

НАТАЛЬЯ ГОРНАКОВА

МАМ, А ЧТО ТАКОЕ БАМ?

ДЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



ШКОЛА
ЖИЗНИ

ТРАССА ДРУЖБЫ
И БРАТСТВА!

ВТОРОЙ ЭТАЖ
РОССИИ И
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

УДАРНАЯ
КОМСОМЛЬСКАЯ
СТРОЙКА

ДОРОГА К
ПОДЗЕМНЫМ
КЛАДОВЫМ

ВСЕНАРОДНАЯ
СТРОЙКА

ДОРОГА
МУЖЕСТВА

ГИГАНТСКИЙ
ПОДВИГ
БАМ -
СОЗВЕЗДИЕ
ГЕРОЕВ

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ
МАГИСТРАЛЬ

ПУТЬ В
БУДУЩЕЕ

ВНЕШНИЕ
СТРОИТЕЛЬНЫЕ

СТРОЙКА ВЕКА

УНИКАЛ
ИНЖЕНЕР
РЕШЕНИЯ

ТРАССА
МИРА

ХУДОЖНИК
НАСТЯ КАГАНОВИЧ

ФОТОГРАФИИ
ЕВГЕНИЯ БЕЛОДЕД

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ –
СТРОЙКА ВЕКА!
ВЕЛИКАЯ СТРОЙКА!
ВСЕНАРОДНАЯ СТРОЙКА.
ВСЕСОЮЗНАЯ УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ СТРОЙКА.
ПУТЬ ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ.
ГИГАНТСКИЙ ТРУДОВОЙ ПОДВИГ СТРОИТЕЛЕЙ!
УНИКАЛЬНЫЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ.
ТРАССА ДРУЖБЫ И БРАТСТВА!

БАМ – ДОРОГА К ПОДЗЕМНЫМ КЛАДОВЫМ.
ВТОРОЙ ЭТАЖ РОССИИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.
СОЗВЕЗДИЕ ГЕРОЕВ.
ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ СТАЛЬНОЙ КОЛЕИ.

НАТАЛЬЯ ГОРНАКОВА

МАМ,
А ЧТО ТАКОЕ
БАМ?

ДЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



Иркутск, 2024 г.

Аннотация

В 2024 году отмечают 50-летие со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Эта детская иллюстрированная энциклопедия выпущена в честь юбилея. Из книги ребята узнают о том, кто такие бамовцы и бамовчата, как они жили, как отдыхали, кто строил знаменитую железную дорогу и с какими сложностями приходилось сталкиваться.

Сопровождать читателя будет бамовчонок Наташа — девочка, которая родилась и выросла на БАМе. А яркие иллюстрации и архивные фотографии, предоставленные непосредственными участниками тех событий, помогут понять, что же такое БАМ.

ОТ АВТОРА

Здравствуй, дорогой читатель!

Книга, которую ты собираешься прочесть, появилась благодаря БАМу.

Это загадочное слово на страницах детской энциклопедии с яркими иллюстрациями «Мам, а что такое БАМ?» оживает и становится понятным благодаря маленькой девочке, бамовчонку, которая родилась и выросла на Байкало-Амурской магистрали и рассказывает о великой стройке века.

Книга появилась ещё и благодаря моей маме. Она в молодости отправилась на строительство БАМа, сделала много интересных фотографий, (которые вы найдёте в книге) и показывала их нам, когда мы были маленькими, рассказывая интересные истории. Теперь, когда подрастают уже мои дети, мне захотелось поделиться этими знаниями с ними и всеми ребятами.

Ещё мама сохранила книги о легендарной стройке, которые стали источником информации для энциклопедии: «Магистраль нашей молодости» Баира Балбарова, «БАМ продолжается» Геннадия Копосова и Валерия Корешкова, сборник «От Байкала до Амура» общественной редколлегии серии «Память», «БАМ» Валентина Сущевица, «Миниатюрная летопись Байкало-Амурской магистрали» Сергея Коробова, «Пролегли пути вокруг Байкала» Алексея Гарашенко, «БАМ — стройка всенародная» Геннадия Еремеева и Юрия Нарусова, «БАМ: последний штурм. Как мы шли к "золотому" звену» Владимира Скарги. Основой же, на которой построена структура и наполнение энциклопедии, стала книга заслуженного журналиста России Владимира Сунгоркина (его имя присвоено остановочному пункту 1095 км на БАМе, рядом с посёлком Душкочан) и художника Геннадия Павлишина «Навстречу времени: От Байкала до Амура». Энциклопедия отражает и часть истории моей семьи, ведь бамовчонок, сопровождающий читателя, это я в детстве. А я взрослая благодарю мою семью за поддержку и помощь в создании этой книги. Также выражаю благодарность Игорю Евгеньевичу Левитину – советнику Президента Российской Федерации за предоставление архивных фотографий и Василию Харитоновичу Фомину – участнику строительства всех девяти тоннелей БАМа в границах ВСЖД за консультативную помощь.

Кто и как строил железную магистраль? Какие интересные станции есть на БАМе? Какой самый протяжённый и сложный в строительстве железнодорожный тоннель на БАМе и в России? Что такое «золотое звено» и агитпоезд «Комсомольская правда»? Где находится самый страшный мост в России — Чёртов мост? Какой тоннель пробивали дважды: в горах и во льду? Где открыли единственное на Земле месторождение минерала чароита? Где находится самая северная пустыня в мире? Зачем разобрали рельсы на участках БАМа и куда их увезли? Какой вокзал считается самым высоким на Дальнем Востоке?

Ну что, интересно? Скорее отправляемся в путешествие по БАМу!

ЧТО ТАКОЕ БАМ?

ПРИВЕТ!
МЕНЯ ЗОВУТ НАТАША
И Я БАМОВЧОНОК.



Кто такие бамовчата? —
Часто слышу я вопрос.
Это звери? Акробаты?
Иль какой-то альбинос?

Или это сильный ветер,
Или с кисточками рысь?
Да ведь это БАМа дети —
Что на БАМе родились!

Бамовчата-сорванцы,
Гордость папы, мамы,
Коренные бамовцы,
Рельсы-рельсы, шпалы...

Что ещё за бамовчонок?
Ты скорее узнавай.
Это бамовский ребёнок!
Не бездельник-шалопаи.

Закалён тайгой и верой,
Что великое свершим!
И на то ему примером
Трасса, выросшая с ним.

От Байкала до Амура
К океану новый ход
Для железного аллюра
Строил дружно весь народ.

Трасса сильных, храбрых трасса,
Трасса — подвиг трудовой!
Единицы лишь из массы
Путь пробили бороздой.

Железнодорожным войском,
Комсомольским рвением,
И упорством, и геройством.
БАМ — дорога гениев!

КТО ТАКИЕ БАМОВЦЫ И БАМОВЧАТА?

А ЧТО ТАКОЕ БАМ?

● Да-да, я родилась и выросла на БАМе. А что такое БАМ? Это Байкало-Амурская магистраль — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке от Тайшета до Советской Гавани. Второй магистральный железнодорожный выход России к Тихому океану (первый — это Транссиб)!

● Трасса БАМа проходит севернее (выше) трассы Транссибирской магистрали — это преимущество БАМа, ведь он находится дальше от границы государства. БАМ ответвляется от Транссиба на станции Тайшет, идёт через Усть-Кут, огибает с севера озеро Байкал, далее проходит через Тынду, пересекает Комсомольск-на-Амуре и приходит на берег Тихого океана в Советской Гавани. Ну а бамовцы — это строители БАМа.

● «Бамовец — это вам не просто монтер пути или механизатор. Это очень надёжный, умелый, оптимистично настроенный мастеровой человек. У него особенный, уверенный характер и неповторимая судьба».

Феликс Ходаковский, советский и российский строитель,
Герой Социалистического труда.



КАРТА БАМА



● Дорога пролегает на территории шести субъектов России: Иркутской и Амурской областей, республики Бурятия, Якутии, Забайкальского и Хабаровского края.

● Участков на БАМе тоже шесть: Иркутский, Бурятский, Читинский, Якутский, Амурский, Хабаровский.

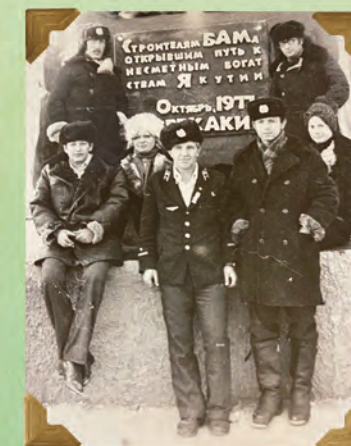
● Главная линия БАМа — участок Усть-Кут (Лена) — Комсомольск-на-Амуре (3110 км); к нему прилегают два участка, построенные в конце 1940-х — начале 1950-х годов: Тайшет — Усть-Кут и Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань.

● БАМ связан с Транссибом тремя соединительными линиями: Бамовская-Тында, Известковая-Новый Ургал, Волочаевка-Комсомольск-на-Амуре.

● Малый БАМ — северный участок БАМа: линия Бамовская — Тында — Беркамит (Нерюнгри). Он соединяет БАМ с Транссибом и угледобывающим районом Южной Якутии. Сейчас является частью Амуро-Якутской магистрали (АЯМ).



Беркамит, 1977 год



ФАКТЫ О БАМЕ



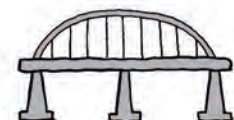
Общая длина БАМа от Тайшета до Советской Гавани 4287 километров



При строительстве БАМа основано 63 населённых пункта, три из которых – новые города: Тында, Северобайкальск, Февральск. Магистраль соединяет 280 железнодорожных станций и разъездов.



Сквозь скалы, через тайгу, по болотам и вечной мерзлоте уложено более 5000 километров главных и станционных железнодорожных путей.



Возведено 4242 моста и других искусственных сооружений. Каждый 10-й километр БАМа — надземный.



Дорога пересекает более 3,5 тысячи водных преград, в том числе 11 полноводных рек и 7 горных хребтов.



Более 1000 км БАМа проложены в районах вечной мерзлоты, глубина которой от 1-3 до сотни метров, и высокой сейсмичности (до 9 баллов). Годовые перепады температур здесь от - 61 °С до + 43 °С.



Пробито 10 тоннелей (с 1974 по 2003 год). Из-за сложного рельефа местности более 30 км железной дороги проходит в тоннелях.

Во время комсомольской стройки началось сооружение самого длинного тоннеля в стране – Северомуйского. Оно шло с перерывами в течение 26 лет и завершилось 5 декабря 2003 года. Тоннель является пятым по протяженности в мире, его длина 15343 м, и самым сложным по условиям строительства (вечная мерзлота, обилие подземных вод, осыпи, обвалы, тектонические разломы). Микроклимат внутри сохраняют ворота, которые открывают только для пропуска поездов. Время прохода поезда 20 минут.



23-25

За 10 лет (1974–1984 гг.) на БАМе поработали 45 тысяч комсомольцев. 300 человек — таким был максимальный конкурс на одну путёвку от ВЛКСМ на строительство БАМа.

Средний возраст бамовцев в начале комсомольской стройки 23–25 лет.

По сравнению с Транссибом БАМ значительно сократил расстояние от Тайшета до Тихоокеанских портов: до Ванино на 500 км, до Владивостока на 200 км, до Сахалина, Магадана и Камчатки на 1000 км



Более 2 млн человек участвовали в строительстве магистрали: комсомольцы, железнодорожные войска, специалисты почти из всех республик СССР.

Представители 108 национальностей участвовали в строительстве БАМа.



В честь БАМа назван астероид 2031. Его 8 октября 1969 года открыла в Главном поясе астероидов Людмила Черных из Крымской обсерватории.



Перевал Мурурин высотой 1323 метра над уровнем моря — самая высокая точка БАМа. Уклон так велик, что голова поезда может быть на 20 м выше, чем хвост.



Чёртов мост — одна из главных достопримечательностей БАМа. Он находится на обходе Северомуйского тоннеля на высоте 35 м над рекой Итыкит.



БАМ стал самым дорогим проектом в истории СССР. Стоимость строительства по ценам 1991 года составила 17,7 млрд рублей. Это равно стоимости 25 Братских ГЭС.



500 тыс. км прошёл агитпоезд «Комсомольская правда» по всему БАМу.



570 тыс. квадратных метров жилья построено вдоль магистрали.

БАМ — слово мужского рода. Это исключение из правил: род аббревиатуры должен определяться по опорному слову — «магистраль». 8 июля – день строителей БАМа.

КОРЕННЫЕ ЖИТЕЛИ И ПРИРОДА

Разные животные и птицы водятся в тайге, горах и тундре Байкало-Амурья: медведи, волки, соболи, глухари.

В восточной части магистрали живут уссурийские тигры, а в северном Приамурье — экзотические редкие птицы фазаны.

В тайге можно услышать, как ревет изюбрь. Есть там и представители Красной книги: рысь, полярная сова, куропатка.

Раньше края от Байкала до Амура были дикими, почти необитаемыми. Первые русские пришли в те места в XVII веке — это первопроходцы-казаки.

Местное население, аборигены — тунгусоязычные народы Севера (эвенки, которых называют оленными людьми), якуты, буряты. Они вели кочевой образ жизни, занимались оленеводством, охотой на дичь и пушного зверя. С началом стройки БАМа они стали поставлять в магазины рыбу и оленину, а некоторые сами стали строителями: сучкорубами, каменщиками...

Кстати, оленеводы-эвенки и охотники-якуты очень помогли в строительстве БАМа, ведь именно они были проводниками-каюрами для геологов, когда те составляли карты районов. «Каюрить» — означает показывать путь, перевозить людей и вещи.



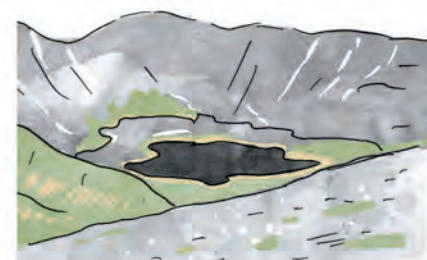
А КАКАЯ ТУТ ПРИРОДА! Весной я с нетерпением жду подснежники, они здесь необычные: крупные, пушистые фиолетовые и жёлтые. Особое удовольствие — любоваться цветением багульника. Ещё я очень люблю кедровые орешки!



Песчаная пустыня длиной 15 километров в Чарской долине — уникальный памятник природы, самая северная пустыня в мире! Там пески «поют».



ЧАРСКАЯ ПУСТЫНЯ



ВУЛКАН АКУ

В Удокане есть даже вулканы. Самый крупный из них, диаметр кратера которого полкилометра, а глубина 120 метров, называется Чепе (по-эвенкийски «провалище»). Самый живописный — с озером в кратере, со стенами из зелёного базальта и чёрного гранита — Аку, или неприступный. Здесь же бьют минеральные источники.

Ещё в Чарской долине, в складках хребта Кодар, много озёр — более 2800. Самые крупные — Малое и Большое Леприндо. В последнем водится эндемик (такие существа, которые живут только в определённом месте) — даватчан, или чарская форель.

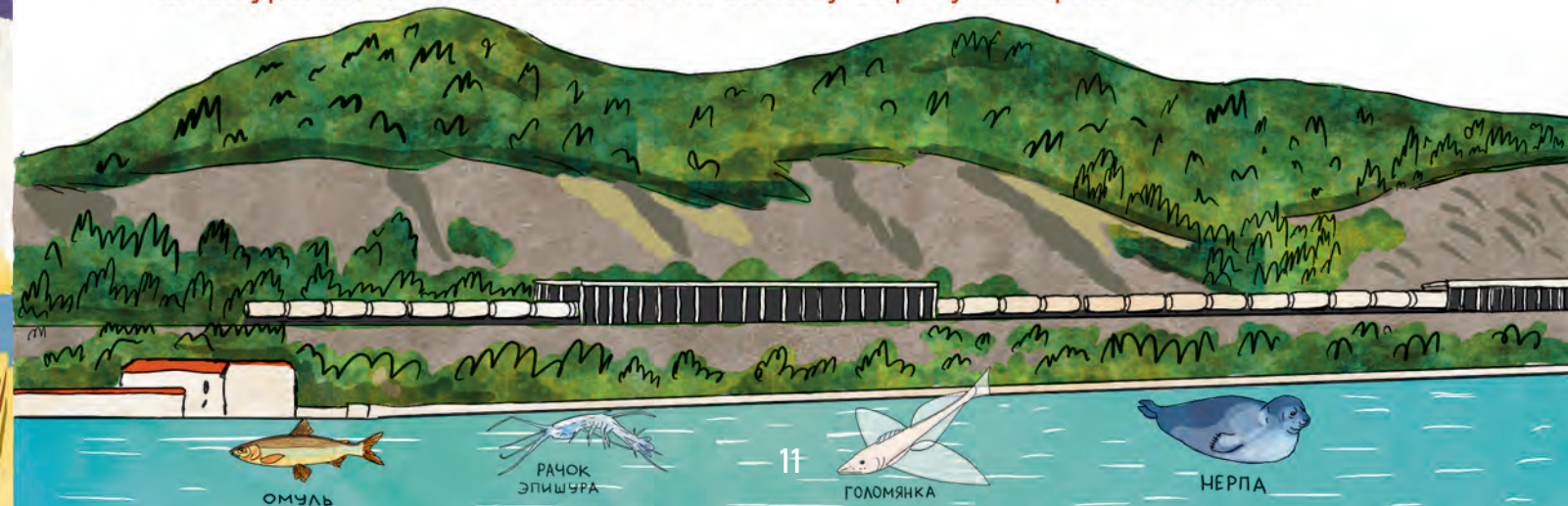


ДАВАТЧАН

Горы, глубокие озёра на дне долин и ущелий, реки, водопады по пятьдесят и даже сто метров! Горячие ключи бьют на всех участках магистрали: рядом со станциями Северобайкальск, Кичера, Северомуйск, Витим, Чара, Олёкма, Февральск.

„МОГУЩЕСТВО РОССИИ ПРИРАСТАТЬ БУДЕТ СИБИРЬЮ..“
М. ЛОМОНОСОВ

Байкал — жемчужина Сибири, самое глубокое (1642 метра) в мире озеро, в котором хранятся 19% запасов пресной воды на Земле. Там водится много эндемиков: нерпа (байкальский тюлень), омуль, голомянка, рачок эпишура. 20 км БАМа тянется по самому берегу северного Байкала.



САМОЦВЕТЫ И ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

Разнообразие самоцветных камней в прибайковских горах превышает даже знаменитые уральские кладовые.

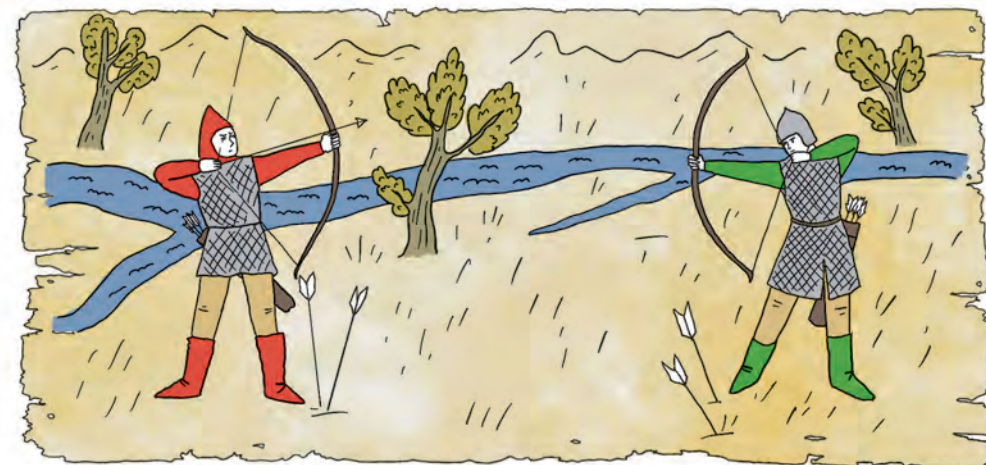
	Нефрит можно добыть на реке Витим,
	яшмы и агаты — на косах реки Гиллой,
	лазурит — на Байкале,
	хромдиопсиды — в среднем течении Алдана, близ баковской станции Беркакит,
	ирнимит — на речках Ир и Ними,
	чароит или сиреневый камень — на реке Чаре. Последний из перечисленных камней открыли геологи Юрий и Вера Роговы в 1960 году. Минерал нигде больше на планете не обнаружен, здесь его единственное месторождение.

Осенью 1956 года геолог Александр Малышев нашёл ручей, который назвал Дядин ключ. Летом следующего года он вернулся, поднялся до истоков ключа и разыскал коренные выходы редкостного минерала — хризотил-асбеста. Месторождение назвали Молодёжным.

Художник Геннадий Павлишин в своём панно «Поэма о Приамурье» на площади 12 кв. м изобразил панораму Уссурийской тайги, богатства растительного и животного мира Приамурья. Картина выложена из камней, найденных в краях, по которым проходит БАМ. Всего в ней использовано более сорока разновидностей дальневосточных самоцветов.



Согласно преданиям, давным-давно два великана Кодар и Удокан обнаружили клад. Находка оказалась такой ценной, что богатыри никак не могли её поделить. Они рассорились, начали биться, и оба одновременно выпустили друг в друга стрелы из луков. И упали Кодар и Удокан мёртвыми. Там, где пали они, поднялись высокие хребты, закрыв собой богатейшие кладовые.



Полезных ископаемых в горах между Байкалом и Амуром немало:

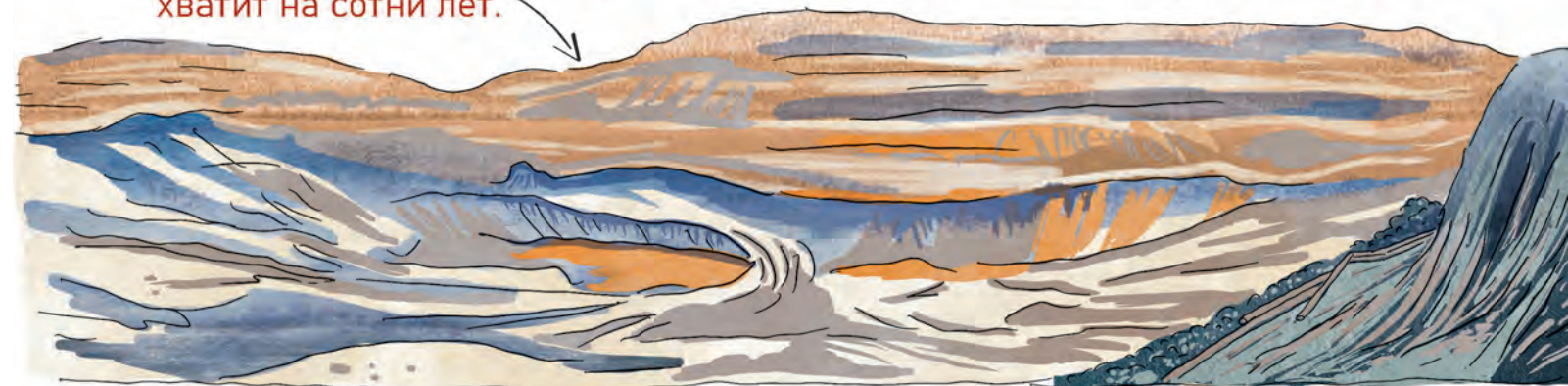
▲ НЕФТЬ	○ ОЛОВЯННЫЕ РУДЫ	▲ НИКЕЛЕВЫЕ РУДЫ	■ МЕДНЫЕ РУДЫ
■ КАМЕННЫЙ УГОЛЬ	● ЗОЛОТО	● АПАТИТЫ	■ МАРГАНЦЕВЫЕ РУДЫ
▲ ЖЕЛЕЗНЫЕ РУДЫ	+ АСБЕСТ	◇ ПЕСОК СТРОИТЕЛЬНЫЙ	И ДРУГИЕ



Под толщей вечной мерзлоты или прямо в ней таятся ценнейшие минералы, в том числе золото. Его в северном Приамурье обнаружили ещё в конце XIX века.

А Удоканское месторождение меди открыла геолог Елизавета Бурова в 1949 году.

В Нерюнгринском угольном разрезе добывают коксующийся уголь высших марок. Высота сплошной угольной стены здесь достигает восьмидесяти метров. Это такое же чудо природы, как Ниагарский водопад. Геологи выявили месторождения угля на всех участках трассы. Запасов одного Южно-Якутского бассейна, где построен город Нерюнгри, хватит на сотни лет.



БАМ – ЗОНА ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ

● Сибирь прекрасна и в то же время сурова: погодными условиями, вечной мерзлотой, землетрясениями, перепадами температур (от жары до морозов до минус 50 градусов по Цельсию), буйными реками, горными хребтами, наледями, ледниками, бездонными болотами, ливневыми дождями и ветрами. Это зона экстремальных условий.

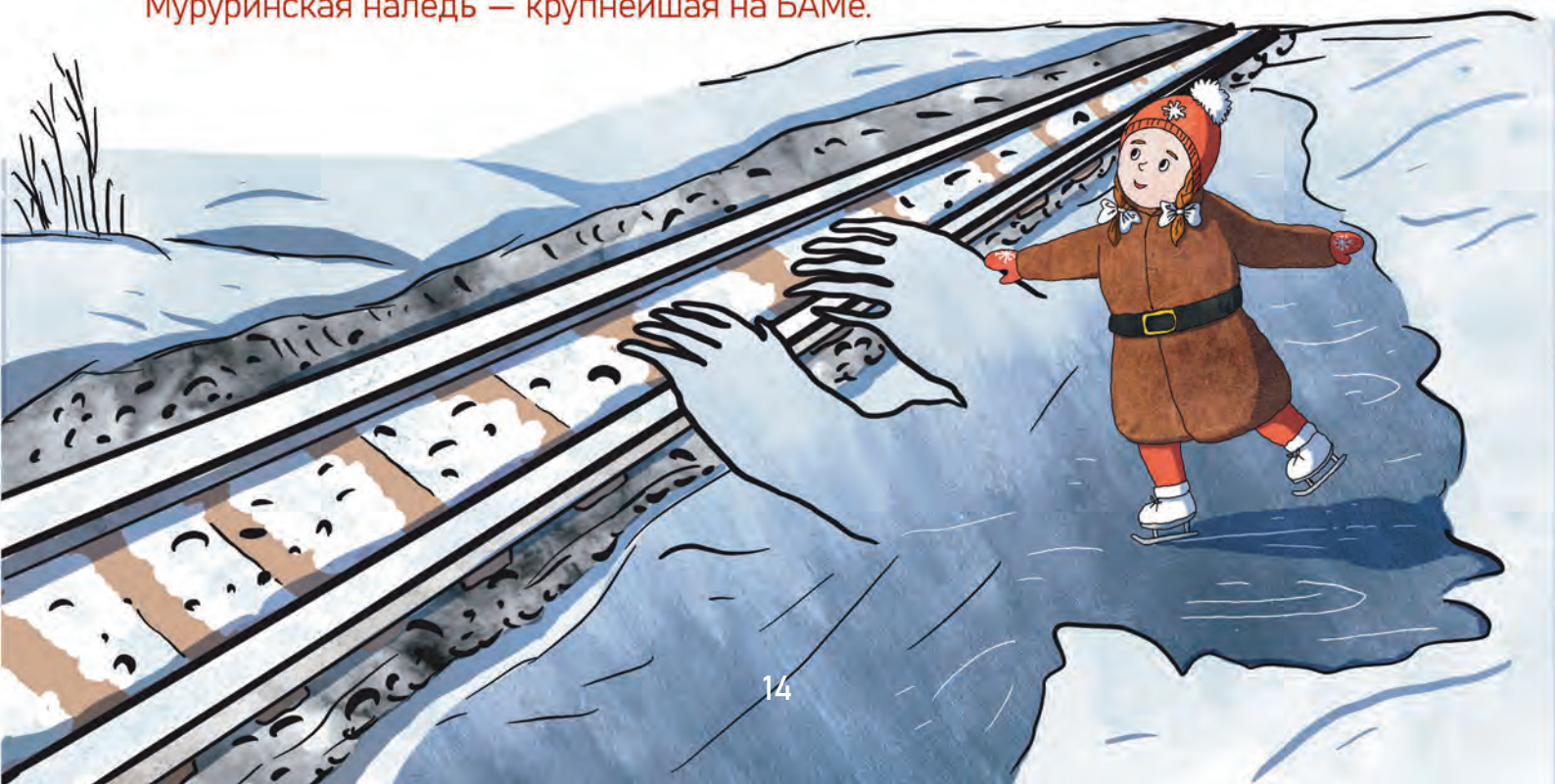
● Крутые склоны Удокана опасны лавинами, разреженным воздухом, подземными бурями... 27 июня 1957 года произошло крупнейшее Муйское землетрясение (11 баллов по 12-балльной шкале), эпицентр которого был у озера Намаракит. Оно занесено в каталог мировых катастроф.



После него высота Удокана увеличилась на полтора метра, Намаракитская впадина опустилась на 5–6 метров и появилось новое озеро — Новый Намаракит.

● Много сложностей во время строительства БАМа создавали наледи: они возникали зимой на самых неприметных ручейках, быстро разрастались вширь и ввысь, подступали близко к рельсам, могли затянуть их льдом. Наледь похожа на живое существо. Она рождается с первыми сильными холодами, когда ручьи промерзают до дна: подземные воды ищут выход на поверхность, рвут лёд, разливаются по нему и застывают. Якуты называют наледь словом «тарын», «творог», из-за структуры и белого цвета.

В.Г. Петров — первый исследователь наледей АЯМа предложил создать «мерзлотные пояса» — неглубокие специальные канавы вдоль обочин. Строители использовали и другие противомерзлотные сооружения. Муруинская наледь — крупнейшая на БАМе.



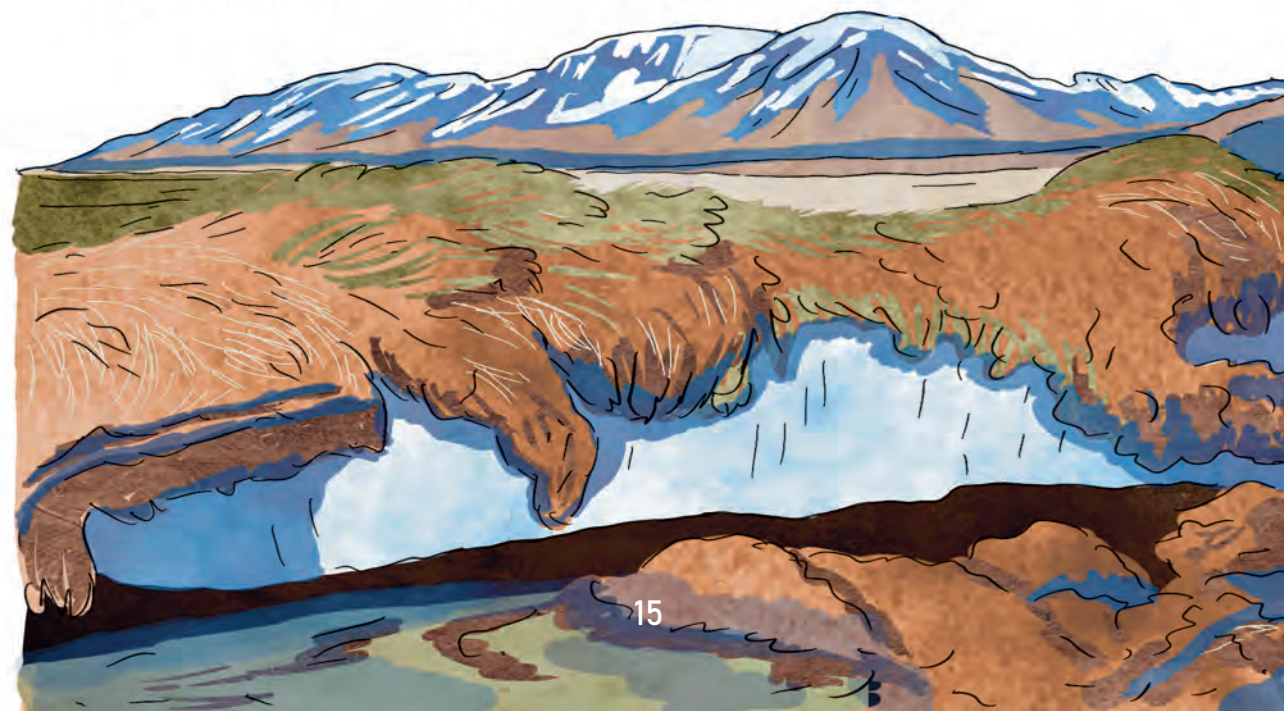
Геологи говорили: «Вода на БАМе — главное полезное ископаемое». Реки промерзают, зимы длинные, мерзлота вечная... Почти на каждом километре БАМа приходилось монтировать бетонные водопропускные трубы, чтобы отвести ручьи под землю. Есть места, где буквально рядом с дорогой бьют из-под сугробов горячие ключи.



Летом 1827 года житель Якутска купец Фёдор Шергин начал рыть в своём дворе колодец. До воды он так и не добрался, потому что почва оказалась скована льдом, но по просьбе учёных продолжал эту работу ещё целых десять лет и смог достичь глубины 116,4 метра! Всюду он обнаруживал лёд. Фёдор Шергин как первый исследователь вечной мерзлоты награждён медалью Российской Академии наук. А Шахта Шергина сейчас является памятником.

Возраст вечной мерзлоты — триста тысяч лет. Она опасна не зимой, а летом. В жаркий день копни на БАМе самую горячую землю на глубину метр-полтора, и она зазвенит под лопатой, потому что промёрзла до бетонной крепости. Но если приоткрыть вечную мерзлоту солнцу и нарушить меховую подушку, через считанные часы она начнёт таять, растекаясь грязью и болотом.

Учёные выяснили, что вечная мерзлота — надёжнейший из фундаментов. Одно условие — не давать ей растаять.



ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. НАЧАЛО



Строительство БАМа планировали для решения многих задач: способствовать объединению России, оживить местный край, решить проблемы напряжённых тогда отношений с Китаем и Японией, снять нагрузку с Транссиба.

1888

Русское техническое географическое общество предложило проложить «железную дорогу через всю Сибирь» — от Тайшета севернее Байкала.

1889

В селе Боярском на юго-восточном берегу Байкала для обсуждения строительства железной дороги от Байкала к Амуру встретились иркутский генерал-губернатор Игнатъев и амурский губернатор барон Корф.



Игнатъев Алексей Павлович Андрей Николаевич Корф

Проведение линии в обход озера Байкал с севера... трудно выполнимо и решительно во всех отношениях невыгодно.

Группы под руководством изыскателей полковника Генерального штаба Николая Волошинова и инженера Людвиг Прохаско совершили две экспедиции на будущий БАМ. Они преодолели тысячекилометровое пространство от Усть-Кута до Муи (те места, где сейчас проложен БАМ). Но условия, с которыми столкнулись изыскатели, были

признаны совершенно непригодными, причем не только для строительства, но и вообще для будущей жизни здесь людей. В своих отчётах они писали: «Проведение линии в обход озера Байкал с севера... трудно выполнимо и решительно во всех отношениях невыгодно».

Инженеры посчитали, что рациональнее строить дорогу через южную оконечность Байкала (Транссибирскую магистраль). Вернулись к обсуждению строительства БАМа в 1906-м, потому что золотопромышленники искали варианты соединения «иркутского Клондайка» — золотоносного района Привитимья — посёлка Бодайбо с Транссибирской магистралью.

1914

Отряд под руководством знаменитого проектировщика железных дорог Э.И. Михайловского прошёл от Усть-Кута до Байкала и вышел к Бодайбо.

1930

Появилось название Байкало-Амурская магистраль, иначе — БАМ.

АПРЕЛЬ 1932

Приняли решение о строительстве. Тогда же основали город Комсомольск-на-Амуре — важнейший транспортный узел на восточном БАМе.

1935

Построена линия БАМ — Тында, в месте стыка которой с Транссибом возник посёлок БАМ.



Наземная разведка для строительства БАМа оказалась невозможной из-за болот и непроходимой тайги. В 1936 году впервые использовали новый метод аэрофотосъёмки с гидросамолётов.



Первым фотосъёмку выполнил будущий герой СССР Михаил Кириллов.

1937

Приняли решение о строительстве магистрали от Тайшета до Советской Гавани.

1938

Тайшету присвоили статус города, он стал крупным железнодорожным узлом четырёх направлений, от него берёт начало БАМ.

1940

Открыли движение поездов на участке Известковая — Ургал.



Потом началась Великая Отечественная война, и в январе 1942 года из-за нехватки металла в стране рельсы с уже построенных линий БАМ — Тындинский и Известковая — Ургал сняли и перевезли на Волжскую рокаду под Сталинград, где они сыграли огромную роль в победоносном завершении битвы на Волге, а также их использовали для изготовления противотанковых ежей.

Вот так ежи! Мне больше настоящие ежики нравятся!



1943-1945

Построена железная дорога Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань.

1950-1959

Построена дорога Тайшет — Лена (Усть-Кут) — западный подход к БАМу.

В те годы бамовские подходы в тяжелейших условиях построили заключённые. Была создана целая система — БАМЛАГ.

Среди заключённых БАМЛАГа был священник и философ Павел Флоренский, который не просто отбывал там срок, но и готовил исследование о строительстве в условиях вечной мерзлоты. Также в БАМЛАГе были поэт Николай Заболоцкий, маршал Константин Рокоссовский, писательница Анастасия Цветаева (сестра Марины Цветаевой).

Павел Флоренский



Николай Заболоцкий



Константин Рокоссовский



Анастасия Цветаева



НАЧАЛО 1960х

Построена разобранная трасса Известковая-Ургал.

1967

Начались очередные изыскания трассы, учёные стали изучать, где и как лучше прокладывать путь.

14 СЕНТЯБРЯ 1972

Уложили первое звено от нулевого километра на линии БАМ — Тында — Беркамит.

1972-1977

Была восстановлена разобранная в 1941 году дорога БАМ — Тында.

*фотографии, использованные в этом развороте, взяты из открытых источников

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. КОМСОМОЛЬСКИЙ ПЕРИОД

1974-1984 Основной этап строительства БАМа.

В 1974 году БАМ объявили Всесоюзной комсомольской ударной стройкой. От Байкала и Тихого океана навстречу друг другу отправились бригады строителей.



27 АПРЕЛЯ 1974 ГОДА Прямо из зала Кремлёвского Дворца съездов, а далее с Ярославского вокзала на БАМ отправили первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ, состоящий из шестисот бойцов. Командиром отряда был назначен Виктор Лакомов, а комиссаром — Владимир Мучицын. В Тайшете отряд разделился: одни отправились на первые километры трассы — в Усть-Кут и Таяру. Другие на север Амурской области, чтобы пробивать дорогу им навстречу от посёлка Тындинского. В Тайшете каждая часть отряда получила по половинке сверкающего серебром символического ключа от БАМа с надписью: «Дорогие друзья! По окончании укладки пути и соединения Западного и Восточного участков просим соединить обе половинки символического ключа, забить серебряный костыль. Ключ вернуть председателю Государственной комиссии».



1974 Год второго рождения БАМа. Тогда началось активное строительство магистрали сразу по нескольким направлениям. Западный участок (от Усть-Кута до Тынды) возводили гражданские строители и комсомольская молодёжь, а Восточный (от Тынды до Комсомольска-на-Амуре) — железнодорожные войска.



БАМ, построенный в 1974-1984 годах — молодёжная стройка, куда попадали двадцати- и тридцатилетние инженеры, строители, разнорабочие в основном через комсомольские организации. Многим профессиям обучали прямо на БАМе. Молодежь охотно ехала туда за романтикой, туманом и запахом тайги, песнями под гитару, прекрасным снабжением продуктами и огромными зарплатами (322 рубля в начале 1980-х). Большинство бамовцев-первопроходцев попадали на стройку по комсомольской путёвке.



Копия трудовой книжки
Е. Белодед (Петручик)

Моя мама тоже была откомандирована на строительство БАМ по комсомольской путёвке в апреле 1977 года, ей тогда было 22 года.



«Дорога длиной в три тысячи километров будет построена. Мы придём к тебе, Комсомольск-на-Амуре, по новой северной великой трассе!» — давали клятву молодые строители БАМа.

6 октября 1974 года От станции Лена (город Усть-Кут) уложен первый километр рельсов на западном участке БАМа.

Первые подразделения железнодорожных войск прибыли на станцию Ургал. Им предстояло строить восточный участок БАМа — от Тындинской до Комсомольска-на-Амуре.

СЕНТЯБРЬ 1974 По берегу Амура уложили рельсы первого километра восточного участка БАМа.

ДЕКАБРЬ 1975 Прошёл первый поезд от Усть-Кута до посёлка Звёздный.

ОКТАБРЬ 1977 Пропущен первый поезд от Тынды к Беркакиту (Малый БАМ).

АПРЕЛЬ 1978 На перроне станции Сковородино состоялась встреча Леонида Ильича Брежнева со строителями БАМа и руководителями Амурской области. Брежнев назвал стройку БАМа «зелёной целиной».



1979 год Завершили строительство восточного участка БАМа от Ургала до Комсомольска-на-Амуре.

28 АПРЕЛЯ 1984 Воины-железнодорожники сомкнули рельсы восточного участка БАМа на разъезде Мирошниченко.

ЯНВАРЬ 1984 В Москву на Ярославский вокзал точно по расписанию прибыл первый поезд, сформированный в Тынде.

1 октября 1984 Уложено «золотое звено», соединившее трассу на всём протяжении.

27 октября 1984 Официально открыли сквозное движение по всей трассе БАМ.

В 4:20 час. по московскому времени на станцию Тында прибыли два встречных поезда с западного и восточного участков. На привокзальной площади одноимённого города состоялся многотысячный митинг. Лучших строителей наградили орденами Ленина и золотыми медалями «Серп и молот» (А.В. Бондарь, И.Н. Варшавский, И.А. Панчуков, К.В. Мохортов).



1988 год Тында встречала пассажирский поезд с почётными гостями — на БАМе началось постоянное движение.

1989 год Подписали акт Государственной комиссии о приёмке в постоянную эксплуатацию последних перегонов БАМа.

ЛОЗУНГИ И ПЛАКАТЫ БАМА



В период стройки магистрали было создано много агитационных плакатов и лозунгов.

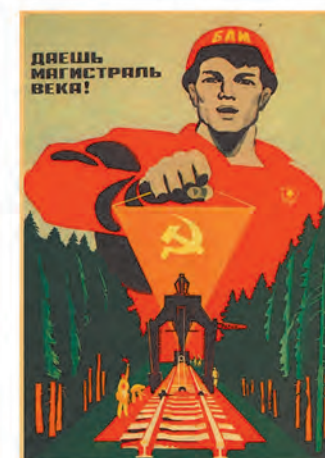
ЭТО СОРЕВНОВАНИЕ СРЕДИ БАМОВСКИХ КОЛЛЕКТИВОВ, ДВИЖЕНИЕ ЗА ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РАБОТ, ЭКОНОМИЮ, БЕРЕЖНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПРИРОДЕ, КОНКУРСЫ НА ЛУЧШИЙ ПОСЁЛОК, СОПЕРНИЧЕСТВО ЗА СКОРЕЙШИЙ И КАЧЕСТВЕННЫЙ ВВОД ОБЪЕКТОВ ТРАССЫ. ДВИЖЕНИЕ ПРИДУМАЛ ГРИГОРИЙ ЗАПОРОЖЕЦ.



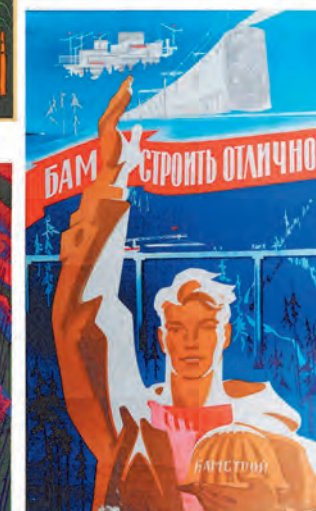
Аркадий Борисович Арсеньев
"Дорогу в будущее проложим!"



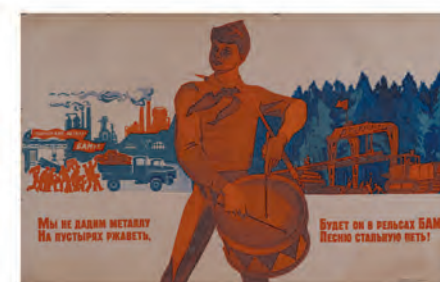
Механтьев Виктор Дмитриевич



Анатолий Борисович Якушин
"БАМ - стройка века!"

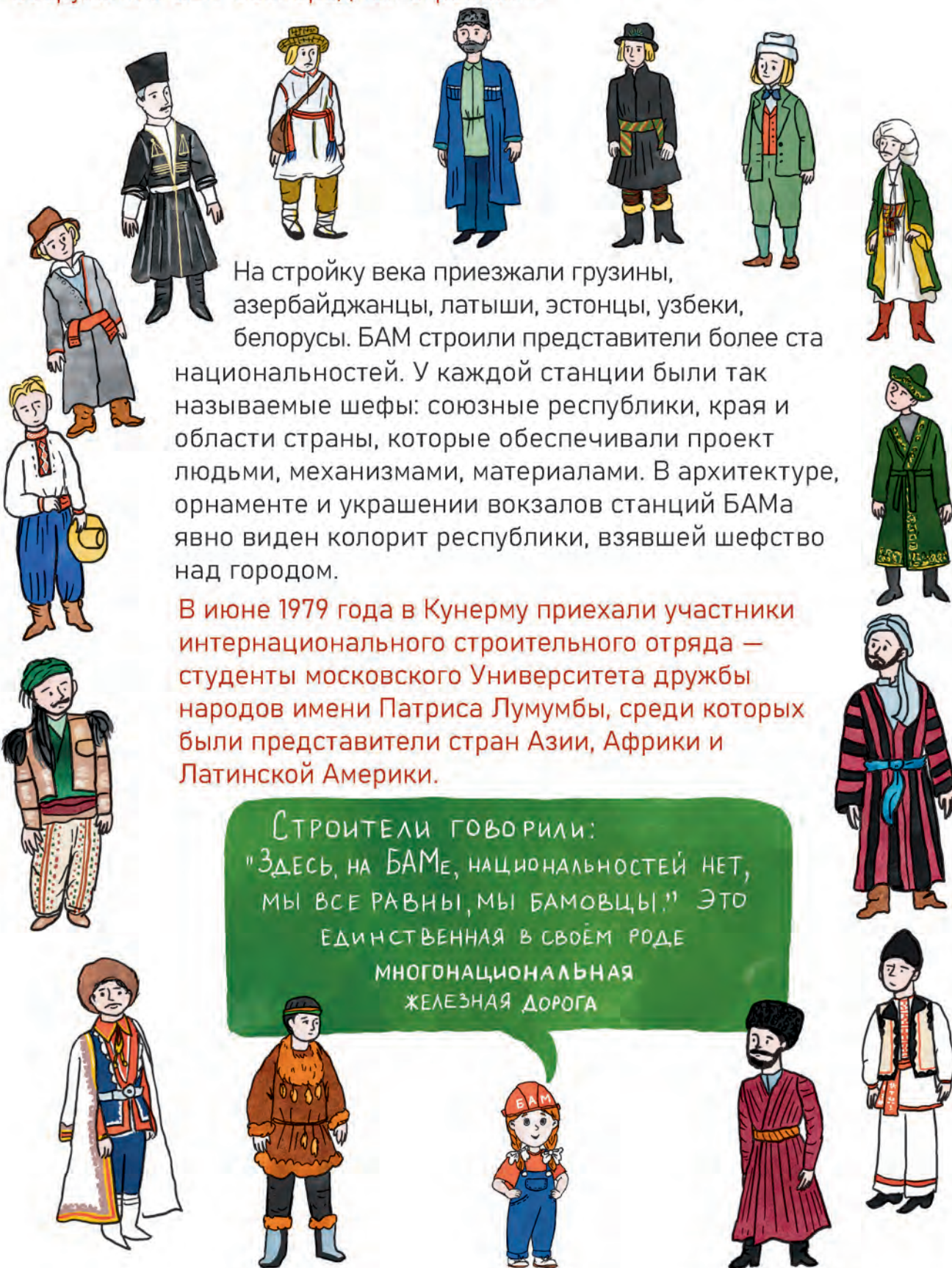


Решетников Борис Андреевич



БАМОВСКИЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ

8 июля 1974 года приняли постановление «О строительстве Байкало-Амурской магистрали». В нём говорилось: «Объявить сооружение БАМ всенародной стройкой».



На стройку века приезжали грузины, азербайджанцы, латыши, эстонцы, узбеки, белорусы. БАМ строили представители более ста национальностей. У каждой станции были так называемые шефы: союзные республики, края и области страны, которые обеспечивали проект людьми, механизмами, материалами. В архитектуре, орнаменте и украшении вокзалов станций БАМа явно виден колорит республики, взявшей шефство над городом.

В июне 1979 года в Кунерму приехали участники интернационального строительного отряда — студенты московского Университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы, среди которых были представители стран Азии, Африки и Латинской Америки.



Памятник «БАМ – дорога дружбы» в г. Северобайкальске

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

ст. Лена — Ставропольский край, Краснодарский край
ст. Звёздная — Армянская ССР
ст. Ния — Грузинская ССР
ст. Киренга — Ростовская область
ст. Улькан — Азербайджанская ССР
ст. Кунерма — Чечено-Ингушская АССР, Дагестанская АССР, Северо-Осетинская АССР

БУРЯТСКАЯ АССР

г. Северобайкальск — Ленинградская область
ст. Кичера — Эстонская ССР
Ст. Новый Уоян — Литовская ССР
ст. Муякан — Белорусская ССР
ст. Таксимо — Латвийская ССР

ЧИТИНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ст. Куанда — Узбекская ССР
ст. Леприндо — Узбекская ССР
ст. Чара — Казахская ССР
ст. Икабья — Грузинская ССР

ЯКУТСКАЯ АССР

ст. Беркакит — Кемеровская область

АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ст. Усть-Нюкжа — Челябинская область
ст. Дюгабуль — Пермская область
ст. Ларба — Туркменская ССР



ст. Хорогочи — Свердловская область
ст. Кувикта — Свердловская область
г. Тында — г. Москва
ст. Муртыгит — Воронежская область
ст. Беленькая — Горьковская область
ст. Могот — Горьковская область
ст. Маревый — Тульская область
ст. Дипкун — Московская область
ст. Татаул — Московская область
ст. Баралус — Московская область
ст. Зейск — Башкирская АССР
ст. Ижак — Ульяновская область
ст. Февральск — Красноярский край

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

ст. Алонка — Молдавская ССР
ст. Этеркан — Куйбышевская область
ст. Ургал — Украинская ССР
ст. Солони — Таджикская ССР
ст. Сулук — Хабаровский край
ст. Герби — Саратовская область
ст. Джамку — Волгоградская область
ст. Амгунь — Пензенская область
ст. Постышево — Новосибирская область
ст. Эворон — Алтайский край
ст. Хурмули — Тамбовская область



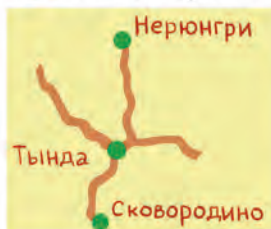
ТЫНДА

Рабочий посёлок Тындинский на берегу реки Тынды (по-эвенкийски «тэнда» — поросший лесом берег реки) возник в 1928 году, когда от Транссиба, от станции Большой Невер, пробивали в Якутию, к золотым приискам Алдана, Амуро-Якутскую автомобильную магистраль (АЯМ). Это был тихий таёжный посёлок, небольшой районный центр.



Иллюстрация на основе сюжета картины Геннадия Павловича

- В мае 1974 года в Тындинский прибыли строители, в том числе из Волгограда (Сталинграда), куда для сражения в 1942 году увезли рельсы с участка БАМ — Тындинский.
- В 1975 году здесь расположился «ГлавБАМстрой». Тогда же появилась песня «Тында — крайняя точка Москвы».
- В ноябре 1975 года Тынде присвоен статус города.



От неё на север идёт дорога к Нерюнгри. Это первая железная дорога в Якутии.



Камень с первого километра Большого БАМ, 1975 год

Тында — столица БАМа, ведь она находится посередине дороги. Город построили москвичи. Это прослеживается не только во внешнем облике города, но и в названиях. В бамовской столице в память о строителях появились район Сокольники, кинотеатр «Зарядье», кафе «Арбат», а главная улица в Тынде — Красная Пресня. Микрорайоны тындинских девятиэтажек напоминают своей архитектурой дома Москвы.

Тында превратилась из «медвежьего угла» в крупный город. Словно грибы после дождя (от закладки фундамента до сдачи дома проходило около двух месяцев) выросли кварталы многоэтажных зданий.



Тында строится, 1983 год

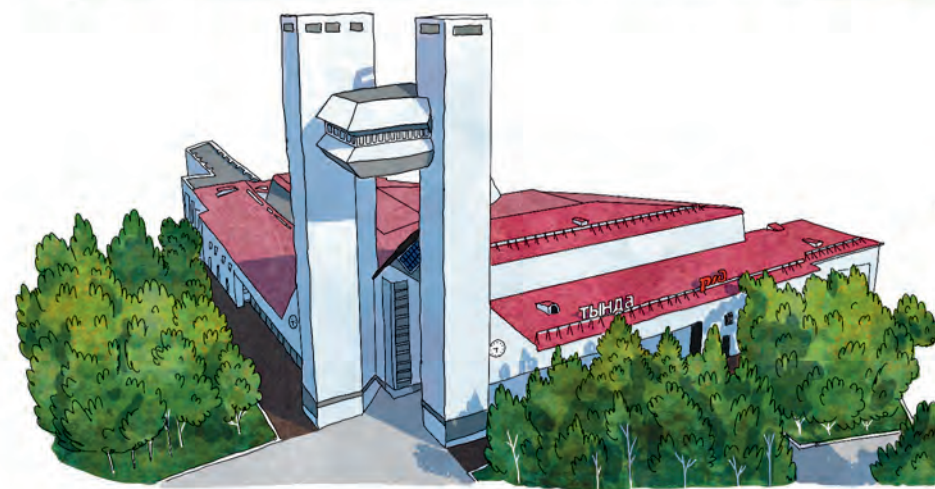


- В 1979 году в Тынду пришёл первый пассажирский поезд из Москвы — «Ласточка БАМа». Так было положено начало прямому сообщению Москва — Тында.

- 14 января 1984 года из Тынды впервые отправился сформированный там скорый поезд «Тында-Москва». Через 6 дней экспресс прибыл в Москву на Ярославский вокзал под лозунгом «Из столицы БАМа — в столицу Союза».



В 1977 году в ТЫНДЕ открылся железнодорожный вокзал. Он особенный — напоминает силуэт лебеда, состоит из двух симметричных «крыльев», расположенных под углом к железнодорожным путям, и двух башен в центре высотой 48 метров. Это самый высокий вокзал на Дальнем Востоке и самый большой (4000 кв. м.). В 1984 году проект вокзала был удостоен третьего места на международном архитектурном конкурсе в Болгарии.

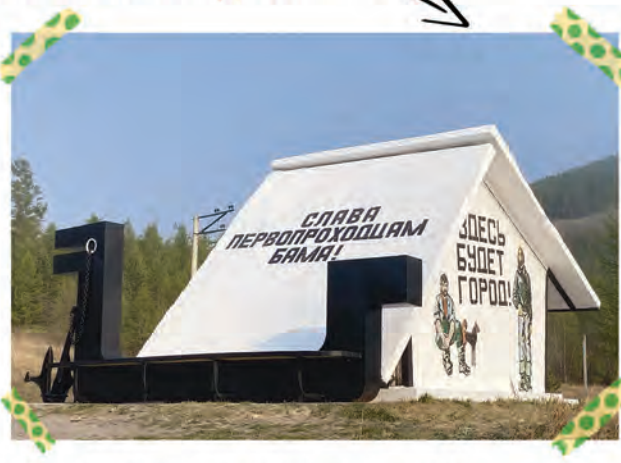




СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК

Северобайкальск — это культурная столица БАМа, город, который построили ленинградцы.

23 июля 1974 года к берегу пустынного мыса Курлы на Байкале причалил рыбацкий баркас с парнями-строителями. Там появился палаточный городок — будущий город Северобайкальск. Он расположен рядом со старинным посёлком Нижнеангарск, основанным в 1643 году, где находится самая северная точка озера. В городе есть памятное сооружение — бетонное изображение палатки, на которой написаны имена первопроходцев, высадившихся на мысе Курлы.



14 декабря 1974 года бригада Евгения Безноскова начала строить первые стационарные дома, появилась первая улица Первопроходцев.

Временный посёлок, на месте которого впоследствии возник город, сначала назывался Новогодний (в декабре, к новому 1975 году там были заселены первые одноэтажные сборно-щитовые жилые дома), но вскоре его переименовали в Северобайкальск. 29 сентября 1975 года — официальная дата основания посёлка. Железнодорожная станция на карте сначала была обозначена Нижнеангарск II.



Мои родители остались жить и работать на БАМЕ, на железной дороге в Северобайкальске. Там родилась и выросла я. Только представьте, жить на берегу самого глубокого в мире озера! Тссс, там, в коляске спит моя старшая сестра.



Г. СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК ВОЗЛЕ ТБЦ (ТОРГОВО-БЫТОВОГО ЦЕНТРА), 1987 ГОД

В 1979 году в посёлке построили первый капитальный дом (сейчас — Ленинградский пр., 4), на нём есть мемориальная доска. Жилые капитальные дома там имеют необычную изогнутую форму: для устойчивости при землетрясениях и защиты от байкальских ветров.



- 29 октября 1979 года в Северобайкальск прибыл первый поезд с почётными пассажирами — победителями соревнования под девизом «Заслужи билет до Байкала!»
- 5 ноября 1980 года Северобайкальск стал городом республиканского значения.
- В 1981 году там открыли постоянное железнодорожное движение.

Главный проспект города, Ленинградский, ведёт к Дворцу культуры «Железнодорожник», в котором есть музей Северобайкальского региона ВСЖД и настоящий Зимний сад экзотических и южных тропических растений — тропический уголок в заснеженной Сибири. В городе появилась первая на БАМе картинная галерея (сейчас галерея переехала в другое здание, в котором находится Музей «История БАМ»).



Картина А.И. Плотнова «Картинная галерея строится», 1979 год

Северобайкальск — самый большой населённый пункт, расположенный на берегу Байкала, и единственный город на БАМе, построенный с нуля.



Вокзал похож на летящий по волнам парусник или волну с пенным гребнем. Проект принадлежит архитектору Владимиру Авксентюку. Перед вокзалом стоит памятник ленинградцам-строителям.



БАМОВСКИЕ СТАНЦИИ И ПОСЕЛКИ

ЗВЁЗДНАЯ

Это первая станция БАМа, построенная в 1974–1984 годах. Первоначально её хотели назвать Таюра, как ближайшую реку, через которую проложили первый мост БАМа — небольшой пешеходный. Также был вариант названия Снежный, потому что первые строители прибыли на место в снегопад. Согласно одной из версий название родилось из-за ярких звёзд над тайгой.

Постоянный посёлок на станции построили посланцы Армении. На память о своей родине они облицовали стены вокзала знаменитым армянским материалом — светлым вулканическим туфом, привезённым с Кавказа.



КАК ЖЕ НАЗВАТЬ?
СНЕЖНЫЙ?
ТАЮРА?
ЗВЁЗДНАЯ?

КУНЕРМА

В предгорьях Байкальского хребта горцы из Дагестана, Чечено-Ингушетии и Северной Осетии возвели станцию Кунерма. Это слово означает «быстрая вода». Рельсы за Кунермой поднимаются на перевал Даван.

Её сравнивают со Швейцарией, Кавказом, Тянь-Шанем из-за редкой красоты гор: здесь гольцы сверкают снегами над густо-зелёной тайгой.

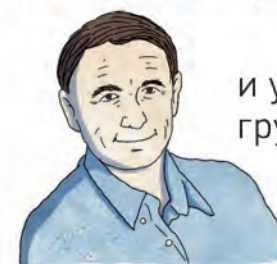
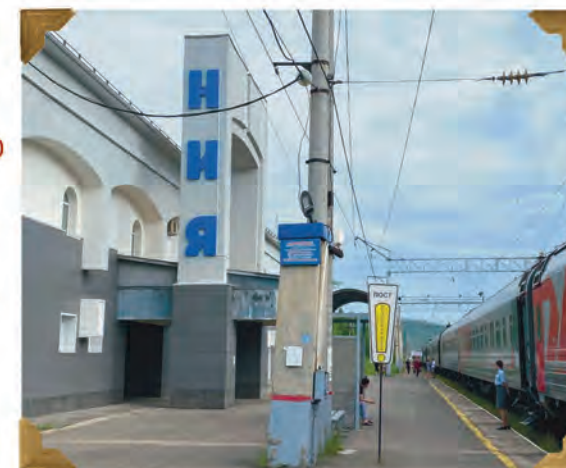
В августе 1979 года в Кунерме побывал американский певец Дин Рид. Он выступил для строителей БАМа прямо с крыши вагона.

Вокзал в Кунерме украшен штукатурными узорами с восточным орнаментом. Над входом в здание установлена металлическая скульптурная композиция «Дагестан — БАМу», выполненная тогда молодым автором, а ныне заслуженным деятелем искусств Дагестана Шарифом Шахмардановым. На современном вокзале скульптурной композиции нет.



НИЯ

Ния — название реки. Это слово, пришедшее из полузабытого сибирского наречия, звучит как древнее женское грузинское имя. Станцию Ния строил именно грузинский отряд. Вокзал станции был облицован тёмным туфом. На дверях и стенах внутренних помещений есть традиционная грузинская деревянная резьба и металлическая чеканка.



Поэт Евгений Евтушенко писал о жителях Нии с любовью и уважением: «Шагая даже по трясинам, грузин остаётся грузином».

АНГОЯ

Станцию Ангоя строил коллектив из Азербайджанской ССР. В переводе с эвенкийского её название означает «ущелье, расщелина» или «тихое место». Одноимённый посёлок стоит в узкой долине Верхней Ангары, закрытой со всех сторон высокими горами.

Здание вокзала отражает национальный колорит Азербайджана. Это необычные стрельчатые окна, устремлённая вверх центральная часть здания. В Бурятию из Азербайджана привезли отделочный камень — травертин, а в центральном зале установили панно, сделанное в Баку.



Гейдар Алиев

Весной 1984 года на БАМе побывал Гейдар Алиев — будущий президент Азербайджана.



В 2008 году станции Ангоя присвоили имя Гейдара Алиева, а 18 июля торжественно открыли мемориальную доску. Я уже подросла и приезжала на этот праздник. Помню, там собралось много людей!

18 июля 2008 год



БАМОВСКИЕ СТАНЦИИ И ПОСЕЛКИ

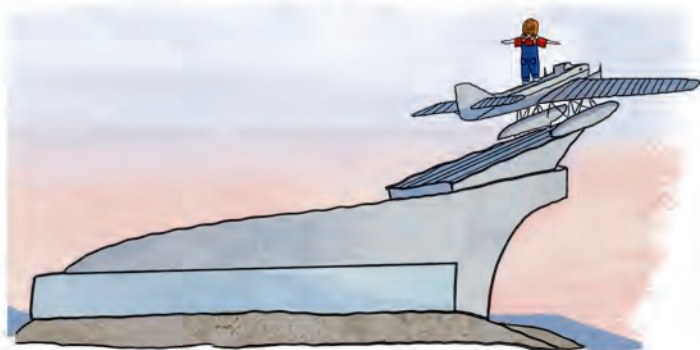
ТАКСИМО

Таксимо строили рабочие из Латвии. Местный вокзал — кирпичное здание с высокой кровлей синего цвета, расположенное не вдоль путей, как обычно на железной дороге, а перпендикулярно им — как дом в прибалтийском городке. В Таксимо есть микрорайон ЛатБам с улицами Латвийской, Рижской и Даугава.

Кроме латышей в строительстве Таксимо участвовали рабочие Белорусской ССР, поэтому другой район поселка называется БелБам, с улицами Минской и Белорусской.

Для проведения изыскательских работ использовали авиацию, а так как аэродромов в тайге не было, применяли гидросамолёты, способные совершить посадку на воду. Зимой их поправки заменяли лыжами.

Случались и аварии. В августе 1940 года самолет АНТ-4 с бортовым номером СССР-Ж11 при посадке на озеро Борончеевское в районе современного Таксимо потерпел катастрофу, погибли все находившиеся на борту. В декабре 1940 года неподалеку, на Шаман-горе, совершил аварийную посадку второй АНТ-4. Экипаж чудом уцелел после приземления на горный склон.



В память о погибших при изысканиях трассы БАМа летчиках, геологах и изыскателях недалеко от вокзала Таксимо установили памятник — полноразмерный макет самолёта АНТ-4.

РАЗЪЕЗД МИРОШНИЧЕНКО

Знаменитый разъезд, где 28 апреля 1984 года встретились строители и воины-железнодорожники, идущие навстречу друг другу от Тынды и Амура.



Фото из личного архива И.Е. Левитина — советника Президента Российской Федерации. 1984 год, справа налево: Левитин Игорь Евгеньевич — военный комендант железнодорожного участка и станции Ургал, Федченко Анатолий Трофимович — начальник службы ВОСО Дальневосточного округа, Степанов Виктор Евдокимович — начальник Управления ВОСО на БАМЖД

КУАНДА

Куанду строила Узбекская ССР. Когда её первые строители в 1982 году прибыли к месту работ, тындинская газета «Авангард» выпустила статью с заголовком «Салам, товарищ БАМ!».

В сентябре 1984 года в Куанде произошло знаменательное событие — «золотая стыковка» обоих участков трассы.



Фото из личного архива И.Е. Левитина. Укладка «Золотого звена»



И.Е.Левитин, праздник укладки «Золотого звена» (фото из личного архива И.Е. Левитина)

АЛОНКА



Фото из личного архива И.Е. Левитина. Станция Алонка, 1984 год, справа налево: Левитин Игорь Евгеньевич, Букреев Виктор Александрович — командир 42-го учебного полка железнодорожных войск

Посёлок Алонка возвели шефы из Молдавии. Свой клуб они назвали «Флуераш» — дудочка. Огромное красно-белое здание местного вокзала — одно из самых красивых на восточном участке БАМа. Над входом размещена металлическая композиция, символизирующая дружбу русского и молдавского народов: две женщины опираются на светофор с надписями «БАМ» и «1975-1984».



УРГАЛ

Старый Ургал был охотничьим поселком. Ургал новый — город путейцев и шахтёров-угольщиков. Монумент с символической эмблемой железнодорожных войск воздвигнут в Ургале — центре Восточного участка БАМа. Железнодорожную ветку со стороны Транссиба проложили к нему ещё в довоенное время.

6 февраля 1975 года на окраине Ургала воин-железнодорожник Леонид Смирнов забил «серебряный костыль» в первое звено 500-километрового перегона Ургал — Комсомольск-на-Амуре.



ПЕРВОПРОХОДЦЫ-СТРОИТЕЛИ БАМА

«Какие замечательные люди трудятся в этих богатейших, но во многом ещё суровых краях, какая там великолепная молодёжь. Можно сказать, что она согревает климат этих мест теплом своих преданных сердец».

Л.И. Брежнев

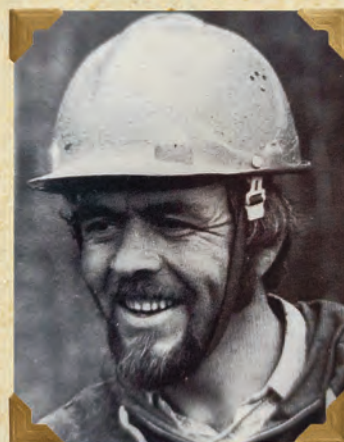
«Маяки» великой стройки, Герои Социалистического труда:

Виктор Лакомов



депутат верховного совета РСФСР трёх созывов, командир Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. Его бригада уложила первые километры магистрали. Он возглавил символическую бригаду на стыковке «золотого» звена БАМ.

Александр Бондарь



бригадир комсомольско-молодёжной бригады монёров пути. В августе 1984 года на участке Таксимо-Витим его бригада установила мировой рекорд скорости укладки железнодорожного полотна: 5400 метров за сутки. Этот рекорд до сих пор никем не побит.

Леонид Казаков



делегат XXV и XXVI съездов партии, член центрального комитета КПСС, бригадир комсомольско-молодёжной бригады.

Феликс Ходаковский



один из опытейших строителей, управляющий трестом «Нижнеангарск Трансстрой».

Владимир Новик



бригадир комплексной бригады. Первый из строителей БАМа удостоен звания Героя Социалистического труда.

Вячеслав Аксёнов



командир Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ, монтажник, народный депутат СССР.

Валентин Толстоухов



бригадир тоннелестроителей.

Анатолий Гусев



бригадир комплексной бригады, строитель столицы БАМа Тынды.

Иван Варшавский



ветеран транспортного строительства, бригадир комсомольско-молодёжной бригады монёров пути, выступившей, как и бригада А. Бондаря, за право укладки последнего, «золотого звена» БАМа.

1 ОКТЯБРЯ 1984г., укладка "Золотого звена", Куанда.

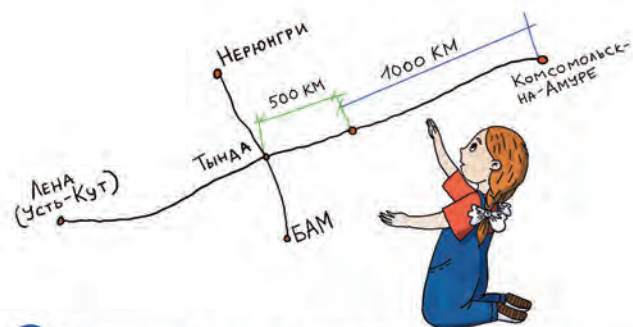
Слева направо: А. Бондарь, Константин Владимирович Мохортов — Герой Социалистического труда, начальник главного управления по строительству БАМ, И. Варшавский.

Журналист берёт интервью у И. Варшавского и А. Бондаря

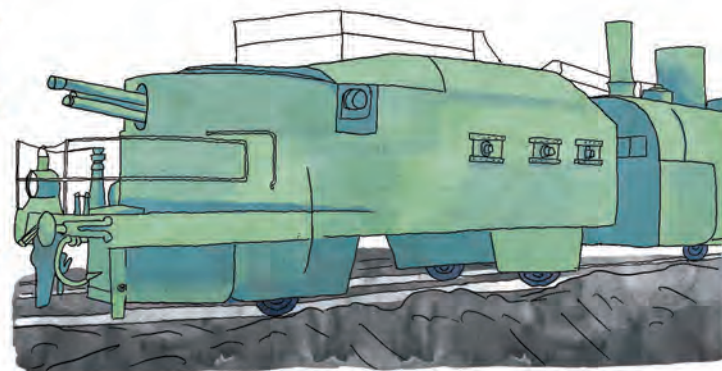


Портретные фото строителей взяты из книги «БАМ» (Составление и текст В. Сузевича, специальная фотосъёмка А. Либермана).

«ЖЕЛЕЗНЫЕ СОЛДАТЫ» - ВОИНЫ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ



Рельсы от Тынды до Комсомольска-на-Амуре (Восточный участок) укладывали железнодорожные войска, они построили самые трудные участки.



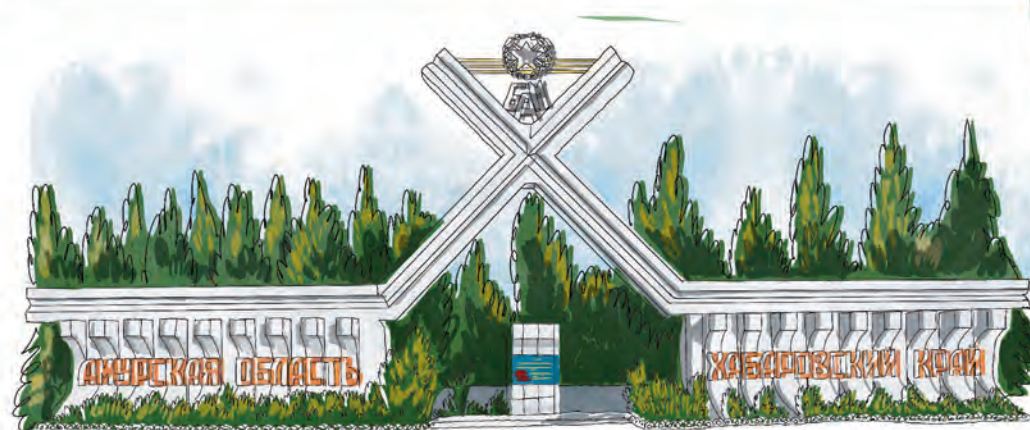
Бронепоезд

● Воины-железнодорожники — это самые мирные войска, они были созданы в Красной Армии осенью 1918 года. В Великую Отечественную войну они перевозили важнейшие грузы к фронтам, вывозили раненых, прокладывали рельсы под огнём противника, управляли бронепоездами.

● Для воинов-железнодорожников БАМ начался зимой 1974 года с десантов из Тынды по льду реки Гиллой (по-эвенкийски «гилли» — блестящий). В самых верховьях они основали станцию Дипкун (по-эвенкийски «серебряный ключ»).

● На БАМе «железные солдаты» служили под девизом «БАМ — твоё поле боя». В петлицы воинов-железнодорожников вплетён мирный созидательный символ — молот. Они строили мирную жизнь и защищали Родину. В добрых традициях железнодорожников быть в труде как в бою.

НА ГРАНИЦЕ ХАБАРОВСКОГО И АМУРСКОГО УЧАСТКОВ БАМА УСТАНОВЛЕН
МОНУМЕНТ ГЕРОЯМ-СТРОИТЕЛЯМ. СМОТРИТЕ, ВОН ТАМ ВВЕРХУ МОЛОТ!



● 28 апреля 1984 года на севере Амурской области, на разъезде Мирошниченко, на 2833 километре магистрали встретились путеукладчики, идущие навстречу друг другу от Тынды и Амура. Полторы тысячи километров пройдено военными железнодорожниками.



Разъезд Мирошниченко



Агитбригада агитпоезда «Комсомольская правда» на экскурсии, разъезд Мирошниченко, 1980-е годы

● Разъезд, где произвели стыковку железнодорожные войска, сначала носил название Нявда, по имени протекающей рядом реки. Позже он был назван именем Виктора Мирошниченко, сержанта железнодорожных войск, совершившего подвиг осенью 1941 года под Москвой. Вместе с товарищами он уничтожал переправы перед наступающими фашистами. Танки уже вползали на мост через реку Снопоть, когда осколок перебил шнур к взрывчатке. Виктор Мирошниченко взорвал мост вместе с собой. Ему было 24 года. Виктору присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).



Сюжет взят из картины художника Геннадия Павлишина

● И в мирное время железнодорожники с честью выполняли свой долг. В июле 1975 года на реке Бурее началось страшное наводнение, грозившее смыть только что построенный мост. Солдаты и офицеры, рискуя жизнями, двое суток отстаивали переправу, отбивались от коряг и брёвен, которые могли разрушить пролёты. В критическую ночь от напряжения лопнули рельсы, проложенные по мосту, но солдаты не ушли с постов, и мост был спасён.



Сюжет взят из картины художника Геннадия Павлишина

ТОННЕЛИ — КЛЮЧИ ОТ БАМА



- Трасса БАМа проложена в гористой местности, через Становое нагорье. Она прорезает семь горных хребтов: Байкальский, Северо-Муйский, Кодарский, Удоканский, Туранский, Дуссе-Алинь и Сихотэ-Алинь.
- Высшая точка пути — Мурунский перевал (1323 метра над уровнем моря).
- На БАМе за весь период строительства на участке Тайшет-Советская Гавань пробито 16 тоннелей: два Коршуновских (каждый 950,5 м), два Байкальских (каждый 6685 м), четыре Мысовых (414 м, 1843 м, 1706 м, 1344 м), Северомуйский (15343 м, самый протяжённый в России), два петлевых тоннеля на обходе Северомуйского тоннеля $\sqrt{1}$ (2270 м) и $\sqrt{3}$ (780 м), Кодарский (1981 м), Нагорный (1353,7 м, первый в стране, проложенный в вечномёрзлотном грунте, самый северный в стране), Дуссе-Алиньский (1852 м), Старый Кузнецовский (413 м), Новый Кузнецовский (3890 м).

19 АВГУСТА 1974 ГОДА на вершине Байкальского хребта приземлился вертолёт со строителями и начались работы на Байкальском тоннеле через перевал Даван. Там действуют сложные системы вентиляции и подогрева: на обоих концах тоннеля установлены ворота, которые открываются при приближении поезда и закрываются после его прохождения.

Среди проходчиков тоннелей БАМа было немало метро-строевцев. Свой «фирменный» символ они не забыли и в горах.



У входов в некоторые бамовские посёлки стоят на постаментах образцы техники, с помощью которой строилась магистраль: гусеничный вездеход, грузовик, ковш экскаватора, а у портала Байкальского тоннеля — подземный самосвал. Их поднимают на постаменты, следуя той же традиции, по которой после войны ставили на пьедесталы танки.



25-тонный подземный автопоезд. Работал на строительстве тоннелей БАМа: Нагорного, Байкальского, Мысовых с 1975 по 1982 год. Установлен 16 октября 1982 года в день сбойки мысового тоннеля № 2.

Мысовые тоннели — комплекс тоннелей на участке Северобайкальск — Нижнеангарск (Бурятия), построенных вплотную вдоль берега Байкала. Названы так,

потому что находятся на мысе Байкальского хребта. Это единственные тоннели на всём БАМе, которые были построены двухпутными (путь же был проложен один).



ВСЕ ТОННЕЛИ ВВОДИЛИ В СТРОЙ УЖЕ ТОГДА, КОГДА ПО ВСЕМУ БАМу было открыто движение. Поэтому возводили обходы, по которым ходили поезда на время пробивки тоннелей.



На Дуссе-Алиньском тоннеле, пробитом ещё в 1952 году, воины-железнодорожники летом 1975 года столкнулись с ледяной пробкой и айсбергами, наглухо перекрывающими оба входа. Тоннель превратился в сплошную ледяную глыбу длиной 1807 метров. Строители мрачно шутили: «Хоть ледокол сюда вызывай». Им предстояло как бы заново пробить тоннель, но не в горах, а во льду. Глыбы льда солдаты выносили на руках или в брезентовых мешках — по две тонны за смену. Невозможно было применить технику. Трудно было дышать из-за нехватки кислорода. Но 11 апреля 1976 года ледовую перемычку ликвидировали — путь поездам был открыт.

● Бурятский участок на БАМе называют барьерным. Там шесть тоннелей, среди них — Северомуйский.

● Жители северомуйска пробили самый протяжённый в стране и самый сложный в мировой инженерной практике горный тоннель — Северомуйский (имени В.А. Бессолова) длиной 15 335 метров. Работы усложняли сейсмичность, подземные реки и озёра горячей воды. Его строили с двух сторон — с востока и с запада. Кроме самого тоннеля построили три вертикальных шахтных ствола. Это было нужно, чтобы добраться до оси тоннеля и обеспечить проходку со дна каждого ствола сразу на запад и на восток.

● Случались и аварии. 20 сентября 1979 года горячий поток взломал гранитную стену, перевернул 20-тонную буровую установку, прокатил её по подземному коридору на много метров и почти до потолка залил тоннель. Вода тащила скальные обломки. Проходку остановили надолго. Тоннельщики наткнулись под землёй на русло древней реки, явление окрестили «Ангараканский разлом». Рабочие бурили водоотводные скважины, трудились в жаре и каждые 15–20 минут бежали под холодный душ. Под землёй шёл монтаж водоперекачивающих станций, и 10 октября 1981 года проходку тоннеля возобновили. Именно в руках тоннельщиков-северомуйцев ключи от всего БАМа.



Памятная стела в честь окончания строительства Северомуйского тоннеля (в 2003 году) с мемориальной табличкой о погибших строителях, установленная у восточного портала тоннеля.

БАМ — ЭТО МОСТЫ, СОЕДИНЕННЫЕ РЕЛЬСАМИ



ТРАССА ДОРОГИ ПЕРЕСЕКАЕТ 11 КРУПНЫХ РЕК, СРЕДИ КОТОРЫХ ЛЕНА, АМУР, ЗЕЯ, ВИТИМ, ОЛЁКМА, СЕЛЕМДЖА И БУРЕЯ. ВСЕГО БАМ ПЕРЕСЕКАЕТ БОЛЕЕ 3500 ВОДОТОКОВ.

Мостов на БАМе много, считай, по одному на каждый километр. Даже через маленькие невидные ручейки на трассе порой приходилось возводить крупные виадуки и эстакады. Ведь в паводки эти ручейки могут в считанные часы превратиться в буйные реки.

На БАМе впервые в мировой практике применили так называемые столбчатые опоры для мостов. Благодаря этим сравнительно тоненьким столбам темпы строительства значительно возросли, а качество и надёжность повысились.



Единственный железнодорожный мост через реку Лена находится в Усть-Куте. В 2019 году на опорах действующего моста построили ещё один.

Автомобильно-железнодорожный мост через реку Амур — крупнейший на БАМе. Его длина 1435 м. Мост строили в сложных условиях: резкие колебания уровня воды в Амуре (за время строительства глубина реки менялась от 12 до 16 метров), мощный ледоход при толщине льда до 1,5 метра, большая скорость течения — 3,5 м/с, глубокое залегание скальных пород, на которые можно было бы установить опоры. Движение по мосту открыли 26 сентября 1975 г.



До открытия Северомуйского тоннеля в 2003 году поезда ходили в обход по горному серпантину. На трассе в обход Северомуйского тоннеля есть два «петлевых» тоннеля: поезд внутри них поднимается в гору, разворачиваясь на 180°.



Мост через реку Груджекит

На этом обходе построен самый страшный мост — Чёртов мост — полукруглый в плане виадук. Это одна из главных достопримечательностей БАМа, уникальное инженерно-техническое сооружение и одновременно красивейшее место на БАМе, которое называют его «золотой пряжкой». Мост проходит над рекой Итыкит. Его длина 360 метров, высота — 35 метров. Чёртов мост был построен в 1986 году, но постоянное движение поездов там началось в 1989 году.



Чёртов мост расположен на характерных двухъярусных опорах, единственный в России мост такой конструкции. Немного раскачивается при прохождении по нему тяжёлых составов, но после открытия Северомуйского тоннеля такие составы по мосту не ходят. Локомотивные бригады перед выездом на Чёртов мост нередко крестились.



БЫТ БАМОВЦЕВ

Быт первых строителей был непростым: домики-временки, бытовки, балки, списанные и переоборудованные пассажирские вагоны, самострой из подручных материалов, палаточные городки.



В зимние морозы грелись у печек и не только. Как ещё? На лыжах ходили! И здоровье, и настроение улучшалось.

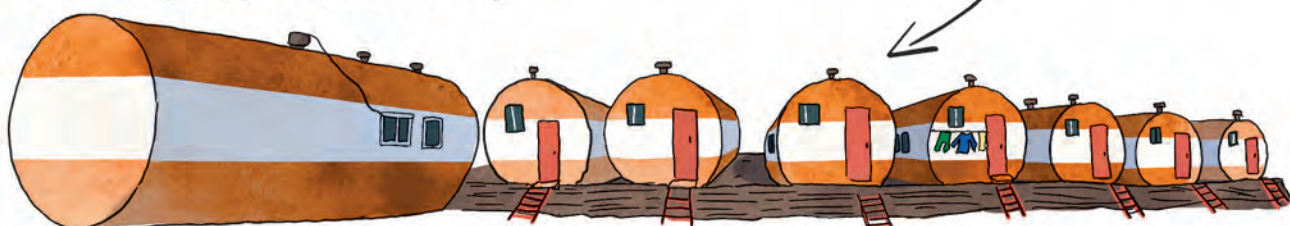


МОУ СОШ № 2

Строили временные сборно-щитовые дома – «щитовухи». И не только дома, но даже школы. Я училась именно в такой. Это была МОУ СОШ № 2 в Северобайкальске. Сейчас её уже снесли, как и другие временные строения, на то они и временные.



В первые годы стройки в Тынде в таких «бочках», изготовленных в Московской области, жили первостроители. Это была улица Диогенов. В таком жилище было тепло, туда провели воду и даже оборудовали небольшую кухню и комнату.



Сюжет взят из картины художника Геннадия Павлишина

ЗНАЧКИ И МЕДАЛИ

Многие бамовцы награждены знаками и медалями.

В 1975 году учредили знак «Строителю БАМ», а в 1977-м — «Мастер – золотые руки», которыми награждали отличившихся строителей.

8 октября 1976 года учреждена медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали». Она сразу же стала на трассе самой почётной и престижной. Всего было вручено 88610 таких медалей, в том числе и моей маме. А сколько было значков!



Как я люблю разглядывать все эти значки и медали! Моя мама сохранила многие на память. Особенно трепетно я изучала медаль «За строительство БАМ». Часто примеряла её, представляя себя строителем БАМ.



Так выглядит юбилейная памятная медаль «50 лет Байкало-Амурской магистрали».



задняя сторона



лицевая сторона

ЖИЗНЬ БАМОВЧАТ

● Строители говорили: вот появятся в притрассовых посёлках дети — тогда только, считай, жизнь закрепилась...

● 29 октября 1974 года родился первый бамовчонок. У выпускников Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта Роберта и Хильды Дите появилась дочь. Назвали её Оксаной.

● Рождаемость в посёлках строителей на БАМе была вчетверо выше, чем в целом в областях, по территории которых проходит трасса. Ведь там не только дорогу строили, но и свои судьбы, играли свадьбы. За первые 10 лет строительства зарегистрировали почти 6 тысяч союзов.



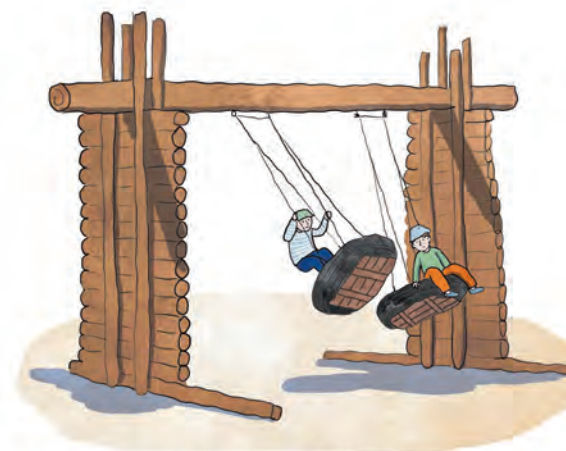
Свадьба Риты Вишневской и Алексея, г. Тынды, 1978 год.



Свадьба Валерия и Галины Васильевых, январь 1978 год, вагон-клуб агитпоезда «Комсомольская правда».



На БАМе в глаза бросалось обилие детворы — на магистрали подрастали бамовчата. Обязательно строили детские сады, ведь бабушек на БАМе не было.



Детский сад в Кичере

Моя СТАРШАЯ СЕСТРА ходила в ДЕТСКИЙ САД „Гулливер“, в СЕВЕРБАЙКАЛЬСКЕ ЧЕРЕЗ ЭТИ „ВОРТА“.. МНЕ ТАК НРАВИЛОСЬ провожать или ВСТРЕЧАТЬ ЕЁ с РОДИТЕЛЯМИ! А мой САД НАЗЫВАЛСЯ „Родничок“..



Каждый сад старались сделать лучшим и неповторимым. В Улькане на территории сада был настоящий пароход — старинный, колёсный. А у детсадовцев Кичеры был целый резной деревянный городок с героями сказок и теремами.



Дети заходят в вагон-клуб агитпоезда для просмотра мультфильмов, 1982 год

В сорока километрах от Тынды, посёлке Ларри, вырос пионерлагерь — первый на магистрали. Его называли «бамовским Артеком».

В библиотеке агитпоезда «Комсомольская правда» дети всегда могли почитать интересные сказки. А ещё их ждали встречи с интересными людьми.

Представляете, сколько было первоклашек и учеников начальных классов? Дети БАМа росли вместе с БАМом.



«ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ НА КОЛЕСАХ»

Агитпоезд — отличное средство поднять боевой дух строителей!

24 сентября 1975 года в четыре часа дня на Московском вагоноремонтном заводе имени Войтовича состоялся массовый митинг, посвящённый отправке агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда» на БАМ. Агитпоезд работал вместе с «бамопроходцами» всю стройку. Первая его встреча со строителями БАМа состоялась 2 октября 1975 года.

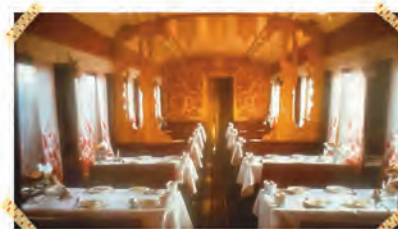


Май 1977 год, г. Улан-Удэ, агитпоезд после ремонта в ЛВРЗ перед отправлением на бамовские маршруты
Бригада агитпоезда



СХЕМА АГИТПОЕЗДА

Задачи и условия работы агитпоезда (длительное нахождение в условиях Крайнего Севера, оторванность от культурных центров, ремонтных и экипировочных баз) определили его состав: вагон-клуб, вагон-лекторий, вагон-библиотека, три пассажирских вагона, вагон-столовая, вагон-дизель.



ВАГОН-СТОЛОВАЯ



Все вагоны агитпоезда были красного цвета, поэтому его с первых дней называли «Красный эшелон».

Агитпоезд ходил по всему БАМу, устраивая концерты, кинопоказы, выставки и лекции. На агитпоезде проводили слёты, "круглые столы", семинары по обмену опытом. Культурная жизнь на агитпоезде могла вполне сравниться со столичной. В тайгу везли знаменитых артистов эстрады (включая Иосифа Кобзона, ВИА «Самоцветы», и «Песняры», и даже американского артиста Дина Риды), новые фильмы и книги, а также репродукции картин из Третьяковки, Эрмитажа и Русского музея.



Только за первый год агитпоезд прошёл 40 тысяч километров — один виток вокруг земного шара. А за все годы стройки он прошёл по БАМу около 500 тысяч километров.

На трассе вместе с агитпоездом побывали выдающиеся спортсмены, герои войны и труда, писатели, художники, космонавты, творческие коллективы. На борту агитэшелона были композитор В. Шаинский, космонавт Ю. Глазков, Герой Советского Союза лётчица Н. Распопова и многие другие интересные люди.

Поэт М. Пляцковский так вспоминал о поездке на агитпоезде: «Это были удивительные встречи. Как искры высекались, рождались песни, стихи. Песню "Дорога железная" мы с Владимиром Шаинским написали в вагоне за одну ночь».



На все мероприятия агитпоезда традиционно был «вход свободный». Зрительный зал располагался напротив агитэшелона, а зачастую прямо на стройке.

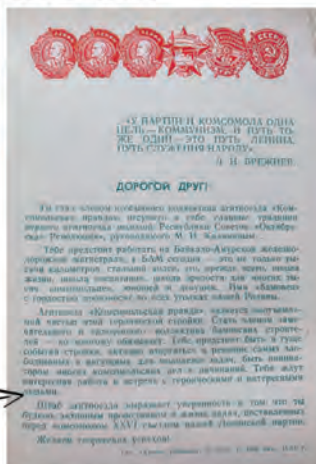


Выступления агитпоезда

Успех агитпоезда был огромный — люди с детьми проходили по 12 километров по тайге на лыжах, чтобы послушать лекцию о живописи, а потом столько же шли обратно. Агитпоезд тоже стал строителем: строителем духовного мира молодых бамовцев.



Это моя мама — Евгения Белодед, а тогда — Петручик. Она приехала на строительство БАМ по комсомольской путёвке в апреле 1977 года из Челябинска и работала на агитпоезде проводником вагона-клуба и бригадиром проводников. Агитэшелон стал для неё «домом на колёсах». Почитайте брошюру, так приветствовали новых работников поезда.



КУЛЬТУРА НА БАМЕ



У бригады Ивана Варшавского был вагон для отдыха: с красным уголком, небольшим зрительным залом, библиотекой. Его добыл и оборудовал агитпоезд. Он двигался вместе с бригадой в голове укладки, и ребята именовали его "филиалом агитпоезда «Комсомольская правда»", даже табличку с этим названием повесили.

Агитпоезд часто был в роли "первого пассажирского". Так он ехал до Тынды, первым входил в Звёздную, Беркакит и многие другие бамовские станции.

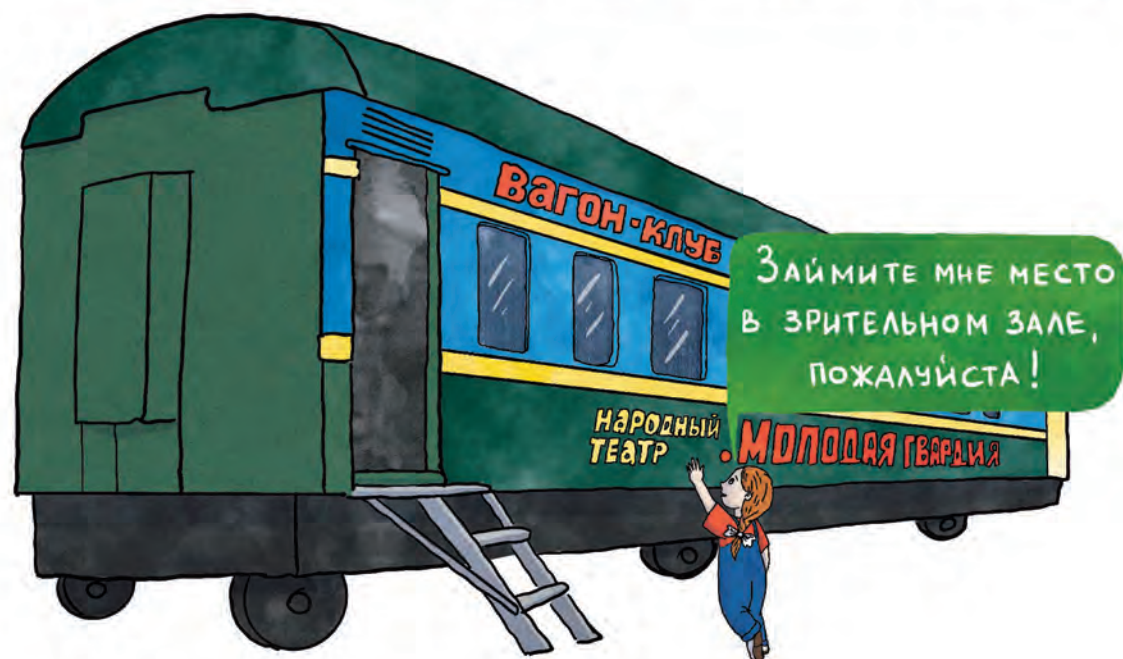


Анатолий Байков

В Кичере жила знаменитая на весь БАМ бригада Александра Бондаря. Она была костяком поселкового народного театра «Молодая гвардия», который основали в Звёздной, а потом перевезли с десантом в Кичеру. Режиссёр театра — плотник Анатолий Байков.

Первый сбор желающих заниматься театральной самодеятельностью состоялся 11 декабря 1974 года. Первым их спектаклем был «Город на заре», позже поставили «До третьих петухов», «Молодая гвардия», «Заседание парткома».

В 1983 году Байков организовал фестиваль «Театральная весна на БАМе».



ЛИТЕРАТУРА



ТАК-ТАК-ТАК, КАКИЕ НОВОСТИ?



50000 книг привезли на БАМ. «ГУДОК» — одна из самых читаемых газет на трассе.



В посёлке Аям с 1978 года проводили ежегодный литературный фестиваль «Мосты магистрали».

ЖИВОПИСЬ



14 апреля 1979 года в Северобайкальске открыли первую на магистрали картинную галерею. 18 февраля 1982 года в ней организовали выставку репродукций картин из собраний Русского музея и Эрмитажа.

МУЗЫКА

8000 гитар было продано по всей линии БАМа к лету 1976 года.

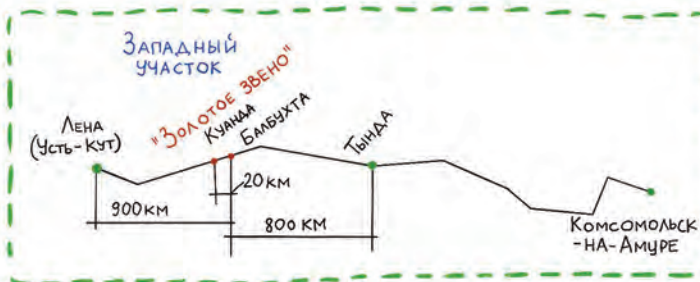
Больше всего гостей со всех участков БАМа и из всех уголков страны собирал ежегодный фестиваль самодеятельной патриотической песни в Тынде. Он проходил на Островской сопке (поэтому она и названа Фестивальной) на исходе лета. Гитары поют голосами души. И не просто гитары, а те самые, что ехали в кабинах первых тракторов, чьи струны лопались на морозе в зимних десантах, как жилы, от усталости. Песня помогала строить.



«ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО» — «ЗОЛОТАЯ» СТЫКОВКА

Вот и всё. Замкнулось полотно.
И последний выложен портал.
«Золотое» светится звено —
Ты об этом десять лет мечтал.

Владимир Гузий
(бамовский электрик и поэт)



1 октября 1984 года в Куанде, в 40 километрах к востоку от Балбухты, прошло празднование, официальное открытие — укладка «золотого» звена, символизирующее окончание строительства великого железнодорожного пути. В этот день весь мир узнал из газет: БАМ построен!



Перед укладкой



Процесс укладки



«Золотое звено» уложено

«Золотое звено» зашила бригада В. Бритикова, а «золотой костыль» в шпалу Байкало-Амурской магистрали забил выдающийся государственный и общественный деятель Гейдар Алиев.

29 сентября 1984 года в 10:05 по московскому времени состоялась «золотая» (фактическая) стыковка на разъезде Балбухта (Каларский район Забайкальского края, бывшая Читинская область), в девятистах километрах к востоку от Усть-Кута и восьмистах к западу от Тынды. Бригады путеукладчиков Ивана Варшавского (от Тынды) и Александра Бондаря (от Лены), двигавшиеся навстречу друг другу 10 лет, состыковали свои участки Западного БАМа.

Владимир Мучицын и Виктор Лакомов — комиссар и командир первого бамовского отряда, соединили над головами половинки того самого символического серебряного ключа от магистрали, который вручили им 10 лет назад.



На этот праздник пригласили руководителей и строителей, общее количество его участников превысило 10 тысяч человек. Здесь же открыли монумент Славы строителям БАМа.



Моей маме тоже выпала честь быть в числе приглашённых. Она сохранила само приглашение и программу праздника. Смотри, как они выглядят!



Стела на разъезде Балбухта (эскизный проект Владимира Скарги)

В бортовом журнале агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда» об этом дне написано следующее: «Первый поезд, прошедший по "Золотому звену", был наш поезд! Огромная радость! Большой успех!!!»



Хоть стыковка и произошла, и пути, проложенные навстречу друг другу, соединились, дорога была ещё совсем не готова к движению по ней поездов. Только через пять лет, в 1989 году, магистраль передали Министерству путей сообщения, и она заработала регулярно.



БАМ ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

Есть такая шуточная история. Приехали на БАМ иностранные корреспонденты и спрашивают начальника Главбамстроя: «Скажите, пожалуйста, БАМ – одноколейным будет или двухколейным?» Товарищ Мохортов им отвечает: «Это как получится – укладчики идут навстречу друг другу за тысячи километров. Если встретятся – будет одна колея. Если разминутся где-то в пути, значит, двухколейным будет БАМ...»



Раньше дорога называлась Байкало-Амурская железная дорога, в 1997 году её разделили, и сейчас БАМ пролегает на территории Восточно-Сибирской (ВСЖД) и Дальневосточной (ДВЖД) железных дорог с границей между ними на станции Хани.



Бамопроходцы. Сюжет взят из картины художника Геннадия Павлишина

В конце 1980-х и в 1990-е годы на БАМе началось затишье. Его даже называли «дорогой в никуда». Но в 2013 году о БАМе вновь услышала вся страна. Утвердили план создания Восточного полигона железных дорог. Началась реконструкция и модернизация БАМа и Транссиба: строительство новых станций, разъездов. БАМ построили однопутным, но дальновидные инженеры спроектировали его как двухпутный: насыпь сделали под два пути, однако не все мосты и тоннели построены под два пути. И сегодня строители БАМ укладывают там второй путь. Второй этап модернизации завершится в 2025 году.



23 апреля 2024 года Президент Российской Федерации Владимир Путин на юбилее БАМа отметил: «За последние 12 лет мощность магистрали выросла втрое».



Строительство второго пути на участке Северобайкальск – Нижнеангарск

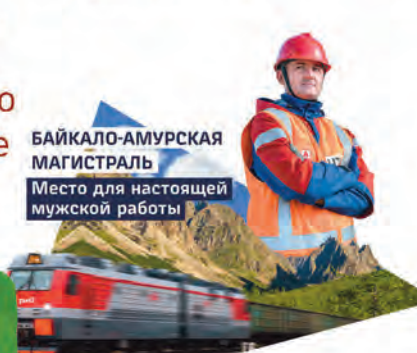
Третий этап модернизации БАМа и Транссиба продлится до 2035 года. Провозная способность этих магистралей сейчас, в 2024 году, – 180 млн тонн, в 2030-м она увеличится до 210 млн тонн, а в 2032-м – до 270 млн тонн.

Работы будут вести на 24 участках: 12 из них относятся к Транссибу, 10 – к БАМу, ещё две линии должны соединить магистрали между собой. Также возведут вторые Северомуйский, Кодарский и Кузнецовский тоннели и мост через реку Амур. БАМ станет двухпутным на всём протяжении. Сегодня российские студенческие отряды активно трудятся на стройке, участвуя во Всероссийском трудовом проекте «БАМ 2.0». БАМ продолжают строить разные народы, в июле 2024 года на строительство отправились студенческие стройотряды из Белоруссии.



ПРИЕЗЖАЙТЕ
К НАМ
НА БАМ!

Плакаты взяты
из открытых
источников



БАМ – ЮБИЛЕЙ



В 2024 году отмечают 50-летие со дня начала строительства БАМа.



Я родилась спустя 6 лет после „золотой, стыковки. Сейчас я уже выросла, собрала интересные факты о БАМЕ и рассказала вам о них в этой энциклопедии. Хотя я уже взрослая, бамовчонком останусь навсегда.



А вот и моя мама – Евгения Ивановна Белодед, смотрите, какой молодой и красивой она была на стройке века.



Сейчас она уже растит внуков, тоже бамовчат, показывает фотографии со времён стройки и рассказывает о БАМЕ. Дети внимательно слушают и иногда, любя, называют бабушку „Бамушка“.



БАМОВЧАТА

Сегодня мы серьёзно
Споём про юбилей,
Про БАМовское братство,
Про БАМовских детей.
Мы не рубили просек,
Не били костыли.
А просто вместе с БАМом
Рождались и росли.



Бамовчата, бамовчата,
Собирайтесь в круг!
Всех друзей зовите звонко
И своих подруг.
Нам не надо нынче в школу,
Нет нам Родины милей.



Праздник наступил весёлый —
БАМа юбилей!
Мы в садики ходили,
Мы кашу ели там.
И БАМовская школа
Открыла двери нам.
Не били мы тоннелей,
По наледям не шли,
А всё-таки дорогу построить помогли.



Мы БАМ пересекаем
Четыре раза в день,
То в школу, то из школы
Побегать нам не лень.

И БАМ мы называем
Дорогой пап и мам,
И подрастать не скучно
С весёлым словом БАМ!



Дни, годы, как составы,
По рельсам пробегут,
А там, глядишь, и наши
Детишки подрастут.
На праздник соберутся
В огромный круг друзей
И запоют все вместе:
«БАМа – юбилей!»

Автор песни Татьяна Ветрова — почётный гражданин города Северобайкальска, член Союза писателей России.



Праздничное шествие
по Ленинградскому
проспекту в
Северобайкальске
6 июля 2024 г.

Другие книги автора



Дидактическая сказка-профориентатор в мире железнодорожных профессий «Путешествие в Железнодорожию».

Мише и Маше повезло совершить невероятное путешествие в сказочную Железнодорожию. Как-то ночью, едва взрослые уснули, за детьми приехал чудо-поезд, доставивший их в удивительную страну, все жители которой — железнодорожники. Мастера своего дела Чух Чухыч, Пассажир Пассажирыч, Груз Грузыч, Движ Движич, Путь Путич, Стук Стукич и Ток Токич показали юным гостям, как все устроено на современной железной дороге, и рассказали, как обстояло дело в прошлом. Увлекательная экскурсия позволила детям узнать много интересного о работе разных специалистов и понять, какой это важный, сложный и слаженный механизм — сеть железных дорог.

«Ларец эмоций»



Книга-методичка по развитию эмоционального интеллекта у детей и взрослых (арт-терапия, сказкотерапия, песочная терапия).

Мы показываем ребёнку, как правильно держать ложку, переводим его через дорогу, крепко держа за руку, учим читать и писать. Мы очень внимательны к формированию у него знаний об окружающем мире. Но в мир чувств и эмоций ребёнок вступает без провожающего, без поддержки и совета. Возможно, потому, что мы сами не всегда понимаем, как справляться с собственными эмоциями.

Книга-конструктор «Ларец эмоций» совмещает в себе учебник и теорию для родителей, которые помогут разобраться с тем, что же такое эмоциональный интеллект. Это ещё и методическое пособие для родителей и педагогов, в котором приведены техники арт-терапии: сказкотерапии, изотерапии, песочной терапии, тестопластики, направленные на развитие эмоционального интеллекта.

И конечно же, в этой книге есть сказки! Самые настоящие терапевтические сказки для детей, с чудесными иллюстрациями. Всё это поможет ребятам научиться понимать свои и чужие эмоции, а также управлять ими. В этом им помогут ирбис Ирис и рысь Ириска.

Книга позволит ориентироваться во внутренней карте своих эмоций и строить из них яркую, насыщенную жизнь!

Дидактическая экологическая сказка «Байкальский батискаф»

Однажды отважные дети отправились в путешествие по берегам Байкала, чтобы познакомиться с самым глубоким пресным озером в мире. Но они не знали, что им предстоит настоящее приключение с погружением под воду и встречей с эндемиками Байкала. На уроках байкаловедения вместе с новыми друзьями — обитателями озера-моря, они узнают много нового и важного о флоре, фауне и опасностях, грозящих Байкалу. Тогда они решают создать Экоотряд Байкалят, чтобы стоять на страже и защищать чудеса природы.

СОДЕРЖАНИЕ

ЧТО ТАКОЕ БАМ? КТО ТАКИЕ БАМОВЦЫ И БАМОВЧАТА?4

КАРТА БАМА6

ФАКТЫ О БАМЕ8

КОРЕННЫЕ ЖИТЕЛИ И ПРИРОДА10

САМОЦВЕТЫ И ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ12

БАМ — ЗОНА ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ14

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. НАЧАЛО16

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. КОМСОМОЛЬСКИЙ ПЕРИОД18

ЛОЗУНГИ И ПЛАКАТЫ БАМА20

БАМОВСКИЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ22

ТЫНДА24

СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК26

БАМОВСКИЕ СТАНЦИИ И ПОСЁЛКИ28

ПЕРВОПРОХОДЦЫ-СТРОИТЕЛИ БАМА32

«ЖЕЛЕЗНЫЕ СОЛДАТЫ» — ВОИНЫ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ34

ТОННЕЛИ — КЛЮЧИ ОТ БАМА36

БАМ — ЭТО МОСТЫ, СОЕДИНЁННЫЕ РЕЛЬСАМИ38

БЫТ БАМОВЦЕВ40

ЗНАЧКИ И МЕДАЛИ41

ЖИЗНЬ БАМОВЧАТ42

«ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ НА КОЛЁСАХ»44

КУЛЬТУРА НА БАМЕ46

«ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО» — «ЗОЛОТАЯ» СТЫКОВКА48

БАМ ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА50

БАМ — ЮБИЛЯР52

Книга вот-вот выйдет в печать, обложка ещё в разработке

Подписано в печать: 20.08.2024 г.
Формат 60 x 90 1/8. Бумага мелованная.
Печать офсетная. Гарнитура Bahnschrift.
Усл. печ. л. 16,51. Тираж 93 экз. Зак. 476.

Отпечатано в ООО «Глазковская типография». Адрес: 664039,
Иркутская область, г. Иркутск, ул. Гоголя, 53. ИНН 3849068526.
Справки и информация: тел.: 38-78-40.

БАМ – ГОРДОСТЬ КОМСОМОЛА!

СТАЛЬНАЯ ТРАССА МОЛОДЫХ.

ТРАССА МИРА.

МАССОВЫЙ ТРУДОВОЙ ГЕРОИЗМ.

ЗОНА ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ.

БАМ – ЭТО ЛЮДИ!

ЗЕЛЁНАЯ ЦЕЛИНА.

БАМ – ЭТО НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ.

СЕВЕРНЫЙ ТРАНССИБ.

БАМ – ТРУДА И ЖИЗНИ ШКОЛА.

БАМ – ЭСТАФЕТА ПОКОЛЕНИЙ.

БАМ – ДОРОГА – БОГАТЫРЬ.

Автор и составитель



Наталья Горнакова — мама троих детей, потомственный железнодорожник в четвёртом поколении, психолог-консультант, арт-терапевт, сказкотерапевт, член Международного союза сказкотерапевтов, автор детских книг «Путешествие в Железнодорожию», «Ларец эмоций», победительница регионального этапа и полуфиналистка Международной Премии #МЫВМЕСТЕ. Имеет три высших образования, победительница премии «Женщины железных дорог» в номинации «За вклад в реализацию социальных проектов и укрепление железнодорожных традиций».

Фотографии



Евгения Белодед (Петручик) — была откомандирована на строительство БАМа по комсомольской путёвке в апреле 1977 года из Челябинска. Проехала весь БАМ на агитпоезде ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда», участвовала в праздновании укладки «золотого» звена, осталась жить и работать на БАМе.

Награждена медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали», почётный работник Восточно-Сибирской железной дороги, серебряный волонтер.



Художник

Анастасия Каганович — психолог, арт-терапевт, с 2016 года профессиональный художник-иллюстратор, проиллюстрировала более пятнадцати книг.