

наступило затишье, пока ухудшение отношений с Китаем снова не сделало актуальными стратегические мотивы прокладки северной магистрали на восток. В 1967 году было издано постановление ЦК КПСС и Совмина СССР, и начались очередные изыскания трассы. В 1974 году БАМ был объявлен всесоюзной комсомольской ударной стройкой. Именно в этот год от Байкала и от Тихого океана навстречу друг другу двинулись бригады строителей, чтобы спустя 10 лет, уложив больше 3000 километров рельсов, встретиться посредине, на разьезде Балбухта. Фактическая стыковка случилась 29 сентября 1984 года, а спустя два дня, 1 октября, в 40 километрах к востоку, на станции Куанда, состоялось уже официальное празднование, официальное открытие — укладка «золотого» звена. Все газеты страны с триумфом сообщили: БАМ построен! На самом деле, несмотря на стыковку, дорога была далеко не готова к эксплуатации. Лишь спустя пять лет, в 1989 году, магистраль наконец была передана Министерству путей сообщения и заработала регулярно, а действительно финальная точка в строительстве БАМа была поставлена лишь в 2003 году, когда наконец-то открыли 15-километровый Северомуйский тоннель.

Ну, сравнение с царским режимом в области железнодорожного строительства окажется, к сожалению, явно не в пользу времен социализма. Например, дорога от Петрозаводска на Мурманск

длиной в тысячу километров, знаменитая Мурманка, была сдана в экстремальнейших природных, тяжелейших финансовых условиях, во время Первой мировой войны, в 1916 году — спустя всего лишь год после начала строительства. Только революция и Гражданская война помешали сдаче ее в регулярную эксплуатацию сразу.

Даже спустя век после первых изысканий, в 1970-е, жизнь на БАМе и во время его строительства, и после пуска дороги в эксплуатацию была очень непростой. БАМ начинался очень драматично. Многие приехавшие не отдавали себе отчет во всей трудности предстоящей жизни и работы. Бытовые условия были очень тяжелыми. Только молодежный задор, запас прочности и, я бы сказал, неприхотливость молодых организмов могли позволить с таким подъемом строить и осваивать эту дорогу. Смертность на стройке была очень высока для мирного времени, хотя гибель строителей, разумеется, скрывалась в те времена. Количество угробленной здесь техники просто поражает воображение и требует особого исследования. Что касается труда в этих краях солдат железнодорожных войск, то это отдельная драматическая и трагическая страница: именно солдаты и контингент системы МВД построили самые трудные участки БАМа.

Как бы то ни было, один из крупнейших геополитических мировых проектов XX века оказался воплощенным. Все

вынес народ и на этот раз, как в стихотворении Некрасова. При любых исторических оценках это всегда должно быть учтено.

Автор Алексей Вульф  
Материал взят с Интернет сайта  
<https://arzas.academy>

### Соболезнование

Администрация Витимского городского поселения, жители поселка выражают глубокое соболезнование родным и близким в связи с уходом из жизни любимой жены, мамы и бабушки

Ефименко  
Татьяны Александровны.  
Разделяем с вами горечь утраты.  
Администрация

### Объявление

Продаю теплоход «Костромич» проект Т-63 с двумя баржами 200 и 250 тонн и катером БМК-130. Контактный телефон: 8-9142-708-588.

Местное время	вт, 6 июля				Ср, 7 июля				Чт, 8 июля				Пт, 9 июля				Сб, 10 июля			
	02	08	14	20	02	08	14	20	02	08	14	20	02	08	14	20	02	08	14	20
Облачность, %	02	08	14	20	02	08	14	20	02	08	14	20	02	08	14	20	02	08	14	20
Осадки, мм	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔	☔
Туман, %																				
Температура, °С	1				4				8											
Ощущается как, °С	+15	+18	+28	+24	+16	+20	+30	+26	+18	+22	+33	+23	+17	+15	+21	+18	+11	+15	+23	+18
Давление, мм рт. ст.	737	737	736	735	734	734	733	732	730	730	728	730	734	737	737	737	737	737	735	735
Ветер: скорость, м/с	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	3	3	2	2	4	1	1	1	2	1
порывы, м/с			6	4			6				8	11	9	6	10	7			6	6
направление	Ю	Ю-В	Ю-В	В	Ю-В	Ю-В	Ю-З	Ю-В	Ю-В	Ю-В	Ю-З	Ю-В	З	З	З	Ю-З	Ю	Ю	З	З
Влажность, %	92	76	39	76	94	76	36	73	95	74	33	80	65	67	42	63	89	69	39	63
Солнце: восход/закат	03:33 21:32				03:34 21:32				03:36 21:30				03:37 21:29				03:38 21:28			
Луна: восход/закат	01:01 18:08				01:14 18:26				01:35 20:37				02:08 21:35				02:59 22:16			
фаза	☾				☾				☾				☾				☾			

УЧРЕДИТЕЛЬ: администрация Мамско-Чуйского района  
ЗАВЕДУЮЩИЙ ОТДЕЛОМ - ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:  
В.В. Клеин  
АДРЕС РЕДАКЦИИ, ИЗДАТЕЛЯ, ТИПОГРАФИИ: 666811,  
пос. Мама, ул. Володарского, 21.  
Тел: 2-19-06.  
Факс: 2-19-06.  
E-mail: mamskiy-gornyyk@yandex.ru  
Ссылка на сайт: <http://mamzerom.ru>

E-mail МКУК «ЦБС Мамско-Чуйского района  
«ЦРБ»: [svbmat@mail.ru](mailto:svbmat@mail.ru)  
Точка зрения авторов публикаций не  
обязательно отражает точку зрения Отдела.  
В работе с письмами Отдел руководствуется  
ст. 42 Закона РФ «О средствах массовой  
информации».  
Ответственность за содержание объявлений  
несет рекламодатель.

Цена газеты свободная.  
ТИРАЖ - 250 экз.  
Газета выходит по вторникам и  
пятницам.  
Подписано в печать: 05.07.2021 г.  
ст. 42 Закона РФ «О средствах массовой  
информации».  
фактически 12.00 час.

# Мамский Горняк

Издается с  
1933 года

Информационное издание  
МКУК «ЦБС Мамско - Чуйского района - ЦРБ»

16+

Вт, 6 июля 2021 года  
№ 48 (9524)



## ПРОФЕССИЯ

ВЕТЕРИНАРА В МАМСКО-ЧУЙСКОМ РАЙОНЕ  
ВСЕГДА БЫЛА ОЧЕНЬ ДАЖЕ ВОСТРЕБОВАНА

Читайте  
в этом номере:

### ПФР по Иркутской области информирует:

Пенсионный фонд России начал принимать заявления на новые выплаты беременным женщинам

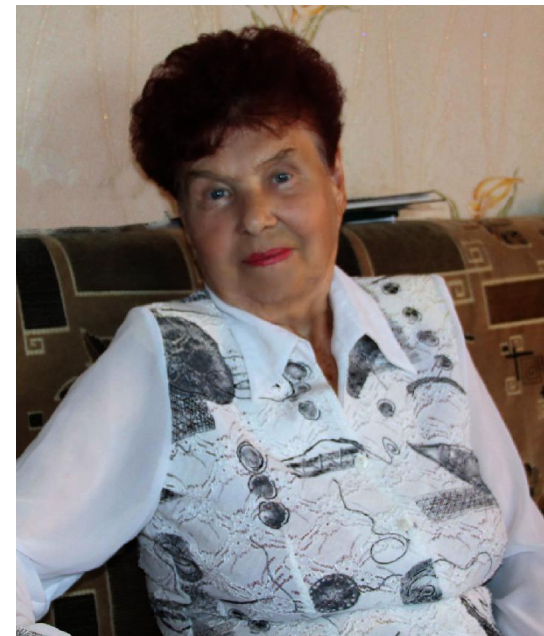
стр. 4, 5



\* \* \*

Календарь: БАМ: история  
строительства

стр. 6



Перемахнув почти через весь Советский Союз, в июле 1975 года она приехала в посёлок Мама из Псковской области. Имея ветеринарное образование, Галина Игнатьевна Григорьева сразу же была трудоустроена старшим ветеринарным врачом в сельскохозяйственный отдел УРСа «Мамслюда». Начальником УРСа «Мамслюда» тогда был Пилев

Л.М., начальником сельхозотдела - Александр Петрович Кутузов, а старшим зоотехником - Галина Дмитриевна Гущева.

В районе тогда действовали два подсобных хозяйства: Усть - Чуйское и Мамское. В состав Усть - Чуйского подхоза входили Калайка, Чайка, Рысьи, Садки. В подхозе росли капуста, картофель, производили заготовку сена и силоса на



корм животным, а также там дорашивался молодой крупно-рогатого скота - бычков растили на мясо, а уже дойных и стельных коров - для пополнения стада по рудникам. В состав Мамского подхоза входили Воронцовка, Тетеринск, Заря, Седьмое зимовье. На Воронцовке и в Седьмом зимовье производилась заготовка сена.

После передачи с 1 мая 1986 года животноводческого хозяйства из системы УРСа «Мамслюда» в состав ГОКа «Мамслюда», в комбинате был образован совхоз. В этом совхозе работали: директор Леонов Вячеслав Васильевич, главный инженер Кончев Анатолий Григорьевич, главный экономист Жарков Михаил Владимирович, главный зоотехник Гущева Галина Дмитриевна, главный агроном Бударная Наталья Дмитриевна, главный бухгалтер Беляевская Людмила Яковлевна, бухгалтер Джунжик Антонина, энергетик Рябич Василий, шофёр Гаврилин Владимир, кадровик Шипицина Флюра Равильевна, а Григорьева Галина Игнатьевна была назначена главным ветеринарным врачом. После выезда Леонова В.В. из района директором совхоза стал Жарков М.В.

Совхоз занимался только животноводством. В каждом руднике были коровы, телята, свиньи, лошади, и все они находились на ответственности начальников ОРСов. В совхозе в общей сложности содержалось: крупно-рогатого скота - 800 голов, свиней - 400, лошадей - 35. Население каждого рудника было обеспечено свежим мясом и молоком. Молоко, в первую очередь, поставлялось в больницы, школы и детские учреждения. Остальное молоко отпускалось в магазины для продажи населению.

Хочется вспомнить и тех, кто обеспечивал сохранность животных и работал с ними. Итак: рудник Луговка - начальник ОРСа Обухова Любовь Григорьевна. Заведующей фермой была Скобелена Надежда и ветеринарным врачом - Скобелен Владимир Фёдорович. Доярками были Гулина Надежда, Гулина Валентина, Шахматова Нина, Тарасова Валентина; рудник Согдиондон - начальник ОРСа Кирсанова Гера Степановна, затем была Щербакова Галина Фёдоровна. Заведующей фермой в 1978 году была Альмухаметова Халима, потом она перешла работать дояркой, а заведующей стала Примякова Лидия. Также доярками работали: Ирчинёва Мария - из эвенков, Сониная, Семёнова Александра, Стенина Анна - об этой доярке хочется сказать



Галина Игнатьевна с работниками ГОКа «Мамслюда».



Строевые занятия.

по земле.

После ухода строительства Транссиба на юг, на нынешнее его место, с будущим БАМом наступило некоторое затишье. Но затем в начале XX века вновь стали звучать идеи строительства железной дороги в этих краях, на этот раз - в районе Бодайбо. Это золотоносный район, и причиной было желание освоения Ленских золотых приисков. Рекомендую об этом прочесть замечательную книгу иркутского историка Александра Викторовича Хобты о преемственности проектирования БАМа. Одновременно предполагалось построить порт на реке Лена, чтобы по нему доставлять на железную дорогу груз с приисков. Было предложено несколько проектов с разными маршрутами, причем полемика и конкуренция достигали остроты, достойной времен железнодородной лихорадки 1870-х годов - с подкупам инженером, шумными народными собраниями, любимчиками, конкурентами, земскими сражениями и так далее - в общем, все как на картине Пукирева «В приемной концессонера». Ведь железная дорога всегда сулит очень выгодный куш. В авангарде борьбы находился крупный город Сибири Иркутск, отцы которого затеялись о том, чтобы он стал железнодородным узлом. Ну, разумеется, наибольшую энергию прилагало купечество.

Были там просто фантастические проекты. Например, проект Лоика де Лобеля: Иркутск - Якутск - Берингов пролив - Аляска. Впоследствии нечто подобное замыслилось и при Сталине, и холод охватывает при одной мысли о том, скольких жертв это бы стоило. Но второй вариант Лоика де Лобеля Байкал -

Амур, по сути, был проектом современного БАМа. Существовал и проект так называемого Великого северного железнодорожного пути - ВСЖД. Автор этого проекта - профессиональный художник и при этом исследователь Арктики Александр Алексеевич Борисов, ученик, между прочим, Шишкина и Куинджи, участник экспедиции Витте на Север в 1894 году, исследователь, давший мысам Новой Земли имена выдающихся художников. Борисов предполагал строительство железной дороги - представьте себе карту - от Мурманска через север Байкала к Татарскому проливу, то есть почти до Сахалина. Невероятно, но в 1928-1931 годах его проект обсуждался совершенно серьезно, на уровне партийных съездов. В результате эти проекты были признаны, разумеется, нецелесообразными, к тому же средств на них ввиду необычайной дороговизны строительства и его весьма туманной окупаемости не было. Поэтому предпочтение тогда было отдано развитию более доступного для реализации и освоения Северного морского пути. Однако от идеи Борисова и его компаньона профессора Воблого осталось совсем немало, а именно - БАМ.

Так или иначе, всеми изыскателями строительство в таких местах протяженной железной дороги широкой - именно широкой - колен до революции было признано не только крайне тяжелым, но и просто бесполезным и невозможным.

Самые первые изыскания выявили одну из причин нежелания и невозможности строить БАМ по северному маршруту: не просто непреодолимые условия местности, но и полное ее безлюдье,

незаселенность. Именно это и заставило в 1930-х годах прибегнуть для строительства БАМа к помощи НКВД. Местное население практически отсутствовало, а по комсомольским путевкам тогда сумели собрать людей ровно в 10 раз меньше, чем было нужно для стройки. Отметим, что без участия МВД и железнодорожных войск, которым достались самые тяжелые участки трассы, не построили бы БАМ и в 1970-х - комсомольцев там явно не хватало бы при всей романтике, тумане и запахе тайги, изобилии снабжения продуктами, огромных зарплатах, которые там получали люди, и прочих притягательных средств.

В результате после многих лет планов и проектов решение о строительстве современного БАМа было принято только в 1932 году после серии дебатов. Само название Байкало-Амурская магистраль, как и аббревиатура БАМ, появилось в 1930 году. В тот момент снова стали актуальны и ресурсные, и стратегические мотивы: все понимали, насколько агрессивной становится Япония и как близко к Китаю лежат рельсы Транссиба; еще до начала Второй мировой на Дальнем Востоке уже шла кровопролитная война.

Реально строить БАМ начали только в 1938 году с сооружения подходов к будущей трассе от Транссиба, по которым можно было бы подвозить строителей и необходимое для стройки. Это линии БАМ - Тында и Известковая - Ургал. Правда, рельсы с этих уже построенных подходов были вывезены на знаменитую Волжскую рокаду под Сталинград в 1942 году, где они были очень нужны. Но уже в 1943-м начали строить линию Комсомольск - Советская Гавань, а в 1945 году эта линия заработала. В 1951 году открылся западный подход к БАМу от Тайшета до Лены, но в постоянную эксплуатацию он был сдан только в 1958-м, семь лет спустя, - настолько временный характер носила стройка. Да и рабский труд, как известно, непроизводителен.

Для строительства БАМа была создана целая особая система - БАМЛАГ, один из монстров сталинского режима. Между прочим, среди заключенных БАМЛАГа был, например, отец Павел Флоренский, который не просто отбывал там срок, но даже подготовил исследование о строительстве в вечной мерзлоте. То, что бамовские подходы созданы на поту, крови и костях, не подлежит никакому сомнению.

Потом на десять лет на БАМе опять



Монтаж железнодорожных путей БАМа. 1977 год



## БАМ: история строительства

### Почему БАМ — не советский проект, или с чего все начиналось

Мы сегодня будем говорить о БАМЕ — явлении совершенно грандиозном, причем в масштабе не только российской, но и мировой истории. БАМ грандиозен и по расстоянию — это свыше 4000 километров в местности преимущественно необитаемой и непроходимой до сих пор, в целом местности, враждебной человеку. Об этом говорит и название, если внимательно вдуматься в него, закуриться и представить себе географическую карту: Байкало-Амурская магистраль — дорога среди суровых хребтов, по вечной мерзлоте, на огромнейших пространствах Сибири. И по стоимости БАМ грандиозен, потому что он стал самым дорогим проектом в истории советского государства. И по многонациональному составу строителей, съехавших со всей страны, что отразилось даже в архитектуре вокзалов, в национальной орнаментике их облика. Сюда приезжали и латыши, и азербайджанцы, и кто только не приезжал. Я не знаю другой железнодорожной стройки в мировой истории, которая была бы столь многонациональна. Ну и, конечно, по огромному количеству сложнейших инженерных проблем, решенных в крайне тяжелых природных условиях. Ну и, разумеется, по историческим событиям, порой трагическим, которые предшествовали появлению сегодняшней магистрали, БАМ тоже грандиозен.

Многие думают, что БАМ — это чисто советский проект брежневской эпохи 1970 х, представляющий себе таких довольно красивых комсомольцев на фоне чудесных таежных пейзажей, с гитарой, у костра, в стройотрядовских куртках. Но это далеко не так. Давайте внимательно посмотрим на историю этой стройки — причем историю гораздо более долгую, чем обычно считают, — и увидим, когда же начали строить БАМ.

Итак, БАМ — это, конечно, не проект так называемой эпохи застоя. Начнем с того, что станция БАМ (или Бамовская) появилась на карте железных дорог СССР еще до войны. Но даже это еще далеко не точка отсчета. Все началось значительно раньше. Первые идеи строительства железной дороги севернее и восточнее Байкала выдвигались еще до революции, а точнее — в 1887 году. На месте нынеш-



Амурская область. Геодезист проводит теодолитную съемку. 1974 год

него БАМа по первоначальным идеям, вообще-то, должен был пойти Транссиб, то есть Транссибирская магистраль — Великий Сибирский путь, как ее тогда называли, — ибо считалось, что по сегодняшнему бамовскому маршруту путь до берегов Амура окажется на 500 верст короче. Кроме того, губернатор Тургайской области Александр Петрович Проценко уже тогда учитывал то, что вариант северного маршрута Великого Сибирского пути был бы отдален от китайской границы и тем стратегически безопаснее.

В 1889 году в селе Боярском на юго-восточном берегу Байкала для обсуждения строительства железной дороги от Байкала к Амуру встретились иркутский генерал-губернатор Игнатьев и амурский губернатор барон Корф. Последний и попросил провести рекогносцировку местности по северному (нынешнему бамовскому) маршруту, несмотря на то что более убедительным было мнение известного инженера Ореста Полноменова Вяземского о продолжении Сибирской дороги южным маршрутом, который в результате и был утвержден. Было совершено две экспедиции на будущий БАМ. Это были группы под руководством изыскателей Николая Афанасьевича Волошинова и Людвиг Ивановича Прохаски. Но условия, с которыми они столкнулись, были признаны совершенно непригодными, причем не только для строительства, но и вообще для будущей жизни здесь людей. В своих отчетах они пи-

сали, что будущая дорога должна была бы пройти «севернее черты успешного хлебопашества», что она «непригодна для культуры и не может быть рассматриваема как запас земли для заселения», что во многом и подтвердилось в более поздние времена. Весь почти БАМ проходит по вечной мерзлоте, каждое здание здесь требует бурения скважин, установки на сваях.

Остается только поражаться, как могли люди идти безо всякой помощи извне фактически по какой-то иной планете, в абсолютном одиночестве на сотни верст вокруг. Изыскатели железных дорог часто гибли, становились добычей диких зверей, пропадали в тайге, падали со скал. За внешней неброскостью их труда, за сдержанностью внешнего облика (а это всегда такие красивые, совершенно благовидные люди, с бородами, в прекрасном мундире Министерства путей сообщения) скрывалась истинная твердость духа и верность призванию. При этом тогдашние изыскатели обладали сверхъестественной какой-то способностью без всяких современных приборов чувствовать местность, понимать ее язык: где удобнее для будущего моста изгиб реки, где меньше скал, которые нужно будет взрывать, где можно вписаться в обход болота и так далее. И все-таки полные изыскания будущего БАМа удалось провести много позже только с помощью самолетов, а впоследствии и спутниковой съемки — настолько тяжела эта местность для изучения при передвижении

особо: во время Великой Отечественной войны она прошла путь по концлагерям, и у неё на руке, пожизненно, находилась большая цифра — её лагерный номер; рудник Чуя — начальник ОРСа Горбунова Валентина Алексеевна. Заведующей фермой была Стрекова Людмила Николаевна. Доярками работали Беляевская Тамара, Сидорова Татьяна, Тарасова Татьяна и скотник Давыдов Владимир. При этом Польшановка служила перевалочной базой: туда завозили сено, а уже оттуда развозили сено в рудники Согдиондон и Чуя. Рудник Витимский — начальник ОРСа Горностаева Роза Матвеевна. Заведующей фермой была Балуткина Валентина Ивановна. Доярками работали Яковлева Анна, Турасова; свиноводкой была Злычастева.

В посёлке Тетеринск был построен новый скотный двор на 200 голов крупнорогатого скота, с автоматическим доением и автоматическим навозоудалением. В районе такая ферма была единственной. Заведующей фермой была Сафонова Галина Клементьевна, затем Люф Тамара Ивановна и Микола Елена Викторовна. Заведующие менялись лишь по причине выезда их из района. Доярками работали Шубина, Зенго Мария Андреевна, Коровина Валентина, Фефелова Елена, Сафонова Татьяна, Никитина Люба.

Ветеринарным фельдшером работала Галимулина Елена Алексеевна, ныне она возглавляет в посёлке Мама филиал ветеринарной станции Мамско - Чуйского района.

Даже в посёлке энергетиков Мусковите и то было небольшое стадо коров, которые содержались на территории холодильника. Но, где бы, они не содержались, а ветеринарная помощь всё — таким им требовалась и всегда оказывалась. Содержать животных в горной, таёжной местности, где нет ни сенокосов, ни нормальных пастбищ, весьма и весьма сложно. Однако, между фермами проводились постоянно сосоревнования. Из года в год лучшей по надоям молока была МТФ (молочно — товарная ферма) Витимского ОРСа (заведующая Балуткина Валентина Ивановна).

Занимаясь обслуживанием животных по всему району, жизнь Галины Игнатьевны проходила в постоянных командировках. Регулярного транспорта не было, поэтому по рудникам приходилось ездить на попутных автомашинах, обычно третьим человеком в кабине. Бывало и так, что зимой, пока едешь до Согдион-



Работники совхоза ГОКа «Мамслюда» слева на право Гущева Г.Д., Жарков М.В., Григорьева Г.И., Рябич Василий.

дона (а это более сотни километров), фуфайка примерзала к дверце кабины, соответственно и сама ног не чуяла от холода. Обратно ехать — опять приходилось искать, кто же согласится подвезти до райцентра. На машинах в рудники привозили уголь, и чтобы уехать, да ещё, чтобы шофёр согласился взять, договаривались через грузчиков. Такая вот была неурядица с поездками в командировки. Когда был организован совхоз, то в штате сразу был шофёр и машина, тогда намного легче стало работать и без проблем ездить в командировки.

После ликвидации с 28 февраля 1993 года совхоза ГОКа «Мамслюда», Галина Игнатьевна заведовала филиалом ветеринарной станции Мамско - Чуйского района, в котором отработала до 2014 года. В 75 лет она ушла на заслуженный пенсионный отдых. Её стаж ветеринарной службы в Мамско - Чуйском районе составил 39 лет. За весь период работы Галины Игнатьевны ветеринарным врачом, в Мамско - Чуйском районе не было ни одной вспышки инфекционных заболеваний у животных. Конечно, это был результат постоянно проводимого огромного объёма работ. Ведь своевременно надо было проверить состояние и содержание животных, совершить кастрацию бычков, борвов. При проведении туберкулинизации, необходимо было ждать результата 72 часа, затем у каждого животного циркулем произвести замер папулы, всё документально оформить, с указанием клички, масти, возраста каждого животного. Особую сложность пред-

ставляли собой мероприятия по взятию проб крови на бруцеллёз, лейкоз и подготовку сыровотку для своевременной отправки в лабораторию г. Иркутска. Для этой процедуры требовалось соблюдение особого температурного режима (ни малейшего охлаждения). При взятии пробы пробирку сразу же опускали в кружку с нагретой водой. Пока с рудника до райцентра добирались, то пробы укутывали горячими грелками, в аэропорту искали попутчика, который смог бы укутанные грелки пробы, передать в лабораторию г. Иркутска. Одному с такой работой было не справиться. Большую помощь в этом деле оказывала зоотехник Гущева Галина Дмитриевна. Также проводились контрольные дойки для контроля количества и качества молока, и для выбраковки животных.

Приходилось оказывать ветеринарную помощь и животным из частного сектора. А в частном секторе в те годы держали довольно много коров, свиней, коз, да, тех же, собак и кошек. И все им порой требовалась врачебная помощь. Поэтому профессия ветеринара в Мамско - Чуйском районе всегда была очень даже востребована. При этом для работы с животными требуется ещё и особый талант. Ведь животное не может объяснить, где и что у него болит. А ветеринар видит перед собой только глаза животного, наполненные страданием и даже слезами. И надо уметь определить возникшую у животного проблему и своевременно оказать ему помощь. Как показала многолетняя практика, у Галины



Игнатьевны это получалось успешно.

Работа Галины Игнатьевны, связанная с постоянными командировками, не влияла на семейные взаимоотношения, и у мужа никогда не возникало какого-либо недопонимания или недовольства. Муж Галины Игнатьевны Николай Иванович Григорьев – механик по образованию, был прекрасным специалистом, в его руках любая техника становилась послушной и работоспособной. По приезду в посёлок Мама, он сначала работал главным механиком в Мамском подсобном хозяйстве, а затем продолжил работу в Мамском аэропорту. Николай Иванович был награждён медалью «Ветеран труда», имел благодарность от Министерства транспорта РФ гражданской авиации.

Занимаясь профессиональной работой, Галина Игнатьевна успевала работать ещё председателем местного комитета профсоюза, секретарём партийной организации УРСа «Мамслюда», избиралась депутатом районной Думы, участвовала в спортивных мероприятиях (лыжи, стрельба). В семьдесятые – восьмидесятые годы особо была поставлена работа по гражданской обороне. В каждом предприятии в обязательном порядке были организованы санитарные дружины, проводилось обучение теоретическое и практическое. Периодически устраивались соревнования сандружин среди предприятий. Так вот, Галина Игнатьевна была ещё и участником сандружины.

Галина Игнатьевна, будучи ещё сту-

денткой ветеринарного отделения, направлялась работать в колхозы на целину, и в 1957 году была награждена медалью «За освоение целинных и залежных земель», а в процессе трудовой деятельности была награждена медалями «За трудовую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» и «Ветеран труда». Будучи на пенсии, она не сидит, сложа руки, а любовно обихаживает небольшой при доме участок огорода, где у неё наведён идеальный порядок. В настоящее время она является членом общероссийской общественной организации «Союз пенсионеров России» посёлка Мама.

Председатель местного отделения  
ООО «СПР» п. Мама, Н.Сталькова

ПФР по Иркутской области информирует:

## Пенсионный фонд России начал принимать заявления на новые выплаты беременным женщинам

Право на выплату имеют беременные женщины, которые являются гражданами РФ, проживают на территории России и встали на учет в медицинское учреждение на сроке до 12 недель беременности. Также важным условием является размер дохода на каждого члена семьи - он не должен превышать прожиточного минимума в регионе на 2021 год. В Иркутской области эта сумма составляет 12 243 рубля. Размер самой выпла-

ты - 6 506 рублей (50 процентов прожиточного минимума для трудоспособного населения в Иркутской области в 2021 году).

Пособие назначается с месяца подачи заявления, а саму выплату беременная женщина начнет получать только с 12-ой недели беременности и до месяца родов либо прерывания беременности. Сумма будет рассчитана с учетом месяца, в котором она подала заявление на

выплату. К примеру, беременная в 6 недель в июле 2021 года встала на учет и сразу же подала заявление на выплату. Как только у нее наступит 12 недель беременности, Пенсионный фонд произведет выплату сразу за 2 месяца. Тех, кто встал на учет в ранние сроки беременности до 1 июля, выплата будет назначена только с 1 июля 2021 года.

Обращаться за выплатой можно двумя способами:

ПФР по Иркутской области информирует:

- Дистанционно онлайн, через портал Госуслуг. Уведомление о статусе рассмотрения заявления поступит там же.

- Лично в клиентской службе Пенсионного фонда.

Если по заявлению принято положительное решение, средства органы ПФР перечислят без дополнительного уведом-

ления. Если вынесено отказное решение, заявителю будет направлено уведомление с обоснованием причин.

Важно отметить, что поскольку новые выплаты осуществляются только через банк, заявителю необходимо указывать данные именно своего банковского счета. Перечисление средств через почто-

вые отделения, доставочные организации или на банковский счет другого человека не предусмотрено.

Если при подаче заявления допущена ошибка, заявление вернется на доработку и в течение 5 рабочих дней гражданину необходимо внести изменения.

## Пенсионный фонд России начал принимать заявления на новые выплаты семьям с детьми от 8 до 16 лет включительно

Право на данное пособие имеют одинокие родители, которые воспитывают одного или более детей в возрасте от 8 до 16 лет включительно, в случае если второй родитель умер, признан безвестно отсутствующим либо о нем нет каких-либо сведений. Также пособие положено законным представителям, если ребенок остался сиротой в связи со смертью единственного родителя (родителей). Еще одна категория граждан, которые могут претендовать на данную выплату - это родители и законные представители ребенка, в отношении которого есть судебное решение об уплате алиментов вторым родителем. И в данном случае неважно, платит второй родитель алименты или нет, важно наличие судебного решения и исполнительного листа.

Обязательным условием будет являться размер дохода семьи. Он не должен превышать размера прожиточного минимума в регионе на каждого члена семьи. В Иркутской области в 2021 году

эта сумма - 12 243 рубля. Размер самой выплаты составит - 6379,5 рублей (50 процентов прожиточного минимума для детей в Иркутской области в 2021 году). Размер выплаты ежегодно пересматривается с 1 января с учетом изменения величины прожиточного минимума в регионе. Ежемесячная выплата назначается на 12 месяцев. Подать новое заявление необходимо за месяц до истечения срока.

Обращаться за выплатой можно двумя способами:

- Дистанционно онлайн, через портал Госуслуг. Уведомление о статусе рассмотрения заявления поступит там же.

- Лично в клиентской службе Пенсионного фонда.

Если по заявлению принято положительное решение, средства органы ПФР перечислят без дополнительного уведомления. Если вынесено отказное решение, заявителю будет направлено уведомление с обоснованием причин.

Важно отметить, что поскольку новые выплаты осуществляются только через банк, заявителю необходимо указывать данные именно своего банковского счета. Перечисление средств через почтовые отделения, доставочные организации или на банковский счет другого человека не предусмотрено.

Если при подаче заявления допущена ошибка, заявление вернется на доработку и в течение 5 рабочих дней гражданину необходимо внести изменения.



Новости Законодательного Собрания Иркутской области

## Иркутская область будет отмечать 8 июля День БАМовца

По предложению инициативной группы депутатов Законодательного Собрания 8 июля в Иркутской области станет памятной датой – Днём БАМовца. Как рассказал автор инициативы, депутат областного парламента от северных территорий Николай Труфанов, предложение было направлено в адрес главы региона в марте текущего года и теперь подержано. Именно 8 июля в 1974 году было принято постановление ЦК КПСС и Совета министра СССР о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

К празднику планируется приуро-

чить фестиваль искусств «Огни магистрали». В советское время он проводился в Иркутской области ежегодно, начиная с 1975 года, потом был забыт на три десятилетия, а в 2018 году снова возрожден. В том году пассажирами праздничного поезда на маршруте Иркутск - Тынды стали ветераны-строители БАМа, ветераны комсомола, студенты и творческие коллективы.

«Про стройку века должны знать дети и внуки. У каждого БАМовца есть свои истории, поэтому на станции Ния скоро появится музей Байкало-Амурской магистрали. В северных районах очень мно-

го первопроходцев и строителей БАМа. От Тайшета, Северобайкальска до Тынды стройку вели представители всех народов, всех национальностей СССР», - уверен депутат.

По мнению Николая Труфанова, фестиваль также важен для ветеранов БАМа, в том числе, благодаря возможности вновь проехать по легендарному маршруту. Предполагается, что в вагонах праздничного поезда вместе с ними поедут артисты, а во время остановок будут проходить концерты и творческие встречи с жителями.

[www.irk.gov.ru](http://www.irk.gov.ru)