



МАГИСТРАЛЬ ЭНТУЗИАСТОВ

11-12 июля 2014 в столице БАМа – Тынде, пройдут официальные праздничные мероприятия, посвященные 40-летию «стройки века». В специальном проекте пресс-службы ДВГУПС на страницах «Экспресса» мы продолжаем рассказывать об интересных фактах, связанных со строительством Байкало-Амурской магистрали. В подготовке материалов рубрики использован конспект лекций по истории БАМа, написанных в разные годы преподавателями нашего университета, а также статьи из многотиражной газеты вуза «Дзержинец» (1974–1985 гг.).

Начало строительства БАМа внесло серьезные коррективы в планы работы кафедр ХАБИИЖТа. Так, к примеру, в планах научно-исследовательской работы коллектив кафедры «Строительные и путевые машины» предусмотрел решение ряда вопросов механизации строительных работ, представляющих интерес для строителей БАМа. Особое внимание было уделено рыллению мерзлых грунтов с помощью взрывов, прокладка лидерных скважин в мерзлых грунтах.

Когда строительство БАМа подходило к концу, то возникли проблемы, связанные с эксплуатацией железнодорожной магистрали. Тогда кафедры ХАБИИЖТа «Эксплуатация и ремонт тепловозов», «Тепловозы и тепловые двигатели» и коллектив научно-исследовательской лаборатории под руководством научного руководителя В.Г. Григоренко приступили к научным исследованиям проблем эксплуатации локомотивного парка.

На участке Известковая – Ургал – Постышево успешно прошли испытания нового тепловоза в «северном» исполнении. В целом технология эксплуатационной работы в основе своей сохраняется и сейчас в том виде, в каком её предложили учёные ХАБИИЖТа.

Однако наиболее значимым вкладом ХАБИИЖТа в строительство БАМа являлась подготовка инженерных кадров. Сотни выпускников ХАБИИЖТа: путейцы, мостовики, строители, связисты, энергоснабженцы, водоснабженцы строили БАМ. В течение только двух лет с 1974 по 1975 гг. на строительство БАМа было направлено 110 молодых специалистов от ХАБИИЖТа.

На основании Постановления ЦК КПСС от 2 октября 1974 г. «О просьбах партийных комитетов по вопросам структуры и штатов партийных органов в связи со строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» бюро Хабаровского крайкома КПСС 15 октября 1974 г. приняло постановление, в соответствии с которым был создан отдел транспорта и связи крайкома КПСС. Предусматривалась организация строительства объектов производственной базы стройиндустрии. Хабаровское краевое управление профессионально-технического образования стало осуществлять процесс подготовки квалифицированных рабочих для строительства БАМа в количестве и по специальностям, которые определял Госкомитет Совета Министров СССР по профтехобразованию. Производственной базой в Хабаровском крае являлись ПТУ. В результате к 1978 г. на строительные объекты БАМа было направлено 13 тыс. выпускников ПТУ.

В соответствии с заданиями министерства высшего и специального образования СССР и МПС СССР руководители Хабаровского политехнического института и Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта подготовили и направили на строительство магистрали в 1975–1980 гг. 4300 молодых специалистов. ВЛКСМ – главная молодёжная организация СССР, обладавшая мощными ресурсами по управлению молодёжью страны, приступила к выполнению программы по активному привлечению молодого поколения к участию в строительстве железнодорожной магистрали. Программа БАМа приобрела необычайно популярный характер. С мая 1974 по 1976 гг. только в ЦК ВЛКСМ поступило свыше 150 тыс. заявлений с просьбой направить на БАМ. По комсомольским путёвкам на БАМе трудилось 18 тыс. юношей и девушек. Социологическое исследование, которое провёл ЦК ВЛКСМ, показало, что 65,5 % строителей БАМа составляла молодёжь в возрасте до 30 лет; 65,1 % – приезжие из городов; 18,7 % – из села. В подавляющем большинстве это были мобильные и социально активные молодые люди.

В апреле 1974 г. состоялся XVII съезд ВЛКСМ, на котором БАМ был объявлен «ударной комсомольской стройкой». Хабаровская краевая комсомольская организация 19 июля 1974 г. провела собрание. В результате Хабаровский крайком ВЛКСМ определил традиционные для комсомола начала 1970-х годов задачи: создание соответствующих условий труда и быта молодых строителей Восточного участка, организация социалистического соревнования за ускоренное выполнение заказов БАМа среди молодёжных коллективов Хабаровского края. Приняли участие в этом соцсоревновании и студенты ХАБИИЖТа.

В сентябре 1974 г. был создан штаб ЦК ВЛКСМ по шефству над БАМом, который занимался решением вопросов хозяйственной деятельности и проблем снабжения стройки материально-техническим оборудованием. Следует отметить, что в обычных условиях это не входило в компетенцию комсомольских органов. Однако, действительно, в некоторых случаях, мандат штаба ЦК ВЛКСМ оказывал быстрое воздействие, особенно на заводах-поставщиках. В результате необходимая дефицитная продукция для стройки отгружалась в первую очередь.

Однако следует признать, что штаб ЦК ВЛКСМ занимался одновременно несколькими делами, не акцентируясь на определённых конкретных мероприя-

тиях. А когда при Хабаровском крайкоме ВЛКСМ появился аналогичный краевой штаб комсомольскихстроек с целью координации планируемых мероприятий комсомольских организаций и хозяйственных руководителей, способствующих сооружению объектов, повышению производительности труда и экономии материалов, то началось дублирование комсомольских структур, что в итоге привело к заорганизованности их деятельности.

Строительство на Восточном участке было начато 6 февраля 1975 г., а 5 октября 1980 г. была завершена укладка железнодорожного полотна Восточного участка на территории Хабаровского края. Шефство над строительством Восточного участка взяли на себя западные области Союза – Донецкая, Горьковская, Тамбовская. В сентябре 1977 г. в посёлке Ургал-II было заключено соглашение по шефству над Восточным участком БАМа между Украинской, Молдавской, Таджикской республиками и г. Хабаровском. Однако, к четвёртому году строительства магистрали накопилось очень много проблем и трудностей, решить которые можно было только сообща. Например, одним из вопросов соглашения было определение статуса молодого человека, прибывшего по комсомольской путёвке. Он должен был иметь образование не ниже среднего, владеть требуемой специальностью и прибыть на трассу отрядным методом.

Так как стройка имела общеполитическое значение, то шефскую помощь оказывали не только комсомольцы и молодёжь, но и все трудящиеся страны. Об этом говорилось в Постановлении ЦК КПСС от 25 февраля 1975 г. «Об инициативе коллективов трудящихся по оказанию шефской помощи в строительстве объектов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Например, комсомольско-молодёжная бригада Хорского деревообрабатывающего комбината принимала участие в изготовлении сверхплановой продукции для БАМа. На Уссурийском деревообрабатывающем комбинате была проведена реконструкция цеха домостроения. Комбинат, начиная с 1977 г., поставил для строителей железнодорожной магистрали сборные дома улучшенной конструкции.

Неотъемлемой частью советской эпохи являлось социалистическое соревнование, которое проходило под девизом «Продукции для стройки века – отличное качество!», «Заказы БАМ – досрочно, с высоким качеством и повышенной надёжностью!». Также было организовано движение «Ударное комсомольское шефство над заказами для БАМа». В результате в сентябре 1974 г. для новостроек магистрали было отгружено 800 кубометров пиломатериалов и 75 кубометров половой рейки сверх плана. Строители за первые 4 месяца 1975 г. получили от шефских предприятий 750 экскаваторов, 7000 автомобилей, 900 бульдозеров.

Учёными Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока (г. Владивосток) были проведены социологические исследования, ко-

торые показали, что советская молодёжь ехала строить магистраль и работать на БАМе, потому что поддерживала политику КПСС, направленную на освоение перспективных районов Сибири и Дальнего Востока. По подсчётам дальневосточных учёных, руководствуясь идейно-патриотическими и моральными побуждениями на БАМ прибыло от 50 до 70 процентов бойцов комсомольских отрядов.

Более того, сама стройка была мощным толчком, который привёл к увеличению численности членов ВЛКСМ. Увеличивались масштабы строительства – росла и численность комсомольцев. Так, в декабре 1975 г. численность членов ВЛКСМ составляла 12268, в 1979 г. – 14780, 1980 г. – 19000.

Таким образом, в этот период деятельность ВЛКСМ по привлечению молодёжи на стройку уже приносила свои плоды. Среднестатистический возраст строителей БАМа был, безусловно, значительно моложе возраста советского строителя вообще. Следует заметить, что жизнь и работа на БАМе часто воспринималась в молодых комсомольцах отнюдь не худшие человеческие качества.

За годы строительства трассы лозунг «Байкало-Амурскую магистраль строит вся страна» стал привычным. Советское правительство постоянно поощряло строителей. 8 октября 1976 г. был опубликован Указ президиума Верховного Совета СССР «Об учреждении медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали». ЦК КПСС и Совет Министров СССР 30 мая 1985 г. присвоили железной дороге звание «Ленинского комсомола». Хабаровский краевой комитет КПСС постоянно поощрял работу комсомольцев, молодёжи и воинов-железнодорожников, работавших на строительстве магистрали. Характерными чертами на всём протяжении строительства железнодорожной трассы продолжали оставаться порыв и энергия молодёжи. Партийные и правительственные круги не могли не учитывать тот факт, что сооружение БАМа в большей степени являлось делом рук молодёжи и комсомольцев, хотя именно им приходилось испытывать все трудности, невзгоды и противоречия, возникавшие во время строительства.

Продолжение следует...

На странице пресс-службы официального сайта ДВГУПС есть специальная рубрика «Навстречу 40-летию БАМа» (<http://festu/bam40/blog>), где размещаются публикации о строительстве магистрали.

Приглашаем сотрудников ДВГУПС принять участие в этом информационном проекте: ведь очень многие преподаватели и студенты нашего вуза вписали свои имена в славную страницу БАМа. Ждем от вас воспоминания о БАМе, истории о людях БАМа и, конечно же, фотографии.

Информацию можете отправлять по электронной почте на адрес pressa@festu.khv.ru или приносить в пресс-службу (главный корпус ДВГУПС, ауд. 402а).

