

**ТАГАНРОГСКИЙ ИНСТИТУТ ИМЕНИ А. П. ЧЕХОВА**  
**(филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения**  
**высшего образования**  
**«Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)»**  
**ФАКУЛЬТЕТ ИСТОРИИ И ФИЛОЛОГИИ**  
**при поддержке**  
**ЮЖНОГО НАУЧНОГО ЦЕНТРА РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК**

# «Российский день истории»

1

## **ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТНИКОВ КОНКУРСА**

**Выполнил магистрант**  
**(группа ИСТГ-211)**  
**Никадимов Д.А.**

# «Российский день истории»

2



- **1 декабря** (по старому стилю, по юлианскому календарю) или **12 декабря** (по новому стилю, григорианскому календарю) **1766 г.** родился **Николай Михайлович Карамзин** (1766-1826) историк, создатель знаменитой «Истории государства Российского»
- **12 декабря** приходится на «**День Конституции Российской Федерации**», который отмечается с 1993 года.

Эти события символизируют единство исторического знания и гражданской позиции в России

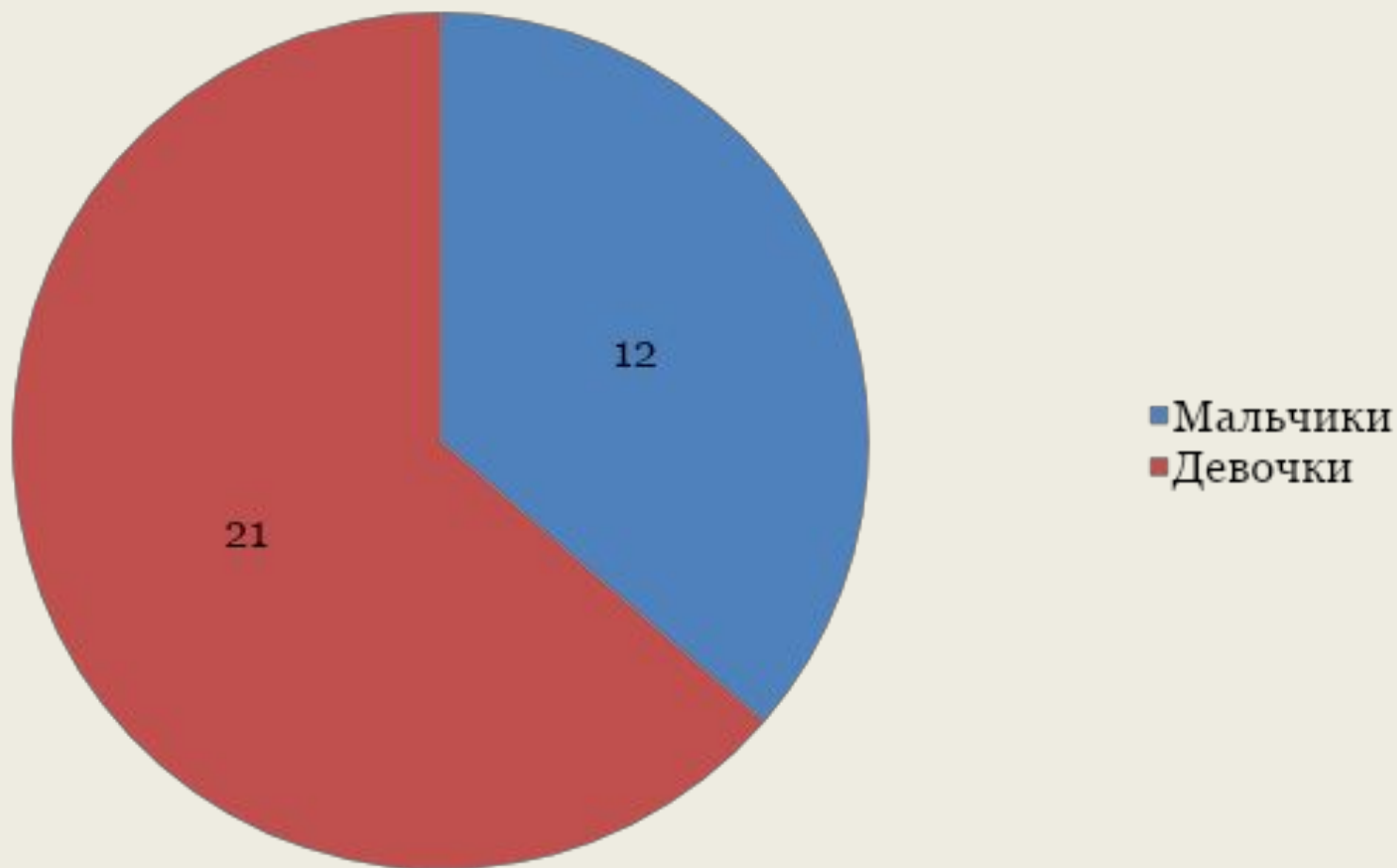
# «Труд и трудовая деятельность человека в истории»

3

- **Тема** научно-просветительского конкурса **2015** года — «Труд и трудовая деятельность человека в истории»
- **Цель конкурса:** побудить школьников выразить свое мнение по актуальным вопросам исторического процесса и зафиксировать его в письменной и визуальной форме.
- **Участники конкурса** – учащиеся образовательных учреждений 6-11 классов
- **Формы участия в конкурсе:** эссе, презентация
- Работа в виде эссе выполняется учащимися 9-11 классов (возможно наличие презентации). Объем – до 20 тыс. знаков (с пробелами). Работа в виде презентации выполняется учащимися 6-8 классов (оптимально – 10-15 слайдов).

# Характеристика по половому признаку

4



# Распределение по классам

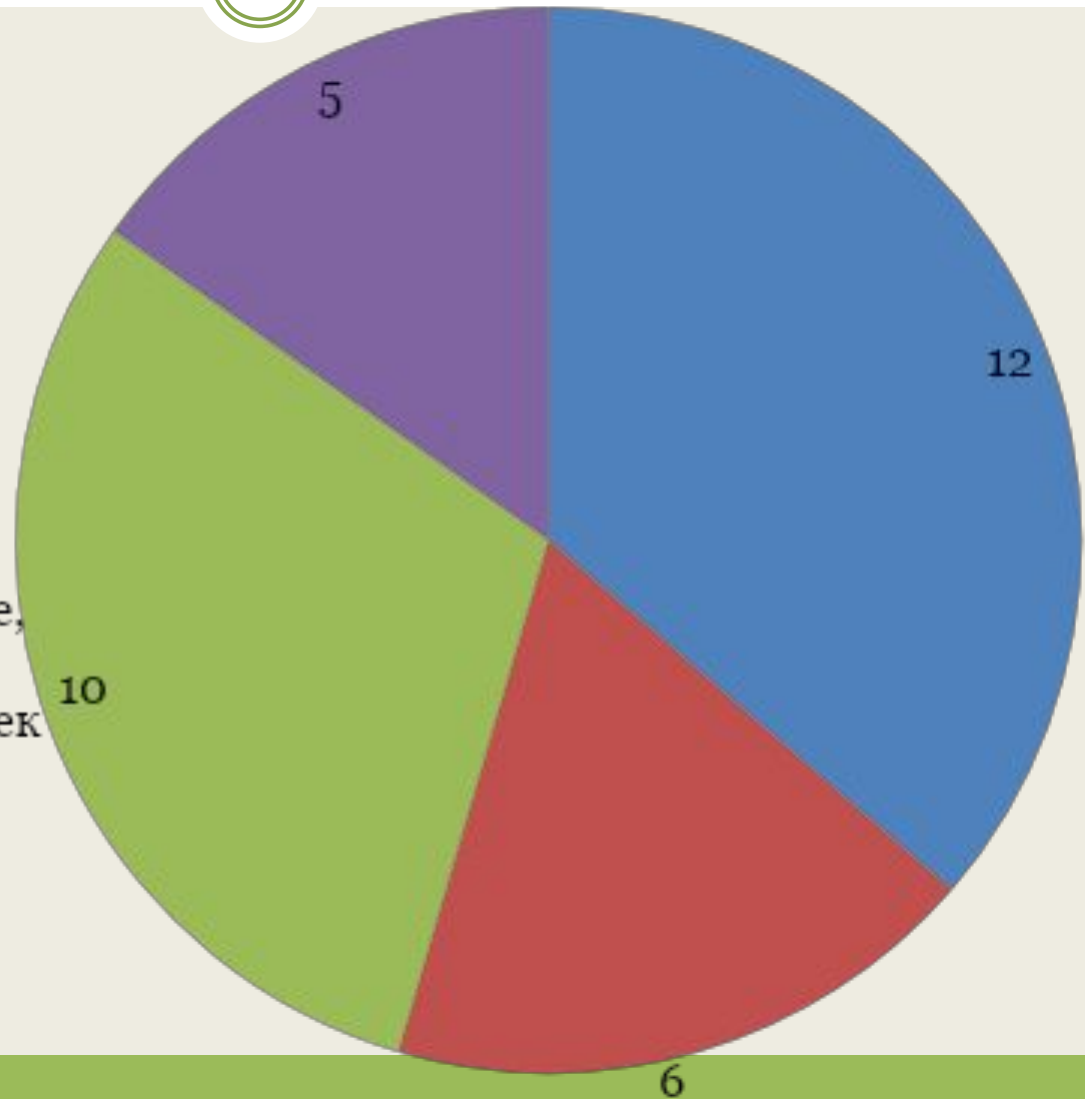
5



# Характеристика по месту проживания

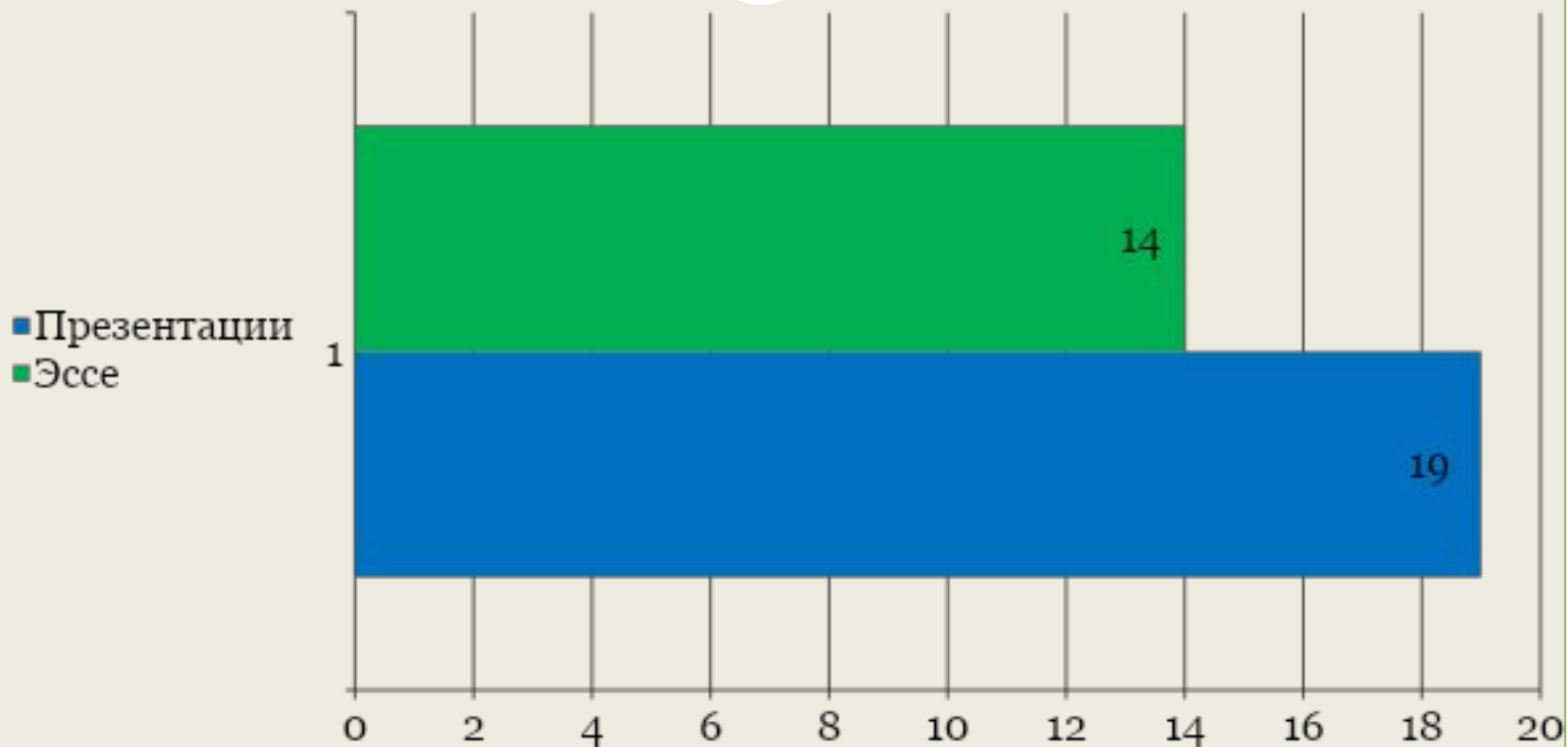
6

- I группа (по 6 работ): с. Покровское, Васильево-Ханжоновка
- II группа (по 3 работы): с. Беглица, с. Носово
- III группа (по 2 работы): с. Синявское, с. Марьевка, с. Николаевка, с. Вареновка, Ставропольский край, ст. Суворовская
- IV группа (по 1 работе): с. Лакедемоновка, с. Отрадное, пос. Новоприморский, с. Федоровка, х. Морской Чулек



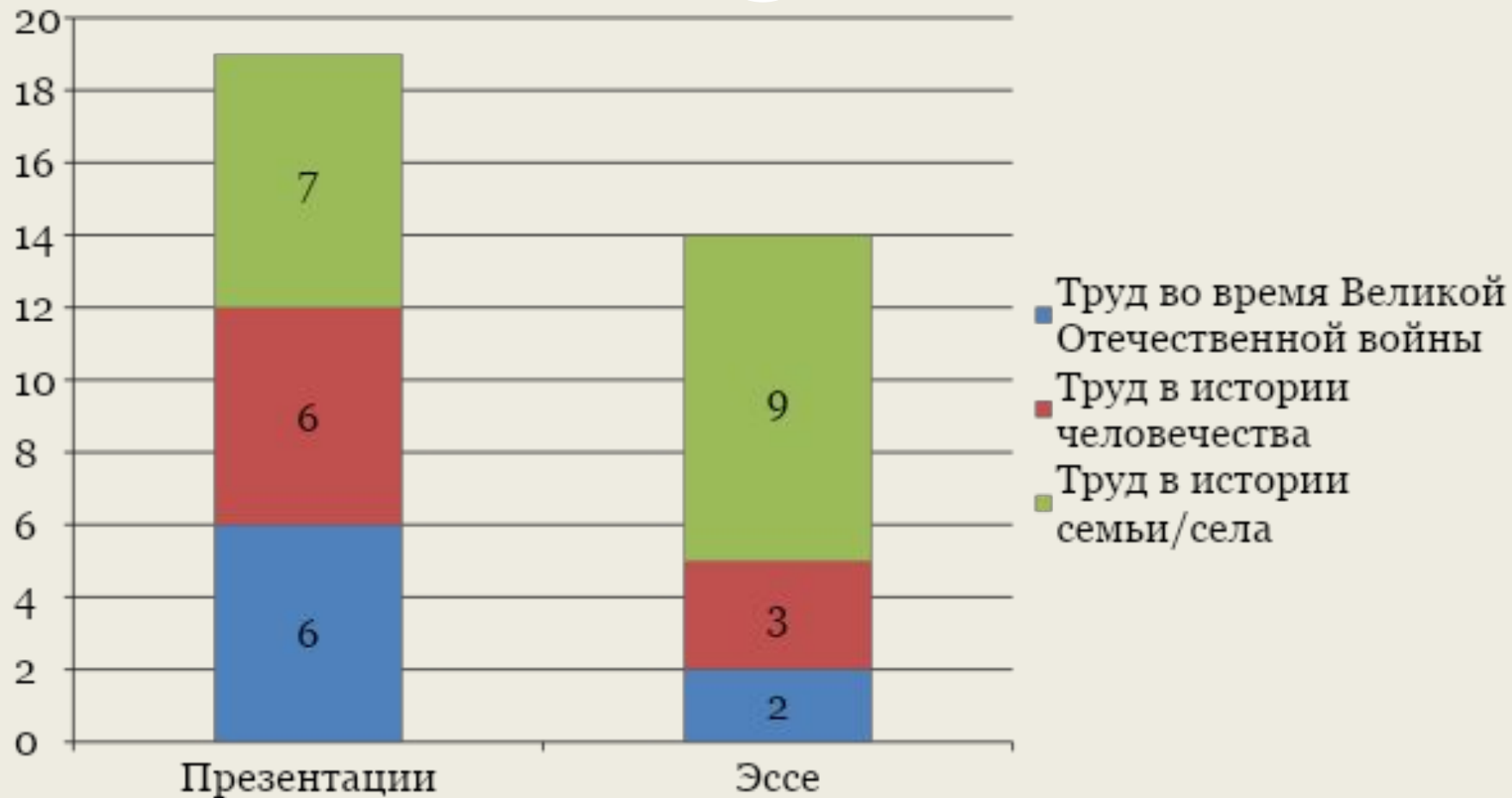
# Характеристика по типу работ

7



# Тематика работ

8





МБОУ Беглицкая СОШ

# Труд, семья и Родина едины



ВЫПОЛНИЛ УЧЕНИК 8 КЛАССА  
СКИТЕЦКИЙ ДМИТРИЙ

«Каждый человек имеет право на труд, на свободный выбор работы, на справедливые и благоприятные условия труда и на защиту от безработицы. Каждый человек, без какой-либо дискриминации, имеет право на равную оплату за равный труд. Каждый работающий имеет право на справедливое и удовлетворительное вознаграждение, обеспечивающее достойное человека существование для него самого и его семьи.

### **Всеобщая декларация прав человека.**





Очень люблю сесть вечером, достать медали прадедушки, ветерана ВОВ. которые бережно хранятся в нашей семье. Я почти всё про них знаю и перебирая, представлять – каким он был... Недавно моё внимание привлекли медали дедушки с надписью Ветеран труда и победитель соцсоревнования. Что это за медали? Я решил, что поможет мне с этим вопросом сам дедушка – Скитецкий Николай Васильевич.



## Вот что рассказал дедушка:

-Звание «Ветеран труда» было установлено в СССР, им отмечали работников разных отраслей за добросовестный долгий труд. В 1974 году Указом Президиума Верховного Совета СССР была учреждена медаль «Ветеран труда». Медаль не была непосредственно связана со званием.

-Позднее, с принятием в 1995 году **Федерального закона «О ветеранах»**, звание «Ветеран труда» стало общероссийским. Присваивалось оно гражданам РФ, награжденным орденами или медалями, либо удостоенным почетных званий СССР или РФ, либо награжденным ведомственными знаками отличия в труде и имеющим необходимый трудовой стаж — мужчины, достигшие 60 лет (стаж не меньше 25 лет), женщины при достижении 55 лет (стаж не меньше 20 лет).  
И показал своё и бабушкино удостоверение.





Удостоверение ветерана труда моего дедушки  
Скитецкого Николая Васильевича





# Удостоверение ветерана труда моей бабушки Скитецкой Надежды Борисовны





Среди медалей я увидел такую, и попросил рассказать дедушку и о ней.



Из воспоминаний бабушки: - «Мы приехали на БАМ в 1983 году. На стройке работали мои друзья, и давно звали меня с семьёй. Воспоминания о тех годах останутся самыми лучшими в моей жизни. Вспоминаю природу, воздух, реки и озёра. Вспоминаю дружескую атмосферу в посёлке Северо-Муйск в котором мы жили.»





**Байкало-Амурская магистраль (БАМ)** — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке (в подчинении ВСЖД и ДВЖД).

Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Основной путь Тайшет — Советская Гавань строился с большими перерывами с 1938 года по 1984 год. Строительство центральной 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 постоянную эксплуатацию только в 2003 году. БАМ является восточной частью Великого Северного железнодорожного пути — советского проекта 1928 года.





## Из истории...

В 1888 году в Русском техническом обществе обсуждался проект постройки тихоокеанской железной дороги через северную оконечность Байкала, после чего в июле — сентябре 1889 года полковник генерального штаба Н. А. Волошинов преодолел с небольшим отрядом тысячекилометровое пространство от Усть-Кута до Муи — как раз по тем местам, где сейчас пролегла трасса БАМа. И пришел к выводу: «...проведение линии по этому направлению оказывается безусловно невозможным в силу одних технических затруднений, не говоря уже о других соображениях». Волошинов не был пессимистом, но он трезво осознавал: ни техники, ни средств для выполнения грандиозных работ у России на тот момент не было.



В 1926 году Отдельный корпус железнодорожных войск начал проводить топографическую разведку будущей трассы БАМа. В 1932 году вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому были развёрнуты проектно-изыскательские работы и началось строительство. К осени стало ясно, что основной проблемой строительства стала нехватка рабочих рук. При официально установленном количестве работников в 25 тысяч человек, удалось привлечь только 2,5 тысячи человек. В результате, 25 октября вышло второе постановление СНК СССР, по которому строительство БАМа было передано особому управлению ОГПУ. Вслед за этим продолжилось (в основном силами заключённых Байкало-Амурского ИТЛ (Бамлага)) строительство трёх соединительных линий от Транссибирской магистрали к намечавшейся трассе БАМа: Бам — Тында, Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре, Известковая — Ургал. В 1937 году определено общее направление трассы БАМа: Тайшет — Братск — северная оконечность Байкала — Тындинский — Усть-Ниман — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань. В мае 1938 года Бамлаг был расформирован и на его базе было создано шесть железнодорожных ИТЛ. В 1938 году началось строительство западного участка от Тайшета до Братска, а в 1939 году — подготовительные работы на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

На фото крупная узловая железнодорожная станция в Тынде

В январе 1942 года по решению ГКО с построенного к этому времени участка БАМ — Тында были сняты звенья пути и мостовые фермы для строительства железнодорожной линии Сталинград — Саратов — Сызрань — Ульяновск (Волжская рокада).

В июне 1947 года продолжилось (в основном силами заключённых Амурского ИТЛ (Амурлага)) строительство восточного участка Комсомольск-на-Амуре — Ургал. До расформирования Амурлага (в апреле 1953 года) были отсыпаны насыпи на всем участке, уложены пути, построены мосты на участке Комсомольск-2 — Березовый (Постышево). Участок эксплуатировался Комсомольским объединённым хозяйством железнодорожного транспорта, контора и депо которого находились в поселке Хурмули Комсомольского района. Участок Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань сдали в эксплуатацию в 1945 году, а движение поездов на линии Тайшет — Братск — Усть-Кут (Лена) открылось в 1950 году. Ниже следует карта, где Байкало-Амурская магистраль отмечена зеленым, на фоне Транссибирской магистрали

В 1967 году вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, и были возобновлены проектно-исследовательские работы. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 года «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» были выделены необходимые средства для строительства железной дороги первой категории Усть-Кут (Лена) — Комсомольск-на-Амуре протяжённостью 3145 км, второго пути. В апреле 1974 года **БАМ** был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда отправляли массы молодых людей на стажировку.



В целях ускоренного развития экономики Сибири и Дальнего Востока в 1972г. началось строительство БАМа. В 1977 году была сдана в постоянную эксплуатацию линия Бам — Тында, а в 1979 году линия Тында — Беркакит. Основная часть дороги строилась более 12 лет — с 5 апреля 1972 года по 27 октября 1984 года, а 1 ноября 1989 года весь новый трёхтысячекилометровый участок магистрали был сдан в постоянную эксплуатацию в объёме пускового комплекса. Самый длинный в России Северо-Муйский тоннель (15 343 метра), строительство которого началось в мае 1977 года, был пробит до конца только в марте 2001 года и сдан в постоянную эксплуатацию в декабре 2003 года. Тайшет — Усть-Кут (Лена) — 680 км, линий Бам — Тында и Тында — Беркакит — 397 км.

**Из воспоминаний дедушки: - «Мы очень гордились страной, нашей великой державой, мы гордились собой, это было почётно! Мы были рабочий класс, защищённый и уважаемый!»**

В обеспечении стройки всем необходимым участвовали 60 отраслей народного хозяйства, сотни предприятий-поставщиков, проектных и научных организаций в Ленинграде и Челябинске, Новосибирске и Ростове, Никополе и Благовещенске. БАМ справедливо называют трассой дружбы и братства. Ее строили представители 70 национальностей СССР.

Северомуйский хребет, где жила и работала семья дедушки, являлся одним из самых сложных участков БАМа. До открытия Северомуйского тоннеля поезда следовали по обходной железнодорожной ветке, проложенной через хребет. Первый вариант обхода длиной 24,6 км был сооружён в 1982 — 1983 годах; при его строительстве допускались уклоны до 40 тысячных (то есть до 40 метров подъёма на километр расстояния). В силу этого через эту линию могли следовать лишь грузовые поезда в несколько вагонов; движение пассажирских поездов было запрещено (через перевал людей возили на автобусах).

Мой дедушка, брат дедушки, папа, дядя, дедушкины друзья – все проходчики, специалисты своего дела. Дедушка на пенсии, а я им горжусь. Папа работает – и я вдвойне им горжусь. Мечтаю вырасти и продолжить дело мужчин моей семьи. Или стану писателем, и подробно опишу трудовые будни простых рабочих – шахтёров, строителей, проходчиков.



Мой папа – Скитецкий Алексей Николаевич.



В презентации использован материал из интернет-источников  
(из истории БАМа).  
Фотографии из личного архива семьи Скитецких.



**Спасибо за внимание**