



BAM

A TRANSZSZIBÉRIAI ALTERNATÍVA

FOTÓ: FEJES ISTVÁN

SZÖVEG: MIEHLE DÁNIEL

A transzszibériai vasútvonallal párhuzamosan, attól északra haladó Bajkál–Amúr Magisztrál (BAM) néhány éve ünnepelte fennállásának 40. évfordulóját. A 4324 kilométer hosszan futó sínpárok – a Szovjetunió szét hullása utáni válságos éveket követően – ismét kézenfekvő, sokszor az egyetlen reális lehetőséget jelentik a vasúti személy- és nyersanyagszállítás területén Szibéria szívében

A BAM megvalósításának ötlete egészen a 20. század elejére nyúlik vissza. Az 1903-ban elkészült transzszibériai vasút ugyan közvetlen kapcsolatot jelentett Oroszország nyugati és távol-keleti (csendes-óceáni) területei között, de ez a kínai határhoz túlságosan közel, helyenként csupán 10-20 km távolságban húzódik. Így egy esetleges kínai betörés állandó veszélyforrást jelentett, és az ország szétszakításával fenyegetett.

FÉL ÉVSZÁZADOS ÁLOM

A szovjet vezetés 1932-ben határozott a Bajkál-tótól a Csendes-óceánig, a transzszibériai vasútvonaltól északra haladó viszonylat megépítéséről. A megvalósítás 1938-ban el is kezdődött, ám a II. világháború közbeszólt: Németország 1941-ben megtámadta a Szovjetuniót, így a beruházást nemcsak leállították, hanem a már elkészült elemeit (sínek, hidak) a sztálingrádi

front ellátását biztosító ideiglenes vonal megépítésénél használták fel. A háborút követően folytatódott a projekt, főként hadifoglyok, köztük sok magyar kényszer munkájának felhasználásával. Sztálin 1953-ban bekövetkezett haláláig csupán néhány rövidebb szakasz készült el, így a beruházást évtizedekre felfüggesztették.

A terveket a brezsnyevi időkben porolták le ismét, ekkor már a transzszibériai vasút alternatíváján túl, a Szibéria szívében és a Távolszibérián épülő ipari komplexumok,

a kiaknázható ásványkincsek, illetve nemesfémek elérése és szállíthatósága játszott szerepet. Nyerjungri jó minőségű felszíni szénbányái mellett fontos vas-, réz-, arany- és gyémántlelőhelyek is találhatóak a térségben, melyeket a csendes-óceáni kikötőkbe, illetve a kínai szárazföldi határátkelőkhöz kell eljuttatni.

A szélsőségesen kontinentális időjárás miatt a terület mezőgazdasági hasznosítása elképzelhetetlen: a nyár forró, míg télen nem ritka a mínusz 50–60 °C-os hőmérséklet sem, ami a sínek deformációjához, fokozott igénybevételehez és ezzel gyorsabb elhasználódásához vezet.

TOBORZÁS – 1975

A GIGANTIKUS PROJEKTRE A SZOVJETUNIÓ MINDEN RÉSZÉBŐL ÉRKEZETT A MUNKAERŐ

AZ OROSZ VADONBAN

A KISEBB ÁLLOMÁSOKON, PL. GOUDZHEKITBEN, AZ IRREÁLISAN HOSSZÚ SZERELVÉNYEK NEM MINDEN KOCSIJÁNAK JUT PERON. AZ UTASKÍSÉRŐK ZÖME A HELYI LAKOSSÁG KÖREIBŐL JELENTKEZETT



FOTÓ: IGOR VINOGRADOV



VÉGRE ÖSSZEJÖN, DE NEM ÉR CÉLT

Az átfogó munkálatok újabb szakasza 1974 tavaszán kezdődött. A munkások legnagyobb részét az 50-es évek világháborús hadifoglyaival ellentétben – Breznyev hívó szavára – önkéntes alapon, több százezer fiatal jelentkezésével kiválasztott tömegek adták. A védnökséget a Komszomol (az SZKP ifjúsági tagozata) vállalta.

Az építkezés magán hordozta a szovjet tervezéskor minden gyerekbetegségét: jóval többbe ke-

rült, mint tervezték, az építők élet- és munkakörülményei silányok voltak (a tervezett városok nem készültek el időre, a felhúzott panelházak már az átadás pillanatában elavult minőséget képviseltek), illetve a BAM az átadást követően a tervezett funkcióit sem tudta betölteni. (Új város alapítására jó példa a 25 ezres lakosságú, a Bajkál-tó északi csücskében fekvő Szeverobajkalszk, amelynek alapkövetétele

1974-ben történt, ám csak 1980-ban kapott városi rangot...)

A magisztrál építése tíz évig tartott, és 1984-ben fejeződött be, de a beruházást csak 1989-ben nyilvánították bejezettnek.

A Szovjetunió összeomlását követő gazdasági dekonjunktúra a BAM-ot is súlyosan érintette: nem-hogy fejlesztésre, de karbantartásra és állagmegóvásra sem állt rendelkezésre elegendő forrás, a szibériai ásványkincsek iránti kereslet csökkent, az újonnan épült iparvárosokból a lakosság tömegesen költözött el, az ott maradók között pedig jelentősen megnőtt a munkanélküliség.

FELÍVELŐ ZAKATOLÁS

Az utóbbi években a hanyatlást ismét felfutás váltotta fel: 2014-ben, a beruházás kezdetének 40. évfordulóján, a BAM fővárosának is tekintett Tindában Vlagyimir Putyin orosz elnök ünnepélyes keretek között jelentette be a vonal kapacitásbővítését, korszerűsítését, valamint teljes villamosítását.

A fejlesztésektől a befektetések

növekedését várják – a sors különös pikantériája folytán épp Kínától! Ha Kína befektet, akkor ezzel a munkaerőgondok enyhítésében szerepet játszik, viszont befolyást is szerez... Mindenesetre a következő években-évtizedekben fontos geopolitikai játszmák várhatók a területen a két nagyhatalom között. A kelet-ukrajnai konfliktus 2014-es kitérőesek az is felmerült, hogy a háborús vidékekről elmenekülő lakosság számára a világ e távoli szegletében kínáljanak munkahelyeket, illetve pár év után orosz állampolgárságot. E lehetőség azonban nyilvánvalóan nem fog tömegeket megmozgatni...

EGY A TÖBB EZER KÖZÜL...

CSAKNEM KÉTEZER HÍDON ÉS TÖBB TUCAT ALAGÚTON KELHETÜNK ÁT, HA VÉGIGUTAZUNK A TELJES BAM-VONALON. A LEGTÖBB MŰTÁRGY ÁLLAPOTÁN LENNE MIT JAVÍTANI

MŰTÁRGYVÉDELEM

A HIDAK ÉS ALAGUTAK BEJÁRATÁNÁL MEGERŐSÍTETT VÉDELEM SZŪRI KI AZ ESETLEGES SZABOTÁZSOKAT, TERRORTÁMADÁSOKAT

FOTÓ: KUJANOVSKI



FOTÓ: KUJANOVSKI



FOTÓ: KONSTANTIN SHISHKIN (SHUTTERSTOCK)



ALAGÚT-CEREMÓNIA

A 2003-BAN ÁTADOTT SZEVEROMUJSZKI ALAGÚT 15 KM-ES HOSSZÁVAL A LEGHOSSZABB VASÚTI ALAGÚT OROSZORSZÁGBAN

FÖLDGÖMB VILÁGLÁTÓ A TREND FM-EN CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR. A RÁDIÓBAN VENDÉGÜNK A TÉMÁRÓL: MIEHLE DÁNIEL

TREND FM 94.2
GAZDASÁGI RÁDIÓ CSOPORT

KORÁBBI MŰSORAINK MEGHALLGATHATÓK:
WWW.TRENDFM.HU



FOTÓ: FELESZTVÁN

BAM-EMLEKMŰ

A VONAL MENTÉN MŰZEUUMOK ÉS EMLÉKMŰVEK SOKASÁGA ÁLLÍT EMLÉKET A NAGY VÁLLALKOZÁSNAK. KOMSZOMOLSK-NA-AMURE 1984-BEN KAPCSOLÓDOTT ÖSSZE A BAM ÉSZAKI ÁGÁVAL



SZEVEROBAJKALSZK

A BAM CSUPÁN A TÓ ÉSZAKNYUGATI CSÜCSKÉN ÉRINTI A BAJKÁLT. LEGNAGYOBB VÁROSA AZ 1974-BEN ALAPÍTOTT, 25 EZRES LÉLEKSZÁMÚ SZEVEROBAJKALSZK

FOTÓ: FEJES ISTVÁN

BAM-UTAZÁS

A BAM kocsijaiban az élet a nagy testvérehez, a transzszibériai vasúthoz hasonló mederben zajlik – néhány eltéréssel. A személyszállító szerelvények gyakran irreálisan hosszúak, nemegyszer 20-25 körüli vagonzámmal futnak. Igaz, az első 4-5 kocsi általában a posta és az adminisztráció foglal helyet: a vasút igazgatójának privát iroda dukál, de helyet kell biztosítani a biztonsági személyzetnek, a vasúti rendőrségnek és a szerelőknek is; a problémákat helyben és menet közben kell megoldani, a leállás elképzelhetetlen. Éppen ezért a hidak és alagutak kijáraitait többszintű szögesdrót- és kamera-rendszer védi egy esetleges terror-támadástól – a vasútnak minden körülmény között üzemelnie kell!

Fontos különbség, hogy kapacitásbéli hiányosságok miatt a BAM-on az egyvágányú műtár-

gyak (híd, alagút) közelében fekvő állomásokon a vonatok jóval többet vesztegelnek, gyakori az egymásfél órás pihenő is. Ilyenkor csomagjainkat hátrahagyva rögtönzött városnéző és bevásárlókörrúra indulhatunk a kis településeken – minden vagonhoz tartozik utaskísérő, így az esetleges magántulajdon elleni bűncselekmények nem jellemzőek. Mindezzel együtt, amikor a harmadosztályú teremkocsiban egy bódult állapotú utastárs közvetlenül mellettünk kinyitott pillangókéssel a homlokán tért nyugovóra, az elalvás nehezebben sikerült. Persze a fényvédő maszk és a füldugó ilyenkor megnyugtató lehet...



MIEHLE DÁNIEL
TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉS-
FEJLESZTŐ GEOGRÁFUS-
KÉNT VÉGZETT. A BKK MOL
BUBI PROJEKTVEZETŐJE



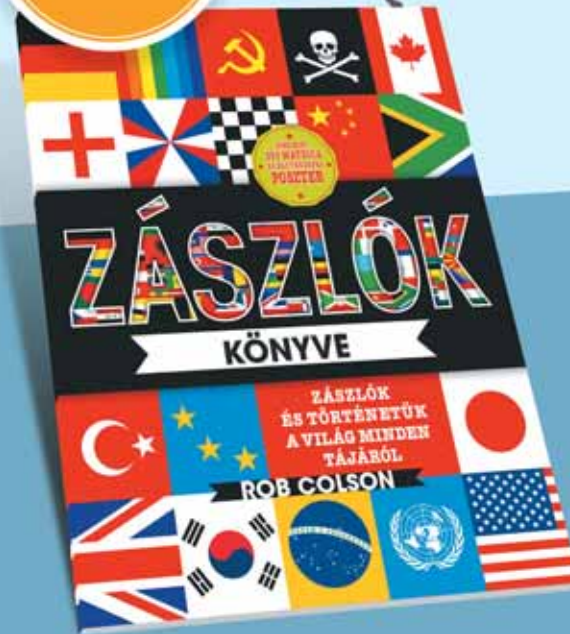
FEJES ISTVÁN
FERENCES SZERZETES,
AZ ESZTERGOMI FERENCES
GIMNÁZIUM NEVELŐ-
TANÁRA

A BAM-on jelenleg Tajset és a Csendes-óceán partján fekvő Szovjetszkaja Gavany között 4324 km-en folyik a vasúti személy- és áruszállítás, a transzszibériai vasúthoz több ágon is kapcsolódva. A nyomvonal nyugati része villamosított. A vonatok csaknem 2000 hídon és sok tucat alagúton (ezek közül a legjelentősebb a 2003-ban átadott, 15 km hosszú szeveromujszki alagút, mely Oroszország leghosszabbja is egyben) haladnak keresztül. Az építkezés dicsőségét pedig a BAM mentén fekvő városokban (Szeverobajkalszk, Tinda) múzeumok hirdetik.

A ZÁSZLÓK VILÁGA

ÉRDEKESSÉGEK ÉS TÉNYEK

MATRICÁKKAL
ÉS TÉRKÉPES
POSZTERREL



Ki tervezte az
USA zászlaját?

Milyen az
anarchisták
zászlaja?

Mit jelképez a
zöld sáv a magyar
lobogóban?

webshop: hvgkonyvek.hu

Teljes választék – folyamatos kedvezmények.

hvg könyvek junior
Az vagy, amit olvasol.

TELEKI SÁMUEL FELFEDEZŐ KLUB
UTAZÁSOK A GÖRGÉNYI-HAVASOKTÓL AZ ALTÁJIG ÉS ALASZKÁIG



A nagy kékség Az Adria titkai Körutazás

2018. szeptember 1-7.

Kiscsoportos körutazás (16 fő + 1 fő szakvezető)
Szállások mindenütt közvetlen tengerparti szállodákban(!).

Dalmácia legtávolabbi szigeteire,
távolsági kompokon, vitorlásokon, motoros-
és gumicsónakokon – nemcsak hajósoknak(!).
Utazásunk a hajóutak és szigetfelfedező túrák
ötvözete. Jól ismeri az Adriát? Jól ismeri annak
legtisztább, halban és élményekben leggazdagabb
vizeit – legtávolabbi csodáit?

**Split-Vis-sziget: „Az Adria Máltája” – Bisevo:
A Kék-barlang szigete – Palagruza (Pelagosa),
az Adria legtávolabbi szigete – Hvar szigete**

224 700 Ft

+ fakultatív belépők és programok

JELENTKEZÉS Gőgös Norbert | +36 30 250 2765
norbert@telekifelfedezok.hu | www.telekiutak.hu
| Licence: U-001681/2015