БАМ – ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Фоменко Е.Р.

Краснодарский край, МБОУ «СОШ №1», 8 «Б» класс

Руководитель: Штомпель Г.Г., Краснодарский край, МБОУ «СОШ №1», учитель истории и обществознания

Данная статья является реферативным изложением основной работы. Полный текст научной работы, приложения, иллюстрации и иные дополнительные материалы доступны на сайте VI Международного конкурса научно-исследовательских и творческих работ учащихся «Старт в науке» по ссылке: https://school-science.ru/6/5/36681.

«…Родился БАМ, как мощная волна
Проснувшихся надежд и устремлений.
Стране, погрязшей в омуте невзгод,
Разнузданной коррупции и хмеля,
БАМ стал необходим, как кислород,
Высокой правдой замыслов и целей.
Он нес с собой дыханье прошлых лет,
Романтику борьбы и жажду славы,
И радость неизведанных побед,
И подвиги во благо всей державы…»

Леонтий Махитаров [1]

Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев так сказал об этом событии комсомольцам: «Ваша замечательная победа, – говорится в приветствии, – завоевана в суровых условиях вековой тайги благодаря самоотверженному труду всех участников строительства и сочетанию богатого опыта рабочих, инженеров и техников с неутомимой энергией комсомольцев и молодежи…Убежден, товарищи, что эта стройка станет всенародной, – говорил товарищ Л. И. Брежнев, – в ней примут участие посланцы всех республик, и в первую очередь наша молодежь. Разве это не вдохновляющая перспектива для многих тысяч наших молодых людей?»[2] Этот призыв Генерального секретаря ЦК КПСС нашел горячий отклик в сердцах советской молодежи, был воспринят как новое ответственное и почетное поручение партии Ленинскому комсомолу. В комсомольские организации сразу же поступили десятки тысяч заявлений от юношей и девушек с просьбой направить их на БАМ. Когда читаешь эти заявления, то с особой силой ощущаешь «души прекрасные порывы». Узнал человек, что задумана новая стройка, и уже не может усидеть на месте. И обиженным даже себя посчитает, если возьмутся творить новое чудо без него. Свое право «принять участие» добровольцы аргументируют веско и убедительно. «Владею несколькими специальностями...» Но это еще не все. «Мой дед строил Комсомольск-на-Амуре». Другой отстаивает свое право попасть в первый отряд добровольцев тем, что его «отец возводил Турксиб», а третий тем, что его «брат работает в Усть-Илиме». Сыновья и внуки унаследовали энтузиазм первопроходцев. БАМ должна стать наследницей героических дел молодежи всех поколений (см. приложение I рис. 1). ЦК ВЛКСМ взял на себя инициативу направить на стройку по комсомольским путевкам квалифицированных молодых рабочих с промышленных предприятий и строек страны (см. приложение I рис. 2). Актуальность: Для старшего поколения аббревиатура БАМ не нуждается в расшифровке – о строительстве Байкало-Амурской магистрали слышали все. Но я попробовала опросить нескольких своих одноклассников и поняла, что для них эта страница истории закрыта. Мы современное поколение должны помнить об этой славной истории ленинского комсомола. Цель: рассмотреть историю строительства БАМ – как комсомольской стройки. Задачи работы: Расширить кругозор учащихся на примере забытых страниц истории комсомола, провести анализ полученных материалов и обобщить данные. Предмет исследования – историю строительства БАМ – как комсомольской стройки. Гипотеза – я надеюсь, что мне удастся рассмотреть историю строительства БАМ – как комсомольской стройки. Для решения поставленных задач и проверки выдвинутой гипотезы использовались следующие методы исследования: изучение и сопоставление полученных фактов, анализ и обобщение собранной информации. Исследование осуществлялось в период с сентября 2017 и включало 3 этапа: Научно-практическая значимость работы: данная работа может пополнить архив районный музей. Для написания своей работы я использовала документы музея, документальную, монографическую, научно-популярную литературу, интервью.

1. Из истории строительства БАМа

В чем такая сила идеи БАМа, если эта идея, несмотря на все трудности времени и сопротивление природы, а также противников БАМа, упорно и результативно

пробивала себе дорогу и победила? А сила и победоносность ее в том, что комплекс БАМ призван решать четыре важные задачи общегосударственного масштаба, которые неотвратимо ждали своего решения: 1. открыть доступ к природным ресурсам огромного региона; 2. обеспечить транзитные перевозки по кратчайшему расстоянию (сократить пробег грузов в среднем на 500 км); 3. создать кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток – Запад, проходящий на протяжении 10 тыс. км по российским железным дорогам; 4. парировать возможные сбои и перерывы в движении поездов на Транссибе. Необходимость строительства БАМа подтверждена научными исследованиями, доказана экономическими расчетами и, наконец, самим построенным в 50–80–е годы железнодорожным комплексом общей протяженностью более 5 тыс. км. Идея строительства железнодорожной магистрали, которая связывала бы побережье Тихого Океана и остальную страну через Байкал, была высказана еще в 1888 году. Однако, после обследования был сделан вывод, что строительство железной дороги в тех местах невозможно, прежде всего, из-за огромных технических трудностей. Работы начались уже при Советской власти. В 1924 году на Совете труда и обороны СССР заговорили о необходимости строительства параллельной Транссибу железнодорожной магистрали дальше от границы, в глубине территории страны (в качестве рокадной дороги на случай войны с Японией, а также для доступа к региональным полезным ископаемым). В 1930 году ЦК ВКП и Совет Народных Комиссаров СССР предложили проектным организациям Сибири и Дальнего Востока начать разработку планов строительства дороги с выходом к Тихому океану. Именно тогда дорога впервые была названа Байкало-Амурской магистралью. Так начинался БАМ…

В 1932 г. вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому было создано Управление строительства БАМ, были развёрнуты проекты и началось строительство (см. приложение II рис. 1). В 1937 году определено общее направление трассы БАМа: Тайшет – Братск – север Байкала – Тындинский – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (см. приложение II рис. 2). К осени 1932 года возникли серьёзные проблемы, связанные с нехваткой рабочих рук, а также со слишком тяжёлыми условиями труда и быта рабочих-строителей. При официально установленном количестве работников в 25 тысяч человек, удалось привлечь только 2,5 тысячи человек. Поэтому в октябре 1932 года Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило постановление «О строительстве БАМа», согласно которому «объект» переходил в ведение ОГПУ. Так на Дальнем Востоке был создан БАМлаг (см. приложение III рис. 1–2). Вплоть до 1937 года заключенные этого лагеря прокладывали дороги оборонного назначения, а в 1938 году приступили к строительству собственно Байкало-Амурской магистрали протяжённостью 4643 километра: от Тайшета, через север Байкала, до Советской гавани. БАМлаг был поделён на шесть лагерей. Главной рабочей силой на сооружении всего западного участка БАМа стали заключенные Озерлага со штабом в Тайшете и Ангарлага со штабом в Заярске. В 1933 году на станции БАМ (небольшой разъезд вблизи н.п. Сковородино, построенный в 1932 году) были уложены первые метры рельсов в северном направлении в сторону поселка Тындинский. Реально к строительству железнодорожного пути Тайшет – Падун длиной 350 километров приступили почти 79 лет назад, в мае 1939 года. Предполагалось, что рабочее движение поездов будет открыто уже к 1940 году. Однако первые строители западного участка БАМа столкнулись с колоссальными трудностями. В докладных записках администрации лагерей сообщалось, что «по своим климатическим и почвенным условиям, а также географическому положению это строительство нужно отнести к разряду исключительно тяжёлых». Ввиду этого обстоятельства для заключённых устанавливалась льгота, по которой три дня работы на строительстве БАМа засчитывались за четыре дня срока (см. приложение III рис. 3). В 1938 году началось строительство западного участка от Тайшета до Братска, а в 1939 году подготовительные работы на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. В 1940 году открыто движение поездов на участке Известковая – Ургал. В 1941 году с началом Великой Отечественной войны уже уложенные пути были разобраны и использованы для строительства железнодорожной магистрали вдоль Волги. В январе 1942 года по решению Государственного комитета Обороны с построенного к этому времени участка Бам – Тында были сняты звенья пути и мостовые фермы для строительства железнодорожной линии Сталинград – Саратов – Сызрань – Ульяновск (Волжская рокада). В 1943 – 1945 годах построена железная дорога Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. В июне 1947 года продолжилось (в основном силами заключённых Амурского ИТЛ (Амурлага) строитель-

ство восточного участка Комсомольск-на-Амуре – Ургал. До расформирования Амурлага в апреле 1953 года, были отсыпаны насыпи на всем участке, уложены пути, построены мосты на участке Комсомольск-2 – Березовый (Постышево). Участок Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань сдали в эксплуатацию в 1945 году. Первый поезд на полном протяжении линии Тайшет – Братск – Усть-Кут (Лена) прошёл в июле 1951 года, а в 1958 году участок был сдан в постоянную эксплуатацию. Трудно переоценить всё проделанное на БАМе заключёнными. За период с 1947 по 1958 год они выполнили на его западном участке 24 миллиона кубометров земляных работ, уложили 840 километров главных и станционных путей, построили 55 станций и разъездов, 5 паровозных депо, 9 электростанций, 19 пунктов водоснабжения, возвели 90 тысяч квадратных метров жилой площади. В 1941 г. строительство продолжалось на направлении Волочаевск – Комсомольск-на-Амуре с целью соединения с Транссибирской магистралью. В 1945 году был сдан в эксплуатацию участок Комсомольск-на-Амуре. Восточный участок дороги введён в эксплуатацию в 1945 г. и сыграл существенную роль в доставке грузов во время войны с Японией. Прокладка западного участка Тайшет – Лена велась в 1946–51 гг., а в июле 1951 г. здесь прошли первые поезда. Это ускорило строительство Братской ГЭС и многих крупных промышленных объектов. В 1958 г. участок был сдан в постоянную эксплуатацию, и строительство магистрали было приостановлено до 1967 г. правительственным постановлением «Об усилении изысканий БАМа». Начались крупные изыскательские работы и корректировка линии, технико-экономические обоснования [3].

2. Комсомолькая стройка

Комсомольская стройка началась осенью 1972 года (см. приложение III рис. 4–5), когда 14 сентября было уложено первое звено от нулевого километра на линии Бамовская – Тында – Беркокит. Весной 1974 г. БАМ был назван всесоюзной комсомольской стройкой. В этот район стало стекаться множество молодых людей из всех регионов Советского Союза. Появился штаба строительства магистрали, его возглавил Д. Филиппов, секретарь ЦК ВЛКСМ. 27 апреля 2018 года исполнилось 52 года с того дня, когда на строительства Байкало-амурской магистрали отправился первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд – отряд имени XVII съезда ВЛКСМ [4]. А вообще 1974 год считается годом второго рождения БАМа: началось активное строительство магистрали сразу по многим направлениям силами комсомольских строительных «десантов» и частями Железнодорожных войск СССР. Западный и центральный участки были отданы комсомольцам. А восточное направление досталось военным железнодорожникам. Строительство Байкало-Амурской магистрали проходило в труднодоступной местности в сложных природно-климатических условиях. Строительство и эксплуатация осложнялись слабым экономическим развитием районов, по которым проложена магистраль их удаленностью от промышленных центров, недостаточным развитием социально-бытовой инфраструктуры, дефицитом трудовых ресурсов. Деятельность ВЛКСМ по привлечению молодежи на стройку принесла свои плоды. Среди строителей преобладали (70%) люди в возрасте до 30 лет, приехавшие со всей страны. Следует заметить также, что жизнь и работа на БАМе часто воспитывала в молодых комсомольцах отнюдь не худшие человеческие качества. Многие из тогдашних комсомольцев и сейчас не жалеют о проведенных на строительстве магистрали годах, вспоминая их как один из лучших периодов своей жизни. В сентябре 1974 года на железнодорожную стройку прибыл первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд. На станции Тайшет членам молодёжного отряда был вручен символический ключ будущей Байкало-Амурской магистрали. Ключ был разделён на две половины: одна из них была отдана тем, кто приступил к строительству неподалёку от реки Лены, вторая – коллективу, который отправился на восточный участок магистрали, на Дальний Восток, в Комсомольск-на-Амуре. Два подразделения первого Всесоюзного ударного комсомольского отряда, прибывшие на стройку БАМа, расставаясь, пообещали друг другу встретиться вновь [5]. В декабре 1975 года прошел первый поезд от станции Усть кут до станции Звездная, в ноябре 1976 от станции БАМ до Тынды, в октябре 1977 от Тынды до Беркокита, строительство шло ударным темпами и вместе с магистралью появлялись новые здания, школы больницы, дома культуры и вокзалы. Строительство основной части магистрали продолжалось свыше 12 лет, до октября 1984 г. Через 5 лет произошла сдача в эксплуатацию участка дороги длиной в 3 тыс. километров. Северо-Муйский тоннель, имеющий самую большую протяженность в нашей стране (его длина более 15 км), начал строиться весной 1977 г. Окончательно он был пробит лишь к весне 2001 г. Постоянно эксплуатироваться он начал в конце 2003 г.

В 1976 году начались разработки коксующихся углей южной Якутии; открыта первая скоростная судоходная линия на озеро Байкал, которая связала Транссибирскую магистраль со строящимся на БАМе городом Северобайкальск. В 1979 году завершено строительство восточного участка БАМа от Ургала до Комсомольска-на-Амуре (см. приложение IV рис. 1–2) . В 1980 – 1981 годах сооружен важнейший объект БАМа – мост через реку Витим, один из самых сложных на трассе. К 1 января 1983 года на строительстве БАМа выполнено более 400 млн кубических метров земляных работ. Построено 3400 притрассовых автомобильных дорог, 1400 мостов и 1800 водопропускных труб, уложено 2260 км главных железнодорожных путей. Через десять лет упорного, героического труда сотен тысяч строителей осуществилась стыковка строительных работ, которая означала окончание основного этапа – сдачу в эксплуатацию одной из самых крупных железнодорожных артерий в мире, новой транссибирской магистрали, проходящей на 400 километров севернее прежней, давно известной дороги. В январе 1984 года в Москву на Ярославский вокзал точно по расписанию прибыл первый поезд, сформированный в Тынде. Осенью 1984 года строительство подошло к своему завершению, теперь все внимание сконцентрировалось на двух бригадах и двух знаменитых бригадирах, Иване Варшавском и Александре Бондаре. 29 сентября на разъезде Балбухта была произведена золотая стыковка. 27 октября 1984 года было уложено т.н. «золотое звено» (см. приложение IV рис. 3–4), соединившее трассу на всем протяжении от Тайшета до Ванино. Магистраль была признана самым дорогим проектом в истории Советского Союза. На него было израсходовано в 4 раза больше средств, чем первоначально планировалось. Всесоюзная комсомольская стройка длилась около 20 лет. Героически трудились множество энтузиастов, многие из которых получили за свою работу медаль «За строительство БАМа» «(см. приложение IV рис. 5) [5]. 30 мая 1985 года принято Постановление ЦК КПСС и Совет министров СССР «О присвоении имени Ленинского комсомола Байкало-Амурской железной дороге Министерства путей сообщения». В нём отмечалось: «Учитывая большой вклад Ленинского комсомола в сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали – Всесоюзной ударной комсомольской стройки, Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР постановляют: присвоить имя Ленинского комсомола Байкало-Амурской железной дороге Министерства путей сообщения и впредь именовать эту дорогу – Байкало-Амурская железная дорога имени Ленинского комсомола» [6].

3. Староминчане на строительстве БАМа

Наши земляки, Кокурины Василий Васильевич (см. приложение V рис. 1) и Алина Ильинична, принимали участи в строительстве БАМа. В 1976 году, проходя воинскую слузбу в Чечне, Василий Васильевич написал рапорт в военкомат об отправке на строительство БАМа, в Хабаровский край. Получил назначение в воинскую часть Дусеалинь, в восточной части БАМа, которую строили военные – солдаты-срочники и офицеры. Поскольку офицеров катастрофически не хватало, представителям прибывающей на стройку интеллигенции (врачи, учителя, инженеры) присваивали звание младшего лейтенанта и давали в подчинение роты солдат. Супруги Кокурины приехали в 1976 году в п. Дусеалинь Хабаровского края с двумя маленькими детьми, первоначально поселились в бревенчатой избе посреди которой стояла печка-буржуйка, о которую сын Ярослав умудрился обжечь руки. Василий Васильевич Кокурин был назначен замполитом роты 3–го Мостового Дусеалиньского батальона, который осуществлял строительство моста и прокладку водопроводной трубы под железнодорожной насыпью. Перед замполитом роты лейтенантом Кокуриным были поставлены две задачи: прорубить просеки через тайгу протяженностью 75 километров от Дуссе-Алинья до Гербеи, а также построить мост через реку Эгано. Солдаты рубили просеку для прокладки железнодорожного пути от п. Дусеалинь до п. Герби (по названию реки Герби). Техника использовалась американская, японская, немецкая- бульдозеры, катарпеллеры. В роте В.В. Кокурина служили солдаты из Ленинградской области, Чечни, Армении, Украины, Татарстана. Кроме того, на строительство БАМа направляли по комсомольским путевкам лучших, отличников, комсомольских активистов. Алина Ильинична Кокурина работала в школе п. Дусеалинь, в которой учились 90 офицерских детей. Для солдат-срочников была организована вечерняя школа, по окончании которой они мели льготы при поступлении в ВУЗы Хабарского края [7]. В 1978 году супруги Кокурины переехали в п. Сулук, где располагалась воинская часть, были построены 3- и 5-этажные многоквартирные дома, благоустроенные школа, детский сад, дом культуры, медицинский пункт. Василий Васильевич закончил военную службу, в течении многих лет работал директором

школы п. Сулук, Анна Ильинична преподавала в этой же школе. Жили весело, дружно, средний возраст населения составлял 20–30 лет, супруги Кокурины, в то время 30–летние, были одними из самых старших. Приезжали артисты, космонавты, члены Политбюро – в частности, Г. Алиев. В свободное время ездили на рыбалку, собирали ягоды, грибы. Сажали огороды, выращивали картошку, огурцы и «вечно зеленые» помидоры- из-за недостаточности теплых дней помидоры не вызревали, так и закручивали салаты из зеленых помидор. Василий Васильевич награжден медалью «За отвагу на пожаре»- вынес 2-х детей из горящего дома. Когда поселок чуть обустроился, их перевели в семейное общежитие. Однажды поздним вечером, когда молодые мамы и папы, уложив детей спать, отправились в поселок смотреть фильм, в общежитии вспыхнул пожар: загорелась проводка. Василий Кокурин, оказавшийся поблизости, не растерялся, решительно бросившись в огонь. Довольно быстро ему удалось вытащить из горящей комнаты мальчика. Он и сказал, что в квартире вместе с ним находилась его маленькая сестренка. И тогда смельчак, набросив на себя мокрую тряпку, ринулся в пылающую кухоньку, где, забившись в угол, пряталась перепуганная девчушка. Когда спаситель с ребенком выбрались наружу, кровля рухнула. В 1978 году, когда срок офицерской службы подошел к концу, решил вернуться на преподавательскую стезю. В районо предложили возглавить школу-восьмилетку в Дуссе-Алиньи, а чуть позже – Сулукскую школу. Алина Ильинична вела здесь иностранные языки. Обжились быстро, суровая сибирская зима их не пугала. Дети, пока акклиматизировались, иногда болели, но сибирячки научили Алину варить брусничный отвар, и все простуды исчезли. Однажды родители отвлеклись на домашние дела и не сразу заметили, что пропала крошечная Елена. Мать в отчаянии металась по окрестности, а отец, прошедший через горнило испытаний, не растерялся. Благо, сопки были покрыты снегом, и он по крошечным следам разыскал дочку уже далеко от дома. К счастью, все отделались испугом. Несколько лет спустя, когда восьмилетняя школа в Сулуке стала средней образовательной, Василий Васильевич попросил назначить его завучем школы, по совместительству возглавив еще и поселковую партийную организацию. Не удивительно, что для него этот насыщенный героическим трудом отрезок времени, с 1976 по 1993 годы, отмечен многими государственными наградами, в том числе значком ЦК ВЛКСМ «За строительство БАМа», «За ударный труд на строительстве станции Сулук». Чуть позже нашла его награда Вооруженных сил СССР «Воину-интернационалисту» за события в Чехословацкой Социалистической республике во время прохождения действительной службы, юбилейные «50 лет Вооруженных сил СССР», «60 лет Вооруженных сил СССР». Почти каждый год семья Кокуриных приезжала на Кубань, на родину Алины Ильиничны. Нравилось жаркое кубанское лето, изобилие фруктов, плодородные черноземы, дающие при уходе богатый урожай овощей и ягод. Поэтому в 1993 году, вдоволь хлебнув сибирской романтики, решили осесть вблизи родительского подворья Алины. Купили домик, пристроили к нему кухню, чтоб не ютиться в тесноте. Многое Василий Васильевич сделал своими руками. Наработанный педагогический опыт помог трудоустроиться в станице Староминской сначала директором районного музея, позже завучем по воспитательной работе Староминской школы-интерната. А позже преподавателем биологии и географии СОШ № 1. Как неравнодушный человек, член партии с 20-летним стажем, Кокурин избирается еще и депутатом районного Совета. И здесь привычная работа с людьми и для людей. Ближе всего по душе Василию Васильевичу пришлась должность главного хранителя фондов районного музея (см. приложение V, рис. 2). Спокойно, неторопливо изучал он музейные архивы, готовил тематические подборки, участвовал в организации выставок. Коллектив подобрался дружный, мобильный, вместе готовили интересные мероприятия для школьников и жителей станицы. Василий Васильевич даже в год своего 70-летия, не может сидеть без дела. Сейчас он возглавляет ТОС № 3. Общественная работа забирает немало сил и времени. Приходится решать вопросы благоустройства территории, состояния прилегающих дорог, участвовать в разрешении соседских конфликтов. И здесь руководитель ТОСа на высоте. К примеру, ему благодарны жители микрорайона гипермаркета, где проживает он со своей семьей. По настойчивой просьбе тосовца восстановлена тротуарная дорожка, поврежденная при строительстве «Семейного» магнита. За свой вклад в благоустройство района активист награжден Благодарностью губернатора Краснодарского края за 1–е место в краевом конкурсе «Лучший орган ТОС в 2011 году». Когда семья Кокуриных обустроилась в станице, Василий Васильевич перевез на новое место жительства и своих престарелых родителей. Супруги Кокурины с большой теплотой вспоминают жизнь

на строительстве БАМа, люди были охвачены общей целью, стремлением сделать что-то великое для своей страны, не взирая ни на какие бытовые трудности. Анна Ильинична все эти годы была его верной помощницей, другом, разделила с ним все события их очень насыщенной жизни (см. приложение VI рис. 1) [8].

4. БАМ – сегодня

Люди верили что на завтра они проснутся в новой стране. Позже, с началом перестройки БАМ был назван дорогой в никуда (см. приложение VI рис. 1). Сейчас мнение о дороге меняется, вот цитата высказывания первого вице-президента ОАО «РЖД» Морозова В.Н. «БАМ это железная дорога, без которой современную Россию представить невозможно. Я думаю, что надо давно уже забыть о тех людях которые позволили себе что-то высказываться, да и кто их сейчас помнит. В 2013 году мы придем на один берег в Якутске а в 2015–16, с завершением строительства совмещенного автомобильно-железнодорожного моста, уже придем и на правый берег. После Якутска, безусловно, направление на Магадан и оно не просто прорисовано, оно уверенно проложено в стратегии до 2030» [3]. В феврале 2006 государственная компания ТВЭЛ и корпорация «Металлы Восточной Сибири» разработали проект строительства железной дороги между БАМом и Транссибом Новый Уоян – Хиагда – Озерная – Могзон длиной примерно 350 км. Дорога должна обеспечить разработку и транспортировку урана с Хиагдинского месторождения и полиметаллов с месторождения «Озерное». В 2007 году правительство одобрило план, согласно которому планируется строительство «капиллярных» веток к месторождениям полезных ископаемых. Также ранее было принято решение о строительстве переправы в виде Сахалинского тоннеля или моста. В 2009 году началась реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (см. приложение VII, рис. 1–2) . Общая стоимость проекта 59,8 млрд рублей. Данные работы позволят повысить скорость движения поездов, что повлечет за собой увеличение пропускной и провозной способности, а также дадут возможность увеличить весовую норму поездов на участке с 3600 до 5600 тонн. Согласно «Стратегии-2030» планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов. При этом объём инвестиций в БАМ составит около 400 миллиардов рублей. Будет построено 13 новых железнодорожных линий общей протяженностью около 7 тысяч километров. Это в первую очередь такие грузообразующие линии, как Лена – Непа – Ленск, Хани – Олёкминск, Новая Чара – Апсатская, Новая Чара – Чина, Шимановская – Гарь – Февральск, Улак – Эльгинское месторождение. «Стратегия-2030» предусматривала резкое увеличение пропускной способности БАМа. Бывший президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин неоднократно упоминал о планах перевода всего грузового движения с Транссиба на БАМ: Транссиб, по его мнению, должен специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках. Осенью 2010 года в ходе телемоста председателя правительства России В. В. Путина с губернатором Амурской области Олегом Кожемяко и жителями Тынды Якунин предположил, что согласно объёмам, заявляемым важнейшими грузоотправителями, «перевозки по БАМу в ближайшие годы возрастут до 30–50 млн тонн в год. Это потребует строительства вторых путей Байкало-Амурской магистрали» [9]. В конце 2013 г. были открыты проектно-изыскательские работы на железнодорожном участке Тында – Хани, когда партия геологов и геодезистов Челябжелдорпроекта, филиала ОАО «Росжелдорпроект» начала свою работу под строительство новых 11 железнодорожных разъездов (Моховой, Глухариный, Сосновый, Заячий, Студенческий, Мостовой, Медвежий, Иванокит и др.) и вторых путей. На начало 2015 года через станцию Тынду в сутки проходило порядка двух тысяч вагонов, а после реконструкции и расширения этого участка их количество вырастет втрое. На новых разъездах и вторых путях будет уложена рельсошпальная решетка на железобетонном основании. Уже в 2014 году начались работы по сооружению вторых путей по существующей насыпи. До этого насыпь использовалась под автодорогу и поэтому в некоторых местах необходимо проводить её исправление, но в большинстве случаев просадка происходит из-за оттаивания вечной мерзлоты («На участке Лумбир – Ларба замечены дефекты земляного полотна под вторые пути»). Проектными решениями эти недостатки будут устранены. Работы на участке ведутся компанией «БАМстроймеханизация», которая здесь строила в конце 1970-х годов и вновь спустя 40 лет, восстанавливает свои вахтовые посёлки. Кроме этого будут также модернизированы системы энергообеспечения, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи. На разъездах уложат бесстыковой путь, стрелочные переводы будут оборудованы системой пневмообдува сжатым воздухом. В честь 40-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали 8 июля состоя-

лась закладка «серебряного звена» на перегоне Таксимо – Лодья Восточно-Сибирской железной дороги – Байкал Финанс «БАМ-2: „серебряное звено“ уложено», 09.07.2014г.

Заключение

Байкало-Амурская магистраль – поистине великая стройка 20 века см. приложение VII рис. 3), сыгравшая огромную роль для:

1. Широкомасштабного хозяйственного освоения Дальнего Востока и Севера России;
2. Создания прочных связей со странами Востока (Япония, Китай, Корея);
3. Развития экономики Сахалина, Курильских островов.

Президент РФ Владимир Путин в 2014 году, в день 40-летия принятия решения о строительстве магистрали, отметил, что хотя сомнения в необходимости строительства БАМа действительно в своё время возникали, она является очень нужным для страны проектом, который будет развиваться и дальше. «…БАМ был не только колоссальной стройкой, но и большим вызовом для страны. Он и военно-стратегическое значение имел, и народно-хозяйственное. Работа проходила в очень сложных климатических, геологических условиях, по сути, требовала огромного напряжения сил от всего государства и, безусловно, прежде всего от тех людей, которые там работали. Безусловно, они совершили трудовой подвиг, БАМ был не только колоссальной стройкой, но и большим вызовом для страны. Он и военно-стратегическое значение имел, и народно-хозяйственное. К сожалению, в 90-х годах возникли трудности известные, прежде всего экономического характера, даже встал вопрос о том, нужно ли было стране так напрягаться, для того чтобы возводить эту магистраль. Но это всё с началом двухтысячных годов, в середине двухтысячных годов не только прошло, а стало очевидным, что БАМ в высшей степени востребован, но и его уже не хватает…» [9]. Из ходя из слов президента, БАМ – крупнейшая комсомольская стройка в СССР, о которой нельзя сказать, что она была не нужна. Туда ехала молодежь с радостью и надеждой. Они строили новый мир, параллельно с железнодорожным полотном возникали новые города и поселки, населенные молодыми семьями, которые создавались тут же на строительстве, рождались дети, вырастали дома и мне приятно, что и наши земляки приложили свои силы для строительства БАМа. Моих земляков, на этой комсомольской стройке было больше и я приложу силы, что бы их найти. Цель, поставленную перед собой, я выполнила. Собран документальный и теоретический материал, проведен анализ полученных материалов, и обобщены данные. Хочется отметить, что такую цель перед собой я ставила в первый раз. Работу можно использовать в практике образовательного учреждения (классные часы, уроки мужества) и иных учреждений (музеи, муниципальные органы власти, в СМИ), а также для продолжения исследования.

Список литературы

1. Леонтий Махитаров. Живи и здравствуй вечно, магистраль! // Лирика о БАМ.
2. Тяжельников Е.М. Стройка молодости – БАМ // Смена. – 1976. – №1170.
3. БАМ, история строительства. https://fishki.net.
4. Медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали» http://onagradah.ru.
5. БАМ – комсомольская стройка века. http://uchebana5.ru.
6. Шестак И. БАМ: километры эпохи // Тындинская типография – Тында, 2009.
7. Воспоминания Кокурина В.В.
8. Семейный архив Кокуриных.
9. Андреева Т.С. БАМ: путь из прошлого в будущее. – М.: РЖД, 2014.