

ЭТЮДЫ СОЦИАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ

Научная статья
УДК 101.1:316
DOI 10.18101/1994-0866-2025-1-71-79

В ЕДИНСТВЕ СИЛА (ИЗ ПРАКТИКИ ВОЗВЕДЕНИЯ БАМа)

© **Осинский Иван Иосифович**
доктор философских наук, профессор
intellige2007@rambler.ru

© **Добрынина Марина Ивановна**
доктор социологических наук, профессор
mid16@mail.ru

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы возведения Бурятского участка БАМа. Анализируются основные мотивы сооружения трассы, превращения ее во всенародную стройку, формы и методы вовлечения в число строителей представителей всех национальных и социально-классовых общностей и групп страны. Обсуждаются социальные, духовно-нравственные проблемы бамовцев, включение научных подразделений Бурятии в решение производственных и социально-культурных вопросов в местах возведения трассы. Показана практика возведения на БАМе городов, поселков городского типа, забота об их благоустройстве, бережное отношение к экологии рассматриваемой местности. Все это создается совместными усилиями россиян.

Ключевые слова: БАМ, бамовцы, духовно-нравственные проблемы, магистраль, единство, всенародная стройка, строители.

Для цитирования

Осинский И. И., Добрынина М. И. В единстве сила (из практики возведения БАМа) // Вестник Бурятского государственного университета. Философия. 2025. Вып. 1. С. 71–79.

В народе издавна существует поговорка «Один — в поле не воин». Большие, важные дела совершаются совместными объединенными усилиями. Это как нельзя лучше, нагляднее подтвердил опыт возведения Байкало-Амурской магистрали — БАМа. Этому и посвящена предлагаемая статья.

Прошло 50 лет с начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ). 8 июля 1974 г. было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров о начале строительства дороги, призванной сыграть огромную роль в развитии Восточной Сибири, Дальнего Востока, да и страны в целом. Министерству транспортного строительства и Министерству путей сообщения была поставлена задача — построить железную дорогу в однопутном исполнении

протяженностью 3 145 км от г. Усть-Кут (ст. Лена) до г. Комсомольск-на-Амуре через Нижнеангарск, Чару, Тынду, Ургал в 1974–1983 гг. и второй путь протяженностью 680 км железнодорожной линии Тайшет — Лена в 1974–1982 гг., а также железнодорожную линию БАМ — Тында — Беркакит протяженностью 397 км в однопутном исполнении к 1974–1979 гг.¹

Одним из самых трудных и капиталоемких участков стройки являлся Бурятский участок БАМа протяженностью 524 км. Этот участок характеризуется сложным рельефом, наличием труднодоступных горных хребтов, высокой сейсмичностью, множеством стремительных рек, суровым климатом. Всё это многократно усложняло сооружение трассы. На БАМ направляли не только машины, материалы, технику, оборудование. Многие представители рабочего класса, интеллигенции, служащих приняли непосредственное участие в сооружении БАМа. Какими же мотивами руководствовались люди, отправляясь в суровый край на грандиозную стройку?

Обратимся к данным опроса рабочих Строительно-монтажного поезда 575 и Тоннельного отряда 12 (табл. 1) [15, с. 29–42].

Таблица 1

Мотивы приезда на сооружение БАМа, %

№ п/п	Содержание мотивов	СМП-575	ТО-12
1	Желание увидеть, узнать новые края	45,7	53,75
2	Стремление принять участие в важном для людей деле и принести много пользы	58,6	57,25
3	Стремление быть там, где трудно	25,0	25,0
4	Надежда на хороший заработок	13,8	22,5
5	Любовь к романтике	11,2	29,5
6	Желание встретиться с новыми интересными людьми	19,8	20,0
7	Желание трудиться в молодежном коллективе	21,6	21,25
8	Возможность быстро продвинуться по службе	0,9	1,25
9	Стремление добиться известности, славы	-	2,5

Приводится по: Осинский И. И. Участие рабочего класса в строительстве БАМа // Байкало-Амурская магистраль на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона : сборник статей. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. С. 29–42.

Весть о строительстве БАМа в 70–80-е годы охватила всю страну. Писали о БАМе журналисты, писатели, руководители разных уровней, строители. Некоторые сожалели, что были не в числе первых, побывавших на стройке. Народный писатель Бурятии Африкан Бальбуров писал: «Мне бывает грустно, что не был

¹ Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф.Р-5446. Оп. 106. Д. 1777. Л. 61–78.

с теми, первыми, с «десантниками». Я стал ездить на БАМ с февраля 1975 г., когда палаток уже меньше становилось и о «десантах» ходили лишь легенды [1, с. 3]. В другом месте Африкан Андреевич сообщает: «Что ни километр бамовской автомобильной дороги — то страница волнующей истории, которую творят участники стройки века на наших глазах. Эти дороги я люблю. Есть в них что-то особенное, даже таинственное, они мне что-то нашептывают, о чем-то говорят доверительно, по-свойски. Мне нравится думать, что я здесь не чужой» [1, с. 7]. И как бы оправдываясь, на следующей странице Африкан Андреевич твердо обещал: «Я решительно не знаю, что за книга напишется у меня о БАМе, но знаю, что такая книга будет».

И действительно, в 1977 г. в Москве (издательство «Советская Россия») вышла книга А. А. Бальбурова «Озарение» (78 с.). Книга написана интересно. Писатель показывает красоту родного края, знакомит со знаменитыми строителями БАМа, их замечательными душевными качествами.

По поручению отдела пропаганды и агитации Бурятского ОК КПСС в 1975 г. в помощь лекторам республики автором этих строк написаны и опубликованы статьи для журнала «Блокнот агитатора»: «Плечом к плечу. БАМ — стройка дружбы»; «За высокое звание «Коллектив имени XXV съезда КПСС»; «Ведущая сила социалистического общества» [12–14]; а также «Общественная активность инженерно-технических работников БАМа» [11, с. 16–18].

В 1976 г. в Москве (издательство «Молодая гвардия») вышел сборник статей «БАМ: проблемы, перспективы» (составитель А. П. Деревянко, д-р ист. наук) [2]. В сборнике рассказывается об истории земли, по которой пройдут рельсы БАМа, о размахе работ, начатых в сибирской тайге, о запасах ее кладовых, об особенностях природы и климата, мужественных людях, создающих на востоке страны мощный индустриальный район, о молодежи, участвующей в строительстве магистрали. Рассказывают об этом ученые, партийные, комсомольские работники, журналисты. В разделе «БАМ. Истоки» повествуют академик РАН А. П. Окладников, доктор исторических наук А. П. Деревянко, доктор исторических наук И. И. Комогорцев, кандидат исторических наук В. А. Ламин, писатель В. П. Сысоев, журналист Ю. Балакирев.

В разделе «БАМ строится» выступают первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжелников, секретарь Амурского обкома КПСС С. С. Авраменко, начальник Главбамстроя К. В. Мохортов, комиссар Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ В. Мучицын; «Об освоении зоны БАМа» — секретарь Якутского обкома КПСС Г. И. Чиряев, академик, председатель Сибирского отделения АН СССР Г. И. Марчук, кандидат исторических наук Р. С. Русаков; академик А. Г. Аганбегян, доктор экономических наук Р. И. Шнипер; академик В. Б. Сочава, доктор географических наук В. Г. Недешев; член-корреспондент АН СССР М. М. Одинцов, доктор геолого-минералогических наук А. А. Бухарев; доктор философских наук В. И. Бойко.

Интерес к сооружению БАМа проявляется повсеместно. В Киеве в 1976 г. вышла книга Л. Н. Горлача и С. В. Тельнюка «От Днепра до Амура. Документальная

повесть-репортаж о строительстве БАМа» (269 с.), в Ленинграде — книга В. Н. Сорокина «Рельсы сквозь тайгу» (Лениздат; 270 с.); в Минске — В. Ю. Павлович «Магистраль» (85 с.) и др.

Важным событием в жизни БАМа явилась состоявшаяся на Бурятском участке трассы в Северобайкальске в 1979 г. научно-практическая конференция «Социальные проблемы труда, духовного роста и досуга строителей Бурятского участка БАМ». К конференции были изданы тезисы докладов. Обсуждение социальных проблем в начальный период имело особый смысл. По приезду на БАМ часть строителей жила в палатках, а некоторые и зимовали в этом виде жилья.

По прибытии на Курлы строители нередко в первую очередь решали неотложные производственные проблемы. Вопросы соцкультбыта могли быть отодвинуты. По словам управляющего трестом Нижнеангарскстрой В. М. Кривочуприна, первые 100 метров причала на мысе Курлы парни из СМП-575 строили в трескучий мороз. «Жаркая была работенка!» Скалывали лед, чтобы забить шпунты в каменистое дно курлинского залива. А ведь поезд (СМП) только-только создали, не было ни жилья, ни столовой, ни магазинов, люди жили в палатках, но строить начали причал, а не дома, потому что так надо было» [18, с. 26]. Очевидно, нельзя не согласиться с авторами, которые пишут, что в отдельных случаях бытовое устройство некоторыми руководителями приносилось в жертву досрочному решению производственных задач. Тем не менее совместными усилиями приезжих и северян был заложен и рост поселков строителей. При этом следует отметить, что большинство поселков, в том числе временных, на Бурятском участке БАМа возводились добротной, со вкусом, строители старались сохранить растущие там деревья, кусты. Особенно динамично менялся Северобайкальск. «В 1975 году в новорожденных поселках, включая Северомуйск и Тоннельный, было введено в эксплуатацию 16 тысяч квадратных метров жилой площади в сборно-щитовом исполнении. Построены две средние школы, около 20 магазинов, пять столовых, три хлебопекарни, девять овощехранилищ, 30 складов. Открыты поликлиники, больницы, клубы, бани и многие другие объекты соцкультбыта, обеспечивающие первоочередные потребности строителей БАМа» [1, с. 30]. В 1979 г. в Северобайкальске был сдан в постоянную эксплуатацию первый капитальный жилой дом. Его построили ленинградские строители. В 1980 г. Северобайкальск получил статус города. Многие ленинградцы после строительства города остались в нем жить, обрели в нем здесь свою вторую родину. Выполняя производственные задачи, налаживая быт, строители старались максимально использовать время для организации жизнедеятельности на новом месте.

В начале 1980-х годов активизировалась научная деятельность ученых на БАМе. Изучением Бурятского участка трассы занимались исследователи БНЦ СО РАН (рук. Г. Л. Санжиев). Социальные проблемы БАМа изучались и на кафедре философии Бурятского государственного педагогического института. Практиковались периодические выезды на БАМ, проводились анкетные опросы, беседы.

В 1980-е годы вышел ряд монографий и сборников статей, посвященных БАМу. В их числе монография А. П. Деревянко «Строительство Байкало-Амурской

магистрали (1974–1982 гг.). Исторический опыт»; сборник «БАМ — стройка дружбы» [7].

В 1985 г. был опубликован сборник «Творцы магистрали» [17]. В нем были подведены итоги десятилетнего труда по сооружению трассы. К XXVI съезду КПСС был построен семикилометровый Байкальский тоннель, открыто движение поездов через Северобайкальск, Нижнеанграск, Кичеру, Уоян, Янчукан, Таксимо. Преодолевая разломы, горячие и холодные подземные реки, строители общими усилиями сооружали уникальный пятнадцатикилометровый Северомуйский тоннель. На год раньше запланированного срока строители завершили укладку главного пути на всей территории республики, и к 1 июля 1984 г. рельсы БАМа пришли на реку Витим, разделяющую Бурятию и Читинскую область. Возросло количество населения в Северо-Байкальском и Баунтовском районах. Увеличение составляло более чем в 18 раз и к середине 80-х годов в них насчитывалось около 90 тысяч человек. В книге показаны люди, проявившие себя творческими, инициативными, умеющими добиваться цели. В их числе москвич-метростровец Герой Социалистического Труда В. Р. Толстоухов, лауреаты премии Ленинского комсомола, бригадир строителей железнодорожного пути Герой Социалистического Труда А. В. Бондарь и В. И. Бритиков; бывший метростровец, начальник управления строительства «БАМтоннельстрой» В. А. Бессолов; начальник мехколонны № 136 А. Г. Дергачёв; водитель автомашины, лауреат премии Ленинского комсомола В. Цивилев и др.

Широкий спектр проблем: экономических, социальных, политических, хозяйственных, истории строительства и героических участников БАМа, рассмотрен в материалах сборника «Байкало-Амурская магистраль на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона» [3]. Авторами сборника являются Г. Л. Санжиев, И. И. Осинский, Г. Д. Базарова, М. Н. Балдано, О. В. Бураева, Т. Е. Санжиева, С. А. Максанов, Л. Г. Ивашина, П. Ф. Калашников, Р. А. Цыкунов, Г. П. Власов, Н. И. Атанов, И. И. Думова, А. Т. Миропов, П. А. Рошкетаяев, Г. И. Дорошкевич, Ю. П. Гусев, Ю. П. Козлов, В. Л. Коломнец, Л. В. Шатковская, К. К. Константинова, Л. И. Худякова, Б. Л. Нархинова, Е. В. Кислов, С. В. Малеева, Д. Р. Дамдинова, Н. Н. Пигарева, В. А. Ревенский, Ю. Н. Кокорин, К. И. Осипов, Э. В. Катцина.

В последующие годы в числе изданных книг, рассказывающих о строительстве и строителях Бурятского участка БАМа, их совместной деятельности, можно назвать работы «Дорога нашей жизни» с подзаголовком «БАМ — тридцать лет спустя», «Трасса мужества. Бурятский участок БАМа» [18].

В книге «Трасса мужества...» показаны сложные условия, трудности на Бурятском участке и то, с какой настойчивостью и умением они преодолевались. Как отметил Президент — Председатель Правительства Республики Бурятия Л. В. Потапов, «благодаря энтузиазму стали возможными те трудовые победы, которые из года в год одерживались строителями. Вот только некоторые из них. На трассе БАМа, протянувшейся по северной территории нашей республики, было проложено 600 километров основных и 120 километров станционных путей,

уложено 100 миллионов кубометров грунта в землепозитно дороги, прорублено около 3 000 километров просек, возведено 560 искусственных сооружений, в том числе 250 мостов. Сегодня магистраль живет и работает: ежегодно перевозит до 1 миллиона тонн грузов. Экономический потенциал БАМа очень высок, и он еще будет по достоинству оценен и востребован отечественными и зарубежными хозяйственниками и инвесторами» [3, с. 5]. Такую оценку магистрали дал президент республики. Многие материалы названной книги посвящены показу участия в строительстве БАМа комсомола Бурятии, его деятельности по сплочению молодежи.

Повышенный интерес к проблемам БАМа проявил Н. С. Байкалов. Им по данной теме были опубликованы три монографии и ряд статей. В 2007 г. была издана его книга «Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа (1974–1989 гг.)» [4]. В 2021 г. вышла его вторая монография «Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации» [5]. В следующем году была опубликована третья книга «Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации регионов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [6].

В данных работах исследуется история строительства БАМа и социально-экономического развития прилегающих территорий в контексте советского модернизационного проекта. Выявлены специфика и этапы становления социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа. Показано его влияние на экономику, социальную и культурную сферы прирассовых районов. Книги имеют хорошую структуру, опираются на добротный фактический материал. В 2022 г. Н. С. Байкаловым была завершена и успешно защищена докторская диссертация по теме «Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970–1990-е гг.)». Защита состоялась на заседании диссовета при Институте монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук, чем сделан новый шаг в исследовании БАМа, развития сотрудничества между народами.

К 50-летию начала строительства БАМа в 2024 г. вышли новые книги «Огни магистрали: исторический опыт и стратегия развития регионов Сибири и Дальнего Востока»: сборник научных трудов по материалам всероссийской научно-практической конференции с международным участием [10]; «Слышишь, время гудит — БАМ! История строительства Бурятского участка БАМа в документах Государственного архива Республики Бурятия. Сборник документов» [16].

В первой книге после приветственных слов главы Республики Бурятия А. С. Цыденова, ректора Бурятского госуниверситета А. В. Дамдинова, директора ИМБИТ СО РАН акад. Б. В. Базарова приводится в семи разделах содержание сборника. Остановимся на некоторых из них.

В разделе «Урбанизация и формирование новых городов в Сибирском и Дальневосточном регионах» рассматриваются динамика населения и практики реорганизации городов и поселков городского типа на БАМе, особенности демографического развития новых городов Забайкалья в 1950–1980-е гг. Особое

внимание уделяется анализу и перспективам социально-экономического развития г. Северобайкальска в 2020–2023 гг.

Раздел «БАМ2 и Восточный вектор развития современной России» посвящен рассмотрению влияния БАМа на динамику Востока России. В статьях отмечается огромное воздействие БАМа на изменение загрузки перевозок на Восток, изменение их отраслевой структуры, на проблемы и перспективы этих процессов. Обосновывается необходимость одновременного с реконструкцией БАМа комплексного и масштабного промышленного освоения зоны БАМа.

В последующих разделах обращается внимание на актуализацию наследия Бурятского участка БАМа.

Вторая книга «Слышишь, время — гудит БАМ!», посвященная 50-летию, интересна тем, что в ней впервые публикуются документы по истории строительства Бурятского участка БАМа. В сборнике приводится 151 документ партийных, советских, комсомольских, хозяйственных органов и других различных организаций. Несомненно, они представляют интерес для исследователей.

В 2024 г. вышла книга «Магистраль в будущее. Бамовское содружество. Бурятский участок» [9]. Она посвящена ветеранам — строителям Бурятского участка БАМа в благодарность за их самоотверженный труд. «На безбрежных просторах Сибири, пишут ее авторы, — проложена трасса, ...а короче — БАМ!» Это будущее России, второй великий путь к океану. Он протянулся от Тайшета до Советской Гавани. Весь путь от Лены до Амура — это непроходимая тайга, безлюдье, болота и вечная мерзлота. Бурятский участок БАМа изначально был признан изыскателями самым сложным и составлял 524 км. Естественные преграды: неприступные горы, непроходимые топи, пльвуны, буреломы, горные реки. Бамовцы все преодолели, построили БАМ. Ставший школой мужества и трудового героизма. На протяжении всей магистрали строились города, новые поселки, возводились мосты, прокладывались тоннели. Коллектив авторов выражает большую благодарность всем ветеранам БАМа за предоставленные воспоминания. Таких сердечных строк больше нигде нет».

Нет сомнения в том, что БАМ сыграет выдающуюся роль в развитии России. Она окажет воздействие на решение крупных комплексных программ по обеспечению потребностей экономики в нефти, газе, угле, черных и цветных металлах, лесе и других видах сырья. БАМ поможет решить проблемы транспорта и связи, их серьезные перегрузки. Окажет влияние на развитие торговли с Китаем. Японией, Кореей, другими государствами. БАМ усилит степень комплексности в развитии нашей страны.

Литература

1. Бальбуров А. Озаренные. Москва : Советская Россия, 1977. С. 3. Текст : непосредственный.
2. БАМ: проблемы, перспективы... / составитель А. Дервянко. Москва : Молодая гвардия, 1976. 176 с. Текст : непосредственный.
3. Байкало-Амурская магистраль на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона : сборник статей. Улан-Удэ : Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. 217 с. Текст : непосредственный.

4. Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа (1974–1989 гг.). Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2007. 198 с. Текст : непосредственный.
5. Байкалов Н. С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации. Улан-Удэ : Изд-во ВСГТУ, 2012. 212 с. Текст : непосредственный.
6. Байкалов Н. С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации регионов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. 332 с. Текст : непосредственный.
7. Деревянко А. П. Строительство Байкало-Амурской магистрали (1974–1982 гг.): исторический опыт. Владивосток : Изд-во ДВНЦ АН СССР, 1983. 252 с. Текст : непосредственный.
8. БАМ — стройка дружбы : сборник статей / составитель Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1984. 208 с. Текст : непосредственный.
9. Магистраль в будущее. Бамовское содружество. Бурятский участок. Улан-Удэ : Номад, 2024. 568 с. Текст : непосредственный.
10. Огни магистрали: исторический опыт и стратегии развития регионов России и Дальнего Востока : сборник научных трудов / ответственный редактор Н. С. Байкалов. Улан-Удэ : Бурят. гос. ун-та, 2024. 456 с. Текст : непосредственный.
11. Осинский И. И. Общественная активность инженерно-технических работников БАМа // Социальные проблемы труда, духовного роста, быта и досуга строителей Бурятского участка БАМа : тезисы докладов научно-практической конференции. Северобайкальск, 1979. С. 16–18. Текст : непосредственный.
12. Осинский И. И. Плечом к плечу // Блокнот агитатора Бурятского обкома КПСС. 1975. № 12–13. С. 44–58. Текст : непосредственный.
13. Осинский И. И. За высокое звание «Коллектив имени XXV съезда КПСС // Блокнот агитатора Бурятского обкома КПСС. 1975. № 13. С. 19–21. Текст : непосредственный.
14. Осинский И. И. Ведущая сила социалистического общества // Блокнот агитатора Бурятского обкома КПСС. 1976. № 19. С. 1–17. Текст : непосредственный.
15. Осинский И. И. Участие рабочего класса в строительстве БАМа // Байкало-Амурская магистраль на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона : сборник статей. Улан-Удэ : Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. С. 29–42. Текст : непосредственный.
16. Слышишь, время гудит — БАМ! История строительства Бурятского участка Байкало-Амурской магистрали в документах Государственного архива Республики Бурятия : сборник документов / составители Б. Ц. Жалсанова, Е. Ю. Шаповал, Д. З. Жамбалов; научный редактор Н. С. Байкалов. Улан-Удэ, 2024. 420 с. Текст : непосредственный.
17. Творцы магистрали / составитель М. А. Жарков. Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1985. 260 с. Текст : непосредственный.
18. Трасса мужества. Бурятский участок БАМа / редактор-составитель П. Л. Натаев ; руководитель проекта Р. П. Мухаров. Улан-Удэ : Республиканская типография, 2005. 272 с. Текст : непосредственный.

Статья поступила в редакцию 17.01.2025; одобрена после рецензирования 10.02.2025; принята к публикации 13.02.2025.

IN UNITY THERE IS STRENGTH (FROM THE PRACTICE
OF BAIKAL–AMUR MAINLINE CONSTRUCTION)

Ivan I. Osinsky

Dr. Sci. (Philosophy)
intellige2007@rambler.ru

Marina I. Dobrynina

Dr. Sci. (Sociol.), Prof.
mid16@mail.ru

Dorzhi Banzarov Buryat State University
24a Smolina St., Ulan-Ude 670000, Russia

Abstract. The article deals with the problems of constructing Buryat sector of the Baikal–Amur Mainline (BAM). We have analyzed the key motives for the construction of broad-gauge railway line, its transformation into a national project, forms and methods of involving representatives of all national and socio-class communities and groups of the country in its building, discussed social, spiritual and moral problems of BAM workers, inclusion of scientific divisions of Buryatia in solving production and socio-cultural issues in the places of constructing the mainline. The article has shows the practice of building cities and urban-type settlements on the BAM, their improvement and careful attitude to the ecology of the area in question. All this was created by the joint efforts of Russians.

Keywords: the Baikal–Amur Mainline, BAM workers, spiritual and moral problems, mainline, unity, nationwide construction, builders.

For citation

Osinsky I. I., Dobrynina M. I. In Unity There Is Strength (from the practice of Baikal–Amur Mainline construction). *Bulletin of Buryat State University. Philosophy.* 2025; 1: 71–79 (In Russ.).

The article was submitted 17.01.2025; approved after reviewing 10.02.2025; accepted for publication 13.02.2025.