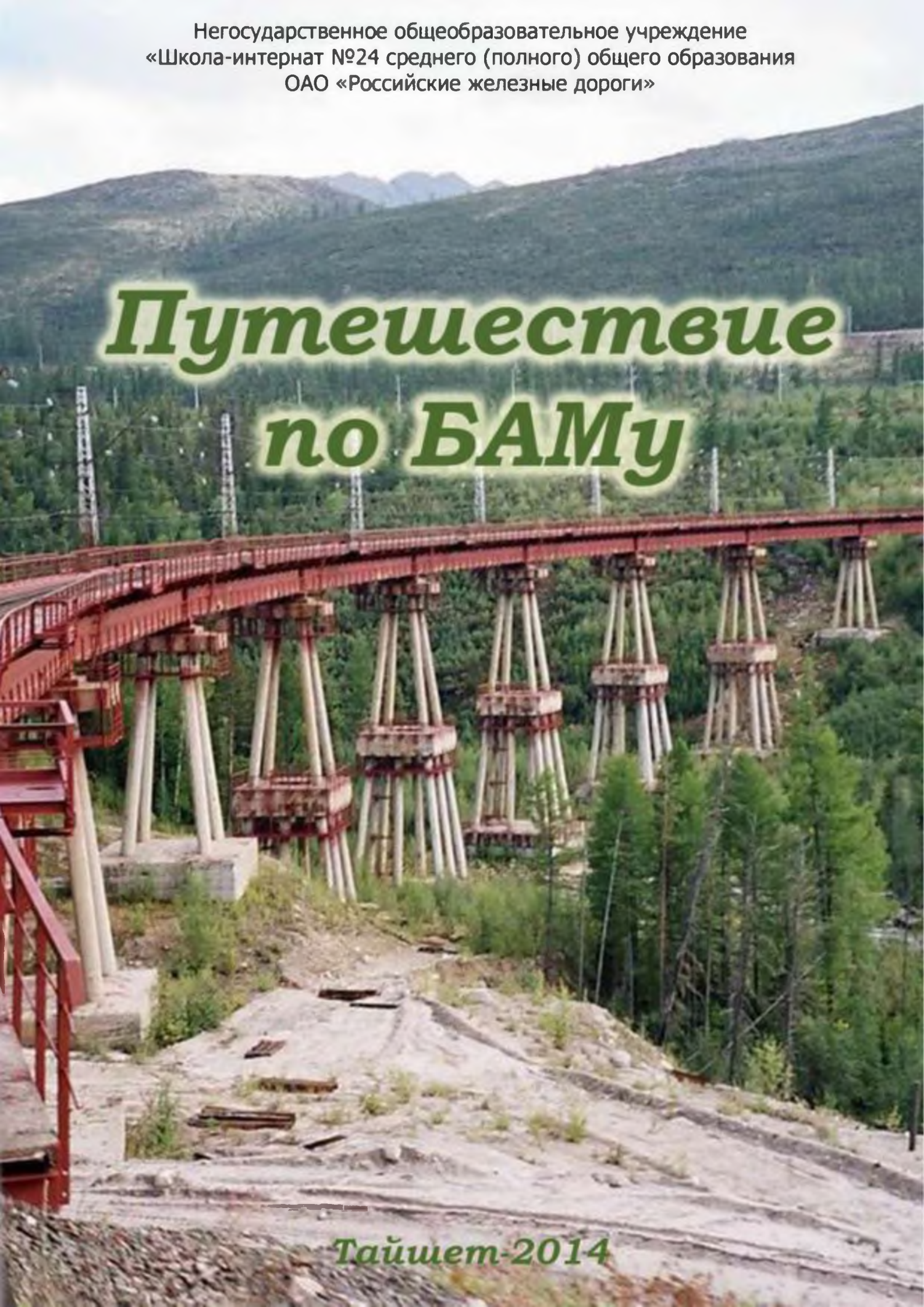
Негосударственное общеобразовательное учреждение
«Школа-интернат №24 среднего (полного) общего образования
ОАО «Российские железные дороги»



Путешествие по БАМу

Тайшет-2014

БАМ – многонациональная стройка века

Невозможно переоценить значение БАМа для развития северо-восточных районов нашей страны. Байкало – Амурская железнодорожная магистраль – это выдающееся творение ума и самоотверженного труда коллективов проектных, строительно-монтажных организаций транспортного строительства, МПС, железнодорожных войск, молодёжных и студенческих отрядов, строительных отрядов республик и областей страны. Не случайно БАМ называли всенародной стройкой.

Многие юноши и девушки, приехав на стройку совсем юными, приобрели профессию, стали отличными специалистами, техниками, инженерами. Тысячи молодых строителей награждены орденами и медалями, многие стали лауреатами премии Ленинского комсомола, Героями Социалистического труда.

Очень показателен пример посланцев столицы нашей Родины – Москвы. Им было доверено строительство главного города БАМа – Тынды. Их работу на магистрали отличает высокий уровень культуры производства, московское качество строительства. Посланцы Москвы придали городу Тынде столичный ритм, столичную культуру. Пример москвичей стал главным ориентиром шефства над строительством БАМа всех союзных республик. Представители каждой их них старались внести в архитектурный облик и культурную жизнь строящихся поселков на БАМе свой национальный колорит, оставить на магистрали напоминание о своих родных местах. По этим признакам, по этим национальным чертам и архитектуре и наименованию улиц нетрудно догадаться, что азербайджанцы строили станции *Ангоя* и *Улькан*; армяне – *Кюхельбекерскую* и *Звездную*; белорусы – *Муякан*; грузины – *Икабью* и *Нию*; казахи – *Новую Чару*; латыши – *Таксимо*; литовцы – *Новый Уоян*; молдаване – *Алонку*; туркмены – станцию *Ларба*; таджики – *Солони*; узбеки – *Куанду* и *Лепринди*; украинцы – *Новый Ургал*; эстонцы – *Кичеру*.

Множество разъездов и станций построено жителями РСФСР: Тамбовской области – *Хурумули*; Новосибирской – *Тунгала* и *Постышево*; Пензенской – *Амгунь*; Волгоградской – *Джамку*; Саратовской – *Герби*; Куйбышевской – *Этыркен*; Ульяновской – *Ижак*; Свердловской – *Кувыкта* и *Хорогочи*; Пермской – *Дюгабуль*; Челябинской – *Юктали*; Ростовской – *Киренга*; Тульской – *Маревая*; Московской – *Тутаул* и *Дипкун*; Ставропольского и Краснодарского – *Лену*; Башкирии – *Верхнезейск*.

Жители Чечено-Ингушской, Дагестанской и Северо-Осетинской АССР работали на строительстве *Кунермы*. Москвичи строили *Тынду*, ленинградцы – *Северобайкальск*.

2014 год – особый год для Байкало-Амурской магистрали. 40 лет исполняется с начала строительства БАМа, 30 лет со времени укладки «золотого звена» и 25 лет с начала регулярного движения поездов.

Магистраль делится на территориальные участки: Иркутский, Бурятский, Читинский, Якутский, Амурский, Хабаровский.

В пределах Иркутской области расположен Западный участок БАМа: начинается от Тайшета и заканчивается в районе Кодарского хребта возле ст.Лепринди (граница Иркутской области). Введённый в эксплуатацию в 1986г. Западный (он же Иркутский) участок БАМа проходит по Братскому, Нижнеилимскому, Усть-Кутскому и Казачинско-Ленскому районам. Кроме того, к магистрали тяготеют и другие северные административные районы: Катангский, Киренский, Бодайбинский и Мамско-Чуйский. После реорганизации БАМа и упразднения управления в Тынде к ВСЖД (имеющей управление в Иркутске) отошёл участок от ст.Лена до ст.Хани (Якутия). Таким образом, Западный участок БАМа выходит за пределы Иркутской области и имеет протяжённость 1,9 тыс. км.

Сегодняшний БАМ поражает не только пятью тысячами километров стальных путей, тремя тысячами мостовых сооружений, но и удивительной красотой своих вокзалов.

БАМ – грандиозная многонациональная стройка века!

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ
ЭВЕНКИЙСКИЙ АВТ. ОКРУГ
КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ
РЕСПУБЛИКА САХА
ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ
ИРКУТСКАЯ ОБЛ.
РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ
ЧИТИНСКАЯ ОБЛ.
АМУРСКАЯ ОБЛ.
РЕСПУБЛИКА ТЫВА
МОНГОЛИЯ
КИТАЙ
АНГАРО-ЛЕНИНСКИЙ И СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКИЙ
СРЕДНЕ-ВИТИМСКИЙ И УДОКАНСКИЙ
ЮЖНО-ЯКУТСКИЙ
СЕЛЕМДЖИНСКИЙ
БУРЕЙСКИЙ И НИЖНЕАМУРСКИЙ
ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ
Байкало-Амурская магистраль
Действующие железные дороги
Проектируемые железные дороги
Железнодорожные станции
Полезные ископаемые:
Каменный уголь
Бурый уголь
Калийные соли
Железные руды
Медные руды
Газ
Нефть
Оловянные руды
Полиметаллические руды
Апатиты
Очаги природных ресурсов

Тайшет

Материал подготовила
творческая группа
5 класса

Первое здание вокзала, 1911 год

Тайшет возник в 1897 году в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, как небольшой пристанционный посёлок. Название посёлок получил по расположению на реке Тайшетке (правый приток Бирюсы). Название реки, в свою очередь, происходит из кетского языка: *та* - «холодный», *шет* - «река».

В 1904 году в Тайшете было построено паровозное депо. В 1906 году Тайшет стал селом Алзамайской волости. С 1910 года - центр Тайшетской волости Канского округа Красноярского уезда Енисейской губернии.

Второе здание вокзала

Этого здания вокзала уже нет…

В 1937 году Тайшет получил статус рабочего посёлка, статус города — **2 марта 1938 года**. В период 1930-50-х гг. Тайшет был центром двух частей ГУЛАГа — ЮжЛАГа и ОзёрЛАГа. На базе ЮжЛАГа впоследствии возникла строительная организация «Ангарстрой». Город становится начальной точкой БАМа. В строительстве железной дороги Тайшет-Братск принимали участие японские военнопленные (солдаты бывшей Квантунской Армии), а также немецкие военнопленные (были репатриированы на родину после визита в 1955 году в СССР канцлера ФРГ Конрада Аденауэра).

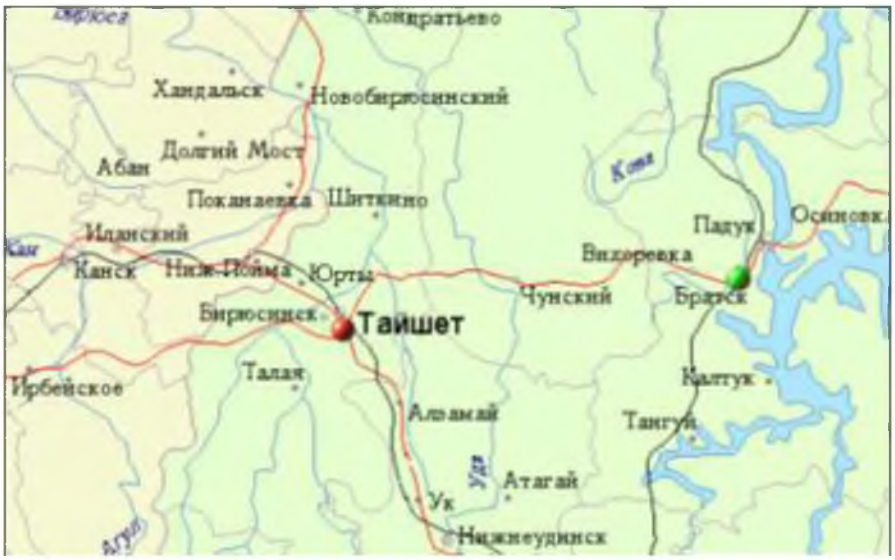
4 февраля 1960 года он отнесён к числу городов областного подчинения. С 2005 года с введением в силу 131-го Федерального закона МО «Город Тайшет» преобразовано в Тайшетское городское поселение и переподчинено Тайшетскому району.

Тайше́т — железнодорожная станция Восточно-Сибирской железной дороги в Иркутской области, железнодорожный узел и крупная внеклассная сортировочная станция. Электрифицирована на переменном токе.

В Тайшете сходятся магистрали четырёх направлений:

- с запада на восток проходит Транссибирская магистраль (направления на Красноярск и на Иркутск);
- начинается Байкало-Амурская магистраль (первый километр БАМанаходится в Тайшете; направление на Братск);
- в южном направлении идёт Южно-Сибирская магистраль, соединяющая БАМ с Кузбассом, Алтаем, Казахстаном, Южным Уралом, Башкортостаном (через Абакан, Новокузнецк, Барнаул, Экибастуз, Павлодар, Астану, Магнитогорск до Уфы).

В непосредственной близости от города проходит автомобильная дорога федерального значения М53. На станции Тайшет останавливаются все поезда дальнего следования, кроме международных, следующих в сообщении Москва — Улан-Батор и Москва — Пекин.



Кроме того, Тайшет — начальная точка Восточного нефтепровода (в городе расположена нефтеперекачивающая станция).

В городе действует краеведческий музей, в котором представлена небольшая экспозиция, повествующая об истории края и основных событиях города. Рядом с музеем установлены несколько боевых орудий.

В городе располагаются православный Петропавловский храм и мусульманская мечеть.

Часть города, расположенная к северу от железнодорожного вокзала, застроена кирпичными многоквартирными домами не выше пяти этажей. К югу от железнодорожного вокзала город представлен деревянной застройкой в один-два этажа.В городе сохранилось несколько сооружений дореволюционной постройки, например, водонапорная башня.

Привокзальная площадь

Водонапорная башня

Белый камень – излюбленное место фотосессий новобрачных

Тайшет – город, с резко континентальным климатом. Природа Тайшета прекрасна и разнообразна.

Парк

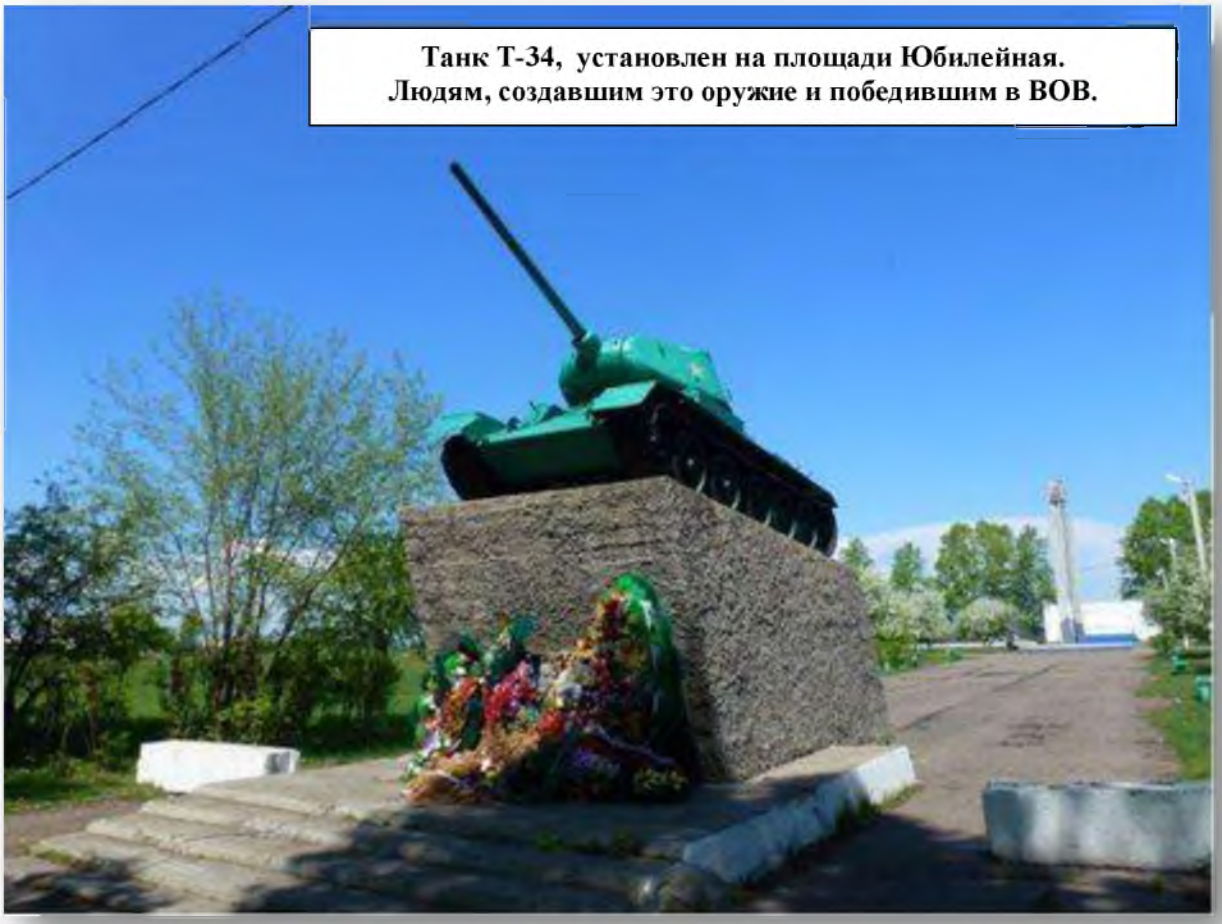
Значительное количество населения занято на предприятиях железнодорожного транспорта станции Тайшет ВСЖД (вагонное ремонтное и эксплуатационное депо, локомотивное депо, шпалопропиточный завод и другие предприятия).

Также в городе работают следующие промышленные предприятия:

- ОАО «Тайшетский завод по ремонту дорожно-строительных машин» (в 2012 году был признан банкротом);
- ООО «Строительное многопрофильное предприятие № 621»;
- предприятия пищевой промышленности;
- предприятия лесной отрасли.

В 2007 году на промышленной площадке в Тайшете компания «Российский алюминий» начала строительство Тайшетского алюминиевого завода мощностью 750 тыс. т в год. Стоимость проекта оценивалась в сумму около $2 млрд. Ввод в строй первой очереди первоначально был намечен на 2009 год, позже был перенесён на 2011 год. По состоянию на июль 2009 года готовность первого пускового комплекса завода оценивалась в 60 %. В 2012 году было объявлено о том, что запуск завода будет осуществлён только во второй половине 2014 года.

Паровоз Л-3449, установлен на привокзальной площади.
Памятник тайшетцам-железнодорожникам, участникам ВОВ



Танк Т-34, установлен на площади Юбилейная.
Людям, создавшим это оружие и победившим в ВОВ.

НИЯ

Материал подготовила
творческая группа
11 класса

В марте 1975 года Грузия отправила в Сибирь отряд первоклассных строителей и железнодорожный состав с техникой и строительными материалами.

Возглавлял десант начальник СМП «ГрузБАМстрой» Анзор Двалишвили. Он вез с собой чертежи будущей бамовской станции Ния.

Пока ехали, в Усть-Куте начал таять снег, лед на Лене-реке (а ее предстояло форсировать) уже потрескивал. Как перебросить на другой берег тяжелую технику?Перед строителями встала сложная задача.

Анзор Двалишвили (первый слева)

Инженеры отряда *Р. Кикабидзе* и *Д. Пагаве* предложили быстрыми темпами построить из шпал своеобразную эстакаду и по ней пропустить машины. Так и сделали, работали день и ночь. К обеду следующего дня техника и люди были на другом берегу. А к вечеру лед под шпалами вспучился, хлынула вода.

Только грузинских строителей это обстоятельство не тревожило: колонна машин медленно пробивалась сквозь тайгу к неизвестной реке с почти грузинским именем — **Ния**.

Анзор Варламович Двалишвили рассказывал:

«Признаться, мы замахнулись на очень ответственное дело — в далекой от Грузии Сибири построить грузинскую станцию. Но нам сопутствовала удача, ведь название речки Ния — это ж практически грузинское имя. Так что над названием станции долго раздумывать не пришлось. В отличие от других шефских коллективов БАМа, которые прибывали на уже более-менее обжитые места, нам было сложнее. На Ние не было ни горстки строителей, даже зимовья не было, только сплошная тайга. Осваивать место пришлось одним. Об этом знали заранее, тщательно готовились. Собирались в дальнюю дорогу, как охотник на промысел, — все надо предусмотреть, ничего не забыть.

Так как поначалу надеяться было не на кого, везли с десантом все: от гвоздей и досок до разборной узкоколейки. Рельсы этого «БАМа в миниатюре» здорово нас выручили. Площадку для временного поселка выбрали на склоне. Когда вырубили лес, на этом месте оказалось болото. К первым домам провезти пиломатериалы можно было только по узкоколейке. Позже вымостили из бревен единственную на весь поселок улицу, которую окрестили именем Шота Руставели. Через несколько месяцев из палаток переселялись в брусчатые дома. За короткий период в Ние выстроили отличную школу, клуб, спортивный зал, приспособив для него финские металлические склады, детский сад, магазины, столовую, медпункт. В поселке создано все необходимое для работы, учебы и отдыха. К нам приехали жены, дети, создавались молодые семьи».

Возведение постоянного посёлка началось в апреле 1975 года. 6 ноября 1975 года железнодорожная линия из Звёздного дошла до Нии. Первоначально станция называлась Ния-Грузинская. Жилой посёлок был спроектирован сотрудниками института «Тбилгорпроект» с учетом национальных особенностей отделки. Пусковой комплекс включал: 7 многоэтажных жилых домов, школу, детский сад, общественно-торговый центр, вокзал и котельную. 23 февраля 1981 года посёлок был сдан, в новые здания переехали жители нийских времянок.

Грузинские строители свою бамовскую программу выполнили на отлично, оставили след после себя на сибирской земле - уютную станцию!

Предприятия посёлка:

- Станция Ния Восточно-Сибирской железной дороги;
- ООО «Сибирский лес» и другие предприятия, добывающие древесину;
- Управляющая компания жилищно-коммунального хозяйства «Ния».

В посёлке работают 10 торговых точек, 2 хлебопекарни, 2 предприятия общепита, парикмахерская. На начало 2010 года ведётся работа по организации ремонта служебно-бытовой техники.

31 декабря 2004 года было образовано Нийское сельское поселение, включившее в себя земли посёлка Нии. Подчинено районной администрации.

Территория граничит:
- на севере и западе — с Звёзднинским городским поселением;
- на востоке — с Киренским районом;
- на юге — с территорией Усть-Кутского муниципального района.

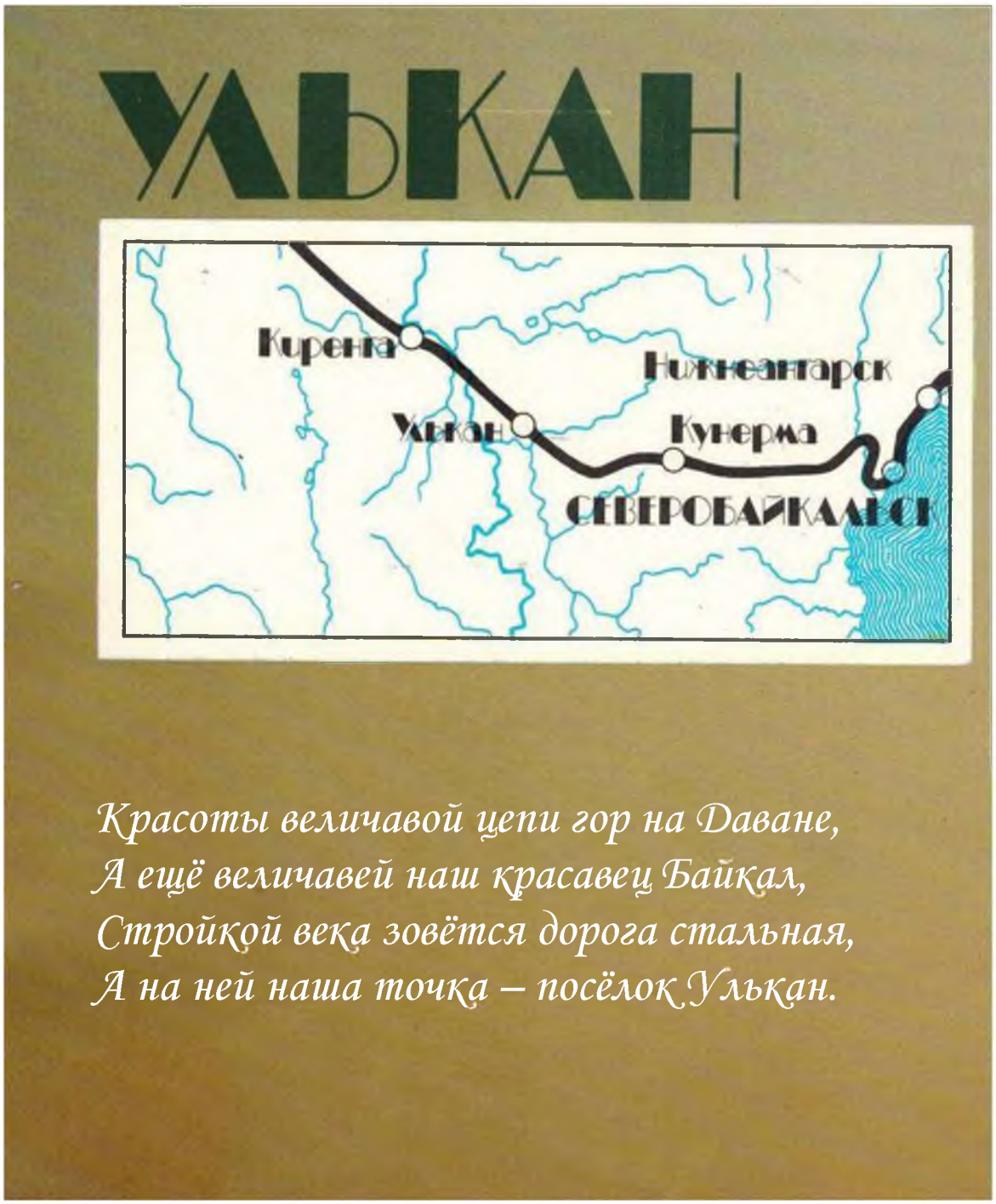
Действующая система местного самоуправления была сформирована в 2005 году на основании областного закона № 93-оз от 16 декабря 2004 года. Представительным органом местного самоуправления является поселковая Дума, в состав которой входят депутаты, выбранные всеобщим тайным голосованием. Её возглавляет председатель Думы, выдвигаемый из состава избранных депутатов. Исполнительно-распорядительным органом местного самоуправления является администрация.
Население — 1259 человек (2010).

УЛЬКАН

Материал подготовила
творческая группа
9 класса

Строительство западной ветки магистрали от Станции Лена до Байкала опекали республики Кавказа, среди них – Азербайджан. В те годы первым секретарём ЦК компании Азербайджана был **Гейдар Алиев**. Именно он отправлял на БАМ первый отряд азербайджанских рабочих, специалистов.

АЗЕРБАЙДЖАНУ выпало построить посёлок Улькан.



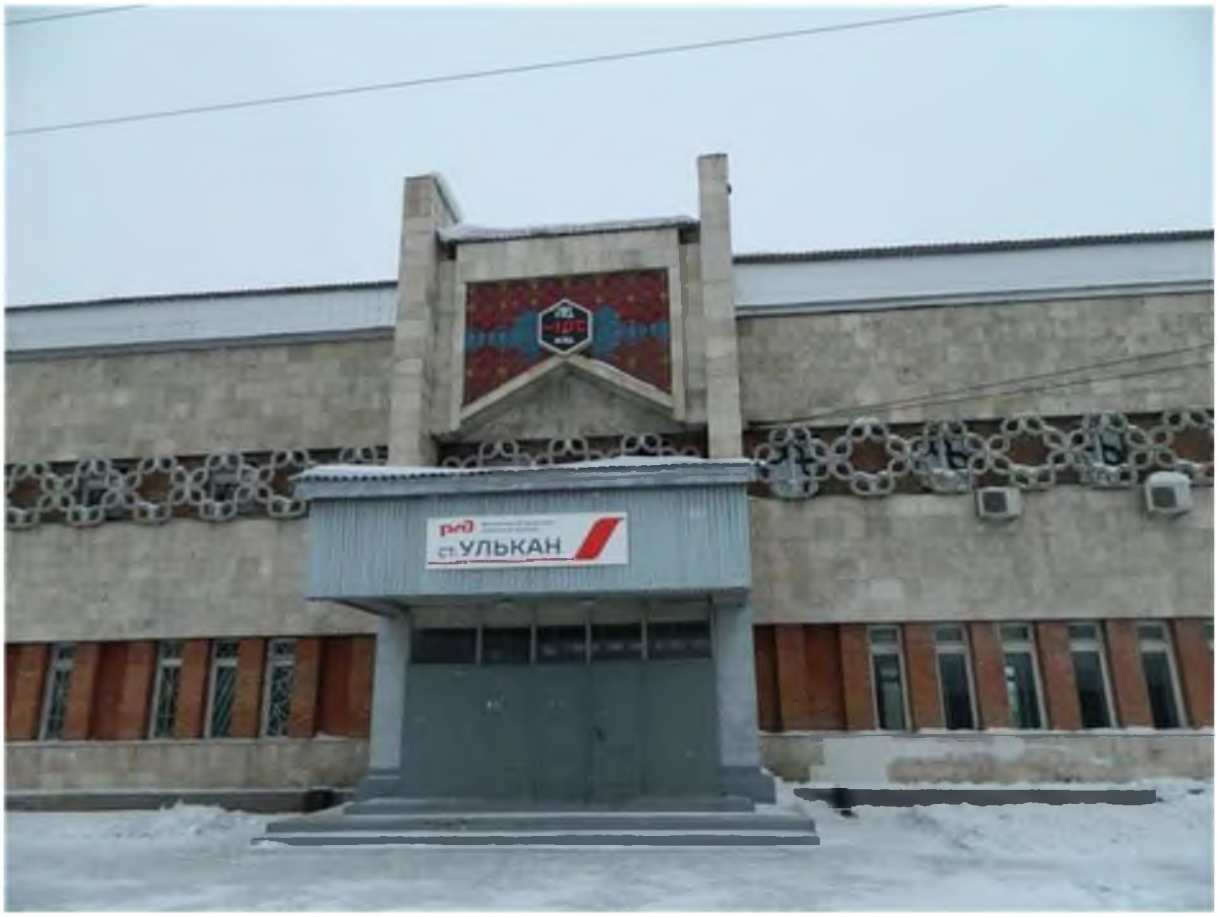
2 ноября 1974 года возле будущего поселка Улькан высадился первый трудовой десант-50 комсомольцев Крыма. Лучшие из лучших… Они отправлялись в тайгу, в мороз, ставили палатки и первое, что начали строить - школу. Была непоколебимая вера: городу – быть!

Первые посланцы солнечного Азербайджана срубали деревья,расчищали место под фундаменты школы, больницы, жилых домов.Их руками построены торгово-общественный центр, котельная, вокзал,очистные сооружения. Эти южные, не приспособленные к морозам парни смогли выстоять, не сдаться, не отступить перед неустроенностью быта.

Самый первый дом в Улькане

Посёлок Улькан называют по праву комсомольским, так как первый поезд пришёл сюда в 1977 году 29 октября – в день рождения Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза молодёжи.

Встречали его, как встречают товарища.
Бежали навстречу, дарили цветы –
И в сердце взволнованном
Живы пока ещё
Мгновенья торжеств у заветной черты.
Шел поезд, украшенный алыми стягами,
Таёжное солнце пылало с небес.
Шел праздник. Сквозь сопки,
Сквозь топи с оврагами
Его пропустил расступившийся лес.
Шел поезд –
Мечтам и делам подтверждение,
Шел поезд –
И гордость входила в сердца,
И были уместны слова о свершениях,
О жизни, которой не будет конца.
О времени, что изменяет дистанции,
О людях, что вновь перевыполнят план,-
И праздник придет на далекую станцию
С красивым и гордым названьем- Улькан!



В строительство вокзала азербайджанцы внесли в архитектуру уникальный этнический колорит. Фасад вокзала украшает ажурное шебеки. Там же находится эпическое панно «Сказание об Азербайджане».

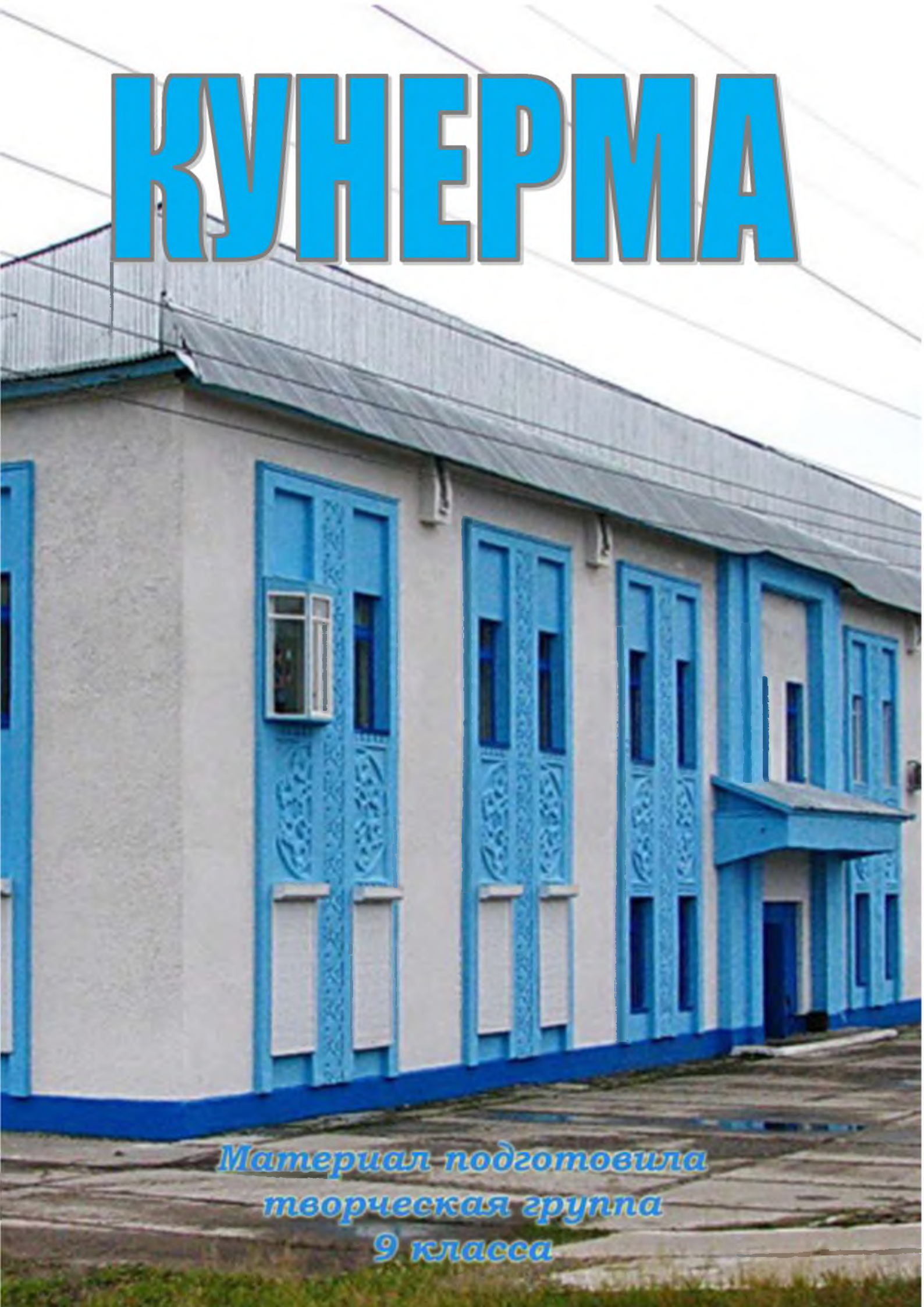
Главная достопримечательность этого посёлка - огромная каменная фигура былинного богатыря Фархада, героя древней среднеазиатской легенды.

Главная улица посёлка носит имя 26 бакинских комиссаров.

Геральдика Улькана

«Улькан, ты покорился молодым. Седой Улькан, мы сделали тебя стальным!» - эти слова можно прочитать на плакате, сохранившемся на одном из зданий посёлка с тех далёких лет. Природа серьёзно испытывала молодёжь на прочность, но они покорили её и закалили себя. Дорога стала для них не только местом трудового подвига- ведь экзаменует Север строго,школой интернационального воспитания и дружбы.

КУНЕРМА



Материал подготовила
творческая группа
9 класса

Кунерма – конечная крупная станция Иркутского отрезка БАМа. Расположена у западного склона Байкальского хребта.

В переводе с бурятского **«кунерма» - «*быстрая вода*».**

Одно из красивейших мест выбрано длястроительства этого посёлка. Три глубоких озера окружают его с трёх сторон, река *Кунерма* шумит по перекатам, с двух сторон сопки, поросшие вековыми деревьями с шапками снега, а с третьей – гольцы *Байкальского хребта* с огромной чашей, снег которой сходит только в конце июля, а конце августа выпадает. Кунерму ласково называли ***«наша маленькая Швейцария»***. Веками в этих местах бродили только звери, и редко появлялись охотники из-за обилия снегов и большой удалённости. Строить здесь тоже было сложнее, чем на других участках. Осадков здесь выпадает до трёх метров за год, и большая их часть приходится на зимний период. Крыши приходилось чистить за зиму неоднократно, чтобы не обрушились, поэтому к весне ходили по снежным лабиринтам.

28 февраля 1975 года.
К площадке будущей станции Кунерма пробился механизированный отряд.

«Покорись, Кунерма!» - такой лозунг был начертан на головном вагончике бригады Рейхман, которая в условиях труднопроходимой тайги, глубокого снега сильных морозов, в течение полутора месяцев вела пробивку пятидесятикилометрового зимника от Улькана до Кунермы. Чтобы доставить в Кунерму жилой вагончик, вертолёту МИ-6 приходилось доставлять его до Улькана, затем возвращаться на дозаправку и уже вторым рейсом, загрузив опять в Улькане, доставлять в Кунерму.

18 августа 1975 года.
Отряд комсомольцев из Дагестана прибыл в Кунерму.

27 сентября 1975 года.
Пять с половиной месяцев назад на Кунермском плацдарме появились первые строители, которыевсе строительные материалы, горючее и продукты получали только воздушным путём.

15 января 1976 года в Кунерму прибыла группа киевского отряда имени Н.Островского.

20 марта 1976 года первую годовщину отметила Кунерма.

Средь могучих деревьев, живописнейших гор
Притаилась Кунерма между синих озёр.
Молода и прекрасна, по-девичьи нежна,
Красотой своей ясной всех пленяет она.
Распустив свои косы, что длиною до пят,
Возле речки берёзы в хороводе стоят.
Сосны, дружной толпою, собрались возле гор
И трава зеленеет у прозрачных озёр.
А на горных вершинах лучи солнца горят,
Оживляя Кунермы ярко-пёстрый наряд.
А теперь украшают наш посёлок ещё
Две полоски из стали: путь железный прошёл.
С Днём рожденья, Кунерма, поздравляем тебя!
И красой всего БАМа называем любя.

Елена Скурская

В этом году в Кунерме ещё не было клуба, не было телевидения, и поэтому столовая после ужина была и местом для общения, и кинозалом, и танцплощадкой. Умывшись и переодевшись, все спешили сюда. Музыканты садились за инструменты, тихонечко репетировали. Когда разговоры стихали, кто-нибудь, смеясь, просил «Лезгинку», его дружно подхватывали. После недолгих уговоров на круг выскакивали ребята с Кавказа, все остальные, подбадривая их, отбивали ритм ладонями.Танцевали они замечательно, с огоньком. Не выдерживали остальные, выскакивали на круг озорные девчата и парни с Украины.

Июнь 1978 года. Свою эстафету строительства железной дороги ульканские строители передали кунермчанам.

13 августа 1978 года рельсы пришли на последнюю станцию БАМа в Иркутской области – Кунерму.

Июнь 1979 года. На кунермскую землю прибыли бойцы интернационального строительного отряда, студенты Московских университетов «Дружбы народов» и университета имени Патриса Лумумбы. Разместились они на берегу Окуневого озера в палаточном городке. Среди студентов 21 представитель стран Азии, Африки и Латинской Америки. Они были поражены красотой и богатством этих мест, равно как и радушному приёму кунермчан.

10-22 августа 1979 года. Гостем строителей магистрали и активным участником общетрассового фестиваля самодеятельной патриотической песни **«БАМ-79»** стал известный американский певец

Дин Рид.

Из воспоминаний учителя русского языка и литературы кунерминской средней школы *Тамары Дроздовой:*«…В указанное время на станции собралось почти всё население Кунермы… Вдруг пошёл дождь. Над собравшимися распустились десятки зонтиков. Уходить никто не хотел. Минуты и часы бежали, а поезда, в котором должен был приехать знаменитый певец, не было. Со станции стали звонить: уж не случилось ли что в дороге? Вскоре пришло известие: Дин Рид на 245 км работает на балластировке пути с бойцами отряда. И вот почти через пять часов ожидания показался поезд. Он, не торопясь, подошёл к станции, остановился…и из второго вагона вышел улыбающийся Дин Рид. Певец по-русски поздоровался, извинился за опоздание, поблагодарил за терпение и овации и заговорил по-английски: «Я проехал по всему Западному БАМу и увидел, в каких трудных природных условиях ведётся строительство дороги. Мне кажется, что вы, все работающие здесь, настоящие герои. Вам никто не аплодирует, но то, что вы совершаете каждый день – подвиг. Я очень счастлив, что увидел вас и дело ваших рук!» Потом Дин Рид запел по-русски с небольшим акцентом «Пусть всегда будет солнце». Держится он очень естественно, запросто разговаривает с окружающими. Затем берёт в руки гитару, взбирается на крышу вагона и над таёжными просторами льётся песня итальянских партизан «Белла чао…».

БАЛ

В *декабре 1979года* прибыли в Кунерму бойцы трёх отрядов из Чечено-Ингушетии, Северной Осетии и Дагестана для строительства постоянного посёлка. Ими построены железнодорожный вокзал, школа, садик, торгово-общественный центр, фельдшерско-акушерский пункт, банно-прачечный комбинат, пожарная часть, а также жилые дома на 1,5 тысячи жителей.

По-прежнему увеличивалось количество семей, рождались и подрастали дети. И не было страшно за них и их будущее. Посёлок жил размеренной и интересной жизнью.

29 октября 1981года Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию участок железнодорожной линии Лена – Кунерма.

Зима 1986-1987 гг.

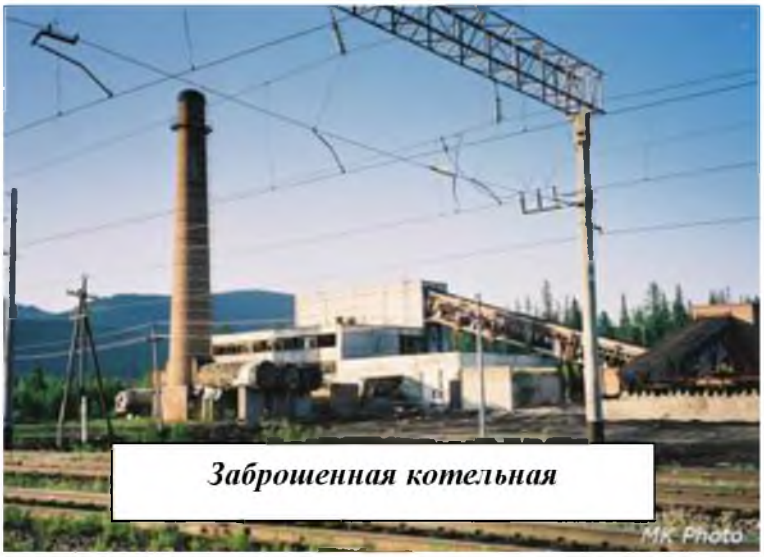
На участке Кунерма-Дельбичинда сошла лавина такой силы, что опору ЛЭП, стоящуюна её пути, она смяла, как спичечный коробок и вышла на железнодорожное полотно. После этого случая была организована лавинная служба.

Современная реальность

Здание школы

Станция Кунерма

Недостроенный жилой дом

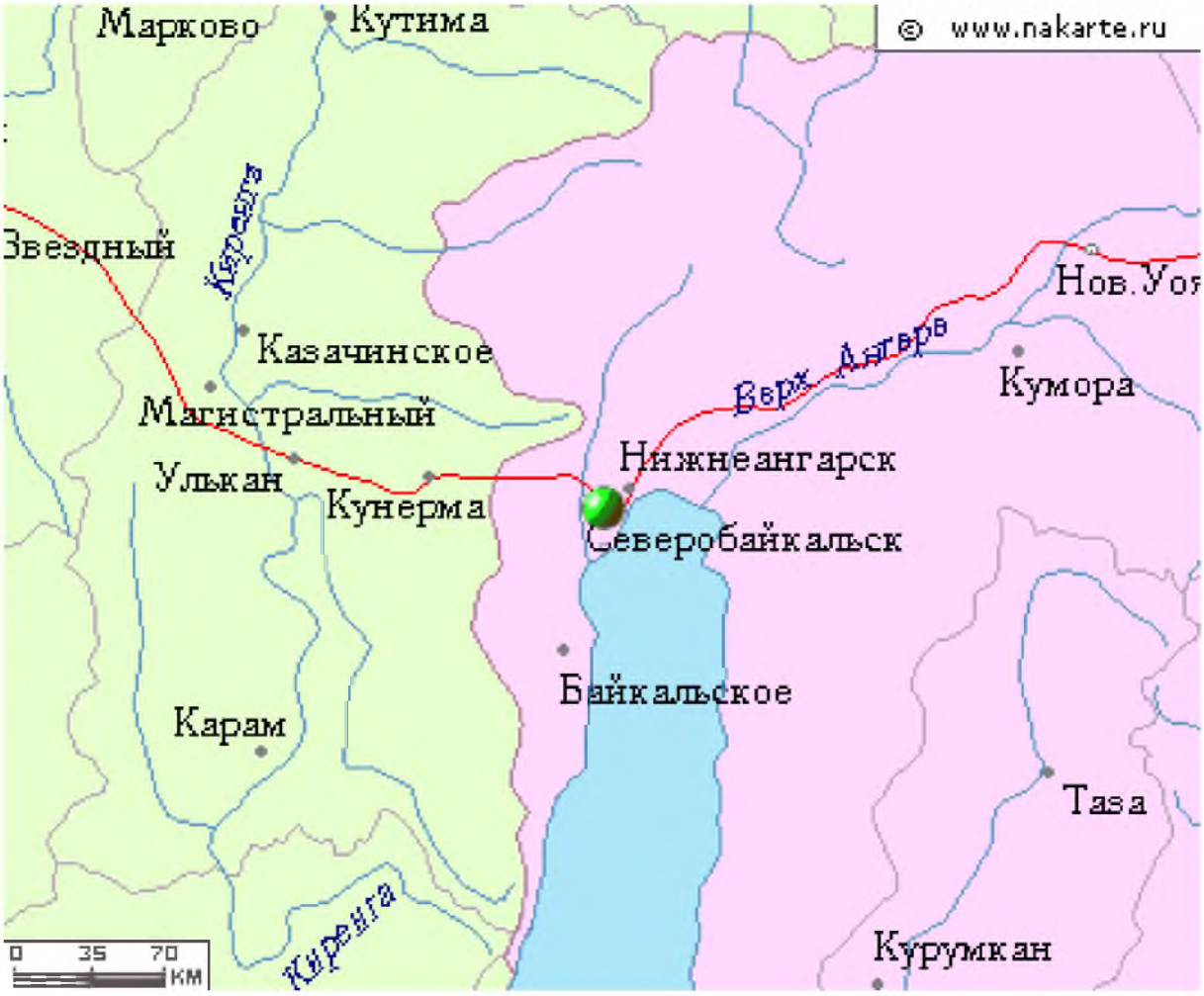


Заброшенная котельная

2010 год – 59 жителей
2013 год – 39 жителей

Северобайкальск

Материал подготовила
творческая группа
11 класса



На западном берегу Байкала, неподалеку от северной оконечности озера, родился белокаменный город - **Северобайкальск**.

История этого города тесно связана с Байкало-Амурской магистралью. Город был основан как одна из основных точек железнодорожного проекта. 23 июля 1974 года на безлюдном мысе Курлы. В 25 километрах от старого поселка Нижнеангарска, высадился первый десант строителей. Катер, на котором они прибыли, притащил баржу с досками, инструментами, палатками, продуктами и прочим.

Строительство деревянного пирса на мысе Курлы. Январь

С июльского десанта началось крупномасштабное наступление на девственную тайгу. В кратчайшие сроки был построен временный причал на Байкале.На крутом байкальском берегу встали первые палатки.

Первые палатки п.Северобайкальск

К новому 1975 году были заселены первые одноэтажные жилые дома.

Летом 1975 года группа ленинградских домостроителей во главе с Александром Поповым впервые ступила на мыс Курлы. Перед десантом стояла задача- заложить временный поселок «ЛенинградБАМстроя».

Возникший в тайге посёлок получил название Новогодний, поскольку новоселье состоялось в канун Нового года. Первую улицу назвали улицей Первопроходцев. Однако это имя не прижилось. 29 сентября 1975 года Президиум Верховного Совета Бурятии зарегистрировал новый населенный пункт в Северо-Байкальском аймаке как рабочий поселок Северобайкальск. К концу 1975 года на Тыйском плато стояло 26 объектов: баня, столовая,дизельная электростанция, торговые точки,жилые дома, детский сад «Таёжник». 1 сентября приняла учеников первая общеобразовательная школа. А в октябре москвич Сергей Давыдов в вагончике открыл музыкальную школу.19 сентября 1977 года монтажники Виктор Василевский и Василий Павлов установили первую панель первого пятиэтажного жилого дома и 4 октября 1979 года ленинградские строители сдали его в эксплуатацию. В этот день получила имя главная улица Северобайкальска ***-Ленинградский проспект.***

29 октября 1979 года все жители от мала до велика устремились на берег Байкала встречать первый поезд, пришедший по только что уложенным рельсам. Не было ещё ни вокзала, ни самого Северобайкальска. Только насыпь и рельсы.

Северобайкальск - единственный город, построенный на Байкало- Амурской магистрали с первого колышка.

Памятный знак - бетонная палатка, на которой начертаны фамилии первопроходцев, впервые вступивших на мыс Курлы.

5 ноября 1980 года вышел указ Президиума Верховного Совета РСФСР о преобразовании рабочего поселка Северобайкальска в город республиканского подчинения.

Почти на 100млн. рублей строительно-монтажных работ на станции Северобайкальск- вклад шефов из Ленинграда. Они, по существу, спроектировали весь город, построили его и придали своеобразный «ленинградский» стройный вид. Здесь сдано в эксплуатацию около 150 тысяч квадратных метров жилья, школа на 1176 мест, два детских сада на 560 мест, больничный комплекс на 150 мест с поликлиникой на 700 посещений в день, торговый центр, вокзал на 300 пассажиров. В 1984 году население города достигло 32 тыс. человек. Недавно пустынный мыс Курлы превратился в крупный житейский перекресток, а слово «Северобайкальск» зазвучало на многих языках мира.

Оригинальный вокзал, напоминающий белоснежный парус на фоне единой синевы неба и воды, окаймленный горной грядой.

Привокзальную площадь украшает памятник первым ленинградским строителям.

Здания города построены с учетом своеобразных условий северного Забайкалья. Они отличаются ломаной формой, усиленной сейсмоустойчивостью и теплоизоляцией. Два дома образуют несомкнутое кольцо, внутри которого находится двор, защищённый от сквозного продувания ветрами.

Станция Северобайкальск. На десятках путей стоит множество грузовых составов, у перрона – пассажирские поезда.

Привокзальная площадь

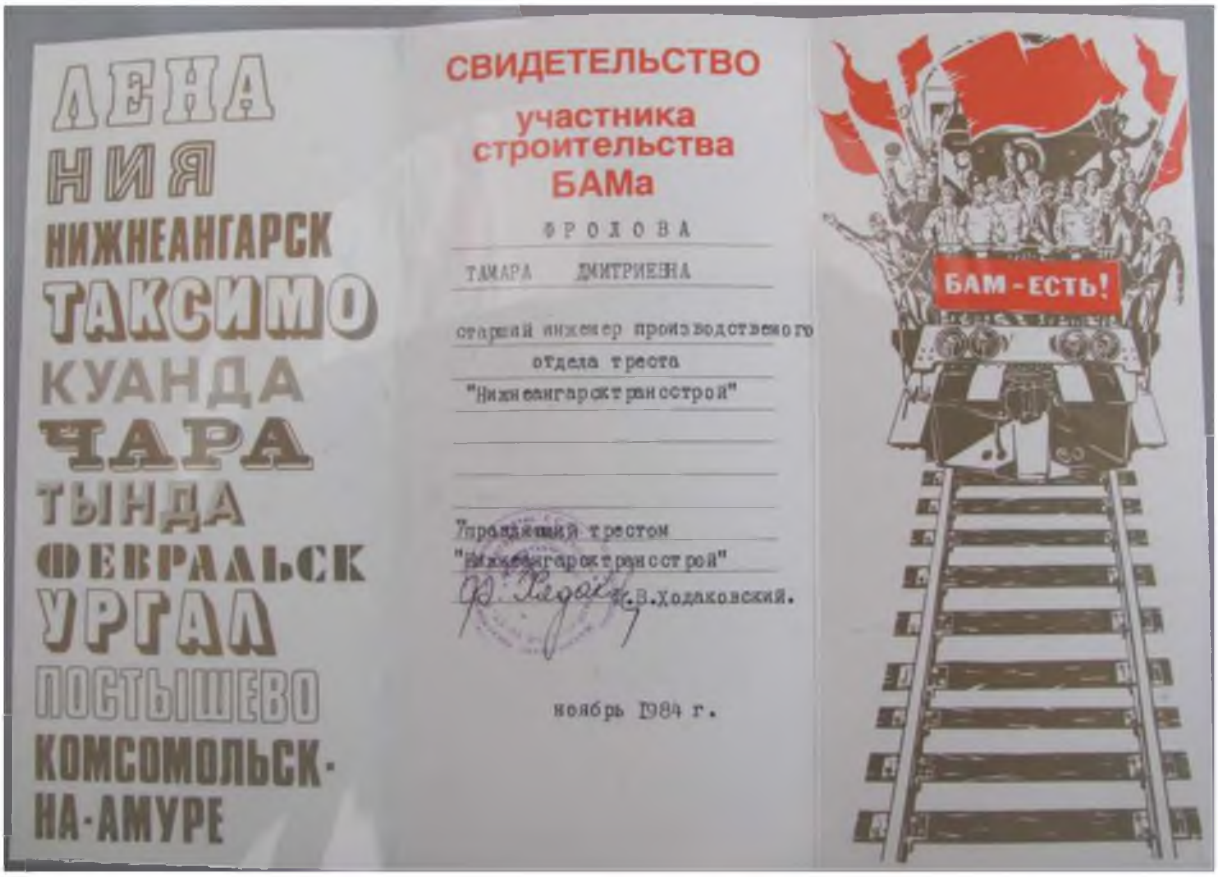
Центр Северобайкальска

Филиал Иркутского университета путей сообщения

Дворец культуры и техники «Железнодорожник».

Северобайкальцы первыми на трассе БАМа создали в своем городе картинную галерею. Её основой стали 100 картин, подаренных художниками Ленинграда жителям будущего города на берегу Байкала.

Северобайкальский музей истории строительства БАМа располагает уникальными экспонатами, за каждым из которых- трудовые свершения и победы строителей-первопроходцев.



ЛЕНА
НИЯ
НИЖНЕАНГАРСК
ТАКСИМО
КУАНДА
ЧАРА
ТЫНДА
ФЕВРАЛЬСК
УРГАЛ
ПОСТЫШЕВО
КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВО
участника строительства БАМа

ФРОЛОВА
ТАМАРА ДМИТРИЕВНА

старший инженер производственного отдела треста "Нижнеангарсктрансстрой"

Управляющий трестом "Нижнеангарсктрансстрой"
Ф.В.Ходаковский.

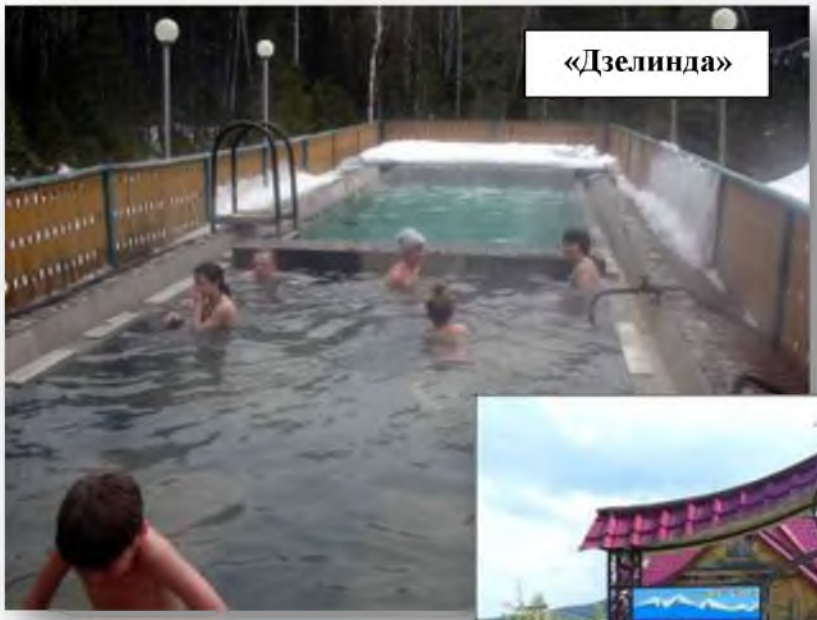
ноябрь 1984 г.

БАМ - ЕСТЬ!

СССР

ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОВОЗ П-36
УСТАНОВЛЕН
В ЧЕСТЬ 20-ЛЕТИЯ ОСНОВАНИЯ
СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКОГО
ОТДЕЛЕНИЯ БАМ Ж.Д.
16 ОКТЯБРЯ 1980 ГОДА

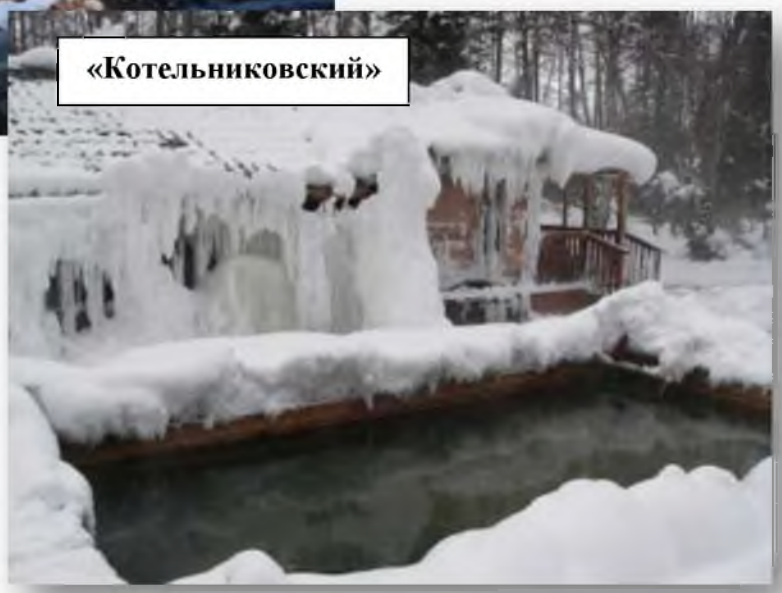
Горячие источники Северобайкальска



«Дзелинда»

«Гоуджекит»

«Хакусы»



«Котельниковский»

КИЧЕРА

Материал подготовила
творческая группа
8 класса

Кичера -*р*ека. *Кочо* (эвенкийское) – «извилистая река». Очень интересным является обьемно-пространственное решение здания вокзала на ст. Кичера (архитектор из Эстонии **Аннус Майре**), где нашла отражение трактовка пространства с четким разделением его на функциональные зоны.

«Мы строим БАМ - БАМ строит нас!»

В августе 1981 года прибыл первый эшелон из Эстонии. Перед строителями стояла задача: построить посёлок в постоянном исполнении за 6 лет – это 11 домов, административный центр, амбулаторию, банно-прачечный комбинат, детский сад, котельную. И объединились два отряда в одну общую работу. Бригада Аксенова возводит котельную, а посланцы Эстонии двухэтажные благоустроенные дома.

Орденоносец Вячеслав Аксенов возглавил бригаду лесорубов. Ребята работали под девизом «Береги березку». Они считали: сохранить природу для будущих поколений – священный долг человечества. А был интересный случай. Как-то повадился один медвежонок выходить на дорогу и здорово мешал движению машин. Рассердились ребята, посадили таёжного несмышленыша в кабину и привезли в Кичеру. Бродил мишка по посёлку и всех веселил. Здесь его хорошо кормили, но потом отвезли в тайгу и с миром отпустили.

Мост через р.Кичера

Кичера сегодня

ПМС 303

Главная улица поселка

ДК «Романтик»

НОВЫЙ УОЯН

Материал подготовила творческая группа 8 класса

Мотивами литовской национальной архитектуры наполнен вокзальный комплекс на ст. Уоян (архитектор Г.Шимайтис). Удачно использованы деревянные клееные конструкции с покрытием черепицы. Основной строительный материал был кирпич. Строители, гибко и свободно комбинируя кирпичи различного профиля, добились великолепных декоративных эффектов.

Литовская архитектура данного вокзала отличается не только оформлением фасада, но и внутренним содержанием здания. Бросается в глаза головокружительная высота потолка и его вид, а также стиль орнамента на полу.

Одна из интереснейших комнат нижнего яруса вокзала предназначена для укрытия от бомб в случае войны, из которой можно попасть в «лабиринт». Там также можно спрятаться в маленьких комнатах, у которых стены толщиной 3-4 метра.

Эти разнообразные, не похожие друг на друга помещения и внешний вид вокзала указывают на отличительные особенности здания от других вокзалов бурятского участка БАМа и присутствие национального колорита.

На базе освоения лесных богатств здесь строится крупный комплекс промышленных предприятий по глубокой переработке древесины. Станцию Уоян возвели строители из Литвы. Аккуратность использования местных материалов в духе национальных традиций- отличительная черта их работы. Ниточка магистрали еще тянулась к океану, а Уоянские предприятия уже дали первую продукцию. Пиломатериалы и столярные изделия Уоянского комбината использованы строителями на доброй половине станций магистрали.

Представители Литвы были одними из первых бойцов ударных комсомольских отрядов. Они начинали, как все, с палаток. Рубили просеки, обустраивали вахтовые поселки около крупных рек, сами построили добротные брусовые жилые дома для семейных бойцов. Дела у них шли организованно, без суеты и шумихи *Яан Кэрнер, Юрий Ивашкин, Рудольф Рейскамб, Юрий Ревин, Ахто Метсало, Яан Вирит, Аллер Нурм* сменили топоры на водительские баранки. Литовские ребята, знакомые с морским делом- Иван Павлов, Ритис Шутас, Ремигиус Пашкявичус, Виталиюс Матялис, Эгидиус Иванаускас летом 1976 года провели навигацию по реке Верхняя Ангара на самоходных баржах мостотряда. Отряды выдержали испытания сибирскими морозами, длинным рублем, громкой славой. Они гремели трудовыми успехами в свою первую пятилетку на БАМе.

Иван Павлов - командир литовского отряда руководил бригадой плотников МО-53. Он прибыл на БАМ в конце октября 1975. С осени 1976 года трудился в бригаде плотников, потом ему поручили руководство отдельной бригадой. В мостотряде Ивану доверили возглавить общественный отдел кадров, который проводил нелегкую длительную и неблагодарную работу с теми, кто хотел уволиться и уехать со стройки. Боролись за каждого проверенного, опытного работника. Закалка и опыт общения в Литве помогали ему находить верные решения при возникновении трений в отряде. Русский парень поражал людей особым прибалтийским шармом интеллигентности. В 1978 году литовский отряд имени Героя Советского Союза Марите Мельникайте избрал Павлова своим командиром.

Станцию Новый Уоян построил коллектив СМП «ЛитБАМстрой». На строительстве постоянного поселка отличилась бригада плотника *Каспутиса Стяпонаса*. Строили 12-квартирные и двухквартирные дома для железнодорожников.

В настоящее время в поселке есть две улицы – Каунасская и Драугистеса, переулок Литовский .

ЗОЛОТИНКА

Материал подготовила
творческая группа
7 класса

Поселок ***Золотинка*** и станция ***Муякан*** – *результат труда белорусов.*

Белорусская строительная площадка – это и мосты на болотистых реках, и туннели в вечной мерзлоте Якутии, дороги в глухой тайге, где не ступала нога человека.

А начинали все с нуля: приехав в точку, обозначенную на карте, вырубали лес, ставили палатки, приходилось работать лесорубом и горняком, сварщиком и бурильщиком, крутить «баранку». 60 тысяч белорусов работали на объектах Байкало-Амурской магистрали.

БелАЗы, МАЗы, дорожная техника трудятся там и сегодня.

Комсомольцы ехали на стройку за романтикой. Их, как и многих таких же энтузиастов, не страшили ни снежные морозные зимы, до минус 63, ни бытовые неудобства. Люди привыкли к короткому лету, когда 16 июня уже выпадает снег, к болотному гнусу, от которого лица распухали до неузнаваемости.

Зато нигде и никогда они не видели таких белых ночей, таких красивых закатов и рассветов, не пробовали такой голубики и брусники, как в Якутии.

Из воспоминаний бамовцев: «Добыть пропитание в тайге сложно. А когда объявили о начале стройки, то продуктами БАМ снабжала вся страна. Правда, овощи и фрукты завозили только один раз — осенью. А вареную колбасу и мясо – зимой, потому что их замораживали. Иначе продукты бы портилась. Молоко тоже замороженное привозили. Его растапливали, процеживали и пили. Отрядовцы питались в котлопунктах. За раз там могло поместиться человек шестнадцать. В Золотинке были очень вкусные рыбные пироги».

Жили в тайге люди дружно. Многие строители создавали там семьи и оставались.

Бамовцы умели ценить дружбу, чувствовать локоть товарищей, преодолевать жизненные трудности.

Была и хорошая отдушина – музыка и песни. Они помогали жить нескучно, вновь и вновь давая силы для нового трудового дня - этому научили БАМовские годы.

Все достижения, планы
освещались в местной газете «Байкало- Амурская МАГИСТРАЛЬ»

ПЯТИЛЕТКЕ КАЧЕСТВА—УДАРНЫЙ ТРУД!

Байкало-Амурская МАГИСТРАЛЬ

6

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СТРОИТЕЛЕЙ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ НА 1976 г.

БАМу были нужны романтики особого склада. Ребятам, которые умели лишь петь песни у костра, здесь делать было нечего. Тайга ждала сильных, хорошо подготовленных в профессиональном и моральном отношении людей. Бойцов крепкой закалки. Такие ее и покорили.

В поселках строителей Муякане, Золотинка, построенных белорусами, как и в других населенных пунктах БАМа, бытовые условия соответствовали всем современным требованиям. Столовые и кафе, дома быта и кинотеатры — в распоряжении строителей имелось все для полноценного досуга и нормального быта.

Так выглядела Золотинка в 1975 году. В вагончиках жили бойцы отряда. Вагончики ребята отапливали сами. В палатках была столовая и клуб. Из музыки в то время была одна заезженная пластика ВИА «Добры молодцы».

Сейчас через Золотинку в среднем в день проходят от 10 до 14 грузовых поездов.

Эта ветка БАМа — единственная транспортная артерия, которая связывает южную Якутию со страной.

По ветке проходят три пассажирских поезда, из Нерюнгри до Хабаровска, Москвы, Новосибирска и обратно.

РЖД
Станция построена
бойцами первого
Белорусского комсомольского
строительного отряда имени
Н.А. КЕДЫШКО.

УЛИЦА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ
1

ТАКСИМО

Материал подготовила
творческая группа
8 класса

Вокзал на станции Таксимо, объединенный с автобусной станцией, решен единым объектом с крупной кровлей, свойственной латышской архитектуре. Строгий торжественный облик вокзала (архитекторы А.Кронбергс, Э.Трейманис, Х.Васильева) задает своеобразный тон будущей застройке интенсивно развивающегося города.

В переводе с языка коренных жителей здешних мест «Таксимо» обозначает слово «чаша», так как посёлок находится как бы в чаше, – углублении между Северо-Муйским и Южно-Муйским хребтами.

Один из микрорайонов поселка носит латышское название Даугава.

Первые поселения в Муйской долине появились в 1863 году. Посёлок Таксимо был основан в 1910 году, первым жителем стал ***И. А. Баранчеев***, ссыльный из Москвы. Мощный толчок развитию посёлка оказало строительство в 1970-80-х годах (с 1982 года Таксимо один из центров строительства БАМ). В возведении объектов инфраструктуры, производственной базы и иных объектов посёлка участвовали прибывший сюда в 1980 году отряд «Комсомолец Бурятии», строительно-монтажный поезд №670,а также прибывший в июле 1982 года ударный отряд шефов из Латвии.

В Таксимо есть памятник - самолет. А почему именно самолет? Трагедия произошла в августе 1940 года, когда в районе Баранчеевского озера разбился гидросамолет. На оз. Кенон располагался гидропорт изыскателей Витимской экспедиции «БАМпроект». Утром отсюда взлетали самолеты с рейсом на Витим, доставляющие оборудование и продовольствие для первопроходцев. В 1982 прибывшие молодые бамовцы узнали об этом. Они подняли самолет со дна озера, уточнили имена погибших, приняли активное участие в установке первопроходцам памятника этого самолета.

Таксимо - это леса, это энергия могучего и своенравного Витима, это уникальное месторождение асбеста, это огромные запасы сырья для производства строительных материалов. В Таксимо есть не только пятиэтажки, но такие «юрмальскиекоттеджики», которые, разумеется, стоят на улице Латвийская (таблички здесь на домах на русском и латышском языках — своего рода памятник!).

Виктор Петрович Войналович (1955—1986) — советский фотограф, снимавший многие знаковые моменты строительства западного участка Байкало-Амурской магистрали.

Родился 15 февраля 1955 года в г.Житомире.

На БАМ приехал в сентябре 1976 года в составе отряда им. Н. Островского. Свою бамовскую биографию начал с Кунермы, потом работал в Северобайкальске, затем СМП-608 в Кичере и, наконец, - Таксимо. Основным его занятием было фотографирование объектов строительства, людей, природы.

Как истинный бамовец, Виктор Петрович Войналович 2 ноября 1981 года был удостоен правительственной награды: медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

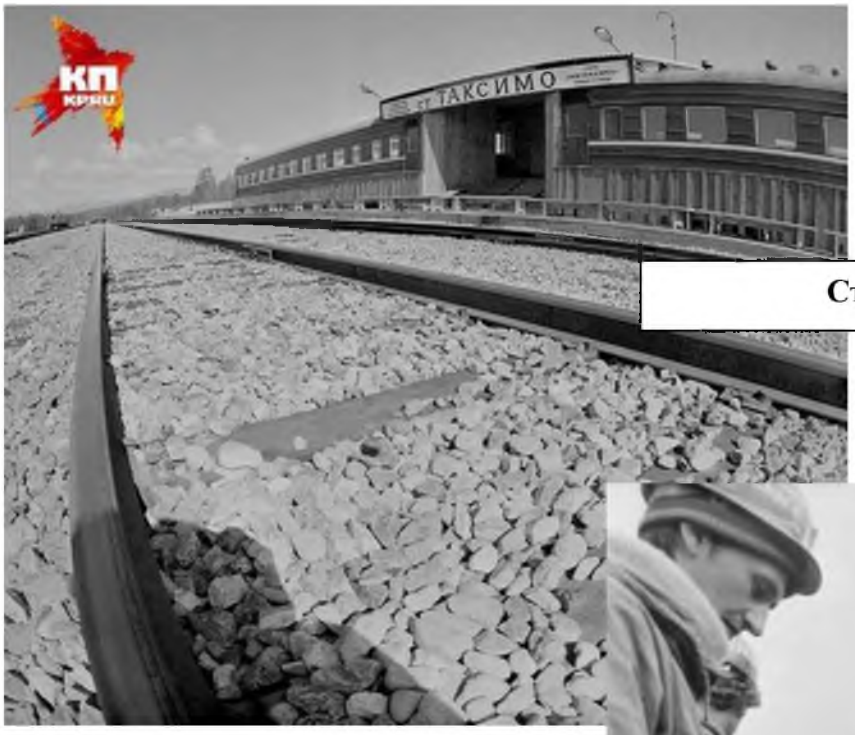
Его фотографии рассказывали о трудовых буднях строителей БАМа, о красотах местной природы, о людях, которые работали на этой великой стройке. Благодаря ему сегодня можно увидеть, как строился посёлок Таксимо: от палаток первых строителей и таблички с названием «Таксимо», прибитой к дереву, первой улицы нового посёлка, первого детского сада и первой школы до поездов, идущих по БАМу. Но самой яркой страницей его творчества по праву можно считать фотографии «золотой» стыковки БАМа, сделанные им в памятный день 29 сентября 1984 года, когда на разъезде Балбухта встретились комсомольско-молодёжные бригады *Александра Бондаря* и *Ивана Варшавского*, что ознаменовало окончание строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

На фотографиях можно увидеть как первого заместителя председателя Совета Министров СССР Гейдара Алиевича Алиева, начальника ГлавБАМстроя Константина Владимировича Мохортова и всесоюзно известных бригадиров Александра Бондаря и Ивана Варшавского, так и рядовых строителей, своим героическим трудом приблизивших это событие.

Виктор Войналович трагически погиб в витимской тайге 23 сентября 1986 года… Виктор каждый год уходил в тайгу. Искать свой неповторимый пейзаж. Он мог часами любоваться природой: подолгу задерживался у говорливых горных речушек с прозрачной водой, у приглянувшихся ему по какой-то причине цветка или дерева. «Мимо красоты нельзя проходить равнодушно» - таково было его жизненное кредо.

В последнюю свою дорогу он отправился один. Когда истекли все сроки возвращения, пошли на поиски. Но было поздно. Останки Виктора нашли недалеко от зимовья. В нескольких шагах лежал мертвый медведь. Человек и зверь случайно встретились на глухой таежной тропе и не смогли разойтись с миром. В.Войналович успел выстрелить в наседавшего «хозяина тайги»мелкой дробью, патрон с пулей оказался намертво зажат в кулаке. Рядом стоял рюкзак с четырьмя бережно упакованными фотоаппаратами…

Фотографии В.Войналовича



Станция Таксимо

Памятный знак на разъезде Балбухта.

29 сентября 1984 г.

В рабочий полдень

ВИТИМ

Материал подготовила
творческая группа
7 класса

Рождение Витима связано с БАМом. Когда-то место, где образовался поселок Витим, построенный посланцами Бурятии, называлось Спицыно, потому что на противоположной стороне нынешнего поселка была «заежка», где раньше жили Георгий и Полина Спицыны.

поселок Витим

мост через р.Витим,
перегон Шиверы-Куанда

Сегодня, спустя шесть лет после прихода в Якутию «Сургутнефтегаза», Витим и Талакан связывают 112 км капитальной автомобильной дороги.

При участии нефтяников Сургута в Витиме строится детский сад на 240 мест и 36-квартирный жилой дом для работников бюджетной сферы и незащищённых категорий населения.

Только с приходом «сургутов» (как тут говорят) местные жители увидели на улицах посёлка асфальтовое покрытие.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СУРГУТНЕФТЕГАЗ»

Витимцы ожидают, что в недалёком будущем с Талакана к ним придёт газ, который в котельных заменит дрова и уголь. Жизнь посёлка с приходом нефтяников изменилась к лучшему.

грузовой причал в п.Витим

Это край непуганых медведей, на дороге бывает всякое.

КУАНДА

Материал подготовила
творческая группа
10 класса

В 500 километрах от Северобайкальска во время строительства БАМа в январе 1981 года появилось село Куанда – центр Куандинского административного округа. Расположилось оно возле западной границы Каларского района Читинской области недалеко от реки Витим.

С эвенкийского слово *"куанда"-«место встречи»*. Название этого населенного пункта золотыми буквами вписано в историю Байкало-Амурской магистрали.

строительство железнодорожного вокзала

железнодорожный вокзал

22 июня 1984 года Министерство транспортного строительства утвердило график строительства завершающего участка главного пути БАМа. Строители магистрали, подсчитав свои возможности, приняли повышенное обязательство завершить укладку главного пути к 1 октября.

29 сентября 1984 года была завершена укладка главного железнодорожного пути БАМа.Это событие произошло на разъезде Балбухта. В 10 часов 10 минут по московскому времени сомкнулись рельсы БАМа. Комсомольско-молодёжные бригады А.Бондаря и И.Варшавского, шедшие навстречу друг другу долгие 10 лет, встретились, ознаменовавтем самым открытие сквозного движения поездов на всем протяжении Байкало-Амурской магистрали. Оба бригадира были награждены высокими правительственными наградами, с присвоением званий "Герой социалистического труда".

А на следующий день, ***1 октября***, строители БАМа отметили в Куанде досрочную укладку главного пути магистрали. Четыре последние накладки взяли в руки *Лев Лейбович*, *Юрий Подоляк*, *Сергей Халсаханов*, *Иван Мешков* — и победный стык крепко соединил рельсы, пришедшие в Куанду с запада и востока. Первым по так называемому "золотому" перегону прошел поезд **"Комсомольская правда"**. В те дни к маленькой Куанде было приковано внимание всего Советского Союза, о БАМе и его «золотой» стыковке говорили во всем мире.

бригада Ивана Варшавского.
Укладка «золотого звена»

1 октября 1984.Куанда.
«Золотая стыковка»

В память об этом событии в Куанде установлена памятная стела Символа Трудовой Славы, открытая на привокзальной площади, где прошли основные грандиозные торжества, посвящённые стыковке и укладке “Золотого звена” БАМа.

Её можно увидеть во время остановки поезда, сходить к ней, прочитать надписи на табличках. На станции Балбухта пассажирские поезда не останавливаются, разъезд переведен на диспетчерское управление. Стрелками и сигналами управляют диспетчеры из далекого Иркутска. Пассажиры пролетающих мимо поездов могут разглядеть около восточной горловины разъезда скромную стелу из рельсов и табличек с названиями станций. Эта стела была поставлена еще в те дни – в конце сентября 1984 года.

«Последнее звено»

Вот и все. Замкнулось полотно,
И последний выложен портал.
«Золотое» светится звено.
Ты об этом десять лет мечтал.
И когда оркестры громом брызнут,
Ты поймешь, что в ливнях и в пыли
Лучшую дорогу нашей жизни
Мы с тобою вовремя нашли.
Нам бывало трудно много раз,
Но теперь спокойно оглянись:
Стройка обошлась бы и без нас,
Нам же без нее не обойтись.
И куда судьба нас ни забросит,
В памяти останется всегда:
В утреннюю свежесть наших просек,
Робкие заходят поезда.
Первый поезд начал свой разбег.
Он сюда шел медленно и долго.
На щеках колючий тает снег.
Я не плачу. Это снег. И только.
Но когда оркестры громом брызнут,
Я пойму, что в ливнях и в пыли
Лучшую дорогу нашей жизни
Мы с тобою полностью прошли...

Владимир Гузия

Куанда - край, где горы сходятся с небом…

…край, где цветет багульник…

НОВАЯ ЧАРА

Материал подготовила
творческая группа
10 класса

14 сентября 1975 года уложено "серебряное" звено линии Тында-Чара. Впервые на БАМе прозвучал лозунг"Вперед, на Чару!", то есть - к стыковке восточного и западного направлений.

В **ноябре 1983** года на станции Чара было уложено «серебряное звено», а 7 ноября на станцию пришёл первый поезд.

Новая Чара - поселок городского типа, административныйцентр Муниципального образования Городское поселение НовочарскоеКаларского района, Забайкальского края. Возник в 1979 году при строительстве БАМа и на сегодняшний день является крупной узловой станцией магистрали. В 1978-1980гг. высадились первые отряды бамовцев, которые начали строительство временного посёлка.

1986 год. Новая Чара - железнодорожная станция, самый крупный населённый пункт Каларского района, где проживает больше половины всего населения, расположен на берегу реки Чара и левом берегу устья реки Нирунгнакан.

1983 год. Коллектив СМП «КазахБАМстрой» приступил к строительству железнодорожного вокзала на 300 мест, спортивного зала, детского сада на 280 мест, средней общеобразовательной школы на 1176 мест, гостиницы, жилых пятиэтажных домов и других объектов постоянного посёлка станции Новая Чара.

Население в 1989 году составило 9 тысяч человек, в 2009 году около 4,5 тысяч.

Гостиница «Кодар» в поселке городского типа Новая Чара

Одна из типовых пятиэтажек, построенных казахами в Новой Чаре, притягивающая взгляд необычной формой балконов

Каларский историко-краеведческий музей.

Здесь сконцентрированы разнообразные природные и археологические памятники, представлено богатое наследие эвенков - коренного населения забайкальского севера.

Село Чара

В 16 километрах от железнодорожной станции Новая Чара, на удобном сухом песчаном берегу крутого поворота реки Чара, в центре замкнутой горами Верхнечарской котловины, расположилось село Чара. Основано в апреле 1932 года. Это первое поселение русских в границах Читинской области Каларского района.

В 1939году в селе Чара произвёл первую посадку самолёт По-2.

С 1948 по 1954 годы в Чаре базируется Лесная экспедиция, открывшая Удоканское, Апсатское, Сулуматское, Катугинское и др. месторождения района.

В 1978 году прибыли первые стройотряды БАМа.

В 1994 году население села составляло 2774 человека.

Чара, что в переводе с эвенкийского означает *песчаная коса*, "столица" Каларского района, занимающего территорию, которая почти вдвое больше Бельгии. В 9 километрах от Чары расположен памятник природы Чарские пески.

Храм Марии Магдалены в с.Чара

Региональный аэропорт, расположенный в 2 км на северо-восток от села Чара, работает только в светлое время суток. Авиакомпания «Ангара» совершает полеты из Чары в читинский аэропорт «Кадала» три раза в неделю.

Принимаемые типы ВС: Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-148.

Район Чарской котловины известен своими минеральными богатствами, что послужило одной из причин прокладки здесь Байкало-Амурской магистрали.

В 20 километрах от Чары находится знаменитое ***Удоканское месторождение медных руд.*** По запасам оно третье в мире. В 1984 году туда пришли рельсы БАМа.

Чарская долина известна и другим эпизодом своей недавней истории. Прямо против Чарских песков в хребте Кодара находится знаменитое ***Мраморное ущелье***. Мраморное потому, что в нём много мрамора различных оттенков.

В 1949 году здесь были добыты первые тонны советской урановой руды. Запасы урановой руды, идентифицированной по данным воздушной радиометрической съемки, оказались ничтожными, и уже в 1951 году рудник был закрыт.

Необычайно живописна природа в Чарской котловине. Скалистые хребты со всех сторон обступили долину Чары. На солнце ярко блестит цепь сияющих белых скалистых вершин Кадара. Снег спускается почти к самой тайге. Среди расщелин видны живые, струящиеся нити водопадов.

А. П. Чехов писал:

«В Забайкалье я находил все, что хотел: днем скачешь по Кавказу, ночью по Донской степи, а утром очнешься от дремоты, глядь, уж Полтавская губерния... Забайкалье великолепно. Это смесь Швейцарии, Дона и Финляндии».

Чарские пески - это уникальное сочетание песчаной пустыни с барханами (редкое для России явление), с окружающей ее тайгой и горами площадью около 50 кв. км, зажатое между крутыми отрогами Кодарских гор и болотистой тайгой. Здесь можно увидеть такие сюрреалистические пейзажи, как лиственницы в барханах или лед на песке (не только зимой, но и летом). Аналогов такой пустыни в мире нет.

Массив является геологическим памятником природы геоморфологического типа федерального ранга.

Несмотря на уникальность природных условий и относительную близость Чарских песков к цивилизации (до станции Новая Чара на Байкало-Амурской магистрали всего 10 км по прямой), оно до сих пор остается малопосещаемым местом. Причина в том, что, будучи отделенным от дороги двумя речками и обширными болотами Чарской долины, оно остается недоступным для любого колесного транспорта.

Труднодоступность места способствует сохранению этого ландшафтного реликта древних эпох в его первозданном состоянии.

Чарские пески – это лишь один из многих десятков памятников природы Каларского района.

Интересны Елово-Чозениевая роща, озёра Налегар и Арбакалир, Малое и Большое Лепринто, Ничатка и Откая-Кёль, вулканы Аку, Сыни, Чепе и минеральный источник Золотой Каскад, множество термальных источников и горячих ключей, ледники Кодара и гора Зарод, реки Витим, Чара, Калар, Куанда, и, конечно,Каларский и Удоканский хребты.

Про каждую из этих природных жемчужин можно писать отдельную книгу.

Елово-чозениевая роща насыщена древними реликтовыми видами растений. На озере Налегар сохранилось реликтовое вымирающее растение рогульник плавающий. Юго-западные склоны вулкана Аку сложены выбросами древнего вулкана Турукак. Русло Сынийского термального источника из-за выходов газирующих вод местами похоже на закипающую в кастрюле воду. Ледники Кодара – единственное место современного горного обледенения в Забайкалье.

Гора Зарод – это осколок горы с правого берега реки Апсат, возникшее в доледниковый период, эвенки называют её Отт-Хайя. Каждый из этих объектов – это рассыпанные по Каларскому району осколки большого магнита, который всегда будет притягивать сюда туристов.

Население каларского района

Маршруты русских первопроходцев упорно уходили в сторону от этих мест, и только в 20-м веке здесь поселились русские люди. Однако из-за труднодоступности, а также удалённости забайкальских горных долин, цивилизация почти не затронула их первозданных красот.

Во многом сохранился уклад коренного таёжного населения – эвенков-оленеводов. Так же, как и столетия назад, бродят они по тайге, перегоняя стада оленей.

Русских людей, впервые встретивших эвенков, всегда поражала приспособленность этого народа к таёжной жизни, их ловкость, откровенность, честность, радушие, преданность.

Основным занятием эвенков является охота на крупного зверя: медведя, сохатого, изюбра. Семья пребывает на одном месте столько дней, на сколько хватает очередной добычи, потом кочует на оленях дальше. Второе по значению - рыболовство. И третье занятие – пушной промысел.

Именно пушнина всегда была тем эквивалентом, который позволял наладить отношения и с русскими, и, нередко, с ближайшими соседями. Места кочевой семьи традиционны, передаются от поколения к поколению. Право семьи на данную территорию никогда не фиксировалось, но и, утверждают историки, не оспаривается. А на своих угодьях семья может встретить и соседей, как, впрочем, и сама «побывать в гостях».

ТЫНДА

Материал подготовила
творческая группа
5 класса

Российская империя

По одной из версий, название восходит к эвенкийскому *«тэнда»,* корень которого *«тэн»* переводится как *«ровный перевал»*, *«лес на ровном водоразделе»*, *«берег террасовый»*, а производное *«тэнди»* означает *«береговой»*, *«тэндэ»* — место, где пасут оленей.

В 1850-х годах горный инженер Павел Аносов открыл первые месторождения золота в реках, протекающих близ нынешнего города Тында. По архивным данным, в 1907-1908 годах на месте Тынды был образован переселенческий участок *Тындинский*. Участок был спроектирован в целях освоения Дальнего Востока и был рассчитан на 108 переселенцев мужского пола. Под застройку было отдано 6058 десятин. Однако участок тогда так и не был заселён.

В 1917 году Тында стала перевалочным пунктом золотодобытчиков, в этом же году было первое упоминание о нём.

1920—1950-е годы

По переписи 1924 года, в посёлке проживало 180 человек. В 1937 годупоселение обрело «вторую жизнь», когда для освоения Дальнего Востока потребовалась железнодорожная магистраль. Уже 1 ноября этого же года по ветке БАМ — Тында отправился первый паровоз. Вскоре поселение приобретает статус посёлка и становится одним из крупнейших населенных пунктов на севере Амурской области, а к 1951 году он должен был стать областным центром. Великая Отечественная война поменяла планы развития БАМа. Рельсы магистрали были сняты и отправлены на фронт. Продовольствие в посёлок поступало редко и только из Благовещенска.

1960—1990-е годы

Впервые за многие годы о посёлке вспомнили уже в середине 1960-х, когда БАМ вновь стал нужен. С 15 ноября 1975 года посёлок стал городом Тындой. Строители из различных республик СССР обосновывались в новом городе, который стали называть столицей БАМа. Наблюдался большой приток населения. К концу 1990-х, по неофициальным данным, население города должно было достигнуть ста тысяч человек. Строительство БАМа шло быстрыми темпами, и уже в 1979 году первый поезд из Тынды отправился в Москву.

2000 – наше время

В 1997 году БАМ была расформирована, её западный участок был присоединён к Восточно-Сибирской железной дороге, а восточный в составе Тындинского и Ургальского отделений к Дальневосточной.

В городе установлено множество памятников, большинство из них посвящены строительству БАМа.

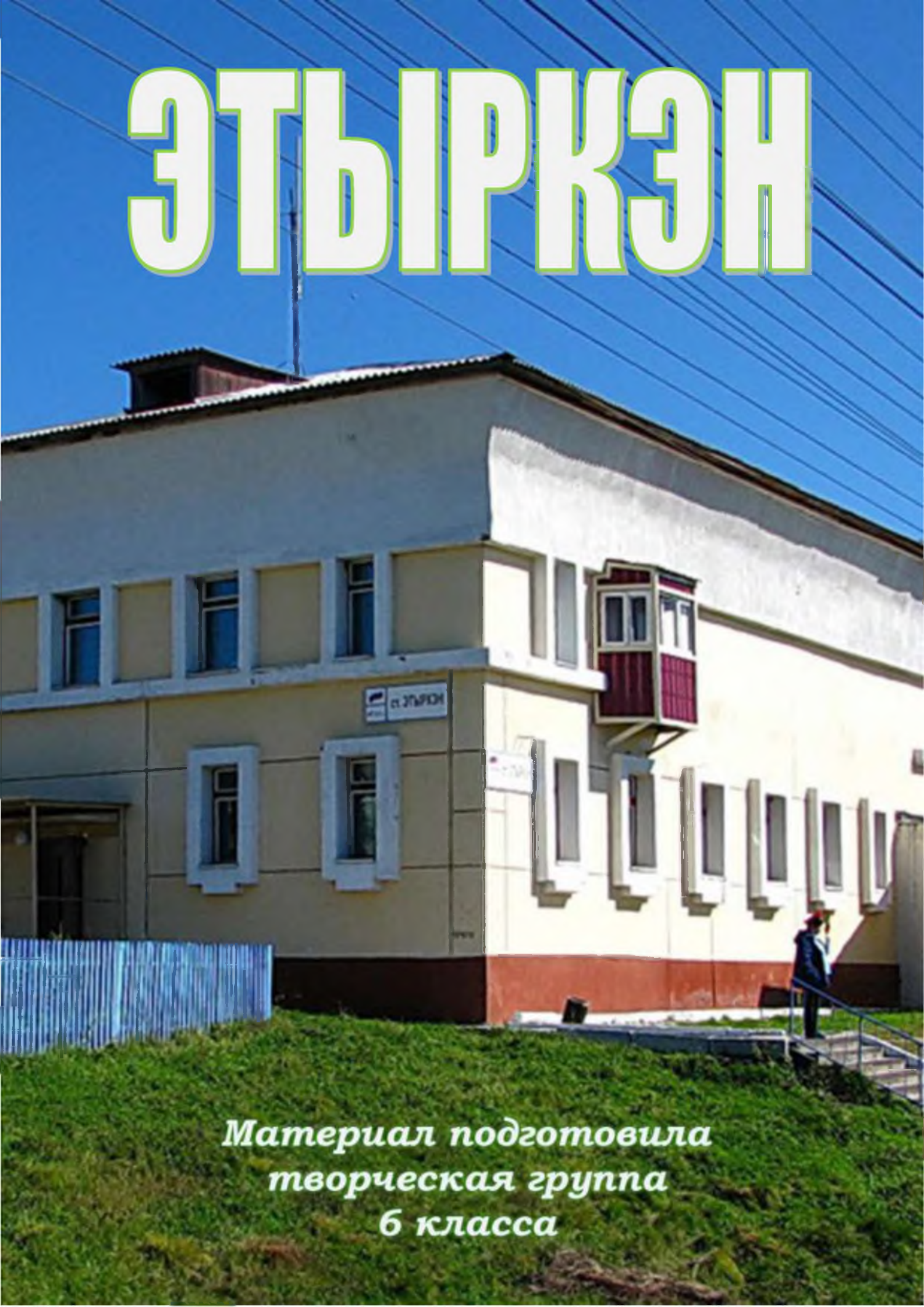
Паровоз-памятник Еа−3246 установлен возле вокзала в честь 30-летия БАМа

Мемориальная доска в честь воинов железнодорожных войск БАМа

Камень с первого километра восточного участка находится наплощади 25-летия БАМа. На первых километрах прокладки БАМа камень застрял в ковше экскаватора так, что сдвинуть ковш не получалось, тогда и решили, что именно этот камень будет памятником.

06:24

ЭТЫРКЭН



Материал подготовила
творческая группа
6 класса

Посёлок сельского типа в Верхнебуреинсуком районе Хабаровского края, в 197 километрах от райцентра — посёлка Чегдомын.

Административный центр и единственный населённый пункт сельского поселения «Посёлок Этыркэн». Население по данным 2011 года — 666 человек.

Один из притрассовых бамовских поселков носит загадочное название - **Этыркэн**. Этническое название – *старик, дедушка*.

5 октября 1981 года у хребта **Турана** первыми колышками обозначены контуры будущей железнодорожной станции **Этыркэн** – двенадцатой на восточном **БАМ**е.

Возводить ее предстояло отряду строителей из *Куйбышевской области*.

Строители из города Куйбышев, прибывшие строить станцию Этыркэн, октябрь, 1981 год

Поселок Этыркэн, 1981-1982 гг.

Поселок Этыркэн, 1981 год.

Школа №22

Вокзал

Этыркэн сегодня…

АЛОНКА

Материал подготовила творческая группа 6 класса

Первым на Алонку пробился десант подполковника Д.Х.Халимдарова. Как только пробили зимник на Воспорухан, по нему к р. Алонке прошли 2 батальона: мостовой - во главе с командиром майором Чукалиным, и механизации - под командованием подполковника Войнича. Первую колонну на Туюн повел капитан Шехтман.

Политотдел вАлонке строит доску почёта

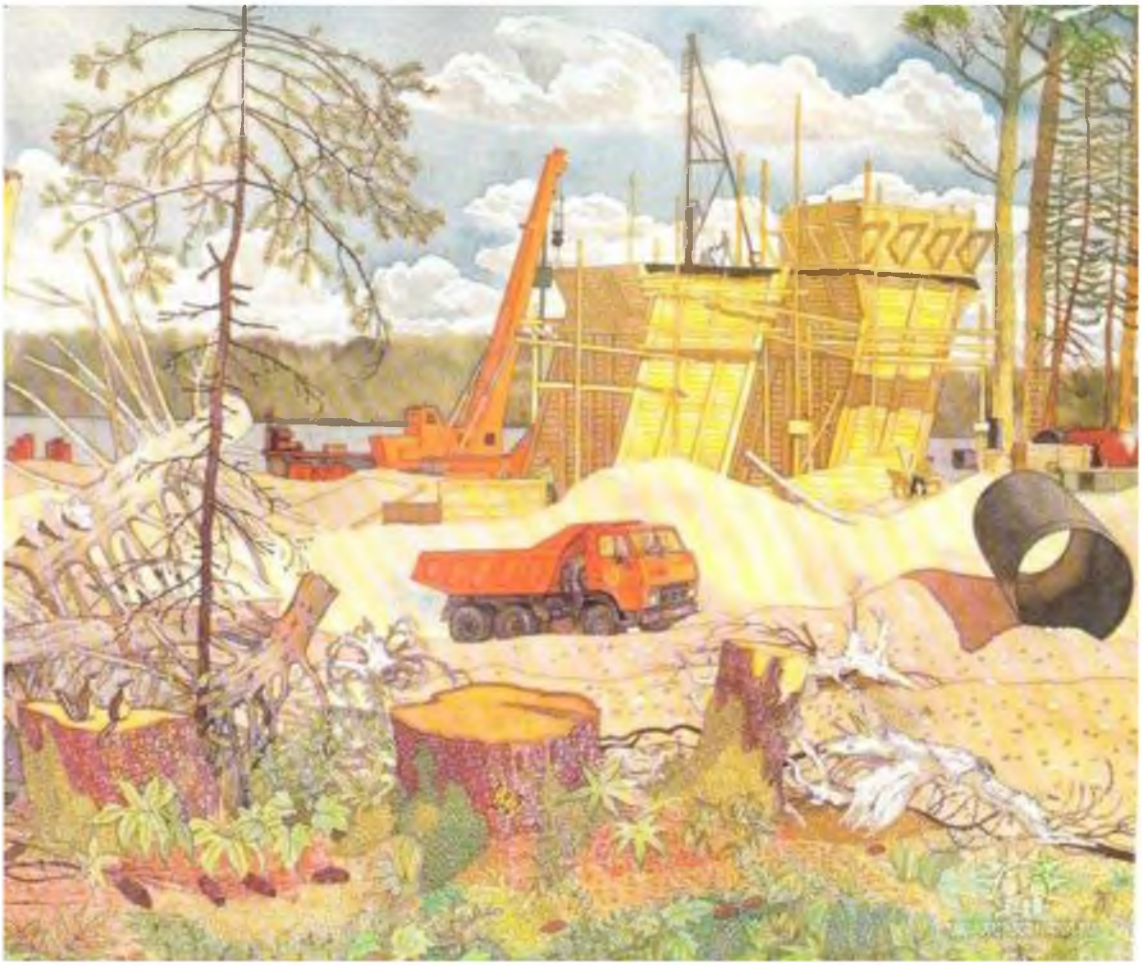
Жизнь, между тем, каждый день ставила новые задачи. В апреле зимник провалился. Теперь главная надежда была на притрассовую автодорогу, которую строили день и ночь два мехбата. Первый - под командованием подполковника Бидзикоева от Алонки, второй - от мостового перехода через реку Бурея, через Чебангду - под командованием капитана Ференца. В тот же день было закончено строительство 612-метрового моста через р.Бурея мостовиками, которыми командовал майор Светлов. По автодороге пошли колонны автомашин со стройматериалами и продовольствием.

Строительство временного посёлка началось в августе 1975 года. В Молдавии был сформирован первый отряд строительно-монтажного поезда под руководством главного инженера Жилкова А. А. Всего три недели было дано первым 32 специалистам – шофёрам, бульдозеристом, плотникам - на устройство. Задание поставлено непростое: за короткое время построить временный посёлок и промбазу. И вот к зиме в Алонке появились первые три общежития, овощехранилище, продовольственный склад, банно-прачечный комбинат, стояла почти готовая столовая. В 1979г. появилась первая многоэтажная школа.

Полковник запаса Д.Х. Халимдаров вспоминал: «Алонка, или Олонка, в переводе с языка местного коренного населения означает "одинокая береза". Действительно, поселок этот был построен в березовом лесу». (А.Максимов.«Седые тальники»,1984год)

Вчерашние жители Кишинева, Тирасполя бережно сохранили на дальневосточной земле свои народные традиции. В центре поселка перед новой школой высится памятник Сергею Лазо, сыну молдавского народа, отдавшему жизнь за свободу дальневосточной земли.

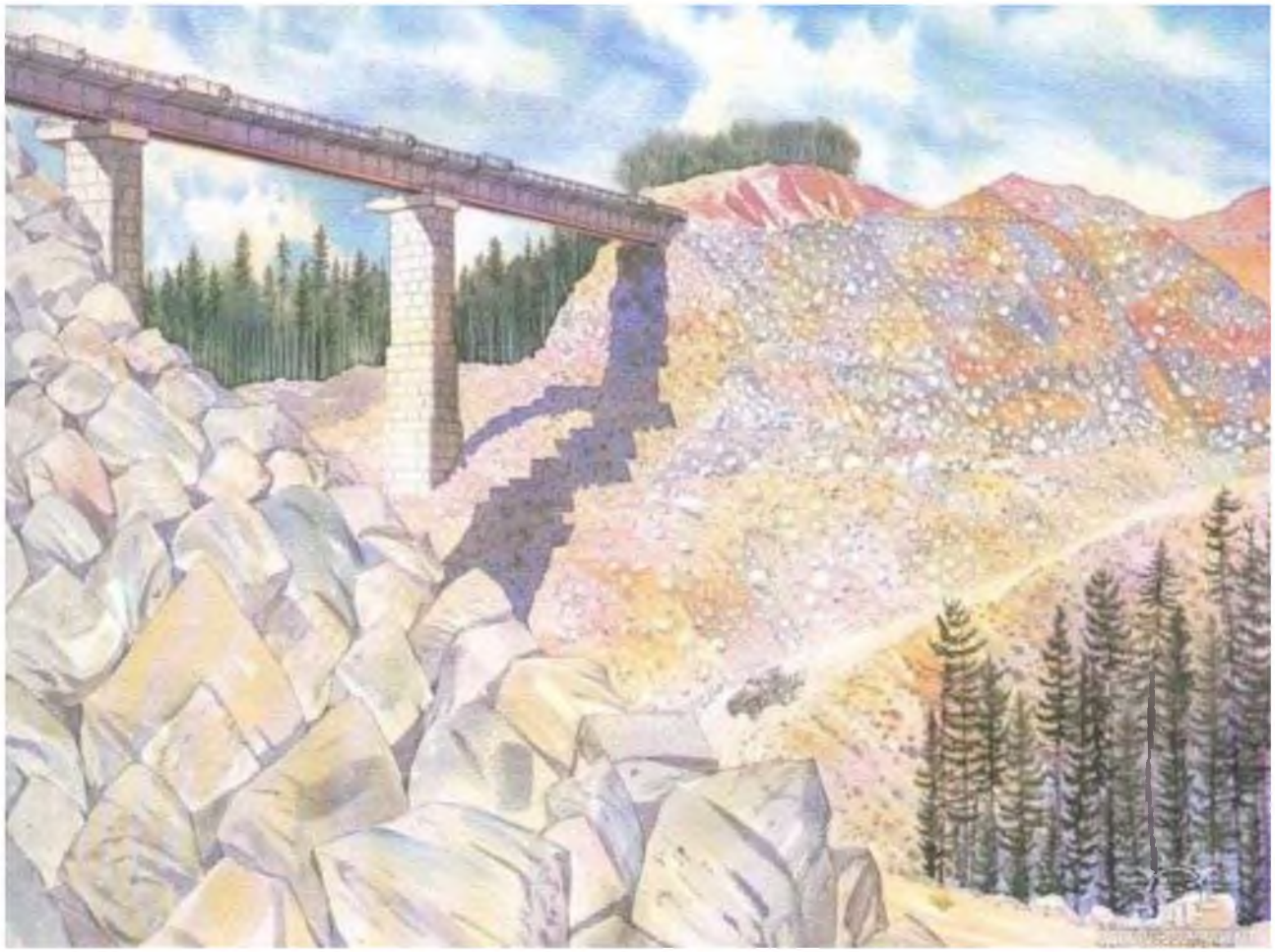
Мощные опоры БАМовских мостов, пока они еще строятся и укрыты деревянной опалубкой, похожи на старинные бревенчатые башни…



С таких палаточных солдатских городков начинался БАМ на Восточном участке.

Вертолет высадил новое пополнение железнодорожных войск на отдаленный участок.

Даже через невидные ручейки на трассе порой приходилось возводить крупные виадуки и эстакады. Ведь в паводки эти ручейки могут в считанные часы превратиться в бурные реки.



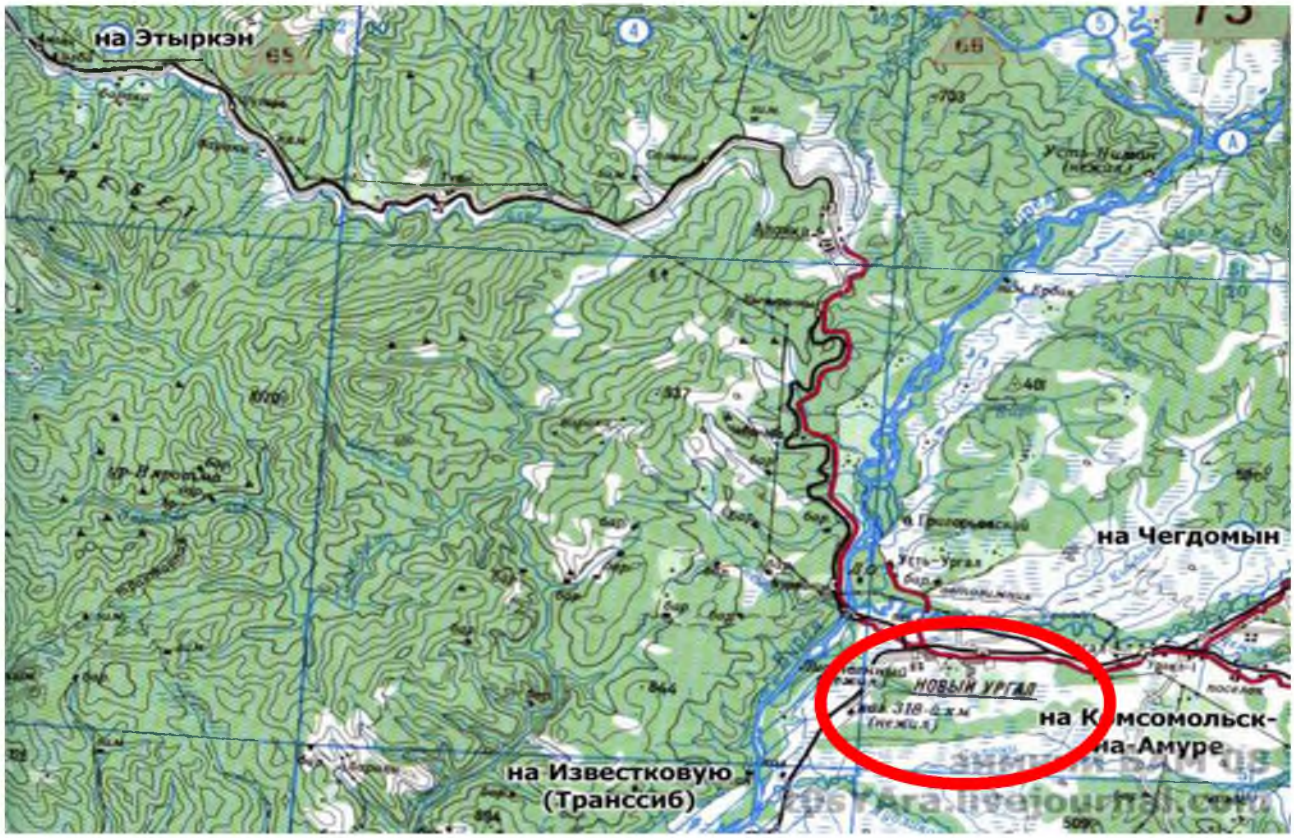
Танки врага уже вползали на мост, когда осколок перебил шнур к взрывчатке. Виктор Мирошниченко взорвал мост вместе с собой. Ему было 24 года…

Наследники В.Мирошниченко с честью выполняют свой долг и в мирное время. Когда в июле 1975 года на Бурее началось небывалое наводнение, грозившее смыть только что построенный мост, солдаты и офицеры, рискуя жизнями, двое суток отстаивали переправу.

На границе Хабаровского и Амурского участков БАМа установлен монумент героям-строителям с эмблемой железнодорожных войск.

УРГАЛ

Материал подготовила
творческая группа
6 класса



3 ноября 1974 года в Верхнебуреинский район Хабаровского края России прибыл первый отряд украинских строителей “Донбасс”. Бригады**Укрстроя**, в который вошли отряды строителей из Днепропетровска, Донецка, Киева, Львова и Харькова, продолжили строительство очередного участка БАМа, ими же был построен поселок Новый Ургал. На удэгейском языке *ургал*– сушёное мясо, заготавливаемое впрок.

Когда-то в недоступные места, по которым пролегла Байкало-Амурская магистраль, мог добраться только кочующий охотник на оленях или изредка прилетали на вертолетах геологи.

Теперь в тайге выросли жилые поселки и проложена железная дорога. Раньше юг и север Амурской области связывала Амуро-Якутская магистраль, которая тянулась от Большого Невера на Транссибе до Чульмана. Этот транспортный «ручеек» был перестроен в мощный «поток», именуемый БАМом.

Прошло 40 лет и стройка XX-го века возобновляется. У БАМа начинается новая жизнь. В XXI веке наша страна готовит программу модернизации Байкало-Амурской магистрали и Транссиба. Реализация проекта БАМ-2 подразумевает строительство двухколейной дороги на всем протяжении магистрали и рокад, которые откроют доступ к неосвоенным месторождениям.

В настоящее время БАМ представляет собой магистраль длиной в 5,5 тысяч км — вместе с ответвлениями. Около 85% магистрали - однопутная сеть дорог, 70% пути находится на тепловозной тяге. Двухколейная дорога, по словам экспертов, решит проблемы БАМа, одна из них — невозможность перевозки большого количества грузов на отдельных участках.

Литература:

1. Журнал NeueZeiten, № 06 (072), июнь 2009.
2. С. А. Богатко. Особая группа НКВД.
3. Винокуров М.А., Суходолов А.П. «Экономика Иркутской области» - Байкальский государственный университет экономики и права. Иркутск, 2002
4. Журнал «Вокруг Света», №7 (2622), июль 1977.
5. М. Заплатин. На чарские пески. Чара.
6. Л. Зингеров. БАМ – дорога века
7. Кривой Антон. «БАМ. От А до Я». - Восточно - Сибирская издательская компания. Иркутск, 2004.
8. Минькин В.И. «25 лет с начала строительства БАМа», 1996
9. И.Орджоникидзе. «БАМ».
10. О.Саидова « Улькан-Чистая вода» статья из интернета.

Ссылки:

- http://www.travellers.ru/city-ehtyrkehn
- http://verhbyreya.ucoz.ru/index/ehtyrkehn/0-70
- http://ru.wikipedia.org/wiki/%C0%EB%EE%ED%EA%E0
- http://wikimapia.org/11383339/ru/Алонка
- http://www.antonpavlov.ru/entries/bam08_4
- http://ru.wikipedia.org/wiki/%CD%EE%E2%FB%E9_%D3%F0%E3%E0%EB
- http://encycl.chita.ru/encycl/concepts/?id=4243
- http://www.sdauria.ru/bam.html
- http://bam.railways.ru/history.html
- http://zabinfo.ru
- http://ourbam.ru/
- http://calendarik.com/event/v-1984-godu-proizoshla-stykovka-zapadnoi-i-vostochnoi-vetvei-bama
- http://politicon1.at.ua/forum/64-1252-5
- http://www.photounion.ru/Show_News.php?nnum=550
- http://www.kp.ru/daily/26234.4/3116095/

Использованы фотографии Екатерины Железовой, Алексея Климовского, Беллы Абрамзон, Виктора Рыжего, Виктора Войналовича.