Фото 12. Желе́зная доро́га.[1]

КРУГОБАЙКА́ЛЬСКАЯ ЖЕЛЕ́ЗНАЯ ДОРО́ГА

ЧАСТЬ I

1. Прочита́йте текст и отве́тьте на сле́дующие вопро́сы:

1) Какова́ протяжённость Кругобайка́льской желе́зной доро́ги?

2) Почему́ КБЖД счита́ется уника́льным па́мятником инжене́рного иску́сства?

3) Ско́лько ста́нций на КБЖД?

4) Каки́е инжене́рные сооруже́ния постро́ены на Кругобайка́льской желе́зной доро́ге и в како́м коли́честве?

5) В како́м году на доро́ге бы́ли проведены́ пе́рвые изыска́тельские рабо́ты, определён маршру́т и на́чалось строи́тельство?

6) Почему́ строи́тельство Кругобайка́льской желе́зной доро́ги счита́ется крупне́йшей стро́йкой ми́ра в то вре́мя?

7) По каки́м причи́нам усло́вия труда́ на КБЖД счита́лись о́чень тяжёлыми?

8) Для чего́ на КБЖД пона́добились паро́мы-ледоко́лы?

9) С како́го вре́мени и по како́й причи́не Кругоайка́льская желе́зная доро́га ста́ла теря́ть своё стратеги́ческое значе́ние?

10) Что тако́е «мота́ня»?

---

[1] Автор фотографии Дмитрий Степанов.

11) Почему́ тури́сты так лю́бят пе́ший маршру́т по КБЖД?

Ответы к тексту

1) Сего́дня Кругобайка́льской желе́зной доро́гой (КБЖД) называ́ют ве́тку от ста́нции Слюдя́нка II до по́рта Байка́л длино́й 89 киломе́тров.

2) Потому что железнодоро́жные пути́ прохо́дят по са́мому бе́регу о́зера, а со стороны́ су́ши над ни́ми нависа́ют ска́лы Олхи́нского плато́. Бе́рег, по кото́рому прокладывали железнодоро́жные пути́, был о́чень сло́жным – он представля́л собо́й круты́е отко́сы, кото́рые возвыша́лись над водо́й места́ми на 400 ме́тров. Стро́ить здесь желе́зную доро́гу бы́ло насто́лько непро́сто, что КБЖД по пра́ву счита́ется уника́льным па́мятником инжене́рного иску́сства.

3) Сейча́с на доро́ге всего́ четы́ре ста́нции: Культу́к, Марити́й, Ула́ново и Байка́л.

4) На КВЖД це́лых 38 тонне́лей, их о́бщая длина́ превыша́ет де́вять киломе́тров, са́мого протяжённого (че́рез мыс Полови́нный) – 778 ме́тров. Кроме этого на дороге име́ется 15 ка́менных галере́й (пра́вда, сейча́с испо́льзуется то́лько пять) и три железобето́нных галере́и, 268 подпо́рных сте́нок и 248 мосто́в и виаду́ков. Ка́менные галере́и и тонне́ли бы́ли постро́ены насто́лько надёжно, что в после́дующие го́ды их не перестра́ивали, так что они́ сохрани́ли свой первонача́льный о́блик и ста́ли лу́чшим па́мятником выдаю́щемуся профессионали́зму архите́кторов и инжене́ровнача́ла XX ве́ка.

5) Пе́рвые изыска́тельские рабо́ты бы́ли проведены́ в 1836 – 1840 года́х. Оконча́тельно маршру́т определи́ли в 1894 году. Сама́ стро́йка начала́сь спустя́ пять лет, то есть в 1899 году.

6) И́менно здесь, в сложне́йшихусло́виях, был обобщён са́мый передово́й инжене́рный о́пыт нача́ла XX ве́ка. По коли́честву затра́ченных средств э́тот прое́кт стал са́мым дороги́м в ца́рской Росси́и: сто́имость одного́ киломе́тра доро́ги была́ бо́льше сто́имости тако́го же уча́стка на Транссибирской желе́зной доро́ге бо́лее чем на треть. На ка́ждый киломе́тр доро́ги затра́тили о́коло ваго́на взрывча́тки, а объём земляны́х рабо́т соотноси́м с 400 ваго́нами. На́сыпи соста́вили всего́ лишь 28% длины́ пути́, более 70% пришло́сь на вы́емки, причём бо́льшая их часть – в ска́лах.

7) Усло́вия труда́ бы́ли о́чень тяжёлыми: коро́ткое сиби́рское ле́то, сля́котная о́сень и дли́нные зи́мы со стра́шными моро́зами. Мно́го рабо́чих поги́бло на строи́тельстве, мно́гие получи́ли серьёзные тра́вмы.

8) По Байкалу пусти́ли два паро́ма-ледоко́ла, что́бы соедини́ть Транссиби́рскую магистра́ль, разделённую озером.

9) Доро́га о́чень акти́вно испо́льзовалась до 1941 года, когда́ на́чали стро́ить желе́зную доро́гу от Иркýтска до Слюдя́нки. С э́того вре́мени доро́га постепе́нно умира́ла, чуть по́зже, в 1956 году́, при строи́тельстве Иркýтской гидроэлектроста́нции, часть Транссиба от Иркýтска до посёлка Байка́л, кото́рая проходи́ла вдоль реки́ Ангары́, разобра́ли. Э́та террито́рия была́ зато́плена при наполне́нии Иркýтского водохрани́лища. Так маршрýт КБЖД стал тупико́вым, магистра́ль потеря́ла стратеги́ческое значе́ние, а с тонне́лей и мосто́в сня́ли охра́ну.

10) «Мота́ня» - совсе́м небольшо́й по́езд, кото́рый «мота́ется» ме́жду ста́нциями и остана́вливается у ка́ждого столба́ к вели́кой ра́дости тури́стов.

11) В 1982 годý во́семьдесят де́вять киломе́тров Кругобайкальской желе́зной доро́ги госуда́рство объяви́ло заповéдником и взя́ло под охра́ну. Так начала́сь её сего́дняшняя исто́рия – исто́рия пе́шего тури́зма. Любознательные туристы стремя́тся пройти́ по доро́ге, постро́енной предыдýщими поколе́ниями, и свои́ми глаза́ми уви́деть гениа́льную рабо́ту инжене́ров в обрамле́нии фантасти́ческих байка́льских пейза́жей.