

УЧАСТИЕ МОЛОДЕЖИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАМа

Т.М. Королёва, канд. ист. наук
БрГУ, Братск

Анализируется вклад молодежи в строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Показана роль комсомола в привлечении молодежи к участию в реализации крупнейших индустриальных проектов советской России, давших мощный толчок развитию производительных сил Восточной Сибири. Исследуются вопросы текучести кадров и культурного обслуживания молодежи, а также мотивы поведения молодых людей, приезжавших в районы освоения.

Ключевые слова: молодежь, комсомол, БАМ, Восточная Сибирь, социалистическое соревнование, культурное просвещение молодежи.

Молодежь принимала самое активное участие в строительстве многих важных народнохозяйственных объектов советской России. В частности, с комсомолом Восточной Сибири связано рождение в этом регионе новых городов, строительство крупнейших предприятий энергетики, металлургии, лесопереработки. Одной из главных жизненных дорог для комсомольцев 1970-х стала Байкало-Амурская железнодорожная магистраль.

Декрет о строительстве в Сибири первой очереди дороги протяженностью 1000 км под названием БАМ был принят СНК СССР 3 апреля 1932 г. Место примыкания БАМа к Транссибу определили около разъезда Тахтамыгда. 10 мая 1932 г. здесь высадились первые строители-комсомольцы, и был заложен город на берегу Амура. До начала войны в безлюдной тайге успели построить современный город Комсомольск-на-Амуре, военные судостроительные верфи, металлургический завод «Амурсталь», наладить крупное авиационное производство.

В 1933 г. вышло постановление правительства СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали». Было начато строительство железнодорожной ветки от разъезда БАМ на Транссибе до пос. Тындинский протяженностью 180 км. 7 ноября 1936 г. в поселок Тындинский пришел первый паровоз. В начальный период БАМ возводился силами Наркомата путей сообщения, но вскоре стало очевидно, что задачи свои НКПС не выполняет. Не хватало рабочих рук.

В 1930-х гг. на востоке страны, в Хабаровском крае и Амурской области, в Восточной Сибири часть строительных работ велась Наркоматом внутренних дел, что означало массовое использование трудовых ресурсов из числа заключенных. При строительстве БАМа был взят за основу опыт возведения Беломоро-Балтийского канала. При подборе специалистов основное внимание уделялось профессиональным и деловым качествам людей, и уже затем партийности или судимости кандидатов.

Война приостановила строительство магистрали на восток в 1942 г., но уже в 1946 г. возобновились работы на линии Тайшет – Усть-Кут. Была построена железная дорога от Абакана через Тайшет до станции Лена (город Усть-Кут) длиной 1086 км. Участок дороги строили японские военнопленные, заключенные Тайшетлага, впоследствии Озерлага, но костяк инженерно-технических работников составляли гражданские лица. Осенью 1947 г. первый поезд открыл сквозное движение от Тайшета до Братска. В июле 1951 г. первый поезд пришел в Усть-Кут, соединив Транссиб с бассейном реки Лена.

После 1955-1956 гг., когда началась хрущевская оттепель, многие заключенные возвратились из Сибири в родные места. Большие объемы работ по обустройству новой дороги требовали рабочих рук. Весной 1958 г. ВЛКСМ объявил железнодорожную магистраль Абакан – Тайшет – Лена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Комсомол стал активным проводником идеи участия молодежи в реализации крупнейших

проектов страны. Это дало мощный толчок развитию производительных сил Восточной Сибири.

Массовое участие в ударном строительстве стало примечательной чертой молодежи шестидесятых годов XX в. Молодежь построена крупнейшая железная дорога Абакан – Тайшет протяженностью 647 километров [5, л. 37]. Эта дорога одной из первых была объявлена XIII съездом ВЛКСМ Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. При этом зачастую план производственных работ по важнейшим стройкам не выполнялся. Это касалось строительства таких железнодорожных линий как Абакан – Тайшет (в 1960 г. план выполнен на 92,6 %), Ачинск – Абалаково (88,2 %), Решоты – Богучаны (93,5 %), Моргудон – Видим (96,3 %).

Главной причиной невыполнения плана стала неукомплектованность кадрами. За два года (с 1960 по 1962 гг.) эту проблему «Ангарстрой» так и не смог решить. Руководство безответственно отнеслось к созданию постоянных квалифицированных рабочих кадров, не были устранены недостатки в организации труда, не организовано производственно-техническое обучение молодых рабочих, не созданы нормальные жилищно-бытовые условия. Отсюда – текучесть кадров.

При передислокации в ноябре-декабре 1961 г. СМП и механизированных колонн на строительство восточного участка железнодорожной линии Абакан – Тайшет Главжелездорстрой Урала и Сибири (нач. Швец) и управление строительства «Ангарстрой» (нач. Бондарев) не обеспечили своевременную подготовку жилья, торговых и бытовых помещений. Часть рабочих в условиях зимы была поселена в палатки [1, лл. 43, 64]. При строительстве БАМа представитель треста «Запбамстроймеханизация», старший инспектор отдела кадров мехколонны № 146, прибыв без ведома штаба в Коми и Северную Осетию, дезинформировал общественность об условиях труда, быта и заработках на трассе БАМа. В результате этого отряды молодежи, выехавшие на БАМ без согласия обкома комсомола и центрального штаба ЦК ВЛКСМ, попали в условия, не соответствующие предварительной информации.

Вследствие этого штаб предпринял меры к пресечению подобной практики. Были

установлены следующие правила при создании комсомольских отрядов:

1) ни один отряд не должен выезжать на БАМ без согласия центрального штаба ЦК ВЛКСМ;

2) каждый член отряда должен иметь среднее образование;

3) командирами и комиссарами отрядов должны назначаться люди, имеющие опыт работы с молодежью;

4) обо всех случаях неправильного использования комсомольских отрядов на местах со стороны хозяйственных органов необходимо оперативно информировать Минтрансстрой [6, с. 51].

Начало 1970-х гг. открыло новый период в строительстве БАМа. Именно тогда рабочая группа ЦК ВЛКСМ стала разрабатывать программу действий по участию комсомола в этом грандиозном строительном проекте особой государственной важности. Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев 15 марта 1974 г. в своем выступлении на торжественном собрании, посвященном 20-летию целинной эпопеи, определил для советской молодежи новую задачу – построить БАМ. 8 апреля 1974 г. бюро ЦК ВЛКСМ приняло постановление «Об участии комсомола в сооружении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В дни работы XVII съезда ВЛКСМ (апрель 1974 г.) на стройку отправился первый отряд добровольцев численностью в 600 человек. Его возглавил Герой Социалистического Труда, бригадир «Ангарстроя», делегат комсомольского форума Виктор Лакомов.

За два года (1974-1976 гг.) ударный отряд им. XVII съезда ВЛКСМ принял активное участие в выполнении большого объема работ: было прорублено свыше 1600 км просек; построено 1100 км временных автодорог; выполнено более 42 млн. куб. земляных работ; возведено более 800 искусственных сооружений, в том числе 105 мостов; уложено свыше 270 км железнодорожных путей; возведено 18 временных поселков, в которых построено 86 столовых, 88 магазинов и школы на 4865 ученических мест [10, лл. 14, 65]. К концу 1975 г. на Западном участке БАМа руками посланцев комсомола возведены благоустроенные поселки Звездный, Магистральный, Ния, Улькан, Кунерма [7, с. 204].

За самоотверженный труд девять бойцов отряда им. XVII съезда ВЛКСМ награждены орденами и медалями СССР, пятеро стали лауреатами премий Ленинского комсомола, 125 получили награды ЦК ВЛКСМ, 21 – в составе поезда дружбы побывали в ГДР.

В 1981 г. на строительстве Бурятского участка БАМ трудились 789 бойцов, были созданы 23 комсомольско-молодежные бригады. За три года (1978-1981 гг.) коллектив СМП-608 прорубил 100 км просеки под главный путь, 110 км – под ЛЭП-220, соорудил 24 водопропускных трубы, 13 труб МГТ, построил поселок на трассе – Кичера. Проведенные работы позволили первому поезду прибыть на станцию Кичера 28 декабря 1980 г.

Мало прорубить просеку в тайге и уложить рельсы. Нужно еще заселить и освоить землю, поднять на ней города и поселки, пустить рудники и заводы. Главной ударной силой, реализующей эту программу, стала молодежь. В регион строительства БАМа в 1974-1982 гг. было направлено четыре Всесоюзных ударных и 29 республиканских, краевых и областных крупных отрядов, насчитывавших 43,7 тыс. комсомольцев и молодежи [17, с. 8]. Всего ленинский комсомол с 1974 по 1985 гг. направил в зону БАМ 45 тыс. своих посланников. Только в течение первого года молодыми добровольцами было написано 150 тыс. заявлений с просьбой направить их на БАМ вслед за бойцами отряда им. XVII съезда ВЛКСМ [15, с. 2].

Вот отрывки двух из тысячи писем, присланных в Усть-Кутский горком комсомола.

«Услышал, что началось строительство БАМа. Я давно мечтал работать на такой стройке. Как хорошо будет потом проехать по этой дороге и узнавать то, что строил сам...

Сергей Туманов, г. Владивосток».

«У нас к вам огромная просьба. Мы очень хотим работать на строительстве Байкало-Амурской магистрали. Но в комитете комсомола нет путевок... Так что мы решили ехать самовольно. Неужели прогоните? Мы согласны копать землю, выполнять любую черную работу...

Кобзева Зина, 22 года, комсомолка,

Приходько Рая, 24 года, комсомолка,

Фотеева Валя, 24 года, коммунистка, г.

Барнаул» [2, с. 49].

Коллективы строителей БАМа постоянно пополнялись из различных источников: молодежь приезжала по комсомольскому призыву, оргнабору, после демобилизации из Советской Армии, с другихстроек по переводу, а также самостоятельно. Одной из форм пополнения специалистов был вольный наем. По отдельным подразделениям БАМа, в частности, управлениям строительства «Ангарстрой», «ЗапБАМстроймеханизация», «Нижнеангарсктрансстрой» эта форма была ведущей. В целом на строительстве БАМа в 1978 г. она составляла 65,1 % [16, с. 14].

Важным являлся вопрос о мотивах поведения молодых людей, приезжающих в новый район освоения. Что заставило их отказаться от комфорта, временно расстаться с близкими и ехать в новый, неизведанный край? Анализ архивных данных показал, что среди многочисленных мотивов приезда на строительство магистрали выделяются следующие: стремление быть причастными к делу государственной важности, материальные стимулы, желание познать себя, преодолеть трудности.

Для привлечения дополнительной рабочей силы государство принимало законодательные акты, которыми были предусмотрены прибавки и коэффициенты к заработной плате, заключение договоров на три года, выплаты за непрерывный северный стаж, льготные пенсии, продолжительные отпуска, оплата проезда и др. В результате сумма заработной платы, выплачиваемой за производство одного и того же объема работ и при одинаковой сложности, в районах нового промышленного освоения была выше, чем в других районах страны. Так, на БАМе каждый рабочий, даже если ему было только 20 лет, материально был обеспечен гораздо лучше, чем рабочий той же квалификации в Москве. Ежегодный отпуск длился 35-50 дней, а каждые три года предоставлялся бесплатный проезд по железной дороге в любой населенный пункт любой из республик. Было обеспечено снабжение первоклассным продовольствием, прежде всего мясом и овощами. Здесь можно было приобрести ту иностранную переводную литературу, которая в любом другом месте считалась редкостью.

Молодежь БАМа активно участвовала в социалистическом соревновании и в движении «Я – хозяин стройки». В целях развертывания массового движения молодых строителей БАМа в поддержку почин передовых механизаторов, повышения эффективности использования техники, воспитания у комсомольцев и молодежи чувства гордости и ответственности за участие в величайшей стройке страны были утверждены именные большегрузные автомобили, экскаваторы и бульдозеры, которые с особым ритуалом вручались победителям социалистического соревнования [9, л. 99]. К 1983 г. 542 бойца из четырех Всесоюзных отрядов им. XVII и XVIII съездов ВЛКСМ, «Молодогвардеец» и им. XIV съезда КПСС были награждены орденами и медалями за самоотверженный труд в X пятилетке, 16 бойцов всесоюзных отрядов удостоены звания лауреатов премии Ленинского комсомола, 16 – награждены знаком ЦК ВЛКСМ «Трудовая доблесть», шесть – занесены в Книгу трудовой славы «Молодые гвардейцы пятилетки», 211 бойцов выдвинуты на руководящие должности [17, с. 18].

В связи с тем, что кадровый состав строителей БАМа – это молодые рабочие, особая роль отводилась их культурному просвещению. В частности, укреплялась и расширялась сеть библиотек Всесоюзной ударной комсомольской стройки, повышался уровень пропаганды книги в рабочих коллективах. По линии Бурятского участка БАМа в 1978 г. было открыто 7 профсоюзных библиотек, организована 21 передвижная библиотека от государственных массовых библиотек [13, л. 8]. Отделы пропаганды и культурно-массовой работы, спортивной и оборонно-массовой работы обкома ВЛКСМ направляли на новостройки творческие коллективы, художников, поэтов, ведущих спортсменов [12, л. 18]. С первыми концертами, лекциями перед бамовцами выступили агитбригады Восточно-Сибирского института культуры, стекольного завода, концертная группа Бурятской филармонии [8, л. 2]. За 1976 г. для строителей БАМа дано 278 спектаклей и концертов, на которых побывали более 32 тыс. человек. По линии Бурятской госфилармонии организовано 144 концерта во

всех подразделениях и на перевалочных базах БАМ. Пропагандистско-художественными группами агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда» было поставлено более 30 концертов и прочитано 18 лекций для строителей БАМа и Гусиноозерской ГРЭС. Систематически организовывались передвижные выставки краеведческого музея им. Хангалова и художественного музея им. Сампилова. В 1976 г. в пос. Северобайкальск открыта школа искусств, где на трех отделения обучались более 100 детей строителей БАМа [11, лл. 1 – 3].

Стало ежегодной традицией проведение на Бурятском участке БАМ «Дней науки», когда ведущие ученые Бурятского филиала СО АН СССР знакомили молодых строителей участка с перспективой развития зоны Байкало-Амурской магистрали, с проблемами общественных и естественных наук [14, л. 2]. На Читинском участке БАМа проходили ставший традиционным фестиваль искусств «Огни магистрали», кинофестиваль «Мастера кино в гостях у Забайкальцев», творческие вечера группы писателей издательства «Молодая гвардия». С концертами и лекциями выступали агитбригады Научно-методического центра народного творчества и культурно-просветительской работы и Каларского районного дома культуры «БАМ», проходили творческие отчеты композиторов Забайкалья – В. Волкова, Л. Аверьянова, писателя В. Никонова и поэтессы Е. Стефанович, выставки художников Забайкалья. Для районной библиотеки в п. Чара и сельской Удоканской библиотеки собрана литература, оказана практическая помощь в организации библиотечного обслуживания (составлены каталоги, директор районной библиотеки обучалась на курсах повышения квалификации) [4, л. 1].

Важным полем деятельности комсомола стало быстрое строительство объектов культуры в новых таежных поселках. Клубы, Дома культуры, танцплощадки возводились ударными темпами. Каждая комсомольская организация БАМа имела свой «объект комсомольского шефства». За счет ударных субботников, из местных материалов безвозмездным трудом молодых энтузиастов возводились эти сооружения.

Таким образом, строительство БАМа является одним из самых смелых и в то же время стратегически продуманным и экономически проработанным комплексным объектом, не имевшим мировых аналогов в то время. Молодежь внесла огромный вклад в сооружение Байкало-Амурской магистрали. БАМ – это последняя стройка СССР, где проходил мощнейший интеграционный процесс молодежи многонациональной державы.

Участие молодежи в строительстве важнейших объектов страны рассматривалось как эффективное средство ее воспитания. Особое внимание уделялось культурному обслуживанию рабочих БАМа, которое включало в себя направление творческих коллективов, коллективов художественной самодеятельности, писателей, композиторов, передвижных выставок и т. д. [3, л. 3]. Строители не должны были чувствовать себя оторванными от культурных центров страны, поэтому гастрольные выступления ведущих представителей культуры на БАМе особо поощрялись.

Литература

1. Управление строительства «Ангар-строя»: справка // Арх. отдел администрации г. Братска. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 162.
2. Балдаев В.Е. Сквозь вековую тайгу. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1977. 245 с.
3. О культурном обслуживании рабочих коллективов ВУКС: информация // ГАЗК (Гос. арх. Забайкальского края) Ф. П-37. Оп. 34. Д. 22.
4. Культурное обслуживание строителей ВУКС БАМ (Читинский участок) за 1980 г.: информация // ГАЗК. Ф. П-37. Оп. 40. Д. 27.
5. Годовой отчет ССО // ГАНИИО (Гос. арх. новейшей истории Иркут. обл.) Ф. 185. Оп. 17. Д. 35.
6. Левашов В.В. Золотое звено. М.: Молодая гвардия, 1982. 274 с.
7. Мельников Г.А. На ударных комсомольских // Мы помним тебя, комсомол!...: История. Документы. Воспоминания. Иркутск: Облмашинформ, 2000. 406 с.
8. Ефимов П. Из отчета секретаря Бурятского обкома ВЛКСМ П. Ефимова о культурно-массовой работе среди молодежи // НАРБ: (Нац. арх. Республики Бурятия). Ф. П-36. Оп. 9. Д. 36.
9. О традиционном республиканском слете молодых строителей БАМ – победителей социалистического соревнования: постановление бюро обкома ВЛКСМ, штаба ЦК ВЛКСМ на строительстве БАМ и президиума Дорпрофсожа Забайкальских транспортных строителей // НАРБ. Ф. П-36. Оп. 10. Д. 9.
10. Лоскутников А. Из протокола I Всесоюзного слета бойцов ударного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ о работе молодых строителей Бурятского участка БАМ // НАРБ. Ф. П-36. Оп. 11. Д. 12.
11. Раднаев В. Из информации Бурятского обкома ВЛКСМ в ЦК ВЛКСМ о культурном обслуживании строителей ВУКС // НАРБ. Ф. П-36. Оп. 12. Д. 104.
12. Об итогах общественного призыва комсомольцев и молодежи на Всесоюзные ударные и местные комсомольские стройки Бурятской АССР в 1978 г. и задачах на 1979 г. // НАРБ. Ф. П-36. Оп. 13. Д. 50.
13. О дальнейшем совершенствовании библиотечного обслуживания рабочих коллективов Всесоюзных ударных комсомольскихстроек: постановление секретариата обкома ВЛКСМ, коллегии М-ва культуры Бурятской АССР // НАРБ. Ф. П-36. Оп. 13. Д. 53.
14. Балбаров Б. Из справки о работе ВУКС, прибывших на строительство Бурятского участка БАМ после XVII съезда ВЛКСМ // НАРБ. Ф. П-36. Оп. 15. Д. 89.
15. Новости. События. Факты [передовица] // Строитель БАМа. 1989. 26 апр.
16. Поспелов А.Ю. БАМ: взгляд со стороны // Комсомольская правда. 1990. 25 дек.
17. Федин В.М. Из опыта партийной работы на строительстве БАМа. Федин. М., 1983. 128 с.