

ГБУК «Амурская областная детская библиотека»

Дорога мужества и славы
методические материалы для подготовки мероприятий,
посвященных 40 –летию с начала строительства
Байкало – Амурской магистрали



Благовещенск, 2013

Дорога мужества и славы: методические материалы для подготовки мероприятий, посвященных 40 –летию строительства Байкало-амурской магистрали / сост. Т.Г. Бурдиянова. – Благовещенск: АОДБ, 2013. – 14 с.

Составитель: Т.Г. Бурдиянова
Ответственный за выпуск: И.В. Жгилева

К библиотекарю

В июне 2014 года исполняется 40 лет с начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа). Отсчет ведётся с принятия постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» и создания постоянно действующей комиссии по строительству и его освоению.

30 июля 2013 года министр транспорта РФ Максим Соколов провел заседание оргкомитета по подготовке и проведению мероприятий, посвящённых празднованию 40-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Участники заседания выразили мнение, что проведение торжественных мероприятий активизирует внимание деятелей науки, молодежи и общественности к вопросам продолжения строительства магистрали. Местом проведения торжественных мероприятий станет г. Тында Амурской области. Утвержденным планом мероприятий предусмотрено проведение конференций и встреч с ветеранами, юбилейных торжеств. Московскому государственному университету путей сообщения поручено проработать программу Всероссийской конференции, посвященной развитию территорий Байкало-Амурской магистрали и Дальнего Востока. Участники заседания приняли за основу положение о памятной медали «40 лет Байкало-Амурской магистрали». В Амурской области прошло рабочее совещание при губернаторе о разработке плана мероприятий, посвященных 40 – летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

История строительства магистрали – это труднейшие километры, отвоеванные у топких болот и марей, коварных рек и крутых перевалов. Это тяжелый, но вдохновенный труд сотен тысяч людей. О нем написаны воспоминания, публицистические и художественные произведения. Готовясь к знаменательному юбилею в библиотеке, эти материалы необходимо использовать, чтобы донести до читателей события тех дней.

В методических рекомендациях даны: выставка-инсталляция «Дорога века», обзор книг «Дорога железная, Байкало-Амурская ...», с электронной презентацией, эссе «Каким я знаю БАМ», Ольги Рыжей, чьи детство и юность прошли в бамовском поселке Куанда.

В нашей области, возможно, и в ваших населенных пунктах, живут люди, чья молодость была связана со строительством магистрали. В период подготовки к юбилею рекомендуем провести встречи с ними (уроки романтики и мужества, вечера–портреты, часы поэзии), подобрать соответствующие той эпохе документальные и художественные фильмы, музыкальные произведения. Используя материалы обзора литературы, можно провести серию интерактивных мероприятий для читателей: конкурс знатоков «Супер – герои и супер - события стройки века»; игру – путешествие «История Приамурья в судьбах поколений», с использованием электронных презентаций, закладок, афиш подсказывающих алгоритм действий, необходимых для того, чтобы стать участниками путешествия. Кроме этого возможно проведение конкурса чтецов, музыкального вечера бамовской песни, исторического исследования в форме квеста (путешествия) с целью разыскания неизвестных, чрезвычайно интересных сведений,

в особенности, об участии земляков в событиях стройки века. Воспользуйтесь также театрализованными формами работы, с помощью которых создается связь юных зрителей с книгой и библиотекой.

«Дорога века».

(рекомендации по организации выставки – инсталляции).

Основное назначение книжной выставки - инсталляции – это создание объёмной художественной композиции или трёхмерной среды в определённом пространстве. Площадкой для нее могут стать книжные полки, столы, витрины. В комбинации с другими предметами книги приобретают новые эстетические функции, создают новые смысловые значения. Они могут дополняться букетами цветов, статуэтками, картинами и другими символическими предметами. При создании сюжетных идей используются старые книги и журналы, применяются приёмы коллажа. Вырезая фигурки людей из этих материалов, можно воспроизводить целые сюжетные картины и сцены, напоминающие застывшие кадры из кинофильма, книг. Можно пополнить макет творческими работами читателей (рисунки, поделки, сочинения). Выставка - инсталляция требует фантазии, выдумки, неординарного мышления. Организатор должен продумать композицию так, чтобы она была дисгармонична библиотечной среде. В своем роде уникальной и неповторимой...

Обращаясь к созданию выставки - инсталляции «Дорога века», можно представить строительство магистрали в событиях, датах, лицах через воспоминания, письма, литературные очерки и заметки современников. Можно сопроводить ее наглядными деталями: банка тушенки, письмо в конверте с текстом и штемпелем того времени, имитация кирки, компас, железнодорожный костыль, каска, лопата, фонарик, свеча, гитара, баян, аккордеон. Реликвии того времени: комсомольский значок, памятные медали, фотографии. Оформить книжную полку, этажерку или рюкзак с любимыми книгами строителей: Н. Островского, В. Высоцкого, Б. Окуджавы, Е. Евтушенко, Ю. Друниной, творчеством самодельных авторов. В экспозицию выставки можно включить журналы и газеты 70 -80-х годов, «Пионер», «Костер», «Мурзилка», «Смена», «Огонек», «Комсомольская правда», «Молодая гвардия». Хорошим подспорьем будут имеющиеся в библиотеке красочные буклеты, открытки. Если позволит площадь помещения можно оформить ленту времени, (на стене, полу), сделанную в виде железной дороги. На ней могут быть представлены карта БАМа, хроника, даты и факты. Полезным для читателей может стать раздел выставки, раскрывающий нравственные ценности присущие тому времени: честь, мужество, отвага, дружба, взаимовыручка, героизм. Выставка - инсталляция будет служить центром притяжения, поводом для общения, встреч, ярким событием в культурной жизни района или села.

Годы строительства БАМа - это время, это целая эпоха, история, о которой должны знать нынешние школьники, читатели библиотек. В предлагаемый обзор вошли книги, большей частью повествующие о строительстве трассы в нашей области.

«Дорога железная, Байкало – Амурская»...

обзор книг

Предистория

БАМ... С этим именем для миллионов людей восьмидесятых годов связан героический труд молодых поколений, проложивших в сравнительно короткие сроки железнодорожный путь длиной более 3 тысяч километров от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре.

Слайд №1

БАМ - один из грандиозных проектов в истории нашей страны. Наряду с Транссибирской магистралью, Байкало-Амурская железная дорога является крупнейшей транспортной артерией, обеспечивающей доступность обширных территорий и их выход к Тихому океану. Она пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровского края. Трасса пересекает 11 полноводных рек, 7 горных хребтов. На ней находится 8 тоннелей, построено 142 моста (длиной свыше 100 метров). Около 1000 километров пути проложено в районах вечной мерзлоты, марей, высокой сейсмичности. Магистраль проходит через 200 железнодорожных станций и разъездов, 60 городов и поселков.

Краткая хроника истории строительства

Она началась в 30-е годы 20 века, когда Совет труда и обороны СССР утвердил перспективный план развития железных дорог страны. В 1930 году правительству страны дальневосточными краевыми организациями направлены предложения о проектировании и строительстве второй железной дороги с выходом к Тихому океану. В них она впервые названа Байкало – Амурской Магистралью (БАМ).

В 1932 году начались изыскания будущей трассы. В городе Свободном было создано управление строительства. От маленького разъезда вблизи Сквородино на север ушла железнодорожная ветка к районному центру – поселку Тындинский. Название этого разъезда в документах писалось заглавными буквами БАМ.

Слайды № 2,3.

Соединительная ветка "БАМ – Тындинский" протяженностью в 180 километров начала прокладываться в 1933 году. Первыми ее строителями были узники БАМлага, и уже 7 ноября 1936 года в Тындинский пришел первый паровоз.

В Великую Отечественную войну рельсы с нее были сняты для военных нужд, до наших дней сохранилась лишь насыпь. В январе 1942 года, когда под Сталинградом сложилась особенно тяжелая обстановка, по распоряжению Госкомитета Обороны их с ветки сняли и в срочном порядке переправили в прифронтовую полосу. В стране не хватало металла для танков и пушек. И через несколько месяцев под Сталинградом была построена железнодорожная ветка, на ее сооружении работали вчерашние проектировщики и создатели БАМа. За

первый августовский день 1942 года, по бамовским рельсам перебросили к фронту около полусотни эшелонов. Танки спускались с платформ прямо в степи и разворачивали орудия к бою. Командующий Сталинградским фронтом А.И. Еременко впоследствии писал об этом: «Я очень высоко оцениваю самоотверженный труд строителей. Построенная ими железнодорожная линия стала для защитников города поистине дорогой жизни».

Литература

Об истории освоения и начале строительства БАМа повествуют две книги, написанные историком и изыскателем:

Алексеев А. Хождение от Байкала до Амура / А. Алексеев. – Москва: Молодая гвардия - М,1976. – 208 с. с ил.

Сюжетом для нее послужил вопрос корреспондента газеты о том, какие маршруты русских путешественников пересеклись с будущей трассой? Оказалось, что первые упорядоченные сведения о районах, где она пролегает, относятся к 17 веку. Много фамилий землепроходцев известных читателям, встречается на страницах книги: Поярков, Хабаров, Невельской, Кропоткин...

Побожий А. Сквозь северную глушь / А. Побожий, - Москва: Современник, 1978. – 318 с.: с ил.

Автору довелось работать в составе первых экспедиций изыскателей. - «...Мне выпало двойное счастье – начинать работу и много лет спустя вернуться сюда, завершать начатое. Мои товарищи были первопроходцами, они отдали любимому делу годы нелегкой, но счастливой жизни. Мой долг – рассказать о них...».

БАМ – второе рождение

Это происходило в 70-е годы прошлого века. В 1972 году началась реконструкция железнодорожной линии длиной в 180 километров от разъезда Бам до поселка Тындинский. В мае на Янканском перевале заложили поселок Аносовский. И уже в сентябре 1972 года бригада Ивана Зелецкого укладывает первое «серебряное» звено железнодорожной ветки БАМ –Тында. В 1973 году на 17-м съезде ВЛКСМ стройку объявили Всенародной. В мае 1974 года первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд из 500 человек прибыл в поселок Тындинский, которому стал столицей Байкало-Амурской магистрали. Свыше 45-ти тысяч юношей и девушек приехали туда по комсомольским путевкам. Стройка явилась для них школой жизни.

Слайды № 4, 5.

Следующая книга:

/ БАМ – земля комсомольская: выпуск 12 - Благовещенск: Амурское отделение Хабаровского книжного издательства, 1986.-148 с. с ил.

В ней рассказывается о мужестве и трудовых подвигах первостроителей - представителей 77 национальностей страны. Великая стройка стала гордостью русских и украинцев, белорусов и молдаван, эстонцев и таджиков, узбеков и литовцев, осетин и башкир, калмыков и якутов, бурятов и латышей. До сих пор

в бамовских поселках и городах есть улицы Красная Пресня, Ленинградская, Белорусская и Молдавская, проспект Шота Руставели и Крещатик

О первых днях работы в суровых условиях вспоминает Камиль Алиев из Азербайджана.

- Лютует зима. Наш вагончик промерз насквозь: днем топить некому. Возвращаемся с работы усталые, по четырнадцать вагонов в день разгружали, можно бы и отдохнуть. Но тут вваливается к нам прораб, просит: «В голове укладки, возле Беленькой, нужно срочно разгрузить стройматериалы. Возьмите кран и езжайте». Выехали сразу же, чтобы с утра приступить к работе; промедление грозило «пробкой», сэкономили на отдыхе. Приехали на новое место. А где же ночевать? Заметили старую разбитую будку, вероятно строители бросили. Печка есть, с собой прихватили – пригодилась...».

Слайд № 6.

Здесь же есть воспоминания, как строилась столица магистрали – Тында. «Однажды кто-то из сказал: «Тында – это как наш, московский, новый микрорайон. Она должна быть так же хороша, как другие районы Москвы.»

И вскоре выросли пяти- и девятиэтажные жилые дома со всеми удобствами, а около них размещены микрорайоны со всем необходимым – универмаг, универсам, кулинария, парикмахерская, фотография, кафе, кинотеатр. Давалось все это нелегко. Работать приходилось и в лютые морозы, и при сильных ветрах, и в дождь. Стройматериалы подвозили подчас по размытым скользким дорогам, застревая в пути. Сейчас Тында – красивый город со своими микрорайонами, девяти и шестнадцатиэтажными домами, зонами отдыха. И если бы не сопки, окружающие город со всех сторон, ее белые с мозаикой здания можно было бы принять за один из новых жилых массивов Москвы».

Слайды № 7, 8.

Подробнее об истории небольшого поселка Тындинского, появившегося в конце 20-х годов прошлого века и стремительно превратившегося к началу 80-х в молодой город, рассказывает следующая книга:

Тында: От оленьих троп до столицы БАМа./ Новосибирск: Наука, 2003.- 310 с.

В книге представлены события, несущие и бамовский дух, и бамовские традиции Тынды, получившей статус столицы. Наверное, нет в России другого подобного города, о котором бы гремела такая слава, было спето столько песен, сложено стихов, снято фильмов, написано книг. В нее включены перечень «Почетные граждане города Тынды», топонимический словарь географических названий Тындинского района и зоны БАМа, много ярких фотографий. Есть раздел «Стихи и песни о Тынде».

Эти строчки принадлежат перу Геннадия Кузьмина.

Нам за молодость нашу не стыдно,

Пусть потомки завидуют нам.

Есть на свете красавица Тында,

Есть дорога в грядущее – БАМ.

Город Тында – веков перекресток
И души животворный родник.
С ним и на день расстаться не просто,
Если к людям любовью проник.
Разметались по утренней сини
Белоснежных кварталов круги.
Город Тында – частица России
И столица амурской тайги.

А сейчас на воображаемой нами попутной машине доберемся от Тынды до станции Бам, сядем в поезд, идущий во Владивосток, и отправимся в пункт назначения: станцию Шимановск. Там в то время возводился комплекс строительной индустрии: заводы железобетонных конструкций, крупнопанельного домостроения, по производству керамзита. Об этом повествует книга «Магистраль века».

Горлач Л. Н. Магистраль века / Тельнюк С. В., Горлач Л. Н. - Киев: Молодь, 1975.- 219с. с ил.

Весной 1973 года стройка в Шимановске была объявлена ударной. Сюда прибыл большой отряд из Белоруссии: 178 молодых посланцев 17 съезда ВЛКСМ. Талантливый народ собрался. Они не только самоотверженно трудились, но и умели отдыхать. Алексей Глыбышев из Винницы, москвич Александр Астафьев писали стихи. Раиса Куляева из Белоруссии вдохновенно пела, молдаванин Владимир Литвинович чеканил скульптуры, складывал из кусочков дерева картины, сочинял сказки. Вот одна из них:

«Сказка о золоторогом олене

Олень стоял на высоком утесе и, вытянув шею, трубил в небо. А небо было словно радуга-дуга. И в центре этой дуги, на самом горизонте золотой горой в красном венце поднималось Солнце. В красный венчик вплеталось оранжевое сияние, оно сначала было горячим, а потом таяло, становилось холоднее и холоднее, пока не переходило в чистую лазурь... Олень стоял на утесе и весь пылал в золотых с красным лучах. Пылали ноги, тонкая шея, рога. Он весь казался вылитым из червонного золота. От звона его копыт таял лед на весенних потоках и реках, улыбался старый Байкал, колокольчиками звенели первые весенние цветы. Мчался олень, а за ним гналось солнце и плавилась золотые рога, и падали капли золота на землю, в тайгу, чтобы стать золотыми жилами в глубинах. Промчится золоторогий олень весной - и исчезнет в беспредельности. А придет новая весна - и он примчится снова...»

Но главным талантом строителей была работа. Работа с азартом, самоотверженностью и энтузиазмом. Авторы книги после посещения строящейся магистрали в послесловии, вместо эпилога, написали: «... И сколько бы ни прошло времени, какие бы новые встречи ни дарил жизнь - никогда не забудутся бескрайние разбуженные просторы Сибири, прекрасные люди, с которыми нас свела судьба. Мы открыли для себя целый огромный мир - и одновременно открыли в нем себя».

Золотое звено. Стихи поэтов БАМа – Тында:, Золотое звено. 1999. - 231с.

К 25-летию БАМа был издан этот сборник авторов - участников строительства всех направлений магистрали. Тында стала центром притяжения для творческих людей, строителей магистрали. В октябре 1974 года при редакции многотиражной газеты «Байкало-Амурская магистраль» родилась литературная студия «Звено» (руководитель - член Союза писателей СССР О.Ф. Головкин). На ее занятия приходили электрики, лесорубы, шоферы, журналисты, инженеры, которые приезжали за многие десятки и сотни километров. Почти в каждом строящемся населенном пункте находились свои поэты. Многие из них с удивлением отмечали в себе желание как-то выразить переполнявшие их чувства, вызванные ощущением причастности к большому и нужному делу, и невольно тянулись к перу. Они писали не только о буднях стройки и о своих профессиях. Без стихов о любви и дружбе, грустных и с чувством юмора невозможно представить поэзию тех лет. Об этом наиболее точно написала Тамара Шульга, поэтесса, инженер управления «Бамстройпуть».

Слайды № 9,10, 11

Мы дождями умыты
И исхлестаны ветром,
И не так знамениты,
Как иные поэты.
Но в предутренней просини
Здесь поэзия с нами.
Днем, рубившие посеки,
Ночью бредим стихами.

Среди книг о БАМе есть несколько, адресованных детям. Одна из них:
Хавкин О. А. Последнее звено. Азбука Бама / Хавкин О.А. – М.: Детская литература, 1986. – 141 с. с ил.

Торжественен и незабываем эпизод события завершения строительства магистрали через 10 лет - стыковка главного пути «золотого звена». «...Куанда готовится к празднику. С самого вечера ждет на станции всеми узнаваемый агитпоезд «Комсомольская правда». На его борту известные стране люди. Звучит музыка. Под окнами вагонов начинаются танцы, прощальные костры.

...Утром два путеукладчика, торжественно просигналив, двинулись навстречу друг другу. Звучит команда приступить к стыковке, напряглись тросы и «золотое звено» мягко опустилось на полотно насыпи. Замелькал ключ в руках Ивана Машкова, которого трудно было увидеть за плотными спинами заседавших корреспондентов. Грянул оркестр, и тысячи незнакомых людей сейчас стали братьями, не стесняясь влажных глаз, обнимались, вкладывая в эти объятия всю полноту счастья, всю долгожданную радость свершения.

Слайды №12,13.

БАМ был дан поколению, чтобы закалить его, проверить себя и узнать, кто есть кто. Когда-нибудь будут говорить: «Он прошел БАМ». И все. И это будет звучать как высшая аттестация на звание «сильный человек».

Наша современница Ольга Рыжая, выпускница БГПУ (2009г.), чьи детские годы прошли в Куанде (место стыковки «золотого звена»), делится своими впечатлениями на тему **«Каким я знаю БАМ»**. Они совпадают и созвучны очеркам, рассказам, воспоминаниям из книг, представленным в обзоре. Возможно, этот материал будет полезен при подготовке обзора литературы.. К нему прилагаются цветные фотооткрытки о родных местах автора - поселке Куанда.

Слайд № 14.

- Если спросить любого современного школьника: «Что ты знаешь о БАМе?», - то он если и ответит, что это «где-то там, на севере», то вряд ли к этому добавит что-то еще. А жаль... Нам, россиянам, чтобы сказать: «Я знаю мою страну», мало знать одну лишь ее историю, надо еще и иметь представление о регионах, ее составляющих, разбираться в политических, географических их особенностях, культурных традициях. Ведь наша страна велика и многолика. Много ли, к примеру, москвичей сейчас знают, что такое БАМ? И вообще, где это? К счастью, мне довелось, за 17 лет проживания в местах, где проложена магистраль, объявленная в 20-ом веке Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, обзавестись своей копилкой впечатлений. Во многом это случилось благодаря моему отцу, серьезно увлекающемуся исторической географией, путешествиями и туризмом.

Слайд № 15

Бамовские поселки отличаются расположением в живописных местах вдоль железной дороги, и, несмотря на их природную красоту, на самом деле являются суровыми для жизни (долгая холодная зима, короткое прохладное лето). Они расположены друг от друга на достаточно отдаленном расстоянии – до 100 и более километров. В таких поселках обязательно есть часть деревянных домов или даже вагончиков, называемых «временными поселками». Вначале первостроители жили в них. Жизнь там кипела горным ключом, наполненная звуками забиваемых свай, шумом электропил.

Слайд №.16

Позже стали возводиться настоящие дома, к которым прокладывались траншеи, красились заборы, высаживались деревья. Постройки сооружались на перспективу и с учетом сейсмоустойчивости, так как в этих местах нередко случаются землетрясения. Здания возводились по архитектурным проектам разных советских республик. Например, мой поселок Куанду строили узбеки, соседний – казахи. Почти каждый дом разноцветный, а не в однотипном сером цвете.

Слайд № 17.

Прослеживается национальный колорит в архитектурных особенностях, в мозаичной отделке фасадов зданий и железнодорожных вокзалов. У каждого из них свое «лицо». БАМ строили с двух сторон магистрали (навстречу друг другу), поэтому начальная и конечная станции старше центральных. Вокзалы у них удивительно огромные по площади, не каждый столичный город может похвастаться такими, которые существуют на бамовской трассе.

Сейчас в поселках, возводимых когда-то масштабно и на перспективу, осталось не более 2000 человек в каждом.

Слайды № 18,19.

Они довольно-таки молодые, в отличие от остальных типичных сел. И проживают там люди далеко не преклонного возраста. Большинство из поселков, к примеру наша Куанда, находятся в климатических зонах, жителям которых полагаются северные льготы. Но даже это обстоятельство теперь не привлекает, не удерживает молодежь, она редко остается там жить, однако строители, которые воздвигали поселки вдоль магистрали, не променяют эти места на какие-то иные.

Важно сказать об особом характере строителей БАМа, о межкультурной толерантности, которая до сих пор там имеет место быть. Ведь их смело можно причислить к тем героям, которых сейчас выискивают для того, чтобы показать молодежи единичные примеры патриотизма, воспитать ее в этом духе. Представьте себе, как молодые люди из теплых мест (Киргизия, Молдавия, Казахстан, Узбекистан и т.п.) приехали строить «светлое будущее» не просто на пустом месте, а среди тайги, холода и бездорожья. Здесь, где нужно было рубить просеки, делать очень много тяжелой работы, для укладки железной дороги (не зря раньше этим нелегким делом занимались заключенные). Вряд ли первостроителей БАМа манили только материальные перспективы: получить талон на машину или квартиру. Многими из них руководили именно энтузиазм и жажда созидания. Поэтому на БАМе есть улицы Энтузиастов, Дружбы народов. Мультикультурализм очень характерен для тех мест. Обычное дело, что чья-то мама из твоих друзей киргизка, узбечка, татарка и зовут ее, к примеру, Элина, Эрика, Севара. А папу – Асиф, Рашит, Кумар. Мы неплохо ладили между собой, обменивались полезными знаниями.

Мужской характер...

Настоящий мужской характер... Какой он? Да и существуют ли сейчас люди, им наделенные? Могу с уверенностью сказать: «Да, существуют!». Как правило, это те, кто получил закалку на БАМе. К настоящему бамовцу можно и в три часа ночи обратиться за помощью, он не пройдет мимо чужой беды, обязательно поможет. Он не чурается никакой работы, не делит ее на женскую и мужскую. С удовольствием трудится дома, выращивает овощи в теплицах. Многие бамовцы – воины-интернационалисты, прошли Афганистан и Чечню. Из-за умения ориентироваться в горной местности их определяли служить в горячие точки.

БАМ строили оптимисты

Могли ли они предположить тогда, что их труд посчитают напрасным? Все для них было подчинено главной цели: построить железную дорогу, которая соединит Байкал и Амурскую область. И она была достигнута. Но обидно другое: эта исторической важности заслуга оказалась недооцененной государством, точнее, признана дорогой в никуда...

Вот такая мы страна, в которой постоянно перечеркиваются достижения предыдущих поколений. Они предаются забвению, все созданные ими объекты разваливаются, разворовываются. Почему мы остаемся страной Иванов, не помнящих родства? Те районы, через которые проходит БАМ, еще таят в себе много полезных ресурсов, интересных перспектив. К примеру, туристических...

Слайды 20,21,22.

На его сравнительно небольшой по площади территории сконцентрированы древние вулканы и хребты, ледники и водопады, уникальные Чарские пески и минералы. Произрастают редкие, занесенные в Красную книгу растения, обитают не встречающиеся в других регионах животные. Сохранились остатки сталинских лагерей и результаты титанического труда заключенных. Пусть приезжают в эти края иностранцы и россияне. Пусть знают о БАМе то, что знаем о нем мы.

Перспективы развития БАМа

БАМ строила вся страна. Его завершение решило задачи общенационального уровня: открыт доступ к природным ресурсам огромного региона, обеспечены транзитные перевозки грузов, создан кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток-Запад, проходящий на протяжении 10 000 км по российским железным дорогам. На сайте ОАО "РЖД" (rzd.ru) имеются материалы о перспективах его развития на ближайшие годы. Здесь приведены некоторые из них. «Стратегическое положение БАМа, технико-экономический потенциал района его прохождения настолько огромен, что, безусловно, будет востребован Россией в обозримом будущем. ОАО "РЖД" была разработана **"Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года"**. На развитие магистрали до 2020 года планируется потратить 317,2 миллиарда рублей и выполнить значительный **объем работ**:

- строительство и восстановление 91 разъезда;
- строительство 800 км вторых главных путей;
- оборудование около 700 км железнодорожных линий автоматической блокировкой;
- удлинение и строительство 171 приемоотправочного пути;
- приобретение около 750 грузовых локомотивов и около 11 тыс. единиц грузовых вагонов;
- реконструкция 85 мостов, 3 тоннелей, 650 км земляного полотна и др.

Данная программа была активно использована при разработке положений ["Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации"](#)

[до 2030 года](#)". В стратегии прогнозируется увеличение объемов перевозок на БАМе за счет роста промышленного производства, освоения ряда месторождений, строительства железнодорожной линии на Якутск и развития Ванино-Совгаваньского транспортного узла. Также планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба – для пропуска специализированных контейнерных поездов и пассажирских.

Используйте в работе

Для оформления выставок и в помощь проведению мероприятий посвященных юбилею, рекомендуем использовать следующие наглядно – иллюстративные материалы:

Амурская область и Байкало – Амурская магистраль в памятных знаках, значках и медалях. Благовещенск: ИД «Амур», 2006. - 250с.с. ил.

Основу этого издания составляет коллекция около четырех тысяч знаков, значков и медалей, отражающих историю развития Амурской области, строительство и эксплуатацию Байкало – Амурской магистрали.

Слайд № 23.

БАМ продолжается...: фотоальбом. Вильнюс: Литовский фонд культуры, 1990. – 256с с ил.

Создатели альбома сумели увидеть и запечатлеть самое главное – уловить и передать дух стройки, характеры людей. Много фотографий в нем посвящено празднику укладки последнего «золотого» звена.

Магистраль: фотолетопись. Москва: Планета, 1976. - 146с.

Фотографиями представлено начало строительства БАМа: первые отряды строителей, первые километры будущей дороги, первые просеки, первые свадьбы...

Слайд № 24

К 30 – летию Байкало – Амурской магистрали изданы два буклета:

Лучшая дорога нашей жизни. Благовещенск: Радуга, 2004. - 30с. с ил. рога железная, Байкало – Амурская. Москва: ОАО Российские железные дороги, 2004. - 4с. с ил.