



ИСКУССТВО УПРАВЛЕНИЯ: КАК БАМ ПРЕВРАТИЛСЯ В СТРОЙКУ, КУДА ВСЕ ХОТЕЛИ ПОПАСТЬ И РАБОТАТЬ ЗА ИДЕЮ

ВИНОГРАДОВА ВЕРА

Специальный корреспондент

АННОТАЦИЯ

2024 год – юбилейный для Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Пятьдесят лет назад эту железную дорогу в дикой тайге объявили всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Это было одно из многих грамотных управленческих решений, без которых рельсы не были бы проложены среди тайги и гор, на многолетней мерзлоте.

Эту стройку не только очень хорошо снабжали, но и так хорошо разрекламировали, что люди рвались на край света, чтобы проявить себя, даже ждали очереди. В союзных республиках конкурс на то, чтобы попасть в первые комсомольские отряды, доходил до 20 человек на место.

Республики и регионы шефствовали над станциями и поселками и соревновались между собой. Они создавали эти объекты на пустом месте, беря на себя все: изыскания, проектирование, поставки материалов, отправку специалистов, оформление вокзалов (часто в национальных традициях). И стремились все делать качественно и быстро.

Инженерные технологии в сложных климатических условиях, в лесах и горах часто придумывались на месте. Зарубежные специалисты поражались и ехали перенимать опыт.

На рубеже 1980-х и 1990-х годов общественное отношение к БАМу изменилось с плюса на минус, потом снова с минуса на плюс. Зато дружба первопроходцев оставалась неизменной, они продолжали считать эту стройку великой и грамотно организованной.

Разрозненные локальные объединения строителей постепенно объединились в общероссийскую общественную организацию «Бамовское содружество» (ОРОО «БАМ»). Она была зарегистрирована Минюстом РФ в 2021 году и начала готовиться к полувековому юбилею БАМа.

Празднества будут и похожи, и не похожи на прошлые юбилеи. Будет награждение медалями «50 лет БАМу». Пройдет спецпоезд Москва – Тында с концертами на вокзалах. Будет организована деловая программа.

В этой статье мы расскажем об организации стройки на основе архивных материалов. Их предоставили редакции «ГеоИнфо» сотрудники Музея истории БАМа в городе Тында, ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области» и ОРОО «Бамовское содружество».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Байкало-Амурская магистраль (БАМ); всесоюзная ударная комсомольская стройка; юбилей; сложные условия; управленческие решения.

THE ART OF MANAGEMENT: HOW BAM TURNED INTO A CONSTRUCTION SITE WHERE EVERYONE WANTED TO GET TO AND WORK FOR AN IDEA

VINOGRADOVA VERA
Special correspondent

ABSTRACT

2024 is an anniversary year for the Baikal-Amur Mainline (BAM). Fifty years ago, that construction project in the wild taiga was declared an all-Union Komsomol top-priority one. That was one of many competent management decisions, without which the rails would not been laid among the taiga and mountains, on permafrost (however, in construction on permafrost, due to inexperience, a number of mistakes were made that have been correcting up to now. – Ed.).

That construction project was not only very well supplied, but also advertised so well that people rushed to the edge of the world to show their worth, even waited in line. In the Union republics, the competition to get into the first Komsomol parties reached up to 20 people per one place.

Republics and regions patronized stations and villages along BAM and competed with each other. They created those objects from scratch, took care of everything such as engineering survey, design, supply of materials, dispatch of specialists, design and decoration of stations (often in national traditions). And they tried to do everything qualitatively and quickly.

In difficult climatic conditions, in forests and mountains, engineering technologies were often invented on the spot. Foreign experts were amazed and went there to adopt the experience.

At the turn of the 1980s and 1990s, the public attitude towards BAM changed from plus to minus, then again from minus to plus. But the friendship of the BAM pioneers remained unchanged; they continued to consider that construction project great and well-organized one.

Scattered local associations of BAM builders gradually united into the all-Russian public organization “BAM Commonwealth”. It was registered by the Ministry of Justice of the Russian Federation in 2021 and began preparing for the half-century anniversary of BAM.

The celebrations will be both similar and different from past anniversaries. There will be an awards ceremony for “50 years of BAM” medals. There will be a special train from Moscow to Tynda with concerts at the stations. A business program will be organized.

In this paper we will tell about the organization of that construction project on the basis of archival materials, which were provided to the editorial staff of the “GeoInfo” journal by employees of the Museum of the History of BAM in the city of Tynda, the State Treasury Institution of the Rostov Region “Center for the Contemporary History Documentation of the Rostov Region” and the all-Russian public organization “BAM Commonwealth”.

KEYWORDS:

Baikal-Amur Mainline (BAM); all-Union Komsomol top-priority construction project; anniversary; difficult conditions; management decisions.

Стройку хорошо разрекламировали ►

Масштабная реализация проекта удалась спустя 90 лет после того, как его задумали, – в 1974 году. Впервые эта идея обсуждалась на заседании Русского технического общества еще в 1888 году, и тогда же в тайге побывали первые исследовательские экспедиции.

В семидесятых годах прошлого века обострились отношения СССР с Китаем. В случае вооруженного конфликта Транссибирская железнодорожная ма-

гистраль (Транссиб), проходящая в 30–50 км от границы, могла быть захвачена неприятелем, и надо было срочно создавать запасные варианты железнодорожного сообщения между западом и востоком страны.

Чтобы поднять людей на стройку, решили опереться на комсомол, у которого уже был опыт, традиции, комитеты на уровне районов, городов, областей, республик и на каждом предприятии. В апреле 1974 года в ЦК ВЛКСМ пришло 3500 писем от добровольцев, а за

все время стройки поступило более 150 тысяч заявлений с просьбой дать комсомольскую путевку на БАМ.

Первый отряд был сформирован к XVII съезду комсомола и прямо оттуда 27 апреля 1974 года с песнями и танцами он двинулся в путь. Парни и девушки были одеты в куртки защитного цвета с названиями городов и эмблемами БАМа, а представители союзных республик – в национальные костюмы. Все вместе они олицетворяли многонациональную страну СССР.

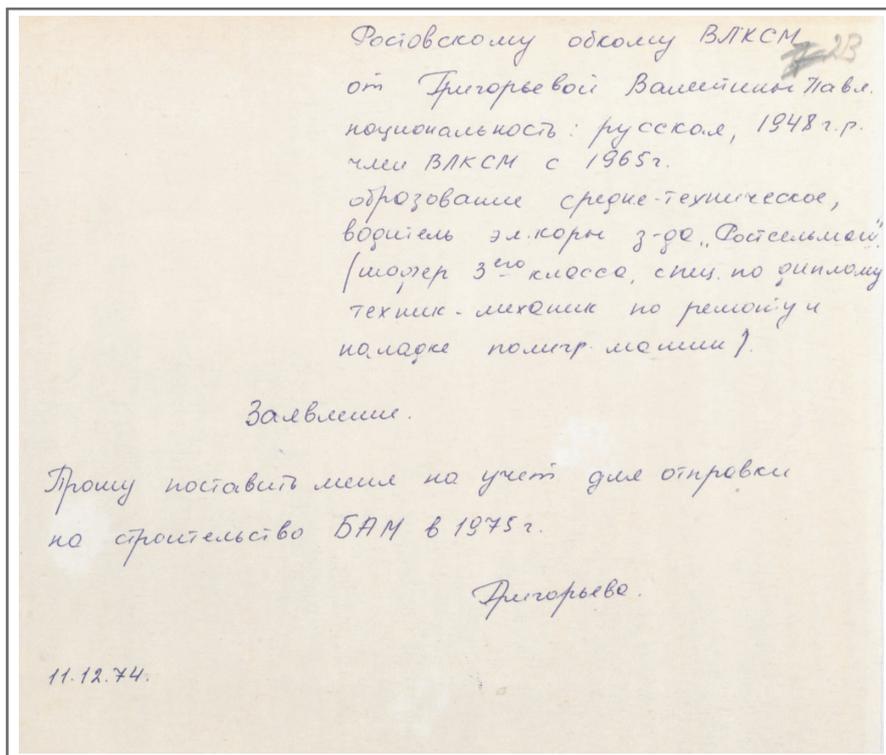


Рис. 1. Пример заявления с просьбой дать комсомольскую путевку на БАМ (источник фотокопии – ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области»)

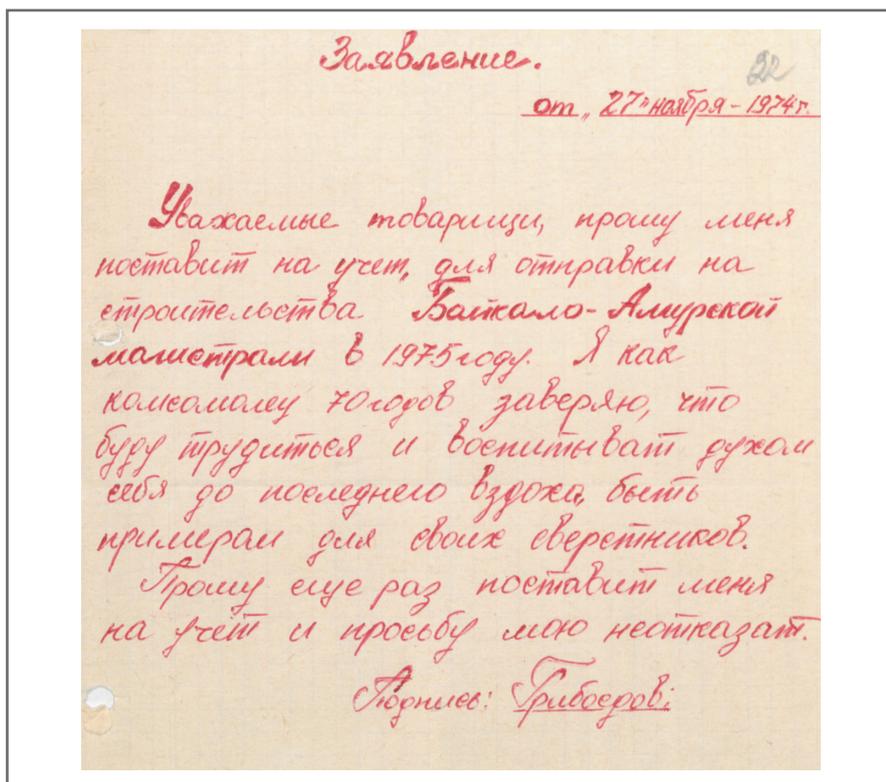


Рис. 2. Пример заявления с просьбой дать комсомольскую путевку на БАМ (источник фотокопии – ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области»)

не попасть. Конкурс был до 20 человек на место. Выбирали лучших из лучших. Вне конкуренции были лишь претенденты, владевшие двумя-тремя специальностями. Был даже приказ, чтобы без проволочек отпускать мастеров с производства: БАМ был важнее.

Комсомольцы писали не просто заявления, а просили не отказать в просьбе, клялись быть примером для сверстников, укреплять свой дух. Попасть на стройку, которая сводила с ума, можно было в составе комсомольского отряда, производственного коллектива или индивидуально.

Последний вариант реализовал руководитель Ростовского регионального отделения ОРОО «Бамовское содружество» Александр Жданов. В то время он учился в Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ – ныне РГУПС) и на четвертом курсе решил во что бы то ни стало попасть на БАМ. Написал заявление ректору и в 1975 году, окончив институт, отправился в путь. В общей сложности он проработал на Дальнем Востоке 22 года, пройдя путь от снабженца до руководителя.

Зарплата у молодых специалистов была от 200 рублей и более. Механизаторы, умевшие обращаться с импортной техникой, получали 800 рублей. После трех лет выдавался чек на покупку автомобиля «Жигули». Были люди, которые, получив чек, уезжали домой, но многие оставались.

«Деньги интересовали нас в последнюю очередь, больше всего хотелось проявить себя. БАМ был главной стройкой страны. Все новости по телевизору начинались с бамовской повестки, из них я все и узнал. Именно вот такой мощной пропагандыстроек и технических профессий сейчас в стране не хватает», – поделился мнением Александр Жданов.

Придумали шефское соревнование ▶

Как вспоминает президент ОРОО «Бамовское содружество» Ефим Басин (ранее – начальник Главного управления строительства БАМа «ГлавБАМстрой», заместитель министра транспортного строительства СССР), железную дорогу не просто строили, над ней шефствовали. Шефы соревновались в том, кто заботливей.

Сначала общее шефство над стройкой взял комсомол. Затем шефами стали российские регионы и союзные республики. Было принято постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР,

«Фирменная» одежда молодых строителей мелькала на вокзалах, в аэропортах, по телевидению. На бамовцев смотрели с уважением и завистью и очень хотели быть на их месте. От каждого региона формировался от-

ряд, например «Комсомолец Ленинграда», «Московский комсомолец».

Если в российских регионах желающие ждали очереди по два месяца, то в союзных республиках в первые комсомольские отряды можно было вообще

в котором описывалось, какой шеф за что отвечает.

Регионы и союзные республики брали на себя обязательства создавать станции и поселки с нуля. Так в дикой тайге появилось более 50 городов и поселков.

«На базе ударных комсомольских отрядов было создано 250 строительных организаций. Родилось движение “Я хозяин стройки”. Хозяевами стройки были и комсомольцы, и военные железнодорожные строители, и профессиональные строители со всех уголков Советского Союза», – рассказала представительница Музея истории БАМа в Тынде. «Я хозяин стройки» – это не только про ощущение себя хозяином, но и про бережное отношение к природе и друг к другу.

Еще была инициатива «Сохрани березку» и много других начинаний.

Армянский трест «АрмБАМстрой» отвечал за станции Таюра и Кюхельберкерская, возводил объекты в поселке Звездный. Традиционный для Армении материал для облицовки, светлый вулканический туф, доставлялся самолетами с Кавказа.

Комсомол Грузии выполнял задачи четко, по-деловому. Никто не жаловался на тучи кусачей мошкеры летом. Из 800 желающих в первый ударный отряд взяли 69 человек. Перед ними была поставлена задача – построить красивый и благоустроенный станционный комплекс Ния. Их вдохновляло это название местной реки, похожее на грузинское имя. Помимо обычных строителей здесь трудились мастера по камню, металлу, дереву. Художники сделали эскизы, украсили здания чеканкой, деревянной резьбой.

В первый комсомольский отряд в Азербайджане в 1974 году на 80 мест было 1200 заявлений. Азербайджанцы построили станцию Улькан. Рядом с вокзалом установлен памятник национальному герою Фархадю с киркой вместо сабли в руках. Внутри здания – мозаика «Сказание об Азербайджане». Котельную в поселке и монтаж оборудования вели инновационным для того времени способом – блоками.

Ростовская область шефствовала над станцией Киренга в поселке Магистральный в Иркутской области. Как рассказывают выписки из протоколов обкома КПСС, которые хранятся в ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области», специально для БАМа было сформировано СМУ «Донское».

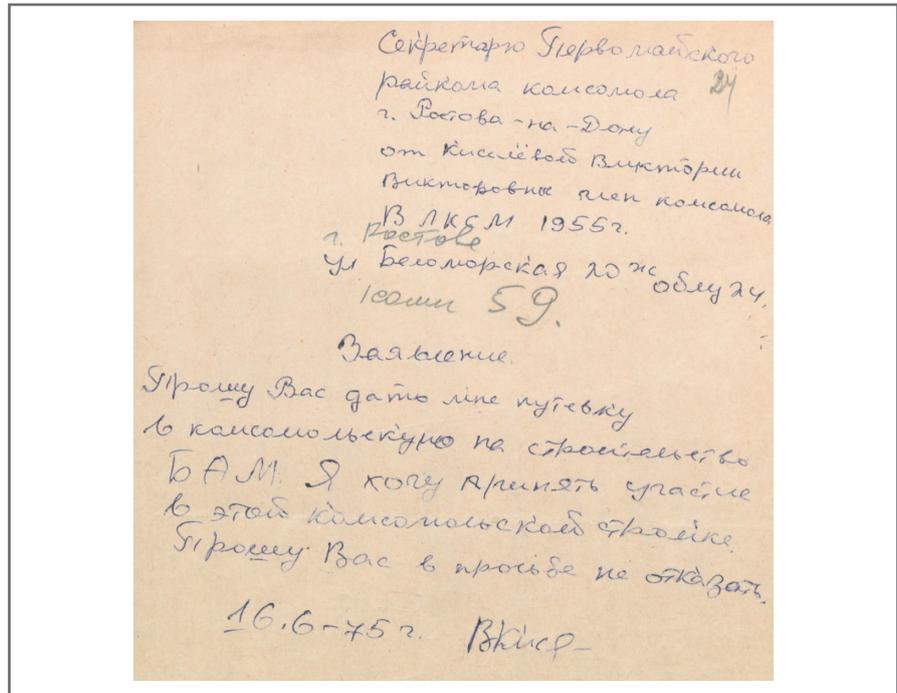


Рис. 3. Пример заявления с просьбой дать комсомольскую путевку на БАМ (источник фотокопии – ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области»)



Рис. 4. Станция Киренга, поселок Магистральный Иркутской области (источник фото – Музей истории БАМа в Тынде)

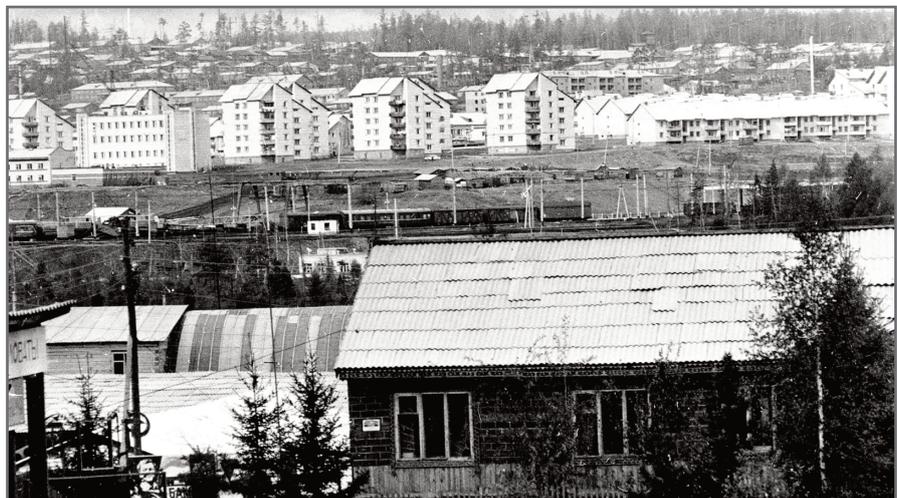


Рис. 5. Станция Киренга, поселок Магистральный Иркутской области (источник фото – Музей истории БАМа в Тынде)



Рис. 6. Вблизи станции Киренга, поселка Магистральный Иркутской области (источник фото – Музей истории БАМа в Тынде)

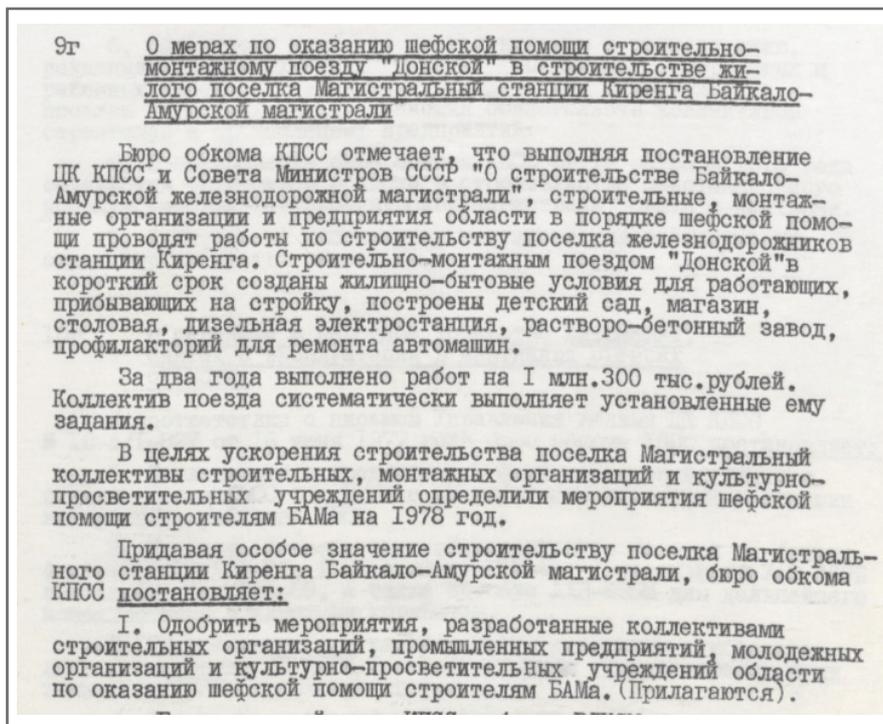


Рис. 7. Документ о мерах по оказанию помощи строительно-монтажному поезду «Донской» (источник фотокопии – ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области»)

Между станцией Киренга и Ростовом курсировал строительно-монтажный поезд «Донской», который перевозил технику, материалы, специалистов. Первый железнодорожный состав из 27 вагонов отправился на восток 31 марта 1976 года. Он вез четыре бульдозера, два трактора К-700, три экскаватора, две электроподстанции, сварочные аппараты, шесть комплектов бытовых помещений и другие грузы, необходимые для возведения поселка с нуля в

дикой тайге. Все это сопровождала первая группа из 39 бамовцев – 22 рабочих и 17 инженеров и служащих. Женщин было восемь. Расклад по партийной принадлежности получился следующим: 8 коммунистов, 1 комсомолец, 30 беспартийных.

Совместили энтузиазм с опытом и технологиями ▶

Комсомольцы были нужны, чтобы на БАМе царил энтузиазм. Профессиона-

лов привлекали, чтобы подкреплять молодую энергию опытом.

Поддерживалась позитивная атмосфера. Например, если предприятия не справлялись с поставками в подшефные поселки, никого не наказывали, но говорили, что надо подтянуться. Когда в одной из бригад каменщиков возникло недовольство из-за вынужденного простоя, начальнику было рекомендовано провести с рабочими беседу и не допускать распространения негатива.

Шефы заботились и о хорошем настроении добровольцев. Раз в квартал на БАМ ездили артисты, писатели, поэты. Также там регулярно бывали в командировках комсомольские, партийные и профсоюзные работники.

В целом БАМ очень хорошо снабжался. Водители грузовиков имели на руках накладные с красной диагональю – им была «зеленая улица». Для машин делали зимники – временные дороги в зимние периоды. Сначала прокладывалась автотрасса для подвоза материалов, потом укладывались рельсы.

Строили в том числе и на многолетней мерзлоте. Ее старались сохранить, чтобы при таянии все построенное не разрушилось, получали опыт и придумывали новые технологии (впрочем, в строительстве на мерзлоте по неопытности был допущен ряд ошибок, которые приходится исправлять до сих пор. – *Ред.*)

Изобрели способ ускоренного строительства мостов. Впервые их стали собирать из железобетонных блоков, металлических пролетов и конструкций, сделанных на заводах. Чтобы грунт не таял, использовались охлаждающие сифоны.

Земляные насыпи для железной дороги и других объектов, возведенных на многолетнемерзлых грунтах, впервые стали укреплять синтетическими материалами. Всю информацию собирала первая мерзлотная станция в Тынде. Она давала рекомендации по строительству и позже по эксплуатации объектов.

Искусственное замораживание грунта и химическое закрепление слабых грунтов, впервые использованные при строительстве Северомуйского и Кодарского тоннелей, вызывало интерес у зарубежных специалистов. Изучать опыт приезжали на БАМ японцы, американцы, немцы, французы.

Зарубежные эксперты советовали отказаться от 15-километрового Северомуйского тоннеля и проложить дорогу в другом месте. Проектировщики

ошиблись с выбором места, не учли сейсмическую опасность с возможностью землетрясений интенсивностью до 10 баллов, мощные подземные водные потоки и тектонические разломы. Предварительная детальная геологическая разведка не проводилась. Ошибка стала понятна, когда были получены материалы аэрофотосъемки и большой объем работы уже был выполнен.

Из-за частых обвалов сроки срывались, люди часто работали по пояс в воде. Для движения поездов были построены два коротких обходных пути на 30-метровых бетонных сваях. Эшелоны надо было подталкивать, цеплять к вагонам два локомотива.

Достроили Северомуйский тоннель только в 2003 году.

Реклама БАМа зависела от политической конъюнктуры ▶

С началом перестройки в 1985 году «раскрутка» Байкало-Амурской магистрали превратилась в «закрутку».

К этому времени завершилось интенсивное 10-летнее строительство (с 1974 по 1984 год). На БАМ зачастили комиссии с проверками из Москвы. Контролеров здесь всегда хватало, но если раньше они помогали строителям, то теперь они мешали и целенаправленно искали негатив.

Перед комиссиями из Москвы ставилась задача – сформировать такое информационное поле, в котором вся прежняя эпоха Брежнева будет со знаком «минус» (застой), а новое время Горбачева (перестройка) – со знаком «плюс». БАМ строили при Брежневе – значит, это минус. Стали раскручиваться новые легенды. Одна из них, например, гласит о том, что БАМ никому не нужен, что это деньги, зарытые в землю. Другая говорит о том, что БАМ строили зеки, – и ни слова об энтузиастах-добровольцах.

В 1990-х годах прекратилось финансирование БАМа. Люди сидели без зарплаты и стали разъезжаться. Некоторые поселки уцелели только благодаря лесозаготовкам, которые помогали пополнять местные бюджеты и давать людям работу. Но даже уехавшие до сих пор считают, что «все не зря все-таки было».

Оптимистичные вести о том, что БАМ снова нужен стране, стали появляться к концу десятых годов нашего века. В 2019 году газета «Гудок» со ссылкой на руководство ОАО «РЖД» писала, что есть планы развития железной дороги на Дальнем Востоке. Начал-

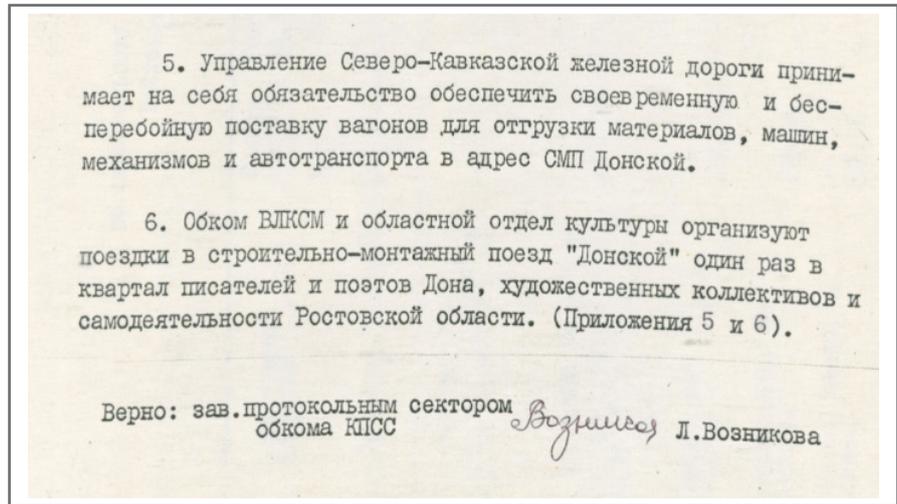


Рис. 8. Часть документа об обязательствах и организации работы строительного монтажного поезда «Донской» (источник фотокопии – ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области»)

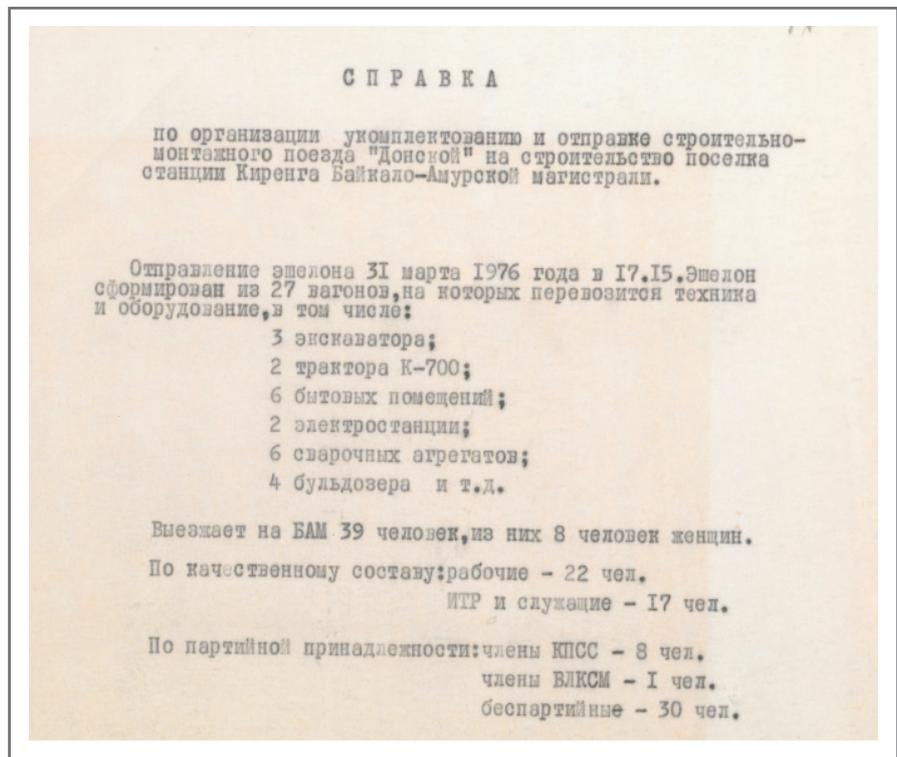


Рис. 9. Справка об организации, укомплектованию и отправке строительного монтажного поезда «Донской» (источник фотокопии – ГКУ РО «Центр документации новейшей истории Ростовской области»)

ся капитальный ремонт вокзалов, и пенсионеры стали ходить в них, чтобы полюбоваться и порадоваться тому, что «дожили до светлых времен».

Сейчас на государственном уровне БАМ «в тренде», и даже делаются исключения из законодательства в его пользу, например о сплошных рубках леса в местах строительства вторых путей и инфраструктурных объектов.

Правда, всеобщего энтузиазма, как в 1970-е годы, нет. Сейчас БАМ – это обычные будни вахтовиков, летняя

практика студентов. И все же руководитель Ростовского регионального отделения ОРОО «Бамовское содружество» Александр Жданов считает, что бойцы студенческих отрядов воспринимают БАМ как великую железную дорогу. Минувшим летом он принимал участие в проводах стройотряда на БАМ из Ростовского университета путей сообщения. Эти ребята напомнили ему комсомольцев его времени, которые ждали очереди, чтобы поехать на стройку, будоражащую умы. **и**