

## Krugobajkałka

Bajkalski odcinek Transsibiru, to bez wątpienia najbardziej malowniczy, ale także jeden z najtrudniejszych do wykonania odcinków transsyberyjskiej kolei. Ostro schodzące do wód Bajkału stoki pobliskich gór uniemożliwiały sprawne wykonanie przeprawy kolejowej. W tym miejscu Syberii, budowniczywie zatrzymani zostali przez szczególnie trudne warunki geologiczne. To co stanowiło o uroku brzegów Bajkału - majestatyczna tafla wody otoczona górami, jednocześnie przysparzało o ból głowy projektantów i budowniczych.

Pierwsza część prac, umożliwiająca puszczenie pociągów wokół Bajkału zakończona została już w 1904 roku. We wrześniu uroczyście przejechał pierwszy pociąg. Zakończenie prac w 1905 roku nie oznaczało jednak końca budowy. Niestabilne podłoże geologiczne groziło ciągłymi obsunięciami. W celu zwiększenia efektywności w latach 1911-1915 zbudowano równoległy, drugi tor. W tym okresie obok kamienia i metalu coraz częściej konstruowano budowle z betonu. Dominującym stylem wznoszonych konstrukcji był modernizm. Odcinek bajkalski Transsibiru przez cały okres swojego funkcjonowania był szczególnie monitorowany.

Swoje znaczenie jako ważna droga transportowa Krugobajkałka utraciła w latach 50-tych XX wieku. Nowe rozwiązania techniczne, stwarzały nowe możliwości. W czasach stalinowskich, wybudowany został nowy fragment kolei, górą okrążający niepewny odcinek. Dzieła zakończenia odcinka bajkalskiego w dotychczasowej formie dokończyło oddanie do użytku w 1956 roku tamy na Amurze, co skutkowało zatopieniem odcinka kolei od Irkucka do partu Bajkał. Dzisiaj z tego newralgicznego kiedyś fragmentu Transsibiru pozostało jedynie 84 kilometry. Fakt, że te najbardziej malownicze, stanowiące prawdziwą atrakcję turystyczną. Zabytek myśli inżynierskiej z początku XX wieku.

Autor: Wojciech Śleszyński



