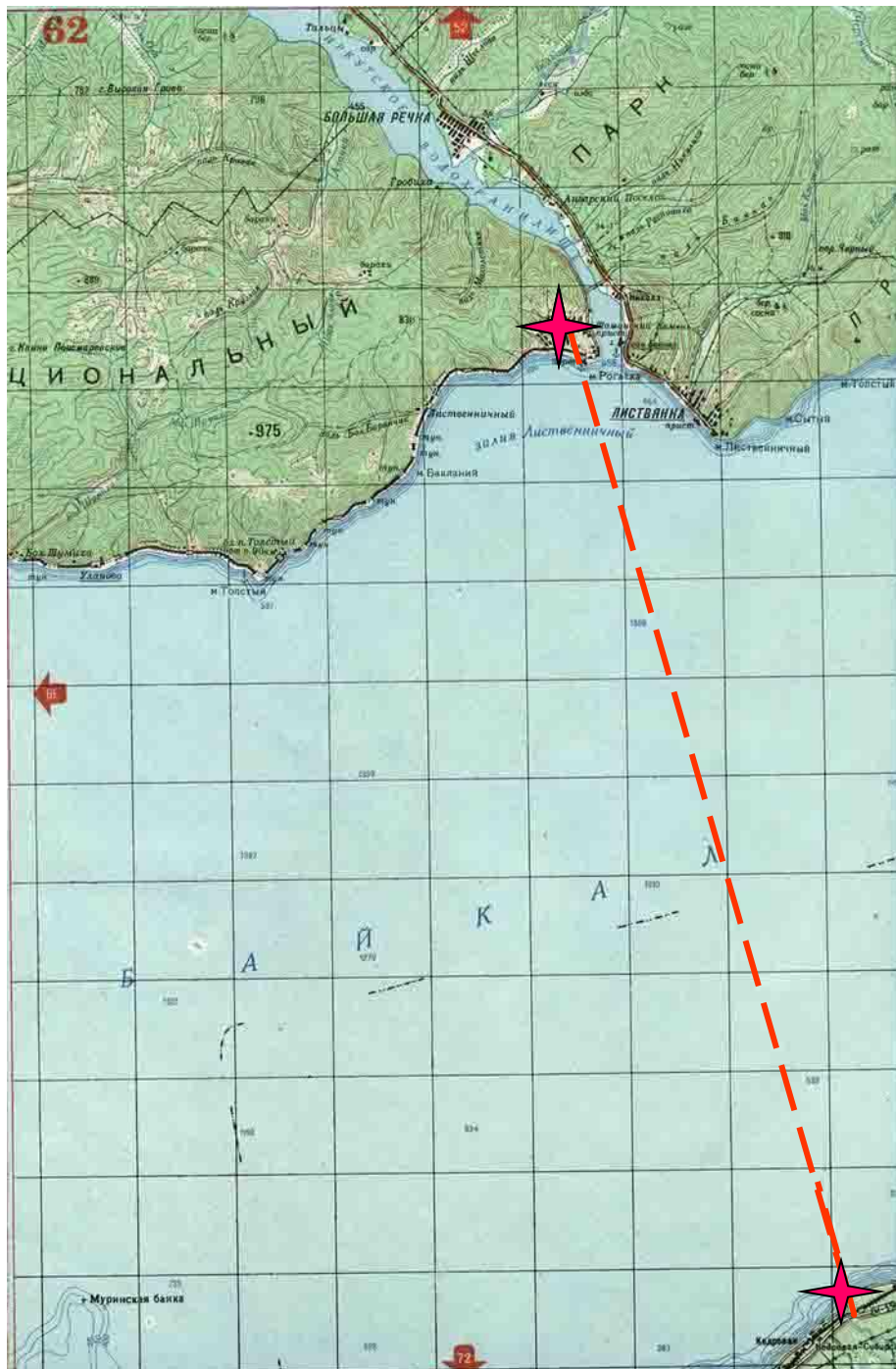
*Памятник Александру III
в г. Иркутск*



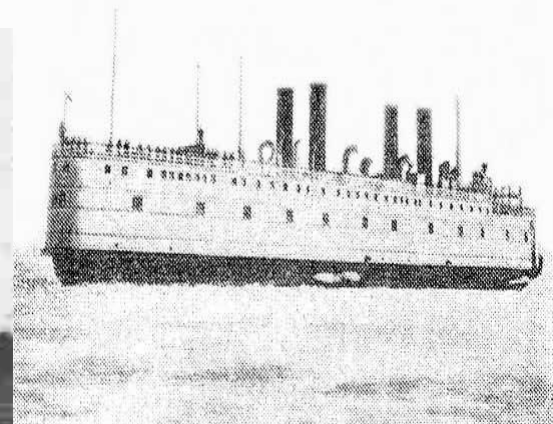
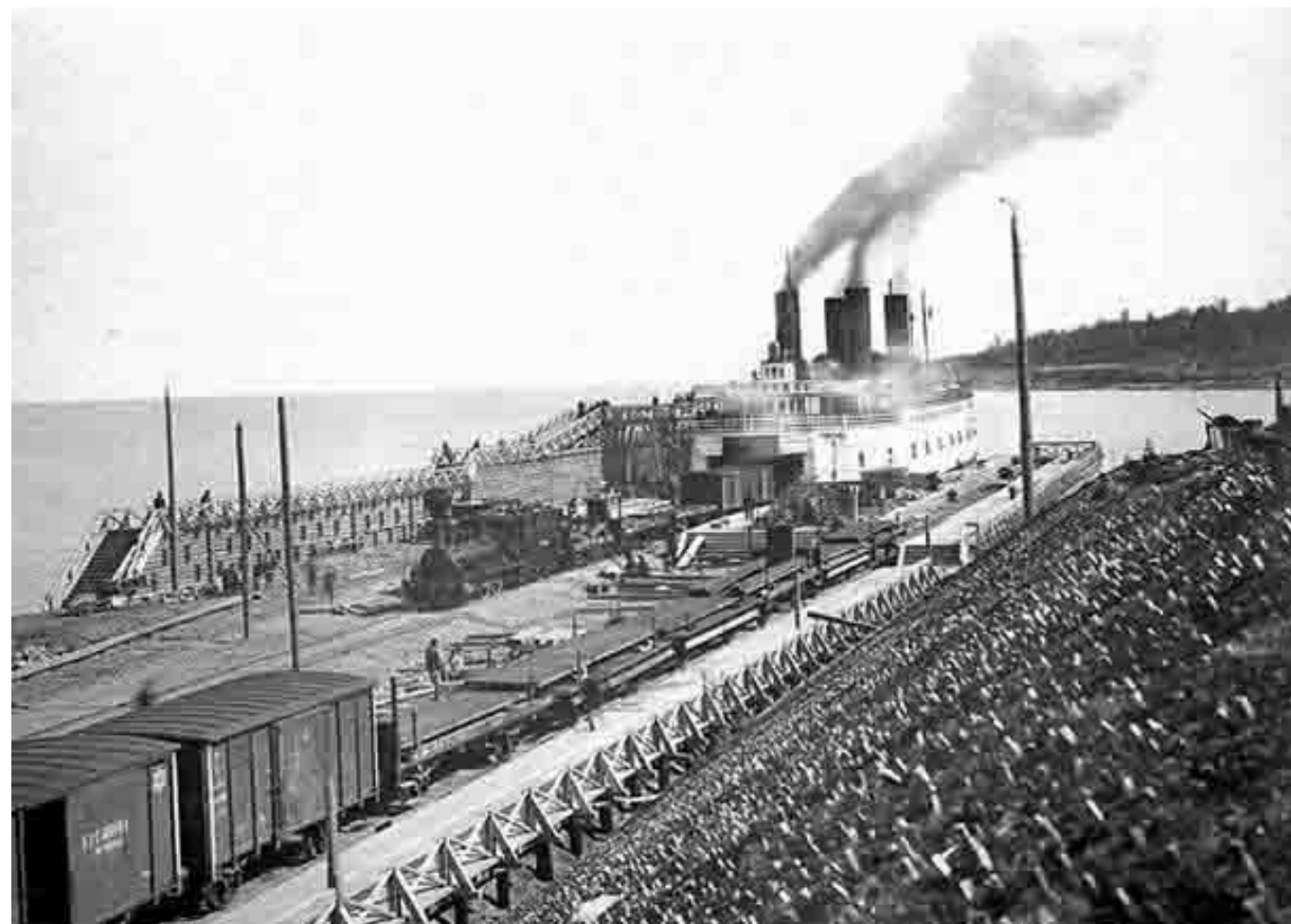
Первый поезд в Иркутск прибыл 16 марта 1898 года



*До 1905 года от Иркутска до ст. Байкал поезда ходили
вдоль Ангары*



*От порта Байкал поезда
переправлялись на
пароме-ледоколе через озеро до
ст. Мысовая
и следовали дальше на восток.*



Паром-ледокол «Байкал»

Длина - 88, 4 м, ширина -17,5 м, водоизмещение – 4200 т.

Каюты на 200 человек.

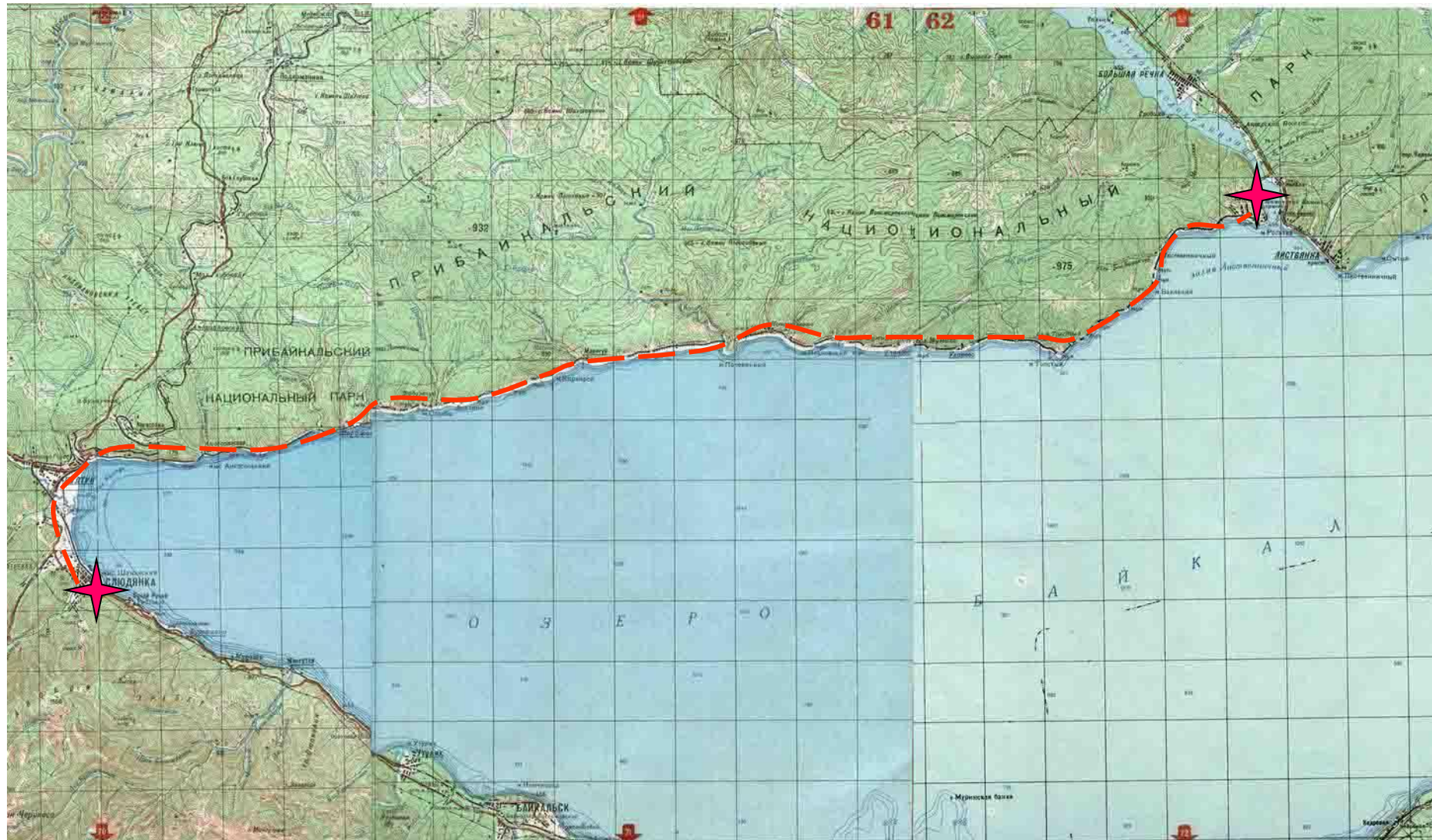
На трех путях размещалось 25 вагонов с грузом и паровоз.

*Путь от ст. Байкал до ст. Мысовая (73 км) преодолевал
за 4,5 часа. Мог взламывать 1,5 м лед.*



*Ледоколы работали с апреля по
середину января
следующего года. В течение трех
зимних месяцев груз переправлялся по
льду на лошадях*

*Зимой 1903 -04 гг. рельсовый путь
уложили прямо на
лед и перекатили 2402 единицы
подвижного состава,
из них 65 паровозов*



КБЖД – с октября 1905 года - участок Транссибирской магистрали от порта Байкал до ст. Слюдянка



Строительство КБЖД началось в 1902 году.

*При строительстве все, кроме камня и леса, подвозилось издалека
Работали вольнонаемные из Центральной России, Сибири, буряты, китайцы,
тюрки, армяне, албанцы, итальянцы и ссыльные поселенцы.*

При строительстве КБЖД было возведено 424 инженерных сооружения

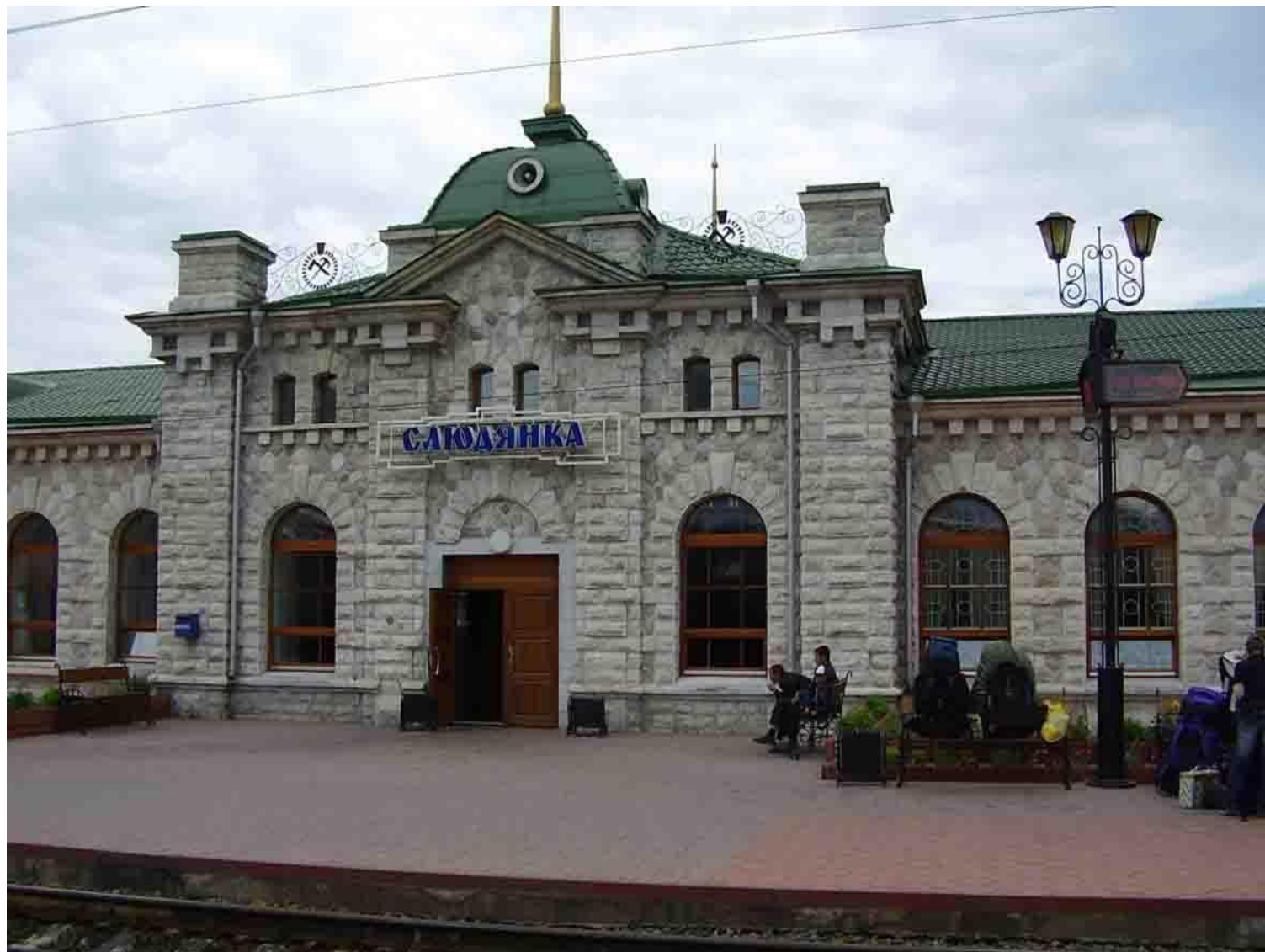
На КБЖД укладывались более тяжелые рельсы и только полномерные шпалы. На каждой версте число шпал было больше, чем на других участках Транссиба





*12 сентября 1904 года от Слюдянки до ст. Байкал
прошел первый поезд с министром путей сообщения
князем М.И. Хилковым.*

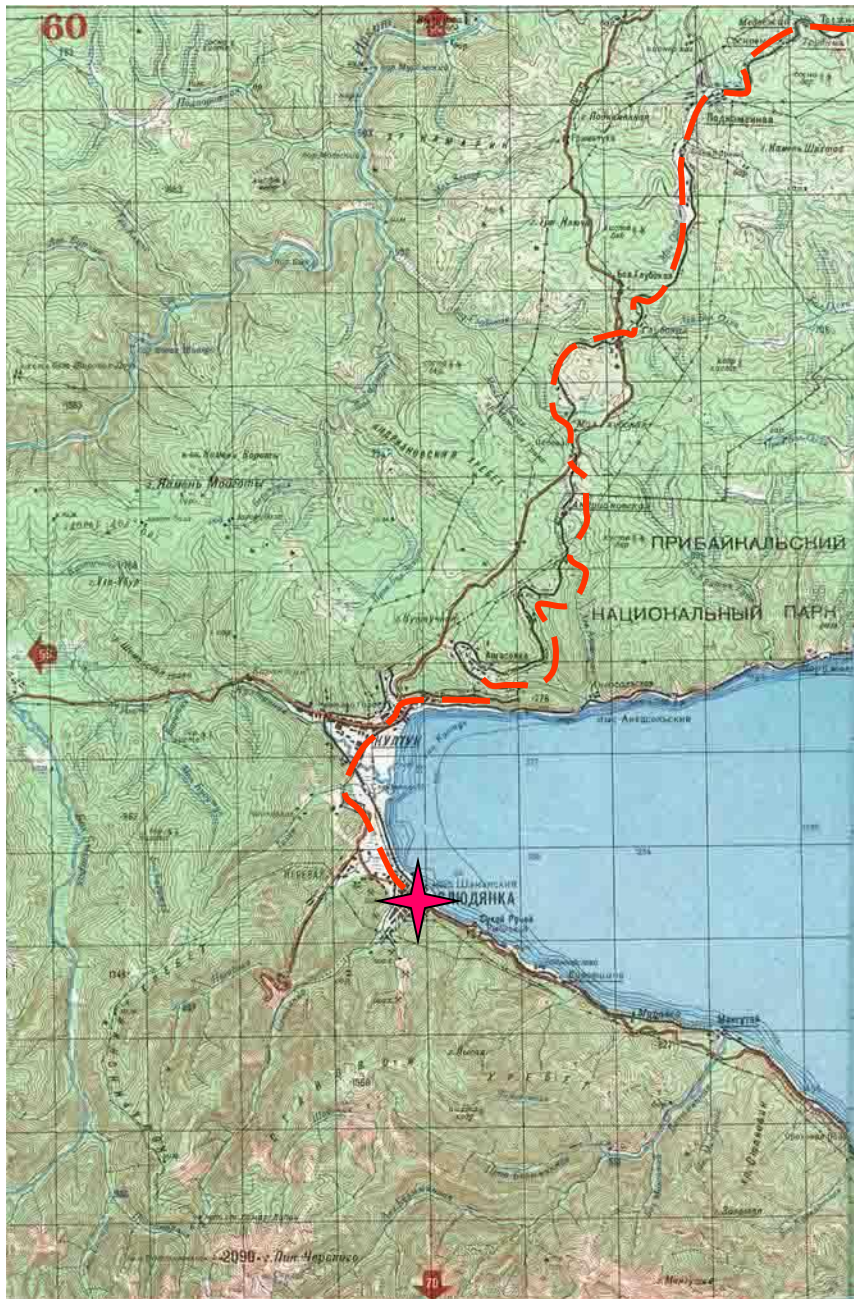
15 октября 1905 года было открыто постоянное движение



*Вокзал в Слюдянке – памятник строительству КБЖД.
Стены вокзала выложены из местного белого мрамора.
Карьер, в котором добывают мрамор виден от ст. Култук*



*После строительства плотины Иркутской ГЭС
и затопления дороги вдоль Ангары, участок от
ст. Култук до ст. Байкал стал тупиковым*



*Новая дорога от Иркутска
до ст. Слюдянка прошла по
долинам рек Иркут и Олха*



*Сейчас тупиковый участок Транссиба – КБЖД –
получил статус историко-архитектурного
памятника. Здесь проложены туристские маршруты*



156 км.

Начало туристского маршрута— станция Култук



*Жара, тяжелые рюкзаки и уходящие вдаль рельсы –
таков маршрут по КБЖД*



*149 км.
Пос. Ангасолка.
Центр-музей Рерихов*



Церковь в Ангасолке

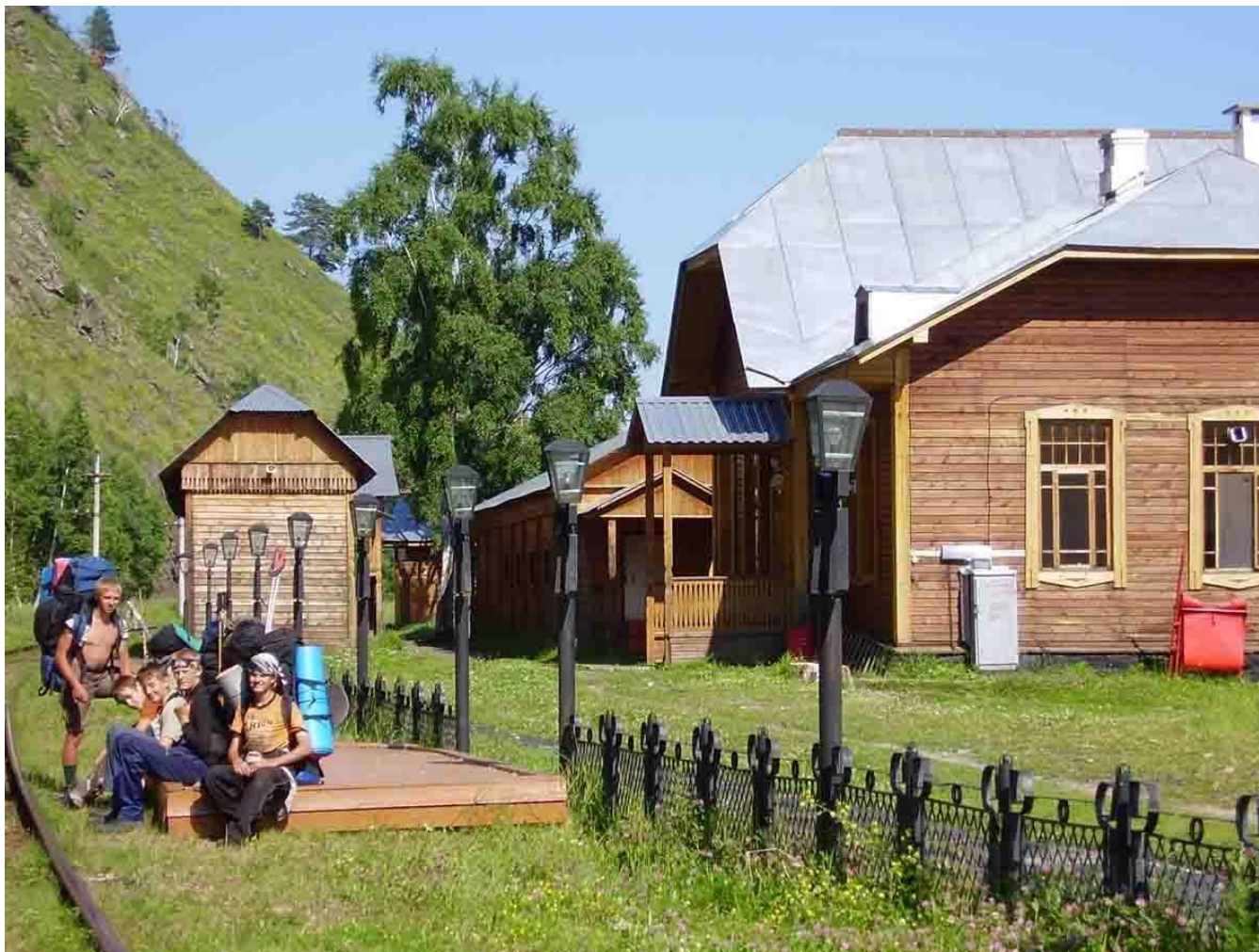


*От ст. Култук до ст. Байкал
39 тоннелей.*

*Они разнообразны по
конструкции и
протяженности.*

*Самый длинный «Половинный» –
778 м. Общая протяженность тоннелей
8994 м.*





*У платформы ст. 138 км расположилась
спортивная база ВСЖД «Шарыжалгай»*



*Выставка железнодорожной техники
у мыса Половинный на 109 км.*



*От ст. Култук до ст. Байкал
280 подпорных стенок.
На 103 км
у ст. Киркирей самая большая,
построенная из тёсаного камня.
Её называют итальянской стенкой*





*Туристы могут увидеть
КБЖД из окон Кругобайкальского
экспресса*

*Местные жители
передвигаются по КБЖД
на поезде «Мотаня»*



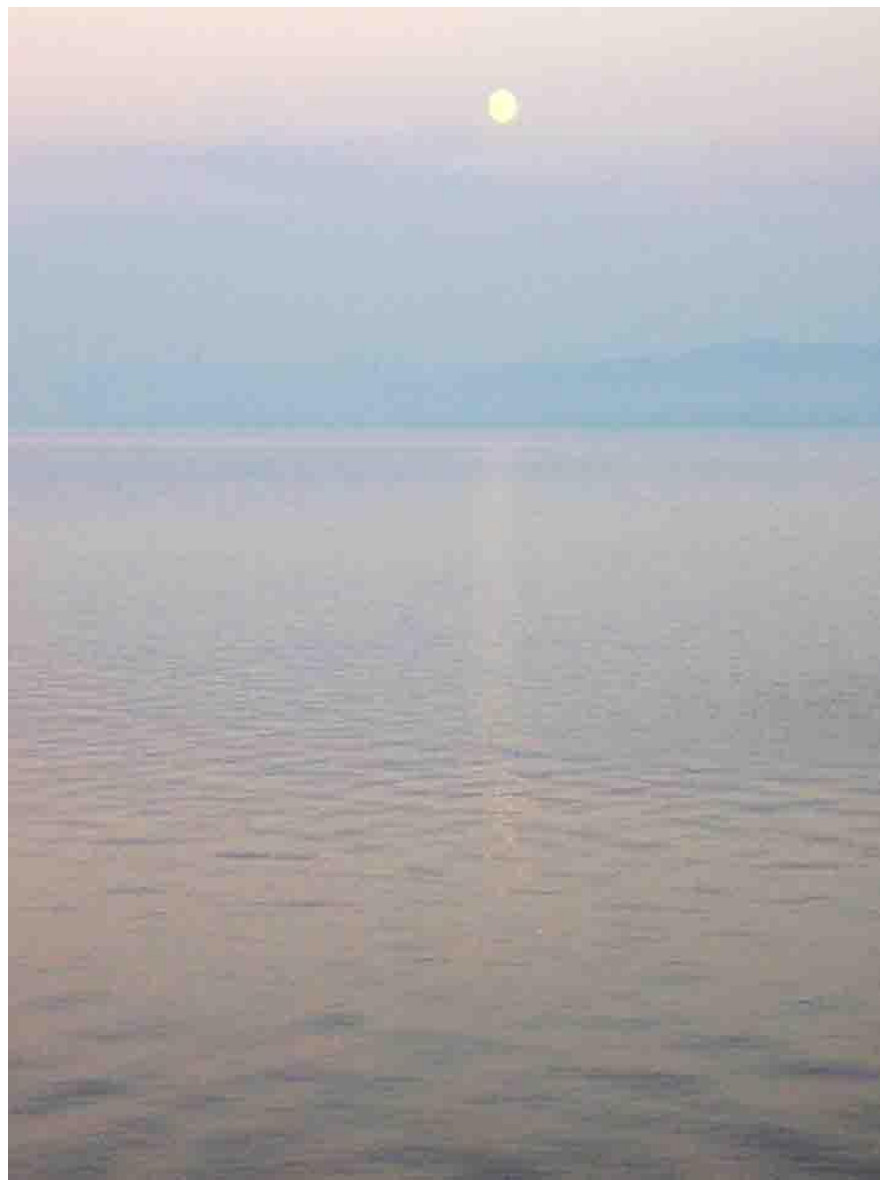


*На КБЖД от
ст. Култук до ст. Байкал
построено
6 величественных мостов*





Пейзажи КБЖД





*76 км. Современные наскальные писаницы на мысе
Зобушка*



Порт Байкал





Исток Ангары

*Пос. Листвянка –
курорт на Байкале*



Использованная литература

- 1. Байкал. Путеводитель. С.Н. Волков. М: Восток-запад, 2006.*
- 2. Дневник похода 1 категории сложности в Прибайкалье группы ПТК «Путник», 2007 г.*
- 3. Электронная энциклопедия «Байкал». Иркутск: Восьмое небо, 2005.*