

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

Отечественная история

УДК 94(571.53/62)

DOI 10.37386/2413-4481-2025-4-76-82

Майя Александровна Алексенко

Оренбургский техникум железнодорожного транспорта, Оренбургский институт путей сообщения – филиал ФГБОУ ВО «Приволжский государственный университет путей сообщения», г. Оренбург, Россия, krutaya.20112011@mail.ru

Ольга Юрьевна Малахова

Оренбургский институт путей сообщения – филиал ФГБОУ ВО «Приволжский государственный университет путей сообщения», г. Оренбург, Россия, olgamal74@mail.ru

Анатолий Николаевич Попов

Оренбургский институт путей сообщения – филиал ФГБОУ ВО «Приволжский государственный университет путей сообщения», г. Оренбург, Россия, a.n.popov@origt.ru

«МЫ СТРОИЛИ БАМ — БАМ СТРОИЛ НАС»:

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ В ВОСПОМИНАНИЯХ И ТВОРЧЕСКОМ НАСЛЕДИИ ЕЕ СТРОИТЕЛЕЙ

Аннотация. Целью исследования является анализ бытовой, досуговой жизни бамовцев через призму их творческого наследия — стихотворений, воспоминаний, эпистолярных источников. В результате применения ретроспективно-историко-генетических методов можно утверждать о суровых реалиях жизни первопроходцев великой стройки: работе в условиях сильнейшего мороза, вечной мерзлоты, жизни в палатках, обилии насекомых, растительности. Также установлено, что досуг молодых людей был творческим и разнообразным.

Ключевые слова: БАМ; юбилей магистрали; творчество ветеранов; быт; досуг; условия труда; воспоминания; стихотворения.

Maya A. Aleksenko

Orenburg Technical School of Railway Transport (OTGT), Orenburg Institute of Railway Engineering – branch of Volga State Transport University, Orenburg, Russia, krutaya.20112011@mail.ru

Olga Yu. Malakhova

Orenburg Institute of Railway Engineering – branch of Volga State Transport University, Orenburg, Russia, olgamal74@mail.ru

Anatoly N. Popov

Orenburg Institute of Railway Engineering – branch of Volga State Transport University, Orenburg, Russia, a.n.popov@origt.ru

“WE WERE BUILDING BAM — BAM WAS BUILDING US”:

THE BAIKAL-AMUR MAINLINE IN THE MEMORIES AND CREATIVE LEGACY OF ITS BUILDERS

Abstract. The purpose of this study is to examine the daily life and leisure of Baikal-Amur Mainline workers through the lens of their creative legacy, including poems, memoirs, and letters. Using retrospective and historical-genetic methods, the study reveals the harsh realities faced by the pioneers of this major construction project: extreme cold, permafrost, tent living, and the abundance of insects and dense vegetation. It also shows that the leisure activities of young workers were both creative and diverse.

Keywords: BAM; anniversary of the railway; veterans' creativity; everyday life; leisure; working conditions; memories; poems.

Россия – самое большое государство мира. Протяженность с севера на юг свыше 4 000 км, с запада на восток – приближается к 10 000 км. Вполне понятно, что для преодоления столь обширного расстояния россиянам требуется транспорт, способный соединить даже самые отдаленные уголки страны. Таким транспортом стала стальная магистраль – железная дорога.

Значение железнодорожного транспорта в России невозможно переоценить. Запущенный впер-

вые в 1837 г. участок пути, соединяющий однопутной железнодорожной колеей Санкт-Петербург и Царское Село, протяженностью в 26 км, разросся в обширную сеть дорог длиной около 85 тыс. км, занимая 3-е место после США и Китая.

Стратегическое значение для страны в свое время имело строительство двух крупнейших железнодорожных магистралей: Транссибирской (Транссиб) и Байкало-Амурской (БАМ). В 2024 г. Россия торжественно отмечала 50-летие БАМа.

Следует учесть, что Байкало-Амурская магистраль решала сразу несколько задач, среди которых хозяйственное освоение Дальнего Востока и российского Севера, создание прочных связей с государствами-соседями, развитие экономики присоединенных после Великой Отечественной войны Курильских островов и Сахалина, защита государственной границы. В связи с этим необходимо отметить, что на строительство и решение задач по введению в эксплуатацию будущей железной дороги привлекали обширный круг специалистов, прежде всего технических.

За строительством второй по величине магистрали в России, а в то время в СССР, стояли свыше 2 млн человек. В 1974 г. отмечается, по сути, второй день рождения БАМа, поскольку первая попытка начала строительства была приостановлена из-за событий Великой Отечественной войны. Полвека назад началось активное строительство магистрали сразу по нескольким направлениям силами комсомольских десантов и железнодорожными войсками СССР [1]. Добровольцы, мужчины и женщины, принимали активное участие в прокладывании стратегически важного железнодорожного пути до Тихого океана к самым удаленным от центра страны регионам.

Некоторые руководители государства, «теоретики»-экономисты либерального толка утверждали, что БАМ – путь в никуда. Время все расставило по своим местам. Трасса века дала мощный импульс развитию огромной территории Сибири и Дальнего Востока. Сегодня реализуется второй этап сооружения БАМа, запланирован и третий, что демонстрирует важность, своевременность, актуальность уникальной стройки. Столь масштабный проект осуществлен усилиями более 70 национальностей бывшего СССР, строивших саму магистраль, поселки, а также необходимую производственную и социальную инфраструктуру.

В основе этой железной дороги лежат не только рельсы, шпалы, насыпи, но и жизни людей, посвятивших молодость, судьбу строительству железнодорожной артерии. Как работали ветераны БАМа, где и как жили во время стройки, какие трудности испытывали, какие достижения имели те, кто сам был пионером строительства, а сейчас является ее заслуженным ветераном? В летопись магистрали вошли имена многих наших соотечественников. Интересно, что ответы на вышеуказанные вопросы о быте, досуге, жизни пионеров БАМа можно получить не только из имеющихся изданий или интервью, опубликованных в сети Интернет, но и из документов личного происхождения – эпистолярных источников ныне здравствующих бамовцев и сти-

хотворений ветеранов стройки – непосредственных ее участников. Эпистолярный жанр (дневники, письма) и поэтическое творчество в данном случае служат важнейшим источником для пополнения и расширения спектра объективных знаний о трудовой доблести, трудностях и жизни участников событий, связанных с общесоюзной железнодорожной стройкой. Воспоминания же, содержащиеся в дневниках или переписке, переносят нас к событиям пятидесятилетней давности, позволяя погрузиться в события той эпохи, смотря на происходящее глазами ее непосредственных участников.

Научная новизна проведенного исследования содержится в результатах авторского анализа воспоминаний и творческого наследия бамовцев, содержащих объективную информацию об условиях жизни, быта, трудовых победах и сложностях, их сопровождающих, а также в обосновании того, что фиксирование живых, непосредственных впечатлений строителей магистрали позволяет глубже понять концентрацию эмоциональности, чувств, которые сложно передать простым нарративом. Отрядовцы строили БАМ, но и он строил их, формируя чувство долга, ответственности за судьбу Родины и народа, укреплял трудовую солидарность и гордость за результаты коллективной работы, позволяя молодежи найти себя в жизни, профессии, обществе и, безусловно, выразить в художественном творчестве свой взгляд на происходящее, личные и коллективные мысли и чувства, надежды и мечты.

В качестве методов исследования использовались традиционно исторические: ретроспективный и историко-генетический. Ретроспективный метод позволил погрузиться в прошлое и рассмотреть такие события, как начало стройки БАМа в 1932 и 1974 гг. Историко-генетический метод способствовал выявлению причин строительства магистрали, мотивы молодых людей – будущих строителей при отправке в Сибирь. Сравнительный метод позволил выявить общность в творческом наследии авторов-участников строительства.

Одним из поэтов стройки стал Михаил Галеевич Халиулин, прибывший в 1974 г. в составе областного комсомольского отряда на стройку. За годы строительства магистрали им было написано много стихотворений о рабочих буднях, людях, природе. Работы М. Г. Халиулина были опубликованы в районной газете «Путь Октября». Он неоднократно участвовал в выпуске программы областного радио «Магистраль века». В 2004 г. опубликовал книгу «Рождение магистрали».

Его стихотворение «Вспомним, друг-отрядовец!» [2, с. 29–30] начинается с упомина-

ния о том, что поезда на Киренгу ходили и днем, и ночью. Местом жизни его и соотрядовцев стал палаточный лагерь на реке Окукикта (у автора – Окукихта) Казачинско-Ленского района Иркутской области. Условия были суровые: полчища мошки, дожди, пекло. Сугробы выше пояса зимой, весной – хляби калтусов (участок вечной мерзлоты, топь, болото) и мари (трава, полукустарник). Упорство отрядовцев позволило пробить путь на Лену, а под Новый год зажечь в домах «”стоватки” Ильича свечам на смену...» [2, с. 31]. Спустя три года мимо городка, где жил М. Г. Халиулин, уже прошел первый пассажирский поезд с Большой земли. Строители магистрали ликовали. Гордость брала от осознания, что еще несколько лет нельзя было «проехать по местам, где дикий зверь мог прежде лишь с охотником видаться!» [2, с. 31].

Стихотворение «Настанет этот час» [3, с. 38] погружает нас в события строительства рабочих поселков в тайге. Все началось с нескольких поселков вдоль реки Киренги. Сам автор жил в построенном уже к осени рабочем поселке Магистральном. Дальше стройка магистрали требовала все новых населенных пунктов, в связи с чем автор пишет:

Включились в работу Улькан,
Кунерма, затем и Умбелла.
И знать о себе дал Даван,
Пробив первый шурф до тоннеля.

Через эти поселки легли рельсы, соединяющие экспрессами Большую землю с Иркутской областью, а там и Прибайкальем.

Интересно, что стройотряды готовили обед прямо у реки, не отходя от рабочего места, до столовой добирались только в выходной. Гастрономическая тема в условиях стройки поднята в стихотворении Михаила Галеевича «Шумит тайга, и над костром витает»: воду топили из льда, хлеб оттаивали над костром, потому что замерзал [4, с. 39]. Стелили газету, будто накрывали стол, и кашевар раскладывал еду:

Сварился суп. И десять ртов веселых
Пошли зубами белыми сверкать...
Да, мы в тайге – давно не новоселы.
И быт ее нам – прямо благодать.

После тяжелой работы оставались силы и на досуг. «Магистральный вальс» М. Г. Халиулина содержит следующие строки:

Пусть в Магистральном
Семейным пора уже спать,
Мы ж у костра до утра
Проведем свой досуг [5, с. 35].

Вот так, с энтузиазмом, в суровых условиях, люди не теряли оптимизма, зная, что делают стра-

тегически важное для Родины дело, своим трудом творят историю.

В воспоминаниях (в личном дневнике) М. Г. Халиулина содержатся сведения о том, что 24–25 мая 1974 г. в местечке Седанкино на берег Киренги высадились 24 человека, в задачу которых входило построить палаточный городок для 200 строителей-посланцев Иркутской комсомолки. 2 июня в 12:00 прибыл поезд на станцию Лена. Оттуда первый вертолет с первопроходцами приземлился на берегу речки Окукихты, где прибывших встретили квартиреры из бригады Г. Комаристова. Разместившиеся строители обустроились в 18 палатках. На следующий день перед будущим котлопунктом прошло собрание коллектива строительно-монтажного поезда № 391 с его руководителем Анатолием Алексеевичем Коротневым. Он торжественно сообщил, что поселку присваивается название Магистральный [6, с. 5].

Владимир Иванович Никифоров в поселке Магистральном на стройке БАМа с 1975 г. Его стихотворение «Помню...» посвящено 30-летию юбилею стальной магистрали. Строки полны ностальгии о молодости, проведенной в тайге, о ребятах-отрядовцах, с которыми довелось жить и трудиться.

Он пишет, что много лет назад даже –50 градусам ребятам были нипочем. Комсомольцы знали слово «Надо» и понимали его в самом буквальном смысле. Будучи в составе Мостоотряда, вспоминал, как вторую половину моста на Окунайском направлении не могли достроить две недели – котлован не давался из-за двухнедельных сильнейших морозов [7, с. 79]. Морозы отступили, и стала понятна причина: между шпунтами в щель попала вода. «Сверху» дали указание – кидать мешки с глиной и мукой. Но эти действия не принесли желаемого результата. Приходилось проявлять смекалку в тяжелых условиях: забили дополнительный шпунт, вода ушла, бетонные работы возобновились, опора была возведена.

Геннадий Георгиевич Пулин – бессменный редактор газеты «Киренга» с 1971 по 2001 г. Живя в поселке Магистральном и селе Казачинское, оставил воспоминания в поэтической форме о «Таежном десанте», высадившемся 2 июня 1974 г. на Киренгский плацдарм. Так, Г. Г. Пулин пишет, что, несмотря на прогнозы синоптиков: «Сегодня – дождь, и завтра день плохой», вертолеты привозили десант. Все начиналось с вешек и палаток – никакого уюта, с самой грязной, черновой работы. Спустя время стройотрядовцами отправлялись домой первые письма без жалоб и разочарования, а дальше «Мол, ждите, верьте – скоро по дороге промчится на рысях электровоз!» [8, с. 126].

Следует отметить, что стихотворения поколения, построившего БАМ, носят первоисточниковый или исходный характер, погружая в события «Стройки века». Произведения последователей строителей магистрали, безусловно, любопытны в качестве источника информации, но основаны уже не на увиденном, а услышанном от их предшественников.

Надежда Алексеевна Огаркова не была пионером БАМа. Судьба привела ее на магистраль немного позже, но ее творчество посвящено первопроходцам Байкало-Амурской артерии. В одноименном стихотворении автор пишет, что у реки Окуикты (в ее варианте Окуихты) вековая тайга: ни людей, ни дорог, ни жилья, зато комаров и мошки миллионная стая. Гари, топи болот, бурелом [9, с. 90]:

Вот сюда – на строительство БАМа

Вас Иркутский прислал комсомол.

Причины для приезда были разные: кто-то за романтикой, другие – за «длинным рублем», кто-то – за мечтой, а кто – за судьбой, кто-то просто решил сменить обстановку, но большинство осознавали важность предстоящего мероприятия и хотели чувствовать себя частью истории. Надежда Алексеевна эмоционально описывает строительство первых улиц, общежитий, на которые ходили смотреть всем составом. Каждый дом встречали как праздник. Это неудивительно: первоначально жить приходилось в палатках, о чем писал и Г. Г. Пулин. Поэтому полноценные дома были своего рода роскошью в глухой тайге.

Галина Николаевна Дьячковская поехала на БАМ в 1976 г. за романтикой, вышла замуж. Со временем стала постоянным автором сборников «Восторг души», журнала «Литогранка», опубликовала сборник стихотворений «Голубая тетрадь». Одно из ее стихотворений посвящено первопроходцам магистрали:

Я провожала брата на перроне.

Он первопроходцем тогда был.

И дальше:

Еще раз вспоют тот день влюбленно,

Когда сидели в вагоне, в тесноте.

...

Не потому, что было места мало,

А потому, что вместе веселей... [8, с. 57].

Километр за километром тянулись рельсы на восток – к Улькану, на запад – на Небель. Каждый метр магистрали был полит потом строителей. Однако, несмотря на тяжелейшие условия, находили время и силы на вечерние танцы, дружбу, отношения, песни, игру на гитаре у костра. Молодость магистральцев не прошла даром. Величайший след в истории государства оставили пионе-

ры БАМа, о чем пишут и они, и их последователи. Творческое наследие БАМа вызывает интерес и у новых поколений читателей, что обуславливает необходимость его дальнейшего изучения в контексте исследования исторической, социокультурной и художественной значимости.

Интересно, что поэзия участников строительства магистрали началась отнюдь не в 70-х гг. прошлого века, а почти на 50 лет раньше. Согласно Постановлению Совета Народных Комиссаров СССР, строительство Байкало-Амурской железной дороги началось 13 апреля 1932 г. Тогда строительством занимались заключенные БАМлага (Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь), зачастую представители интеллигенции. Ими публиковались отдельные стихотворения и выходили в свет целые книги. И вот прошло уже почти 100 лет, а поэтическое наследие бамовцев живо и до сих пор актуально.

Тематика рассмотренного творческого наследия затрагивает темы условий труда, быта, способов развлечения в условиях тайги. Анализ поэтических произведений позволил сделать вывод о том, что авторы детально отражают в стихотворениях не только непосредственно процесс работы на стройке, но и сопутствующие климатические условия, природу, прием пищи прямо на производстве. Все это было действительностью авторов – молодых людей, приехавших «покорять тайгу», строить будущее. Один из пионеров стройки – М. Г. Халиулин – в четырех проанализированных стихотворениях описывает всю жизнь бамовца – от приезда в тайгу до способов досуга. В. И. Никифоров и Г. Г. Пулин – суровые погодные условия и условия труда. Женское творчество в исследовании Н. А. Огарковой и Г. Н. Дьячковской посвящено бытовой стороне в первом случае, первопроходцам – во втором.

Следует отметить, что вопросы быта, повседневной жизни, досуга и активной стройки на Байкало-Амурской магистрали в поэтическом творчестве активно переплетаются с темой патриотизма, взаимного уважения, верности Отечеству и дружбе. Чувство долга и важность происходящего отражены в стихотворениях М. Г. Халиулина, В. И. Никифорова.

Немаловажно, что в поэтическом творчестве ветеранов стройки и их последователей нигде из приведенных выше произведений мы не обнаружим жалоб на тяжелую работу, высокую нагрузку, суровые условия труда (В. И. Никифоров писал о работе при -50°C), усталость или желание поскорее вернуться в более комфортные условия жизни. Все потому, что, цитируя вышеупомяну-

того автора-стройотрядовца, ребята знали слово «Надо». Они сами приехали на БАМ, каждый по своей причине, но каждый сам принял это важное решение. Они осознавали важность события, его значимость для страны и последующих поколений, чувствовали себя сопричастными истории. Как писал Ш. Монтескье, характер напрямую зависит от климата. Холодный климат делает людей физически и духовно более крепкими, трудоспособными, морально закаленными, активными и самостоятельными, поэтому граждане нашей страны способны трудиться даже в условиях вечной мерзлоты.

Эпистолярные источники участников прошлогоковой магистральной стройки – это, прежде всего, дневники и письма. Порой, сами того не зная, мы можем иметь по соседству человека, не понаслышке знающего, что такое суровая тайга и магистраль, воспоминания которого содержатся в дневниках личного архива. Таковой стала соседка одного из авторов статьи (М. А. Алексенко) – Штерн Светлана Петровна, в девичестве Костюш. Она, как и многие другие комсомольцы, одной из первых прибыла в 1974 г. в п. Магистральный, где и прожила большую часть жизни. БАМ для нее стал не просто работой, но призванием и судьбой. Упоминание девичьей фамилии произведено не случайно. Именно там, на грандиознейшей стройке времен СССР, она познакомилась с будущим мужем – танцором-«низовиком» по образованию (танцоры стиля breaking) Штерном Евгением Моисеевичем. На магистрали он работал плотником в бригаде Михаила Филатова, строил жилые дома. Е. М. Штерн был известен в п. Магистральном как незаменимый режиссер, конференсье всех концертов, тамада на торжествах. Да, в условиях стройки устраивали и свадьбы, и праздники.

Светлана Петровна прибыла на БАМ в качестве бухгалтера. Там же успешно освоила профессию каменщика, но по новой специальности не работала – стройка не испытывала дефицита в строительных кадрах. Как и все остальные рабочие она жила в палатке, первые трудовые будни проходили в ней же. Однако инфраструктура динамично росла за счет строительства щитовых зданий: быстро и практично. Так, стройотрядовцы и другие специалисты получили не только жилье, но и места для работы. Первоначально все жили коллективно, в общежитиях, но создавшие семью бамовцы, как в ее случае, получали отдельные комнаты.

Стройка занимала почти все время комсомольцев. Для досуга ребят оставались вечера: они сидели у костра, играли на гитаре, пели песни [10]. Когда появилась инфраструктура, молодые люди стали ходить на танцы в клуб, собирались в гостях

у кого-то в комнате, например у семьи Штерн. Там Евгений Моисеевич, по воспоминаниям супруги, поигрывая одесскими прибаутками, рассказывал анекдоты, шутки, и комната то и дело взрывалась смехом. Однажды на пари он начал рассказывать анекдоты в 9 часов вечера, а закончил, когда все поднимались на работу.

Он так страстно желал попасть на БАМ, что даже случайно похитил вертолет. Именно случайно. Прибыв в Усть-Кут для распределения на стройку, выяснил в штабе, что принять желающих не могут, предложили приехать через год. Однако Евгений Моисеевич оказался настойчивее других желающих: он выследил начальника отдела кадров Усть-Кута и предъявил ему все документы об образовании и достижениях (диплом электрика, дипломы лауреата и пр.). Получил направление в 391-й поезд. Обрадовавшись, забыл спросить, где находится этот СМП-391 (строительно-монтажный поезд). Решил, что все дороги к месту назначения идут через аэропорт (откуда вертолеты направляли рабочих на места). В аэропорту репродуктор вещал: «Сопровождающему грузы на Казачинск срочно явиться к вертолету». Подумал, что, возможно, ему и правда на Казачинск. Расписался в сопровождении партии бензопил и отправился в путь. С места назначения уже, отзвонившись начальнику, получил приказ лететь обратно за двумя тоннами пакли. Разгружал груз ночью, а утром пошел устраиваться на работу [11].

Здесь, в Сибири, у прибывших ребят во многом изменился привычный взгляд на материальные ценности. Сам Евгений Моисеевич вспоминал, что дома, на Большой земле, у многих были привычные составляющие жизни: телевизор, ванна, горячая вода, театр, кинотеатр, кафе, удобная мебель – все известные блага жизни. Человечество немало приложило усилий для получения данных удобств. На БАМе появились другие ценности, произошло переосмысление привычных вещей. Например, заработать денег можно было и в своем городе, но здесь люди боролись за рубли не из-за крохоборства, а из желания получать достойную денежную оценку своего труда. Физические ценности тоже трансформировались [11]. После концертов Евгений Моисеевич был всегда опустошен, а по окончании рабочего дня на стройке магистрали, вспоминал он, был налит тяжелой усталостью. Это абсолютные разные ощущения. Будучи плотником, возвращаясь после рабочего дня домой, он оглядывался на свою работу – дом за день еще «подрос». Появлялась своего рода мужская гордость за проделанную работу и за осознание ее важности. В тайге невозможно было

спрятаться в свою квартиру, закрыться от мира и людей. Тут все на виду – никак иначе. Жизнь стала обнаженнее, характеры четко видны, ушла фальшь, осталось настоящее. Эти ценности приобрелись и крепились на БАМе.

Тяжелую усталость от работы развеивали самодетельностью. В бригаде Александра Бондаря был свой театр, который в перерывах показывал пьесы. Казалось бы, что не может быть ничего общего между театром и суровой стройкой, между сценой и стальными рельсами. Связь, на самом деле, крепка и неразрывна, ведь история театрального движения на западном участке Байкало-Амурской магистрали началась с первых строителей, с тех самых пионеров, прокладывающих путь сквозь тайгу [12, с. 12]. В 1977 г. открылся занавес народного театра «Современник» на базе клуба СМП-391 под руководством Санниковой Зинаиды Васильевны. Молодые бамовцы, а сначала участники агитбригады «Спектр», вечерами репетировали свои спектакли. Актёров наполняла жизненная энергия, жажда творить, дарить людям радость даже здесь, в тайге, в условиях тяжелой работы. Первыми актёрами на подмостках театра стали Евгений Штерн, Татьяна Рыкова, Павел Лежепев. Первые спектакли – «Отважное сердце», «Божественная комедия».

Тематика спектаклей на подмостках театра «Современник» в основном затрагивала Великую Отечественную войну: «А зори здесь тихие», «Солдатская вдова». За последний из названных выше спектаклей в 1983 г. театральном коллективу было присвоено звание «Народный» [11].

Сценическое творчество расширялось вместе с молодыми актёрами. В театр пришли молодые семейные пары: Нейхц Галина и Петр, Сарапуловы Наталья и Евгений, Вербицкие Валентина и Иван, Тур Екатерина и Василий, Иван Пахно, Нина Дикова, Владимир Маренич. Супруг Светланы Петровны Штерн уже давно был в труппе театра, наступил и ее черед.

На суд зрителей были представлены спектакли «Печка на колесе», «Варшавский набат», «Святой и грешный». Народный театр «Современник» неоднократно становился победителем областных фестивалей и конкурсов. Творчество театра отмечено призовыми местами, а актёры – дипломами. Особенно значимым для театра и труппы стал фестиваль, где коллективом был представлен спектакль по повести В. Распутина «Последний срок». Театр получил диплом Гран-при «За лучший актерский ансамбль» [11].

В мае юбилейного 2024 г. в районном доме культуры Казачинско-Ленского района прошел

фестиваль, посвященный полувековому юбилею стройки магистрали. Фестиваль собрал под своим крылом как ветеранов, стоявших у истоков БАМа, так и молодое поколение района. Театральные коллективы представили на суд зрителей и жюри многообразие жанров и тем – от военных тем, которые поднимали с начала создания здесь первого театра, до острых современных постановок [13, с. 12–13]. Каждый спектакль был погружением в глубины человеческих судеб, вызывая у зрителей палитру чувств – от восторга до ностальгической грусти. На церемонии награждения Гран-при фестиваля получил тот самый театр «Современник» со спектаклем «А дальше тишина». Дипломом и кубком фестиваля в номинации «Лучшая женская роль» была награждена супруга Евгения Моисеевича Светлана Петровна Штерн [13, с. 12–13].

Грандиозная стройка легендарной Байкало-Амурской магистрали и по сей день остается символом трудового подвига советского народа и имеет огромное стратегическое значение для экономического развития современной России. Прошло уже 50 лет с начала стройки в диких условиях тайги, но до сих пор БАМ – это чья-то молодость, начало карьеры, творческое самовыражение. Первопроходцам-строителям магистрали приходилось непросто: тяжелые условия труда, неустроенный быт, соседство с дикими животными. Несмотря на все это, магистраль остается в памяти ветеранов и их последователей, которые спустя десятки лет воспевают ее в стихах, дают в ее честь юбилейные спектакли.

Проанализированное поэтическое творчество проникнуто чувствами ветеранов. Стихотворения М. Г. Халиулина, В. Н. Никифорова, Г. Г. Пулина, Н. А. Огарковой, Г. Н. Дьячковой как летопись жизни, проведенной в Сибири, за годы стройки. В них и отправка со стройотрядами на магистраль, и жизнь в палатках, и вечера у костра, и жизнь в общежитиях. Ни одной жалобы, ни намека на трудность, ни слез, ни страха. Гражданский долг, желание стать частью истории, величайшей железнодорожной стройки и другие причины побуждали молодых людей ехать на БАМ.

Темы быта, досуга и повседневности не единственные, затронутые в творчестве и отраженные в эпистолярных источниках. Стихотворения и дневниковые записи пронизаны чувством патриотизма, дружбой, самоотдачей, романтикой и долгом Отечеству. Пионеры БАМа строили магистраль, но и магистраль тоже строила их: суровые будни и тяжелый труд, описанные в стихах и дневниках, трансформировали личности, закаляли, воспитывали, меняли характер.

В России сейчас запущена программа «БАМ 2.0» [14], целью которой является строительство новых развязок, тоннелей и мостов для большей проходимости грузов и увеличения потока между Западом и Востоком. Интерес к Востоку и стремление сделать его неотделимой и более достигаемой частью «Большой земли» очевидны. Стратегические взгляды России, направленные на Восток — Китай, Индию, — катализируют данные стремления.

Таким образом, традиции строителей БАМа живы и продолжают, духовные ценности не утрачены, число молодых строителей магистрали растет с каждым годом, что свидетельствует о судьбоносной роли одной из главных железнодорожных артерий России — Байкало-Амурской магистрали. Поэзия отрядовцев — особая страница в культурном наследии нашего народа. Ее вдумчивое изучение необходимо для понимания «души» БАМа, внутреннего мира его строителей.

Список источников

1. БАМ: история строительства и значение магистрали. Справка // РИА Новости: [сайт]. URL: <https://ria.ru/20090427/169317712.html> (дата обращения: 18.07.2025).
2. Халиулин М. Г. Вспомним, друг-отрядовец! // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
3. Халиулин М. Г. Настанет этот час // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
4. Халиулин М. Г. Шумит тайга, и над костром витеет // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
5. Халиулин М. Г. Магистральный вальс // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
6. В то лето 1974-го (из дневника М. Г. Халиулина) // Киренга. 2024. № 22. С. 5.
7. Никифоров В. И. Помню... // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
8. Дьячковская Г. Н. Первопроходцы // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
9. Огаркова Н. А. Первопроходцы // Судьба моя — мой Магистральный / А. А. Панова, Н. А. Огаркова, С. В. Пахно, И. В. Лестниченко. Ангарск: Перекресток, 175 с.
10. Казакова П. «Мы строим БАМ — БАМ строит нас»: истории ветеранов всесоюзной стройки. URL: <https://наука.рф/journal/my-stroim-bam-bam-stroit-nas-istorii-veteranov-vsesoyuznoy-stroyki/> (дата обращения: 24.07.2025).
11. Личный архив семьи Штерн.
12. Выпало нам строить путь железный // Киренга. 2024. № 22. С. 12.
13. Лосева Н. Каждый спектакль — это титанический труд // Киренга. 2024. № 22. С. 12–13.
14. БАМ 2.0. Строй будущее — зарабатывай сейчас // РЖД: [сайт]. URL: <https://team.rzd.ru/bam> (дата обращения: 29.07.2025).

Статья поступила в редакцию 02.07.2025; одобрена после рецензирования 01.10.2025; принята к публикации 20.10.2025.

The article was submitted 02.07.2025; approved after reviewing 01.10.2025; accepted for publication 20.10.2025.