

КОМСОМОЛ — НЕ ПРОСТО ВОЗРАСТ

Комсомольская стройка века

Недавно мы в очередной раз отмечали День рождения комсомола, сыгравшего огромную роль в судьбе нашей страны. Рассказать о роли ВЛКСМ в строительстве одной из крупнейших железнодорожных магистралей страны — БАМа мы попросили депутата Госдумы от КПРФ Владимира Позднякова, участника этой грандиозной стройки.



— Владимир Георгиевич, расскажите, пожалуйста, как возникла идея строительства БАМа?

— Мысль о строительстве тихоокеанской железной дороги через северную оконечность Байкала появилась еще в конце XIX века. Затем к ней возвращались еще не раз. Однако реализовать задуманное мешало отсутствие необходимых средств.

ве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Всего за десять лет предполагалось построить около 4 тысяч км с учетом вторых путей от города Тайшет, который стал начальной точкой БАМа, до станции Находка на Тихом океане.

В апреле 1974 года, на XVII съезде ВЛКСМ, БАМ был объявлен всесоюзной ударной

ны. Многие просто брали билет и приезжали на стройку, горя желанием поскорее начать работу, и никакие предупреждения о возможных трудностях были не в состоянии переубедить их. Конечно, на стройке работало немало бригад профессиональных строителей, которые брали над новичками шефство. Интересно, что на строительстве работали как интернациональные, так и бригады, сформированные из представителей одной союзной республики или области: поселок «Беленький» строили молдаване, «Ургал» — украинцы, Северобайкальск — ленинградцы, Тынду — москвичи.

— А как Вы стали участником всесоюзной стройки?

— Моя жизнь была тесно переплетена с комсомолом в течение 15 лет. С 1970 года я начал работать вторым секретарем Кировского райкома комсомола. В 1974 году после окончания Высшей комсомольской школы я вернулся в Иркутский обком комсомола заведующим отделом пропаганды и агитации. В это время уже началось строительство Байкало-амурской магистрали. А так как по образованию я инженер-механик по строительному оборудованию, меня направили на БАМ. Мне поручили курировать западный участок

ниной. В памяти, конечно же, остались такие страшные природные явления Сибири, как наледь на реках, когда в самые страшные сибирские морозы, доходящие до 40-50 градусов, выходит вода на поверхность, буквально дымится, снова замерзает, вновь разливается. Это очень тяжелое, страшное испытание для людей, присутствующих там. Почва была настолько промерзшая, что на ней было трудно работать даже бульдозерам и тракторам. Так, снимался верхний слой земли, а под ней вновь мерзлота, поэтому определенные работы можно было проводить только летом, но тогда вновь появлялись проблемы из-за болотистой местности. Так что трудно-

се. Более того, над людьми не было никакого контроля, и все работали на совесть. До сих пор мы — те, кто стоял у истоков строительства БАМа, — общаемся, у нас сохранились теплые, дружеские отношения, которые мы пронесли сквозь года.

— Расскажите, пожалуйста, о легендарном агитпоезде.

— В свой первый рейс агитпоезд ЦК ВЛКСМ вышел 24 сентября 1975 года. Первым руководителем поезда был Евгений Словецкий. Поезд состоял из 60 человек: тридцати постоянных работников (проводниц, поваров, работников штаба) и тех, кто отправлялся на стройку с культурной программой.



сти подстерегали на каждом шагу, и преодоление их было нашей целью.

Благодаря этому появились различные движения. Так, движение «Сохрани березку» призывало беречь зеленые насаждения на территории, выбранной под застройку. Новые поселки строили, сохраняя леса. Закладывая строительство домов, учреждений, деревья вписывали в ландшафт. Поэтому, когда поселки сдавали под ключ, на их территории оставались зеленые насаждения. Также было известное движение «Я — хозяин стройки». В первый период оно было направлено на бережное от-

На агитпоезде многие выдающиеся ученые, военные, писатели, артисты добирались до самых глухих и далеких точек нашей страны, где шла грандиозная стройка века.

После нескольких поездок родилась оптимальная схема поезда: два вагона-клуба, два — пассажирских, вагон-столовая и вагон-дизель-электростанция. Эшелон не только выполнял свои прямые обязанности — нести на БАМ культуру, но и автономно решал другие вопросы, например, технические и снабженческие.

— Что же произошло в результате с главной стройкой XX века? Каковы перспективы развития БАМа на сегодняшний день?

— В 1984 году было официально заявлено, что БАМ построили. Но уже к тому времени война в Афганистане затребовала много средств, затем началась перестройка, был разрушен СССР. В 90-е годы в официальных СМИ начали звучать фразы: «Вас никто туда не посылал», «БАМ — это дорога в никуда» и другие либеральные изречения, за которыми стояло желание избавиться от советского прошлого. Что касается дня сегодняшнего, то есть федеральные программы по строительству, реконструкции, модернизации БАМа, на них выделены значительные средства. Несмотря на то, что существует множество проблем, перспективы развития БАМа очень обширны. Я верю, что подвиг советской молодежи, положившей начало великой стройки, не будет забыт.

Мария Климанова



Строительство магистрали во многом предопределило вооруженное столкновение между СССР и КНР в марте 1969 года в районе острова Даманский. Возникло серьезное опасение, что в случае разрастания конфликта и перекрытия трансибирской магистрали Дальний Восток может оказаться отрезан. К тому же на прилегающей к запланированной трассе территории к тому времени было открыто много ценных месторождений.

Необходимые средства для строительства железной дороги были выделены в соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 года «О строитель-

комсомольской стройкой. Командиром Всесоюзного строительного отряда им. XVII съезда ВЛКСМ, который прямо со съезда отправился на строительство БАМа, был избран Виктор Иванович Лакомов. Уже 11 июня 1974 года Лакомов со своей бригадой прибыл в посёлок Звёздный. Именно они уложили первые километры магистрали. С 1974 по октябрь 1978 года этот отряд прошел с укладкой свыше 300 км через станции Ния, Небель, Магистральный, Улькан и Куernermu. А за строительство участка железной дороги Хребтовая — Усть-Илимская Виктор Лакомов получил звание Героя Социалистического Труда.

— Кто же откликнулся на призыв комсомола, не испугавшись сурового климата?

— Комсомольцы того времени были воспитаны в идеалах преданности Советской Родине, они были готовы на подвиги и в бою, и в труде. Парни, и девушки рвались на стройку, чтобы внести свой вклад в историю родной страны. Настрой у всех был боевой. Письма от молодых людей, стремящихся принять участие в строительстве Байкало-Амурской магистрали, приходили в штаб строительства со всех уголков стра-



БАМа, который проходил по Иркутской области.

— Какие трудности приходилось преодолевать строителям БАМа?

— Нам приходилось осваивать необжитые места, где ранее объявлялись только охотники, которые ходили за пуш-

ношение к стройматериалам, к качеству строительства, борьбу за продление срока службы бамовской техники. Впоследствии — на экономное использование материальных ресурсов, сохранение природных богатств зоны БАМа, создание образцовых поселков на трас-



Продолжается подписка на газету МГК КПРФ «ПРАВДА МОСКВЫ» — еженедельное издание, освещающее общественно-политическую, социальную и культурную жизнь москвичей.

Оформить подписку на первое полугодие 2015 года можно в любом почтовом отделении.

Сведения о газете содержатся в Объединенном каталоге «Пресса России» (Стр. 156). Подписной индекс издания 11950.

Стоимость подписки с доставкой в почтовый ящик:

— на 1 месяц — 55 рублей 68 копеек;
— на 2 месяца — 111 рублей 36 копеек;
— на 3 месяца — 167 рублей 04 копейки;
— на 4 месяца — 222 рубля 72 копейки;
— на 5 месяцев — 278 рублей 40 копеек;
— на 6 месяцев — 334 рублей 08 копеек.