

Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение

«Средняя общеобразовательная школа №11»

Тема проекта:

**«Прошлое и настоящее БАМа»**

Автор проекта:

Николаева Татьяна Павловна

ученица 10В класса

Руководитель:

Костылева Ольга Петровна

учитель математики

МАОУ СОШ №11

г. Северобайкальск

2024 учебный год

## СОДЕРЖАНИЕ

1	История БАМа.....	4
1.1	Дорога в никуда, что получилось и не получилось.....	5
1.2	О БАМе.....	
2	БАМ- прошлое, настоящие и будущее.....	6
2.1	БАМ и его жизнь- до и после.....	7
2.2	Цифры Байкало-Амурской магистрали.....	8
2.3	Реализация планов.....	8
2.4	Молодежь-это будущее БАМа.....	9
3	Практическая часть.....	9
4	Заключение.....	11
5	Источник использованной литературы.....	12
6	Приложение.....	14

## ВВЕДЕНИЕ

*Рельсы упрямо  
Режут тайгу,  
Дерзко и прямо  
В зной и пургу.  
Веселей, ребята,  
Выпало нам  
Строить путь железный,  
А короче - БАМ.*

Легендарной стройке XX века 8 июля 2024 года исполняется 50 лет, когда на стройку БАМа отправился первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд.

Тема исследования актуальна тем, что большое количество молодежи не знают историю создания БАМа.

**Цель работы:** показать значимость нашей магистрали и донести молодому поколению историю БАМа.

### **Задачи:**

1. Изучить историю и собрать материал о создания БАМа.
2. Провести опрос в виде анкеты и проанализировать результаты.
3. Сделать вывод о проделанной работе.
4. Разместить информацию на сайте школы.

**Объект исследования:** сам БАМ.

**Предмет исследования:** история строительства Байкало-Амурской магистрали.

**Методы исследования:** анкетирование, работа с литературными и интернет источниками.

**Практическая значимость проекта** заключается в виде материалов, которые могут быть использованы учащимися школы №11 на занятиях связанные с БАМом.

## ИСТОРИЯ БАМА

### 1.1. ДОРОГА В НИКУДА, ЧТО ПОЛУЧИЛОСЬ И НЕ ПОЛУЧИЛОСЬ

Бамовцы - это первопроходцы, которые отправились в Сибирь. Соответственно, те строители, которые руководствовались этими идеалами, составляли «особенные» бамовские коллективы, с которыми связаны самые теплые воспоминания о БАМе. Советские люди, как всем известно, на такси в булочную не ездили. Мы принадлежим к молодому поколению, которому аббревиатура БАМ практически ничего не говорит. БАМ в памяти старшего поколения ассоциируется не с началом строительства в 1930 году, а с последним его этапом. Для бывших строителей магистрали воспоминания о БАМе 1970-1980-х годов сегодня неразрывно связаны с их оценками и отношением к позднесоветскому прошлому страны. Первые проекты транспортного освоения возникли в XIX веке. Неутешительные итоги русско-японской войны 1904-1905 годов показали острую необходимость строительства второй рокадной железной дороги на востоке страны, который дублирует Транссибирскую железнодорожную магистраль. По первоначальному замыслу магистраль должна была проходить от Уфы до озера Байкала. В конце 1920- начале 1930 годов развитие железнодорожной сети на востоке СССР возобновилось.

Именно тогда дорога от Тайшета на восток впервые получила свое современное название - Байкало-Амурская магистраль. Начинать дорогу предполагалось от станции Уруша до Комсомольска-на-Амуре, который тогда являлся селом Пермским. Планировалось завершить строительство БАМа за 3 года, то есть к концу 1935 года. К сожалению, строительство магистрали неоднократно прекращалось по разным причинам (недостаток рабочей силы, ВОВ, землетрясения). Только в 1974 году строительство БАМа возобновилось в активной форме.

Основным «строителями» стройки стали комсомольцы-добровольцы и военные строители. Это сведение из различных источников информации. Однако, не

только отряд добровольцев был активным участником строительства. Стройка века всегда испытывала сложнейшую нехватку рабочей силы, железнодорожные войска не справлялись с нагрузкой.

Изначально удалось привлечь только 2,5 тысяч гражданских рабочих, хотя требовалось около 25 тысяч, но решение было найдено. Ответственность за строительство БАМа передали особому управлению ОГПУ.

Комсомольцы-добровольцы пришли на БАМ в 70-х. Молодое и энергичное поколение стало той силой, которая сумела покорить и вечную мерзлоту, и бытовую неустроенность.

По оценке многих специалистов, строительство БАМа – это самое дорогое строительство за советский период, магистраль строилась и после распада СССР. В 2001 году соединили два участка трассы, проложив тоннель Северо-Муйскую длиной 15 км.

По некоторым оценкам экономистов - дорога обошлась бюджету в четыре раза дороже, чем было изначально запланировано. Не для кого не было удивительно, что в 90-е годы за БАМом прочно закрепился эпитет "дорога в никуда".

В те далёкие 90-е многие эксперты утверждали, что это стройка не только грандиозная, но и перспективная. Соединив запад с востоком экономика будет более развита, полезные ископаемые будут больше добываться, а естественно, появятся новые предприятия и т.д. Но оказалось, что стройка магистрали не являлась экономическим проектом, больше политика играла роль укрепления восточных рубежей.

Сегодня "дорогой в никуда" БАМ назвать уже трудно. Она упирается в несколько крупных портов, построены новые угольные терминалы.

В 2013 году российские власти решили распечатать огромную денежную "копилку" бюджета, заложенную еще бывшим министром финансов Алексеем Кудриным, - "Фонд национального благосостояния", - и направить часть его средств как раз на модернизацию БАМа и Транссиба.

Генеральный директор агентства Infoline Михаил Бурмистров говорит – «Все-таки на текущий момент эта ветка остается экономически убыточной. Ключевая проблема в том, что реализация проектов БАМа и Транссиба при текущем состоянии грузовой базы неперспективна, поскольку большинство грузов, которые перевозятся по БАМу, являются низкодоходными».

## 1.2. О БАМЕ

БАМ строился на вечной мерзлоте и для инженеров-проектировщиков – этот проект был хорошей школой для изучения, наблюдения за состоянием объектов. Риск использования различных технологий, правильность применения в большинстве случаев это дало свои результаты.

Почва имеет свойство деформироваться. Долгое время земляному полотну БАМа не уделялось должного внимания. Проблема заключается в следующем: поступающие сведения противоречивы, как по указанию причин деформации, так и по их местонахождению. До сих пор до конца не проанализированы и не систематизированы данные о земельном полотне, что не всегда позволяет получить положительный результат.

Дорога пересекает 11 крупных рек и множество небольших рек, всего на ней можно насчитать 2230 больших, средних и малых мостов.

Дорогая, но убыточная магистраль признана самым дорогим объектом инфраструктуры, построенным в СССР, ее стоимость составила около 17 млрд рублей. Несмотря на такие грандиозные вложения, в начале 2000-х, по словам специалистов, магистраль ежегодно приносила около 5 млрд убытков.

На фото Северомуйский тоннель, его периодически ремонтируют, горячие источники делают своё дело, по тоннелю едешь и видишь, как по стенам вода течёт. Да и сам тоннель стоит на разломе и есть подземные реки, которые периодически подмывают его фундамент, туда под давлением закачивают спец. раствор, который от воды затвердевает, но его со временем всё равно вымывает.

## **БАМ- ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ**

### **2.1. БАМ И ЕГО ЖИЗНЬ-ДО И ПОСЛЕ**

У БАМа есть музей, который был создан 14 апреля 1979 года, в нем собраны много различных вещей, медалей, фото людей, участвующих в постройки БАМа и т.д.

Пожалуй, единственное, что объединяет людей, так это входящая в ассоциации, - в целом это позитивное отношение к БАМу и осознание значимости бамовского этапа в своей жизни.

Любой рассказ очевидцев всегда строится со слов о приезде на БАМ. Хотелось бы заметить, что все участники диалога с прессой отмечали добровольный приезд, цель же переезда на БАМ была различной - это смена работы, производственная практика и просто летний стройотряд. Бывшие члены комсомольско-молодёжного движения были первопроходцами. На начальном этапе освоения территории будущих городов, посёлков.

Многие приветствовали идею отправиться куда-то, для осваивания чего-то. Конечно же, клич о БАМе заинтересовал многих людей. Удивительно, что агитации практически не было. В советский период массовое желание быть участником - это бегство от скуки, людям было нечего терять, материально они не были заинтересованы. Таким образом, добровольцы ехали «за идею». В то время как строители, оказавшиеся на БАМе в результате перевода из соседних регионов, руководствовались, по их мнению, в основном меркантильными интересами - «ехали за рублем».

В архиве ГТРК "Нижний Новгород" сохранились уникальные кадры горьковского телевидения, которые продолжают появляться в эфире, находят много отзывов среди нижегородцев.

## **2.2. ЦИФРЫ БАЙКАЛО – АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ**

За период с 1929 года по 1970 год на важнейшие участки строительства комсомол направил более 3 миллионов юношей, а также девушек. Наиболее массовой среди молодежи была профессия строителя. Большая часть строек была расположена в труднодоступных и малообжитых районах страны, преобразование которых во многом зависело от самоотверженности подрастающей смены.

На трассе БАМа было построено 48 населённых пунктов, участвовало 39 шефских организаций в строительстве 39 посёлков и 2 городов на станциях БАМа, в том числе: в разгар строительства коллектив бамовцев насчитывал около 130 000 человек более 75 национальностей. Всего за 15 лет строительства на БАМе работало более 50 000 студентов.

За 15 лет только по Главбамстрою профессиональную подготовку получили 84 236 рабочих, прошли обучение с отрывом от производства 338 883 строителя. Около 8 000 строителей получили заочно среднее, а также высшее образование. В Железнодорожных войсках в бамовский период сержантский состав обучался в учебных частях и подразделениях по 28 штатным специальностям.

Основные штатные специалисты готовились также в учебных частях по 39 специальностям (электрики, слесари, крановщики и т.д.).

Подготовка специалистов массовых профессий велась непосредственно в соединениях и частях на сборах, а также в технических кружках.

## **2.3. РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ БАМА**

На заседании Совета ОРОО «Бамовское содружество», которое прошло в Москве, обсудили план мероприятий, посвященных 50-летию БАМа.

Василий Шимохин отметил, что в 2023 году проведены мероприятия по празднованию 45-летия прихода железной дороги на станцию Беркакит, 30-летие прихода железной дороги на станцию Алдан, 10-летие прихода железной дороги на станцию Нижний Бестях с установлением мемориальной доски.



В городах Якутск, Алдан и Томмот будут проведены торжественные собрания общественности, презентации выпущенных книг о БАМе, встречи с ветеранов БАМа с молодежью. Акционерной компанией «Железные дороги Якутии» будет сформирован юбилейный поезд со станции Нижний Бестях до Тынды, где пройдет празднование 50-летнего юбилея БАМа.

Василий Шимохин предложил в рамках празднования 50-летия БАМа в июле 2024 года провести торжественные мероприятия по укладке «серебряного звена» железнодорожной линии Нижний Бестях – Магадан. «Данное событие станет хорошим знаком и отправной точкой для начала реализации проекта.

Указ о праздновании 50-летия начала строительства БАМа в начале марта прошлого года подписал президент Российской Федерации Владимир Путин. Празднование золотого юбилея БАМа пройдет 8 июля 2024 года в городе Тында – столице БАМа.

## **2.4. МОЛОДЕЖЬ - ЭТО БУДУЩЕЕ БАМА**

Прибавилось и новое справедливое утверждение — мы не знаем тех, кто будет составлять ядро этого общества в ближайшее время. Современная молодежь максимально прагматична: ей нужна высокая зарплата, интересная работа и конечно возможность саморазвития. Одновременно молодые испытывают умеренный оптимизм относительно настоящего и будущего.

Многие молодые люди спят и думают, как бы скорее уехать на «большую землю» в поисках хорошей жизни. Неоднократно проводятся исследования среди молодёжи не только европейской, но и азиатской части нашей страны. Молодёжь активна, знает: как реализовать себя и как заработать деньги. Нет социальной комы, предлагаются амбициозные проекты, которые приносят материальную выгоду. Это хороший сигнал для власти, а также бизнеса.

Молодёжь ориентируется на реальную поддержку идей и проектов со стороны власти.

Проблема есть, но решить ее очень сложно. Ветераны уходят на пенсию, нет воспроизводства поколения!

## ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

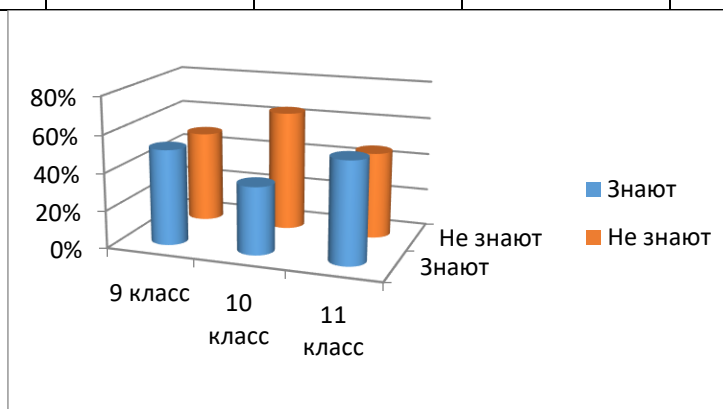
Я решила провести опрос среди молодёжи нашего города, а именно школы №11 г. Северобайкальска.

В школе я провела социологическое исследование для выяснения знаний различных возрастных групп о Байкало-Амурской магистрали и их отношения к самой грандиозной стройке XX столетия. Мной были опрошены учащиеся 9-11-х классов. Я составила ряд вопросов, которые определяют знания о Байкало-Амурской магистрали и отношение к постройке XX столетия, вот вопросы, которые я составила:

1. Что означает аббревиатура “БАМ”?
2. Когда была построена Байкало-Амурская магистраль?
3. Какова длина Байкало-Амурской магистрали?
4. Какие населенные пункты проходят через магистраль?
5. Зачем была построена Байкало-Амурская магистраль?

Результаты опроса показали:

Класс	Общее кол-во человек	Знают	Не знают	Процент	
				Знают	Не знают
9	102	56	46	51%	49%
10	77	27	50	36%	64%
11	30	16	14	54%	46%



Вывод: Проведя опрос в 9, 10 и 11 классах, я выяснила, что 65% не знают и 35% знают историю БАМа.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе моей исследовательской работы я узнала и изучила прошлое, настоящие и будущее великой стройки XX столетия.

БАМ – наше прошлое, настоящее и будущее, а наша цель: продолжать идти вперед, не разрушая, а создавая.

Байкало-Амурская магистраль - одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Такая масштабная стройка была под силу только великой державе с ее колоссальной экономической мощью и ресурсами.

Все это не позволяет назвать БАМ “дорогой в никуда”. Несмотря ни на что, история Байкало-Амурской магистрали продолжается...

БАМ - поистине всенародная стройка. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, на которой трудились представители 70 национальностей - это действующий памятник дружбы народов, осуществленная мечта многих поколений народов нашей Родины.

Проводя опрос я выяснила, что большая часть молодежи не знает историю строительства БАМа. Молодежь недостаточно информирована об освоении Сибири и Дальнего Востока. Мы будущее поколение, которое должно чтить память освоения этих земель и по возможности осваивать их без ущерба для страны. А в дальнейшем продолжать развивать эти районы.

## ИСТОЧНИК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1.РИА Новости. БАМ: история строительства и значение магистрали // Справка-РИА Новости, [Электронный ресурс].- Режим доступа: <https://ria.ru/20090427/169317712.html> ( дата обращения: 27.04.2009)

2. Марина Резник. Байкало-Амурская магистраль: легендарная стройка XX века // Байкало-Амурская магистраль: легендарная стройка XX века - День за днём, книга за книгой — ЖЖ. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://kraevushka.livejournal.com/750816.html> ( дата обращения: 02.03.2020)

3.Союна Бухаева. «БАМ — дорогамоей жизни» // «БАМ — дорогамоей жизни». [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://arigus.tv/news/society/116105-bam-doroga-moey-zhizni/> (дата обращения: 17.04.2022)

4. Великий Немой. Северобайкальск. Байкало-Амурская магистраль // Северобайкальск. Байкало-Амурская магистраль. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://fishki.net/2822698-severobajkalysk-bajkalo-amurskaja-magistraly.html> (дата обращения: 30.12.2018)

# ПРИЛОЖЕНИЕ

## Приложение 1

