

МБУ «ВЕРХНЕБУРЕЙСКАЯ МЕЖПОСЕЛЕНЧЕСКАЯ ЦБС»

Центральная модельная библиотека

«ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ...»

(Вечер истории, посвященный 50-летию БАМа)



Составитель Т. С. Мурзина, главный библиотекарь инновационно-методического сектора ЦМБ

п. Чегдомын – 2025

Пояснительная записка

Байкало-Амурская магистраль – одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Строительство основной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет. Байкало-Амурская магистраль была объявлена всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда отправляли массы молодых людей на стажировку.

Цель: Просвещение и осведомление учащихся об истории развития БАМа. Воспитание патриотизма, чувства гордости за свою страну, за свой народ. Воспитание любви к родному краю, чувства причастности к родным истокам, воспитание уважения к прошлому своего народа, любви к Отечеству.

Задачи: Ознакомление школьников с историей строительства Байкало-Амурской магистрали, со стратегическим значением железной дороги для страны и родного края, с её эксплуатацией, а также знакомство со строителями и значимыми людьми в истории БАМа.

Целевая аудитория мероприятия: подростки, молодёжь и взрослое население – очевидцы строительства БАМа в районе.

Оформление:

Оформление зала:

- Выставка-экспозиция «Магистраль, устремленная в будущее»

Музыкальное оформление:

- Музыкальная композиция «Байкало-Амурская магистраль» (в исполнении Владислава Коннова);
- Музыкальная композиция «Мы строим БАМ» (в исполнении ВИА «Самоцветы»);
- Музыкальная композиция «Комсомол – моя судьба» (в исполнении ВИА «Самоцветы»);
- Музыкальная композиция «Где-то багульник на сопках цветёт» (в исполнении ВИА «Самоцветы»);

- Музыкальная композиция «Прощай, тайга» (в исполнении группы «Лесоповал»).

Оборудование и технические средства: ноутбук, телевизор, проектор, экран, колонка, презентация, аудиозаписи.

Участники мероприятия:

Ведущий –1;

Гости: молодежь, приглашённые, которые были очевидцами строительства БАМа в районе.

Длительность: 60 минут.

Ход мероприятия

Перед началом мероприятия звучат песни о БАМе

Слайд 1 – Брендированная заставка мероприятия.

Слайд 2 – УКАЗ Президента России о праздновании 50-летия БАМа.

Ведущий: В 2024 году мы отметили юбилей – 50 лет со дня строительства Байкало-Амурской железной дороги. Байкало-Амурская магистраль — это грандиозное явление не только российской, но и мировой истории. Длина этой дороги составляет свыше 4000 км. По сложности строительства эта стройка не имеет себе равных.

(8 июля 1974 года вышло постановление правительства СССР № 561 "О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали", что считается датой рождения дороги. В 2024 году отмечалось 50-летие БАМа.)

Слайд 3 – Стихотворение Р. Рождественского «Байкало-Амурская магистраль!»

Ведущий: О строительстве – потом, а сначала немного истории.

Впервые о транспортном освоении Забайкалья и Приамурья заговорили в середине XIX века. Так как обширные районы Сибири и Дальнего Востока оставались оторванными от европейской части Российской империи, то возникла необходимость в организации пути, по которому можно было бы добраться туда. Разговоры о такой дороге возникали не на пустом месте, в ней были заинтересованы и торговцы, и военные. В 1857 году генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Муравьев-Амурский официально озвучил вопрос о необходимости строительства железной дороги. Так постепенно разговоры переросли в обсуждение проекта строительства северного пути. Даже было придумано название дороги – Великая Сибирская магистраль. Была организована специальная экспедиция. Три месяца изучали предполагаемый маршрут, прошли тысячу километров и сделали вывод, что Россия не сможет пока с ней справиться. И северный проект на время был отложен. Правда, иногда о нем вспоминали, даже вносили какие-то коррективы.

Ради справедливости, надо сказать, что был ещё один проект. Его предложил американский синдикат. Они хотели построить Сибирско-Аляскинскую магистраль с выходом на американскую территорию через Берингов пролив. Но Россия этот проект, к счастью, отклонила, так как условия, которые выставил синдикат были для нас неприемлемы.

В результате было принято решение провести магистраль через южный берег Байкала, где условия для работ были проще. Здесь жили люди, территория была больше обустроена. В 1891 году началось строительство этой магистрали, а в 1916 году уже закончилось. Вот так появилась магистраль, которая получила название Транссиб (Транссибирская магистраль). Теперь от Москвы до Владивостока стало возможным проехать на поезде. Путь составил 9288,2 км. По этому показателю эта магистраль является самой длинной на планете.

Но, несмотря на свою грандиозность, Транссиб не смог решить все проблемы нашей огромной страны. Все равно требовался дублер, т. е. ещё одна

железная дорога. Это нужно было потому, что Транссиб проходил слишком близко к южным границам страны, и в случае захвата даже самого небольшого участка Дальний Восток становился бы отрезанным от основной России. Ну и, конечно, для того, чтобы получить необходимый доступ к региональным полезным ископаемым.

После Русско-японской войны, когда мы утратили свое влияние в Маньчжурии, вновь заговорили о дороге по северной оконечности Байкала. В 1906 году вновь начались изыскательные работы, нарисовали маршрут и ... опять положили в долгий ящик. Цена была запредельной.

Но вот прошло 20 лет, страна изменилась кардинально, и в новом государстве снова заговорили об этой дороге. В 1926 году начали производить топографическую разведку местности. Вот тогда-то дорога и получила условное название Байкало-Амурской магистрали.

Слайд 4 – Хроника исторических событий 1926 года.

Началось строительство. Были уложены первые рельсы в районе Сковородино в сторону посёлка Тындинский. Замах на выполнение проекта был грандиозным – планировалось все работы закончить за три года! Однако только необходимую документацию готовили намного дольше. Еще выяснилось, что территория-то малонаселённая, строить дорогу, по сути некому, нужно было искать людей. Желающих на строительство дороги набрали в 10 раз меньше ожидаемого количества. Тогда на трассе создали шесть железнодорожных исправительно- трудовых лагерей. На силы Бамлага (так назывался Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь) и легла вся тяжесть работ. Такую стройку без труда заключённых представить тогда было трудно. Строительство шло тяжело, с перерывами. Много работы производилось вручную, орудия труда были самые примитивные – топор, пила, лопата, кайло и тачка. Тем не менее, в 1938 году были сооружены первые

подходы к будущей трассе от Транссиба. Это линии БАМ – Тында и Известковая – Ургал.

Но вот началась Великая Отечественная война. Стройка была практически заморожена, а на отдельных участках часть путей даже была разобрана, рельсы ушли на строительство железнодорожного пути под Сталинградом (1942). Там они были нужнее.

Но, несмотря на военное положение, стройка продолжалась, уже в 1943 году начали строить линию Комсомольск – Советская Гавань. В 1945 году эта линия заработала и сыграла существенную роль в доставке грузов во время войны с Японией. В 1958 году был сдан в эксплуатацию западный подход к БАМу от Тайшета до Лены. Это ускорило строительство Братской ГЭС. Потом на 10 лет на БАМе было опять затишье.

Когда ухудшились отношения с Китаем, то снова стали актуальны стратегические мотивы прокладки северной магистрали на Восток. И в 1974 году было решено продолжить строительство этой дороги. Этот год и считается годом второго рождения БАМа.

Слайд 5 – Хроника исторических событий 1974 года.

В апреле 1974 года состоялся 17 съезд ВЛКСМ, на котором БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Прямо со съезда многие делегаты отправились на строительство. Это были комсомольцы из Москвы, из Ленинграда, из других городов и из всех союзных республик. Среди них 70 % составляли люди в возрасте до 30 лет. Стройка действительно стала комсомольско-молодёжной.

Началось строительство магистрали сразу по многим направлениям. БАМ проходит от Тайшета до Советской Гавани и пролегает по территории Иркутской и Амурской областей, по территории республик Бурятии и Якутии, Забайкальскому и Хабаровскому краёв.

Слайд 6 – Историческая справка о протяжённости БАМа.

Общая протяженность магистрали – 4287 км. Наивысшая точка 1323 метра над уровнем моря. Пересекает 11 крупных рек, 7 горных хребтов, имеет по своей протяженности 2230 больших и малых мостов, более 1000 км пути проложено в районах вечной мерзлоты или высокой сейсмичности. При строительстве БАМа было пробито 8 тоннелей, построено более 200 железнодорожных станций и разъездов, свыше 60 городов, посёлков, промышленных предприятий. Самые трудные участки пути помогали строить профессиональные железнодорожники и солдаты. На стройке работали бригады из всех республик СССР, были также отряды добровольцев из Болгарии, Венгрии, Монголии. Тынду – столицу БАМа – строили москвичи, Улькан и Ангою – азербайджанцы, станции Кюхельбекерскую и Звёздную – армяне, Северобайкальск – ленинградцы, Алонку – молдаване и т. д. Всего в стройке участвовало свыше 2 млн человек.

Слайд 7 – Карта Верхнебуреинского района.

Через территории Хабаровского края проходит восточный участок БАМа, Его длина 503 км, на участке 12 станций и столько же разъездов, этот восточный участок БАМа захватил и наш Верхнебуреинский район. Это такие посёлки, как: Алонка, Солони, Сулук, Этыркэн, Герби, Ургал.

Слайды – 8–9–10–11–12–13 – фотоматериалы посёлков
Верхнебуреинского района (Алонка, Солони, Сулук, Этыркэн, Герби, Ургал.)

Ведущий: Алонку построили молдаване;

Солони – таджики;

Сулук – комсомольско-молодёжный отряд Хабаровского края «Баневуровец»;

Этыркэн – отряд строителей Куйбышевской области;

Герби – отряд «Первостроитель» строительно – монтажного поезда «Саратов Бамстрой»;

Столицу восточного участка БАМа – Новый Ургал – полностью построили украинцы;

Основной этап строительства магистрали пришёлся на 1974–1984 годы. Строительство БАМа велось одновременно с запада и востока.

Слайд 14 – Фото «Золотое звено» 1984 года.

1 октября 1984 года состоялась торжественная церемония, ставшая событием века, на разъезде Балбухта в Читинской области встретились две бригады Александра Бондаря и Ивана Варшавского, было уложено «золотое звено» Байкало-Амурской магистрали. Западные и восточные ветки состыковались. 27 октября магистраль была официально объявлена открытой. Движение по магистрали пересекло всю Восточную Сибирь и Дальний Восток.

Слайд 15 – Фотография медалей «За строительство БАМа», статистика.

Медалью «За строительство БАМа наградили более 88 тысячи человек. Давайте вернемся на 10 лет назад

Слайд 16 – Видео к празднованию 40-летия БАМа.

Слайд 17 – Брендированная заставка к 50-летию БАМа.

Но вот наступили уже лихие 90-е годы 20 века. Магистраль, как и вся страна, пережила тяжелые испытания. Много говорилось об убыточности БАМа. Наши оппоненты отмечали нерентабельность проекта, называя его памятником гигантомании. Особенно старались новые реформаторы, так называемые демократы. Главный экономист новой России Егор Гайдар, а по совместительству проводник идей Сороса, все время задавал вопрос: «А зачем мы строим эту дорогу? Что мы будем по ней возить?». Не понимали реформаторы, зачем укреплять Россию. По их мнению, России такая дорога не нужна. Западные идеологи считают, что такой богатый край, как Сибирь,

должен принадлежать миру, но ни в коем случае не России, это слишком жирный для неё кусок.

К счастью, вся эта оголтелая русофобия, которая насаждалась внутри страны, стала медленно уходить в прошлое. В XXI веке отношение к БАМу стало меняться в лучшую сторону. Оказывается, БАМ очень даже востребован, сегодня магистраль вновь актуальна. Интерес к ней появился и у государства, и у крупного бизнеса, в т. ч. из-за роста экспорта угля через порты Дальнего Востока в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Объёмы перевозок по БАМу растут, дорога работает на пределе пропускной способности. На современном этапе этого недостаточно. Президент России В.В. Путин заявил, что надо готовить новый проект «БАМ -2». Он понятно объяснил, что надо становиться мощной транспортной державой, а для этого просто необходимо расширить возможности БАМа. Строительство дороги продолжается.

Слайд 18 – Видео «#БАМ Туристический».

Слайд 19 – Брендированная заставка к 50-летию БАМа.

Недавно, в феврале 2024 года в нашем Верхне-Буреинском районе состоялось знаковое событие федерального уровня. Произошло соединение западного и восточного порталов нового Дуссе-Алиньского тоннеля. Протяжённость тоннеля – 1824 метра. Работа велась в сложнейших климатических условиях. Температура воздуха зимой опускалась ниже минус 50 градусов. В строительстве этого тоннеля было задействовано 1000 специалистов и более 100 единиц техники. Дуссе-Алиньский тоннель – это один из самых сложных и стратегически важных объектов БАМа и всего Восточного полигона. Туннель строился параллельно действующему, построенному ещё в 1982 году. Его ввод позволяет пропускать 25 пар поездов, в отличие от старого тоннеля в 16–17 пар. Это даст на этом участке прирост грузооборота на 20–30 %. БАМ – стройка века стала подвигом и испытанием для нескольких поколений людей.

Слайд 20 – Видео «БАМТОННЕЛЬСТРОЙ МОСТ» (песня «Прощай, тайга», слова Михаила Танича, музыка народная, в исполнении группы «Лесоповал»).

Слайд 21 – Брендированная заставка к 50-летию БАМа.

БАМ – стройка века – это были не просто слова. На целое десятилетие БАМ оказался в центре внимания страны. Вести с грандиозных бамовских строек гремели по всему СССР. В 1970-е годы жизнь на БАМе была очень непростой.

Слайд 22 – Ретроспективные фотоматериалы строителей БАМа.

Многие приехавшие не отдавали себе отчёт во всей трудности предстоящей жизни и работы. Бытовые условия были очень тяжёлыми. В первое время рабочие трудились по 16–18 часов в тяжёлых условиях: жили в палатках, а затем в наспех построенных щитовых домах. Летом отмахивались от жуткой мошкеры и комаров, а зимой мёрзли в 40-ка градусный мороз, роль тротуаров выполняли положенные на землю доски. Но амбициозная молодёжь хотела жить в тайге не хуже, чем в городе.

Слайд 23 – Ретроспективные фотоматериалы строителей БАМа.

К концу 80-х посёлки преображались. Вырастали современные дома, появлялись магазины, школы, почта, асфальтовые дороги и т. д.

Слайд 24 – Ретроспективные фотоматериалы строителей БАМа.

Многие из бывших комсомольцев не жалеют о проведённых на строительстве магистрали годах и вспоминают их как один из лучших периодов своей жизни.

Власти понимали, что на одном голом энтузиазме стройка века долго не протянет. Нужно было чем-то подпитывать боевой дух романтиков. Для этих

целей и были организованы агитпоезд «Комсомольская правда», фестиваль искусств «Огни магистрали» и многие другие массовые мероприятия.

Много времени уделялось агитационной информации. Приезжие лекторы рассказывали об исторических фактах, предшествующих строительству сибирской железной дороги, о том, какие перспективы открывает БАМ. Часто обсуждалась с бамовцами тема экологии, говорили, насколько важно сохранить природу в ходе активного строительства. Проводились лекции о семье. Стройка стройкой, но любой человек мечтает о любви и счастливой семейной жизни. Для молодых бамовцев эта тема была актуальной как никогда. На БАМе было много свадеб.

Поэты и композиторы наперегонки сочиняли песни. Значительным явлением в культурной жизни БАМа был фестиваль искусств «Огни магистрали». В его концертных программах «Даешь БАМ!», «Пятилеток победный шаг», здравствуй товарищ!», «Город юности» участвовали художественные коллективы, известные писатели, поэты, композиторы и киноактёры.

Слайд 25 – Афиша концерта в п. Чегдомын «Огни магистрали-78».

На бамовский фестиваль «Огни магистрали» каждое лето приезжали известные люди. Выступали перед строителями Иосиф Кобзон, Лев Лещенко, Владимир Винокур, Надежда Бабкина, Александра Пахмутова и Николай Добронравов, Валентина Толкунова, Эдита Пьеха, Людмила Сенчина, Валерий Леонтьев и многими другие. Это сейчас во время гастролей у столичных звезд большой райдер. На БАМе же самые топовые артисты того времени спокойно относились к выступлениям в полевых условиях. Они выступали на открытом воздухе, где для них сооружали сцену из подручных материалов. Зрители же устраивались вдоль сопки. Позже концерты проводились на стадионах и в клубах. Одним из самых эффектных бамовских номеров стало выступление

Дина Рида на крыше поезда, движущегося по только что положенным рельсам БАМа.

Слайд 26 – Фотоматериалы «Приезд Дина Рида на БАМ».

Комсомольцев он потряс не только своими политическими взглядами (он выступал за мир), но и искрометным рок-н-роллом и открытостью.

Слайд 27 – Видеоролик «Дин Рид на БАМе» (архив к 50-летию БАМа).

Больше прочих, многих бамовцев впечатлили встречи с космонавтами.

Слайд 28 – Фото космонавтов, приезжавших на БАМ.

Они рассказывали о космосе, делились историями, как сталкивались со смертельной опасностью в невесомости и другими историями.

Не только космонавты, но и партийные деятели, такие как:

Слайд 29 – Фото партийных деятелей.

Василий Левашов – член подпольной организации «Молодая гвардия», Андре Лажуани – 1-й секретарь коммунистической партии Франции (август 1986 года) посетили наш район. Дочь Сергея Лазо приезжала в п. Алонка, на открытие памятника своего отца Сергея Лазо.

В условиях строительства Байкало-Амурской магистрали, где каждый трудовой день был насыщен тяжёлым физическим трудом, культурная жизнь играла важную роль.

Различные театры направляли своих артистов для выступлений перед строителями. Здесь выступали актерские коллективы Большого Театра, МХАТ, Театр сатиры, «Современник», Театр на Таганке и многие другие.

Культурная жизнь на комсомольских стройках была такой же необъятной, как и сами сибирские просторы. Об этой стройке слагались песни, которые тут же становились любимыми. Их напевала вся страна.

Слайд 30 – Видео ряд слайдов. Песня «Строим БАМ» (слова Виталия Петрова, музыка Зиновия Бинкина, в исполнении ВИА Самоцветы).

Слайд 31 – Фотография артистов на БАМе.

В Новом Ургале в ДК в 40-ка градусный мороз, люди сидели в шубах, а перед ними выступал один из крупнейших пианистов XX века Святослав Рихтер. Такое, наверное, не забудешь никогда. Людмила Лядова, Тамара Миансарова, Михаил Боярский, Кола Бельды и многие другие выступали на стадионе «Шахтёр».

Вспоминайте, кто ещё был в гостях в нашем районе.

Агитпоезд ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда» 1975–1985 наколесил по БАМу 500 000 км.

«Великая стройка» стала одной из главных тем художественных произведений писателей, художников, композиторов и журналистов дальневосточного региона. В периодических изданиях активно публиковались очерки и рассказы, а с 1975 года началась планомерная работа по подготовке и изданию коллективных сборников.

Слайд 32 – Книги о БАМе.

Первым таким сборником стала книга «БАМ: панорама всенародной стройки: 1974». Среди первых книг о БАМе следует отметить также документальную повесть А. Побожего «БАМ: сказание о первых просеках», книгу Б. Машука, В. Сукачева, В. Коренева, В. Шугаева «Великие вёрсты». Часто посещали БАМ дальневосточные писатели В.П. Сысоев, В.И. Клипель, В.Н. Александровский и др.

Многие самодеятельные коллективы зарождались прямо на БАМе. Только в Верхнебуреинском районе работало тогда более 100 кружков художественной самодеятельности.

К примеру, в статье «Концерт для строителей БАМа», опубликованной в газете «Рабочее слово» от 5 октября 1974 года, рассказывается о поездке чегдомынских артистов к строителям станции Ургал-2: «В последнее воскресенье сентября концертная бригада пос. Чегдомын выехала к изыскателям БАМа. В составе бригады работники и участники районного Дома культуры, детской музыкальной школы, Дома культуры «Горняк» – всего 18 человек. Путь неблизкий, более 80 километров, дорога трудная... Концерт проходил под открытым небом. Освещение – звёзды и электрический свет от движка, сценой была – веранда и ступеньки дома, а залом – площадка между домами...».

Самодетельные авторы, объединённые в литературные студии, также участвовали в просветительской работе. Они организовывали для населения праздники поэзии, недели книги, читательские конференции, книжные базары. На восточном (Н-Ургал) участке БАМа существовала литературная организация «Багульник». Она объединила самых разных самодетельных поэтов. Отдельной яркой строкой в литературной жизни района прозвучала «бамовская» лирика.

Запечатлена была «великая стройка» и в произведениях изобразительного искусства.

В газете «Рабочее слово» от 26 мая 1979 года рассказывается о выставке в городе Улан-Удэ. На ней экспонировалось 60 работ художников из Хабаровска и Комсомольска: «Там, где пройдет трасса» Г.С. Зорина, «Сулук. Раннее утро» Н.Е. Баранчук, «Первые километры» В.М. Торгашина и многие другие.

Художник Г.Д. Павлишин создал тысячи графических листов для книг-альбомов «Повстречались магистрали на Амуре», «Навстречу времени. От Байкала до Амура», «В краю созидания», «Трасса...». Художник настолько ярко и точно передал события той эпохи, что его книжная графика была отмечена медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Вот так жила великая стройка XX века – БАМ.

Слайд 33 – Картины про БАМ.

Слайд 34 – Звучат песни «Комсомол – не просто возраст, комсомол – моя судьба!» (слова В. Татарина, музыка В. Добрынина), «Где-то багульник на сопках цветёт» (слова Игоря Морозова, музыка Владимира Шаинского; исполнение ВИА «Самоцветы»)

Далее идут обсуждение и воспоминания очевидцев БАМа.

Список использованных источников

1. «А куда поедешь ты?». – Изображение (движущееся; двухмерное) : видео. – 2023 // BAMTRAVEL.RU (БАМ туристический). – URL: <https://bamtravel.ru/> (дата обращения: 17.03. 2024). – Режим доступа: свободный.
2. Акулова, Л. А. Как наша магистраль строилась / Л. А. Акулова // Рабочее слово. – 2024. – № 18 (9 мая). – С. 7.
3. Байкало-Амурская магистраль. – Текст : электронный // Благотворительный фонд «Почёт» : [сайт]. – URL: <https://www.pochet.ru/project/bam/history/> (дата обращения: 16.03.2024).
4. БАМ: история строительства и значение магистрали : справка. – 27.04.2009. – Текст : электронный // РИА НОВОСТИ : [сайт]. – URL: <https://ria.ru/20090427/169317712.html> (дата обращения: 12.03.2024).
5. БАМ: магистраль в будущее / Е. Башурова. – Благовещенск. – 2014. – 330 с. – Текст : непосредственный.
6. БАМ – стройка века : сборник. – Москва : Современник, 1975. – 335 с. – Текст : непосредственный.
7. БАМ – стройка века : фотоальбом / составители Д. А. Ляхов, Л. В. Просолович. – Воронеж : АлексПринт, 2023. – 160 с. – Текст : непосредственный.
8. Белов, М. Ургальская мелодия : документальная повесть / М. Белов. – Хабаровск : Книжное издательство, 1987. – 128 с. – Текст : непосредственный.

9. Бояринов, Д. Таёжные звезды эстрады / Д. Бояринов. – 10.04.2024. – Текст : электронный // СНОБ : [сайт]. – URL: <https://snob.ru/music/taezhnye-zvezdy-estrady/> (дата обращения: 14.03.2024).
10. Бурдуковский, С. Первые строители / С. Бурдуковский. – Текст : непосредственный // Рабочее слово. – 2004. – 2 марта. – С. 2
11. Великая стройка великой страны. – Текст : непосредственный // Рабочее слово. – 2014. – № 17 (30 апреля). – С. 5.
12. Горлач, Л. Дальневосточное кольцо : документальная повесть-размышление о Восточном участке БАМа / Л. Горлач, С. Тельнюк. – Киев : Молодь, 1978. – 231 с. – Текст : непосредственный.
13. Журавлёв, В. Сказание о БАМе / В. Журавлёв. – Москва : Мысль, 1976. – 144 с. – Текст : непосредственный.
14. И грянул БАМ : историческая справка. – 10.04.2024. – Текст : электронный // СНОБ : [сайт]. – URL: <https://snob.ru/history/i-grianul-bam/> (дата обращения: 14.03.2024).
15. Иванов, В. БАМ – Стройка века. Невозможное возможно / В. Иванов. – 27.10.2021. – Текст : электронный // История. РФ : [сайт]. – URL: <https://histrf.ru/read/articles/bam-stroyka-veka-nevozmozhnoe-vozmozno> (дата обращения: 11.03.2024).
16. Ляхов, Д. Стройка века / Д. Ляхов. – Текст : непосредственный // Приамурские ведомости. – 2023. – № 36 (13 сентября). – С. 17.
17. Максимов, А. Станция Алонка : новеллы о строителях БАМа / А. Максимов. – Москва : Детская литература, 1978. – 127 с. – Текст : непосредственный.
18. Малеева, Г. Стройка века объединила поколения / Г. Малеева. – Текст : непосредственный // Рабочее слово. – 2014. – № 27 (10 июля). – С. 1, 2, 4.

19. Один из тысяч. Единственный : [о строителе БАМа В. В. Гучок]. – Текст : непосредственный // Рабочее слово. – 2019. – № 38 (26 сентября). – С. 7.

20. Хроника великой стройки. – Текст : непосредственный // Рабочее слово. – 1984. – 22 октября. – С.1–3.

21. Хрусталёв, Л. Дин Рид со строителями БАМа укладывает шпалы и чилийская песня «Venceremos» (1979 г.) / Л. Хрусталёв. – Изображение (движущееся; двухмерное) : видео. – 2023 // VK.COM. – URL: https://vk.com/video185882966_456241266 (дата обращения: 17.03.2024). – Режим доступа: свободный.