Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение

«Тубинская средняя общеобразовательная школа»

КРАЕВОЙ МОЛОДЕЖНЫЙ ФОРУМ «НАУЧНО- ТЕХНИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ СИБИРИ»

НОМИНАЦИЯ «НАУЧНЫЙ КОНВЕНТ»

Направление: История

**«БАМ в истории страны и моей семьи»**

Плошенко Дарина

МБОУ «Тубинская СОШ»

5 класс, 01.11.2012г.

tubinsk25@yandex.ru

8(923)292-23-96

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\личная подпись\

Торжеская Ирина Михайловна

МБОУ «Тубинская СОШ»,

учитель истории

8(923)581-54-68

torzirina@yandex.ru

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\личная подпись\

*С условиями Конкурса ознакомлен(-а) и согласен(-а) Организатор конкурса оставляет за собой право использовать конкурсные работы в некоммерческих целях и без денежного вознаграждения автора (авторского коллектива) при проведении просветительских кампаний, а также полное или частичное использование в методических, информационных, учебных и иных целях в соответствии с действующим законодательством РФ.*

Тубинск, 2024

**Содержание:**

I.Введение ……………………………………………………………3-4

II.Основная часть

1. История строительства Байкало-Амурской магистрали………4-6

1.1Особенности строительства магистрали………………... 7

1.2Значение магистрали……………………………………… 7

1.3 БАМ сегодня……………………………………………… 7

1.4 Бамовцы, кто они? ……………………………………...........8

2. БАМ в судьбе моей семьи …………………………………….....8

III.Заключение……………………………………………………....12

IV.Список литературы…………………………………………........13

**Введение**

Слышишь, время гудит – БАМ!

На просторах крутых – БАМ!

И большая тайга покоряется нам.

Слышишь, время гудит – БАМ!

На просторах крутых – БАМ!

Это время настало

Дерзать молодым!

Эти строки из стихотворения Р. Рождественского посвящены великой комсомольской стройке века - Байкало-Амурской магистрали. БАМ.… Это короткое набатное слово в 70-80 годах прошлого века всколыхнуло всю   страну. Оно вошло в жизнь советских людей стремительно, как «спутник» и облетело весь континент. Леонид Ильич Брежнев, по случаю юбилея освоения целинных и залежных земель, в марте 1974 года, назвал стройку «новой целиной». БАМ стал всенародной стройкой. БАМ строила вся страна. Магистраль проходила по малообжитым районам Сибири и Дальнего Востока. Протяженность ее – более трех тысяч километров. На ней построено более двухсот станций, разъездов, городов. Магистраль возводили молодые строители, те, кому предстояло жить и работать в новых поселках и городах. 27 апреля 1974 года, на стройку века - Байкало-Амурскую магистраль - отправился первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ. Этот отряд, сформированный в дни работы комсомольского съезда, состоял из 600 бойцов, многим из которых тогда было по 18 - 20 лет. Да, в невероятно трудных и сложных условиях жили и работали те, кто прокладывал железную дорогу века. БАМ стал символом эпохи, живой историей и «вторым домом» для тысяч строителей.

В 70-80-ые годы о великой комсомольской стройке знали все: от мала до велика. Сегодня молодежь, к сожалению, не знает о трудовом подвиге БАМовцев, школьные учебники содержат информацию лишь в нескольких строках. В 2024 году отмечается 50-летний юбилей ударной комсомольской стройки. Я считаю, что мы, потомки должны сохранить для истории события, имена и подвиги участников стройки века. БАМ в истории моей семьи занимает особое место, именно там, на Байкало-Амурской магистрали зародилась история моей семьи. Данная работа - мое небольшое исследование истории БАМа и моей семьи, участвующей в строительстве магистрали века.

**Цель работы:** изучение истории моей семьи в истории строительства БАМа

Исходя из поставленной цели, были определены **следующие задачи**:

1.Изучить статьи в периодической печати, литературе, интернет-источниках, связанные с историей строительства Байкало-Амурской магистрали;

2.Провести интервьюирование моей семьи по теме исследовательской работы;

3. Изучить материалы семейного архива;

4. Обобщить информацию, подготовить презентацию и альбом «БАМ в истории моей семьи».

**Методы:** анализ периодических изданий, изучение литературы, интернет-ресурсов, описание, интервьюирование.

**Объект исследования** – история строительства Байкало-Амурской магистрали

**Предмет исследования** – история моей семьи в истории строительства Байкало-Амурской магистрали.

**Гипотеза исследования:** если сопоставить сведения, полученные из книг и учебных пособий, с семейными фотодокументами, воспоминаниями моих близких, записать и проанализировать эти рассказы, то получится своя история Великой Стройки.

**Новизна** изучаемой проблемы состоит в том, что до этого момента не рассматривалась история строительства БАМа с участием представителей нашей территории, в данном случае моей семьи.

**Практическая значимость** - материалы исследовательской работы могут быть использованы на классных часах, посвященных истории БАМа.

**История строительства БАМа**

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Строительство основной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, а один из самых сложных участков — Северо-Муйский тоннель — был введён в эксплуатацию только в 2003 году.

«Длина пути — 4324 км. БАМ проходит севернее трассы Транссибирской магистрали, ответвляясь от неё в Тайшете, пересекает Ангару в Братске, пересекает Лену близь Усть-Кута, проходит через Северобайкальск, огибая озеро Байкал, затем проходит через Тынду, пересекает Амур в Комсомольске-на-Амуре и заканчивается на берегу Тихого океана в Советской Гавани»2. Главная линия БАМа – участок Усть-Кут (на реке Лена) – Комсомольск-на-Амуре (3110 км); к нему прилегают два участка, построенные в конце 1940-х – начале 1950-х годов (Тайшет – Усть-Кут и Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань). С Транссибирской железной дорогой БАМ связывается тремя соединительными линиями: Бамовская – Тында, Известковая – Ургал и Волочаевка – Комсомольск. Дорога пересекает [11 полноводных рек, 7 горных хребтов.](http://cargo.rzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=893) Более 1000 километров пути проложено в районах вечной мерзлоты или высокой сейсмичности. На трассе пробито 8 тоннелей, построено 142 моста (длиной более 100 метров), более 200 железнодорожных станций и разъездов, свыше 60 городов и поселков. Вообще мосты, тоннели, виадуки, противолавинные стены и другие инженерные сооружения составляют треть протяженности БАМа.

В 1924 году на Совете труда и обороны СССР заговорили о необходимости [строительства параллельной Транссибу железнодорожной магистрали](http://www.realeconomy.ru/files/BAM2.doc) дальше от границы, в глубине территории страны (в качестве рокадной дороги на случай войны с Японией, а также для доступа к региональным полезным ископаемым).

В 1930 году ЦК ВКП и Совет Народных Комиссаров СССР предложили проектным организациям Сибири и Дальнего Востока начать разработку планов строительства дороги с выходом к Тихому океану. Именно тогда дорога впервые была названа Байкало-Амурской магистралью.

В 1933 году на станции БАМ (небольшой разъезд вблизи н.п. Сковородино, построенный в 1932 году) были уложены первые метры рельсов в северном направлении в сторону поселка Тындинский. В 1937 году было принято решение о строительстве магистрали от Тайшета до Советской Гавани. Началась укладка пути на меридиональных линиях, которые должны были соединить БАМ с Транссибом. В 1940 году открыто движение поездов на участке Известковая – Ургал. В 1941 году с началом Великой Отечественной войны уже уложенные пути были разобраны и использованы для строительства железнодорожной магистрали вдоль Волги. В 1943 - 1945 годах построена железная дорога Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. В 1950 - 1959 годах построена дорога Тайшет – Лена (Усть-Кут), что стимулировало интенсивное освоение природных ресурсов района (энергетически, лесных, железорудных и др.). К началу 1960-х годов в эксплуатацию было сдано более 1150 из 4000 километров трассы БАМа. Вступило в строй второе меридиональное соединение БАМа с Транссибом - трасса Известковая – Ургал. В 1973 году начал свою работу порт Восточный в бухте Врангеля (г. Ванино), который стал "морскими воротами" БАМа.

**1974 год считается годом второго рождения БАМа:** началось активное строительство магистрали сразу по многим направлениям силами комсомольских строительных "десантов" и частями Железнодорожных войск СССР.

В 1972 - 1977 годах была восстановлена разобранная в 1941 году дорога БАМ – Тында – третье меридиональное соединение БАМа с Транссибом.

В 1976 году начались разработки коксующихся углей южной Якутии; открыта первая скоростная судоходная линия на озеро Байкал, которая связала Транссибирскую магистраль со строящимся на БАМе городом Северобайкальск.

В 1979 году завершено строительство восточного участка БАМа от Ургала до Комсомольска-на-Амуре.

В 1980 - 1981 годах сооружен важнейший объект БАМа - мост через реку Витим, один из самых сложных на трассе.

К 1 января 1983 года на строительстве БАМа выполнено более 400 млн кубических метров земляных работ. Построено 3400 притрассовых автомобильных дорог, 1400 мостов и 1800 водопропускных труб, уложено 2260 км главных железнодорожных путей.

В январе 1984 года в Москву на Ярославский вокзал точно по расписанию прибыл первый поезд, сформированный в Тынде. **27 октября 1984 года было уложено т.н. "золотое звено", соединившее трассу на всем протяжении от Тайшета до Ванино.**

Владимир Гузий, известный бамовский поэт написал по этому поводу такие строчки:

«Вот и всё, замкнулось полотно,

И последний выложен портал

«Золотое» светится звено

Ты об этом десять лет мечтал.

И когда оркестры громом брызнут,

Ты поймёшь, что в ливнях и пыли

Лучшую дорогу нашей жизни

Мы с тобою вовремя прошли».

В 1988 году на БАМе началось постоянное движение (ввод в эксплуатацию). **Приложение1**

За всю историю строительства БАМа в нем участвовали около 2 млн человек. За 1978 - 1990 годы по БАМу было [перевезено 279 млн тонн грузов](http://cargo.rzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=89), в том числе 112,7 млн тонн угля, 65,4 млн тонн леса; 33 млн пассажиров. Строительство магистрали обошлось государству, без учета упущенной выгоды, [в 17,7 млрд рублей](http://www.promved.ru/oct_2002_03.shtml) (в сметных ценах на 1 января 1991 года), а при учете упущенной выгоды, по средней годовой ставке 8%, в 55,3 млрд рублей.

В 1997 году [трасса БАМа была разделена](http://www.realeconomy.ru/files/BAM2.doc) между Восточно-Сибирской и Дальневосточной железными дорогами.

**1.1 Особенности строительства магистрали**

Строительство магистрали [велось с шести направлений](http://cargo.rzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=893): от ст. Лена на восток; от ст. Тында на восток и запад; от ст. Комсомольск-на-Амуре на запад; от ст. Новый Ургал на запад и восток. Использовались комплексные методы: наряду с прокладкой железнодорожных линий строились жилые поселки, культурные центры, учреждения бытового обслуживания, создавались промышленные предприятия. На строительстве работали бригады из всех союзных республик, а также отряды из Болгарии, Венгрии, Монголии и др. Восточный участок строили воины-железнодорожники. В сложных инженерно-геологических условиях велась проходка тоннелей БАМа. Отсутствие правильного прогноза геологических условий потребовало опережающего разведочного бурения. Трудности проходки тоннелей, затягивавшие прокладку трассы, обусловили необходимость строительства обходов, которые обеспечили движение на время пробивки тоннелей.

Строителями БАМа был найден способ сохранения вечномерзлых грунтов с помощью термосвай (жидкостных систем охлаждения). На термосваях стоят многие сооружения дороги - многоэтажные дома, мосты, локомотивные депо. Одна из сложностей при строительстве БАМа была связана со [значительная сейсмической активностью](http://www.realeconomy.ru/files/BAM2.doc) в регионах прохождения трассы.

**1.2 Значение магистрали**

Нормализация работы магистрали на всем ее протяжении создает основу для:

1. Широкомасштабного [хозяйственного освоения Дальнего Востока и Севера России](http://cargo.rzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=893);  
2.Создания прочных связей со странами Востока (Япония, Китай, Корея);  
3. Развития экономики Сахалина, Курильских островов.

**1.3 БАМ сегодня**

Сейчас по БАМу [ежесуточно проходят 8 поездов](http://rian.ru/science/20040709/629482.html), объемы перевозок составляют 12 млн тонн грузов в год. 4 декабря 2003 года на БАМе был открыт самый крупный в России и пятый по протяженности на планете Северо-Муйский [железнодорожный тоннель протяженностью 15 километров 343 метра](http://rian.ru/economy/20040106/500570.html). В наши дни Байкало-Амурская магистраль – это важный экономический проект. Его главная задача – разгрузить Транссиб, который давно работает на пределе. В то же время многие отрезки магистрали [требуют капитальной реконструкции](http://www.realeconomy.ru/files/BAM2.doc). Основные задачи модернизации – ликвидация однопутных и неэлектрифицированных участков. Кроме того, предстоит переделать перегоны, геометрия которых не соответствует современным требованиям безопасности. Роль БАМа для России сейчас гораздо важней, чем десятилетия назад, поскольку эта магистраль является важнейшим транзитным маршрутом, связывающим всю Евразию.

**1.4 Бамовцы, кто они?**

Рывком в строительстве железной дороги считается 1974 год. Именно он стал годом второго рождения БАМа: в апреле магистраль объявили Всесоюзной ударной комсомольской стройкой и создан штаб ВЛКСМ по шефству над БАМом. По сути, это означало, что главная молодежная организация СССР, обладавшая мощными ресурсами по управлению молодежью страны, приступила к выполнению программы по активному привлечению молодого поколения к строительству магистрали. На строительство железной дороги хлынули тысячи комсомольцев. Молодёжь стала основной рабочей силой. Деятельность ВЛКСМ по привлечению молодежи на стройку принесла свои плоды. Средний бамовец был, безусловно, значительно моложе среднего советского строителя. Среди строителей преобладали (70%) люди в возрасте до 30 лет, приехавшие со всей страны. Масштаб добровольного участия комсомольцев в строительстве БАМа был впечатляющим. Приведём лишь несколько цифр: 27 апреля 1974 года на БАМ отправился первый Всесоюзный отряд. В последующие годы движение набирало обороты: с апреля 1978 года по май 1982 года на БАМе работало более 32 тыс. человек в составе комсомольских отрядов, а всего за период строительства по комсомольским путёвкам там побывало 45 тыс. человек.

Следует заметить также, что жизнь и работа на БАМе часто воспитывала в молодых комсомольцах отнюдь не худшие человеческие качества. Многие из тогдашних комсомольцев и сейчас не жалеют о проведенных на строительстве магистрали годах, вспоминая их как один из лучших периодов своей жизни. Это была не просто комсомольская стройка, стройка века, это был интернациональный проект. Сюда ехали люди со всего Союза. И ведь жили все дружно, вместе отмечали все праздники, собирались за одним столом. Тогда были незнакомы межнациональная вражда и конфликты.

В середине 1980-х социологи проводили опросы людей, приехавших на Всесоюзную стройку. Какой мотив они называли основным, когда говорили о своём приезде на БАМ? Идейно-патриотический. Почти 90% участников первого отряда и около половины участников отряда 1981 года не хотели, по их словам, оставаться в стороне от дела, захватившего всю страну. Ещё один сильный мотив — желание проверить себя. Материальная заинтересованность тоже присутствовала, но только у 24% участников второго отряда. В первом отряде деньги как мотив не рассматривались вовсе.

**2. БАМ в судьбе моей семьи**

БАМ – это больше, чем просто воспоминание о весело проведенных годах молодости. Для большинства бамовцев строительство БАМа является одним из самых важных этапов в жизни, о нем они могут рассказывать часами, читая стихи собственного сочинения, цитируя строки из песен о БАМе, показывая фотографии. Этот труд в экстремальных условиях Сибири и Дальнего Востока они по-прежнему считают достойным памяти поколений. Стройка века стала адресом проживания, началом трудовой деятельности и путевкой в жизнь, и через все это прошла моя семья.

А началось все так:

Моя бабушка Березина (в девичестве Мозговая) Мария Васильевна родилась в деревне Старосвинино, потом с родителями переехали в Краснотуранск. После окончания школы бабушка поехала учиться в Красноярск, где и познакомилась со свои будущим мужем. Мой дедушка Березин Владимир Григорьевич уроженец г. Нытва Пермского края проходил срочную службу в Красноярске. После женитьбы проживали сначала в Краснотуранске, затем в Абакане. В 1974 году началось строительство БАМа, начался самый настоящий бум, молодежь со всех концов страны ехала на стройку века. Дедушка Володя уговорил бабушку, и они собрались…Сначала попали в п. Нагорный (Якутия) рядом с г. Нерюнги и прожили там с 1974 по 1977 год. Моя мама Плошенко Наталья Владимировна родилась именно в п. Нагорном. В 1978 году приняли решение об отъезде, так как климат в п.Нагорный был очень суровый, морозы -50, -55 градусов, сильные ветры. Выбрали для проживания поселок Юктали Амурской области. **Приложение 2**

Посёлок Юктали расположен в 322 км к западу от районного центра, города [Тында](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%8B%D0%BD%D0%B4%D0%B0), на правом берегу реки [Нюкжа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D1%8E%D0%BA%D0%B6%D0%B0_(%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0)" \o "Нюкжа (река)), примерно в 5 км до впадения её в [Олёкму](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BB%D1%91%D0%BA%D0%BC%D0%B0" \o "Олёкма). В окрестностях посёлка справа в Нюкжу впадает река [Юктали](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%AE%D0%BA%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8_(%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0)&action=edit&redlink=1" \o "Юктали (река) (страница отсутствует)) (местное название «Юкталинка»). Посёлок был создан в 1976 году. Во времена строительства БАМа у каждого населённого пункта был свой «шеф» с «материка». Для Юктали это был Челябинск. Первоначально поселок назывался Усть-Нюкжа, но поскольку через реку располагался поселок эвенков с таким же названием, переименовали в Юктали, что в переводе с эвенкийского означает «чистый горный ручей». И, очевидно, не случайно это живописное место в горной лощине было выбрано для строительства железнодорожного поселка. А какая природа вокруг! Тайга, сопки, цветущий багульник. В окрестностях посёлка можно было встретить животных и птиц: медведь, росомаха, изюбрь, кабарга, соболь, заяц, горностай, белка, белка-летяга, бурундук, глухарь, рябчик, сова (филин). По воспоминаниям бабушки, иногда медведи заходили в поселок, был такой случай: медведица с медвежатами играла в песке на детской площадке, увидев людей убежала в лес. Славился поселок и своими достопримечательностями: «Пупок» - гора к северо-западу возле посёлка. Получила название благодаря своей скалистой вершине. **Приложение 3**. Недалеко от Юктали и места слияния рек Нюкжа и Олёкма растёт единственный в Амурской области кедр. Во время строительства железной дороги его специально защищали защитным коробом от повреждения при взрывных работах. Сейчас возможно таких кедров уже два. В посёлке растёт выращенный жительницей из сибирского орешка молодой кедр, посаженный в начале 1990-х годов.

Поначалу жили в вагончиках, стоявших посреди тайги. В поселке не было детского сада, школы, магазинов. Вагончики обогревались «паровозами» - автономными батареями с электротенами, ну и печки-буржуйки никто не отменял. Воду подвозили на водовозах, удобств в вагончиках не было. Из-за природных катаклизмов, снежных лавин и ураганов часто сносило опоры электросетей. Быстро восстановить их в условиях бездорожья не всегда получалось. Но новоселы были привыкшими к практически походным условиям, не унывали, всегда наготове были котелок и тренога. Один раз в месяц приезжала автолавка (грузовая машина с продуктами). Кинотеатра тоже не было, а очень всем хотелось смотреть фильмы, поэтому на стену вагончика натягивали простынь, сидя на пенечках смотрели фильмы. Летом 1986 года справили новоселье более 120 семей, строились 5-ти этажные дома на сваях, так как очень часто были землетрясения и вечная мерзлота. В том же 1986-м построили красивейшие здания новой школы и детского сада. Начиналось строительство торгово-общественного центра, где впоследствии разместились продовольственные магазины, торговые ряды, клуб, почта, музыкальная школа, спортивный зал, гостиница, библиотека. Быстрыми темпами велось строительство узловой больницы, стадиона, пожарного депо, здания дистанций пути, путевых дорожных мастерских.

Тяжелый труд строителей БАМа хорошо оплачивался: зарплата передовиков доходила до 750 рублей, а в среднем составляла 300 рублей – весьма достойные по тем временам деньги. Ежегодный оплачиваемый отпуск составлял 45 календарных дней плюс дни на проезд к месту отпуска. Проезд поездом оплачивался раз в год, а самолетом — раз в три года. Тем, кто непрерывно проработал на стройке свыше 2,5 лет, выдавались сертификаты на приобретение автомобилей. А со временем наладилось и бытовое обеспечение – строители БАМа без проблем могли приобрести дефицитные для тех лет товары: импортные бытовую технику, электронику, одежду, экзотические фрукты. Естественно, льготы притягивали молодежь в эти края, но главное — здесь была особая атмосфера значимости твоего труда, виден был его результат. Были особые человеческие отношения, с которыми не так-то просто было расстаться. Бабушка работала в сельской администрации секретарем, а дедушка сначала водителем на строительстве железной дороги, а с 1987 года замначальника ВОХРа (военизированная охрана грузов по БАМу). Бабушка Маша регистрировала браки, поэтому создание всех молодых семей в Юктали на тот момент проходили с ее непосредственным участием. Мама окончила в Тынде (неформальная столица БАМа) строительный институт по специальности бухгалтер.

Бабушка и мама с теплотой и грустью вспоминают годы, прожитые в Юктали. Все были дружны, праздники отмечали всем поселком. Дома никогда не запирались на ключ, ушли на работу поставили веточку, все понимали хозяев нет, воровства не было. Жили как одна большая семья. В поселок часто приезжали знаменитости: Иосиф Кобзон, Валентина Толкунова, Лев Лещенко, спортсмены, космонавты, бабушка по долгу службы встречала всех гостей от имени сельской администрации, часто фотографировалась со знаменитостями.

За свой труд и бабушка, и дедушка неоднократно награждались почётными грамотами, портреты их помещались на доске почёта, по профсоюзной путёвке они ездили на курорты, поскольку билеты оплачивались на всю семью, проехали с детьми весь Советский Союз. Но самая большая награда - это медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали», которой были награждены и бабушка, и дедушка. «Медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали» награждались активные участники строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, железнодорожной линии Бам — Тында — Беркакит, второго пути железнодорожной линии Тайшет — Лена, объектов производственной базы и жилищно-гражданского назначения за хорошую работу на строительстве, высококачественное выполнение проектно-изыскательских работ, добросовестный труд на предприятиях, в учреждениях и организациях, обслуживающих непосредственно строительство и строителей». Медалью, как правило, награждались рабочие, инженерно-технические работники и служащие, проработавшие на строительстве и по его обслуживанию не менее трёх лет. Награждение медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали» производилось от имени Президиума Верховного Совета СССР Президиумом Верховного Совета РСФСР.

Но, к сожалению, с началом перестройки все стало меняться не лучшую сторону. Перестали выплачивать заработную плату, строительство железной дороги остановилось, поселки расселяли, люди уезжали. В Юктали было 5 тысяч население, осталось 2000 человек. **Приложение 4**

В 2000 году наша семья тоже приняла тяжелое решение- уехать из поселка. До сих пор жалеют о том, что уехали, таких добрых и отзывчивых людей по мнению, бабушки и мамы, больше не встретили.

**Заключение**

Результатом моего исследования является выполнение поставленных перед собой задач, а именно:

- познакомилась с историей строительства Байкало-Амурской магистрали;

- изучила материалы семейного архива, провела интервьюирование;

- подготовила альбом «БАМ в истории моей семьи».

Сегодня, по прошествии многих лет с момента окончания строительства БАМа, любые воспоминания представляют большой интерес, как для ветеранов, так и в особенности для молодого поколения, которое зачастую мало что знает об этой великой эпохе. 50 лет –не так уж много. Пройдут годы. Будет и 70, и 100. Эти даты обязательно будут отмечать. И каждый раз, собираясь на очередной юбилей, обязательно с гордостью вспомнят вас, первых строителей Байкало-Амурской магистрали.

**Литература:**

1.Интернет/ Легендарная Байкало-Амурская магистраль. История магистрали, <http://bam.railways.ru>

2.История-газета, portal-kultura/ru

3.МохортовК .Слово о БАМе и бамовцах, 1982 г.

4.Материалы интервью с Березиной М.В, Плошенко Н.В

5. Фото из личного архива семьи Березиных