

БАМ: уроки истории (к 95-летию создания ВЛКСМ)

Б. А. Ручкин, А. А. КОРОЛЕВ

(МОСКОВСКИЙ ГУМАНИТАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ)

Статья посвящена осмыслению деятельности поколения молодежи 70-х годов XX в. и его места в истории строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМа). Опровергаются суждения о том, что магистраль строили «добровольные невольники», а сам БАМ — это «дорога в никуда».

Ключевые слова: БАМ, комсомол, молодежь.

Мы обращаемся к одной из славных страниц комсомольского прошлого — его шефства над грандиозным проектом — строительством Байкало-Амурской магистрали (БАМа).

Сооружение БАМа широко освещалось в советских газетах, на радио, телевидении, над его образом работали публицисты, журналисты, писатели. Атмосфера пафоса стройки емко передана в строках песни О. Фельцмена, Р. Рождественского:

Слышишь — время гудит БАМ!
На просторах крутых — БАМ!

Ныне БАМ стал малопривлекательной для власти темой. В немногочисленных публикациях преобладают негативные акценты, типа «дорога в никуда», «памятники эпохи застоя», «добровольные невольники».

По мнению экономистов, дававших оценку после окончания ее строительства, дорога признавалась убыточной и не оправдывала вложенных в нее средств. «Проект строительства БАМ, — высказался Е. Гайдар в начале 2000-х в телепередаче «Намедни. 1961–2003: Наша Эра», — характерный пример социалистической «стройки века». Проект дорогой, масштабный, романтический — перемена места, Сибирь. Подкрепленный всей мощью советской пропаганды, экономически абсолютно бессмысленный...»

Есть и противоположные мнения (см.: Власов, 1998; 1999), но об экономической стороне вопроса спорить не будем, это не наша тема.

Сосредоточим внимание на одном аспекте — мифе «о добровольных невольниках», т. е. о людях, участниках строительства, биография которых начинается с приезда на стройку. В 70–80-е годы прошлого века на всесоюзных

ударных стройках по комсомольским путевкам трудилось 1 млн 350 тыс. чел., из них на БАМе — 45 тыс. (см.: ВЛКСМ..., 1974: 43; ВЛКСМ..., 1978: 56–58; ВЛКСМ..., 1982: 46–47).

Это не просто стройка. Это — символ эпохи, осмысление деятельности поколения 1970-х и его места в истории. Трудно сейчас представить, что современные молодые люди, живущие в Москве и Санкт-Петербурге, были бы готовы добровольно отправиться в те далекие места и проработать несколько лет. Значит, что-то существенное отличает то поколение от нынешнего. Именно этот вопрос становится главным для нашего исследования.

Итак, «добровольные невольники». Именно так называется статья журналистки Екатерины Гликман (Гликман, 2006). Заголовок хлесткий. Смысл: строители БАМа — невольники, а это по словарю С. Ожегова — рабы, пленники. Рабы кого? Государства? Организации? Властителя? Рабы чего? Идеи? Здесь же налицо, говоря научным языком, — оксюморон. Что в переводе с греческого — остроумно-глупое. Например, «живой труп», «горячий снег».

В народе говорят: «Все начинается с дороги». У каждого советского поколения они — свои. Неповторимые: это и узкоколейка Павла Корчагина — символ устремлений молодежи эпохи Гражданской войны, это и Турксиб — олицетворение трудового героизма юношей и девушек незабываемых 1930-х годов, это и Абакан — Тайшет, Тюмень — Сургут — примеры мужества юности, которая закалялась в отблесках «костров таежных». И наконец, БАМ — символ трудового героизма 1970–1980-х годов. Может показаться, что перед вами ностальгирующие люди, которые пишут пастораль позднего советского романтизма. Нет. Это не так. Скорее — размышляющие историки. Не-

преложное правило любого историка — судить явления прошлого по законам нравственным ушедших эпох, оценивать их (а это уже другой вопрос: хорошо или плохо) через призму бытовавших тогда теорий, мнений, представлений. Поступать иначе — значит модернизировать, «подправлять» прошлое, обелять или огульно очернять, что не «здесь и теперь».

Вместе с тем нельзя не учитывать, что вступающие в жизнь новые поколения (в данном случае автор указанной статьи, представитель этого нового поколения) по-своему объясняют факты и события, ставшие уже историей. Это их неотъемлемое право на собственное видение истории. Они наследуют и хорошее, и плохое, прекрасное и безобразное, легенды и мифы, создают и свои. В этом диалектика жизни. Преемственность и новаторство. Даже отрицание и поругание. Как бы нам ни было больно! В советские времена догматики-идеологи утверждали, что между поколениями нет борьбы. Оказывается — есть: и идейная, и нравственно-этическая, и психологическая, и эстетическая, и прочая, прочая. Но главное — понять друг друга, а это значит — простить. Понять — оживить факты, информацию, знания. Найти причинно-следственные связи между ними.

Что касается БАМа, то он поистине «магистраль века» (трасса почти в 4 тысячи километров). Когда ее строили, поражало все: размах, масштабы строительства, смелость и оригинальность инженерных решений (трасса дороги пересекала 11 крупных рек, бесчисленное количество речек и речушек, было построено 2230 больших и малых мостов), перепады

климата, сложная сейсмическая обстановка (оползни и другие сюрпризы природы). Стоимость строительства БАМа в ценах 1991 г. составила 17,4 млрд рублей. Таким образом, БАМ стал самым дорогим инфраструктурным проектом в истории СССР (Карпова, Миرونченко, 2009: Электр. ресурс).

Разными путями приходили люди сюда, в трудовые коллективы магистрали. Ехали прежде всего молодые: стройка-то комсомольская, молодежная! Из каждых пяти строителей четверо — в возрасте до 30 лет (ВАКСМ..., 1978: 58). Источники пополнения таковы: общественный призыв молодежи (по комсомольским путевкам), организованный набор, целевое направление выпускников вузов и техникумов, ПТУ, приехавшие индивидуально, так называемый местный наем и т. д.

Наши многолетние исследования показали: определяющими для большинства юношей и девушек, которые приезжали на БАМ, были желания благородные, общественно значимые (табл. 1) (Проблемы хозяйственного..., 1977: 7).

Мотивы патриотического характера приезжающих на БАМ большинства юношей и девушек подтверждают исследования ученых Новосибирска, Хабаровска, Иркутска (Ручкин, 1985: 53).

Опрос бойцов отряда имени XVI съезда КПСС (1981 г.) показал, что 42,6% изъявили желание поехать на ударные стройки по соображениям идейно-патриотического характера; 34,3% — проверить себя на прочность в трудных условиях; 18,1% — с целью проявить свои способности; 24,2% — улучшить материальное положение¹.

Таблица 1

МОТИВЫ ПРИЕЗДА СТРОИТЕЛЕЙ НА БАМ (В %)

<i>Мотив</i>	<i>Уч. отряд им. XVII съезда ВАКСМ (1974 г.)</i>	<i>Отряды Западного участка</i>	<i>Восточный участок, строительные подразделения шефов</i>
Идейно-патриотические мотивы	89,0	60,7	55,2
Желание устроить свой быт.	—	14,1	7,1
Семейные обстоятельства	—	23,0	34,4
Улучшение материального положения	11,0	2,2	3,3
Прочие			

Как видно, исследования ученых разных лет свидетельствовали о понимании важности личного участия в строительстве магистрали, преобладании этого мотива среди всех других, которыми руководствовались добровольцы, выбирая свой путь на БАМ. Бамовец, поэт Вл. Гузий писал: «От Усть-Кута и до Амурских вод, / Дорогами судьбы мы шли вперед — / мы шли по зову молодых сердец. / Нам слово “БАМ” — алмазный наш венец...»

Это хотелось бы подчеркнуть потому, что западные исследователи того периода стремились проигнорировать идею о том, что интересы юношей и девушек не совпадали с интересами партии, комсомола. Они выставляли добровольцев, едущих на освоение новых регионов (в том числе на БАМ), как «энтузиастов поневоле», писали о «ненужных жертвах», которые молодежь умножила в угоду государства» (Сулемов, 1979: 31).

Великий поэт говорил: «Не продается вдохновение, но можно рукопись продать». Наряду с романтиками-коллективистами («сначала думай о Родине, а потом — о себе») были и трезвые реалисты («заработать на кооператив, на машину»), а то и просто «гастролеры», любители наживы. Были такие и среди управленческих кадров БАМа, которые спекулировали дефицитными товарами (холодильниками и т. д.).

Скажем так: противопоставление духовного и экономического факторов условно. Добровольцев манило (исследования это показывали) и другое — повышенная заработная плата, удлинение отпуска, возможность вне очереди приобрести некоторые остродефицитные товары. Менялось время, и доброволец стремился жить в ногу с ним. Он и романтик, и рационалист. Противопоставление этих двух мотивов не только условно, но оно и устаревало в течение определенного времени. Это было связано с тем, что многие молодые люди становились семейными, выросли, и у них более естественно сочеталось и «общественное», и «личное».

Но в целом первое место у добровольцев занимало понимание важности личного участия в освоении нового региона. «Работа в степени романтики» (М. Кульчицкий).

Один их опрошенных, строитель БАМа, написал, что «“настоящие бамовцы” — это бамовцы-добровольцы, первопроходцы, которые ехали в Сибирь за романтикой, а не первые советские бизнесмены. Соответственно, те строители, которые руководствовались этими идеалами, составляли костяк “особенных” бамовских коллективов...» (Воронина, 2009: 82).

В рождении «особенных бамовских» коллективов значительную роль сыграл творческий подход комитетов комсомола к формированию строительных отрядов.

Маленькое отступление. По мнению специалистов, ученых, камень преткновения в осуществлении иных крупных замыслов на стройках Сибири состоит в том, что требуется пять-шесть лет для создания нового коллектива. Только тогда появляются реальные возможности для осуществления больших дел.

Процесс создания работоспособного коллектива и более мелких подразделений, таких как бригады, растягивается порой на месяцы, если они сформированы из людей незнакомых, приехавших с разных концов страны. Отрядный принцип направления юношей и девушек, по общему мнению хозяйственных и партийных руководителей, позволил решать эту проблему в несколько раз быстрее.

27 апреля 1974 г. делегаты XVII съезда комсомола проводили на БАМ первый Всесоюзный отряд. В последующем были направлены Всесоюзные ударные отряды: в апреле 1978 г. — отряд имени XVIII съезда ВЛКСМ (1500 чел.); в октябре 1978 г. — отряд имени 60-летия ВЛКСМ (свыше 3000 чел.); в марте 1979 г. — отряд имени 25-летия целины (свыше 5000 чел.); в апреле 1980 г. — отряд «Молодогвардеец» (7000 чел.); в октябре 1980 г. — отряд имени Олега Кошевого (4000 чел.); в марте 1981 г. — отряд имени XXVI съезда КПСС (7000 чел.); в октябре 1981 г. — Всесоюзный ударный отряд (4000 чел.); в мае 1982 г. — отряд имени XIX съезда ВЛКСМ и 35 республиканских, областных, краевых ударных комсомольских отрядов (ВЛКСМ..., 1982: 46–47).

К примеру, на основе отряда «Московский комсомолец» был создан строительно-монтажный поезд (СМП) № 573, на основе «Волж-

ского комсомольца» — СМП № 576, «Белорусского комсомольца» — СМП № 588, «Комсомольцы Подмоскovie» — мостоотряды № 47 и 48; «Комсомолец Киргизии» и «Амурский комсомолец» вошли в состав мехколонн 141, 148, 149. Всего на базе ударных комсомольских отрядов с 1974 г. было создано 250 строительных организаций. «Ударные комсомольские отряды, — отмечал заместитель министра транспортного строительства, начальник ГлавБАМстроя Герой Социалистического Труда К. В. Мохортов, — сыграли решающую роль в становлении молодежных коллективов строителей БАМа».

Сам процесс комплектования отрядов постоянно совершенствовался. На первом этапе (большинство бойцов отряда XVII съезда были квалифицированными рабочими, однако они имели специальность нестроительного профиля; в последующие годы 60% членов отряда приобрели строительные специальности).

Для будущих бамовцев на местах комплектования организовывалась 3–4-месячная стажировка, выбирались объекты, на которых они стажировались, обозначался объем их работы, изучались возможности обучения нужным на БАМе специальностям, подбирались руководство отрядов: командир, комиссар, главный инженер.

Именно здесь, на БАМе, впервые в стране получила свое развитие практика формирования трудовых коллективов (от бригады до строительно-монтажного поезда) не в процессе строительства, а непосредственно на территории республики, краев и областей, направляющих добровольцев. Такой подход к формированию молодежных отрядов был одним из эффективных путей закрепления молодежи на ударных стройках, заслона материальным и моральным издержкам.

Но главным коллективом на БАМе был не отряд, а производственная бригада. По мнению опрошенных нами бригадиров и экспертов на БАМе (359 чел.) (Ручкин, 1985: 54), сильная сторона бригады состояла в том, что в ней объединялись не столько по принципу наличия у строителей производственных специальностей, а в зависимости от психологической совместимости и дружественных связей

его членов (они не только работали вместе, но и жили в одном вагончике, палатке месяцами, годами). В определенной мере сам подбор и стажировка на местах комплектования решали эти проблемы. Принадлежность к крепкой, хорошей бригаде — это и заработки, и определенная гарантия, защищенность ее членов (не все было гладко во взаимоотношениях на стройке).

Жизнь в слаженном трудовом коллективе комсомольцев сама оказывала воспитательное воздействие на участников строительства. В этих трудовых коллективах формировалась человеческая личность. «Мы строим БАМ, БАМ строит нас!» (автор афоризма — комиссар отряда имени XVII съезда ВЛКСМ Владимир Мучицын).

Именно на воспитание личности были направлены деятельность и энергия комсомольских кадров и актива. Творческое начало в их работе нашло отражение в поддержке и развитии многих трудовых инициатив молодых тружеников магистрали, в рождении новых форм соревнования, присущих только БАМу.

Особое место среди них занимало движение «Я — хозяин стройки», возникшее в марте 1975 г. В первый период оно было направлено на борьбу за продление срока службы бамовской техники. Впоследствии — на экономное использование материальных ресурсов, сохранение природных богатств зоны БАМа, создание образцовых поселков на трассе. В годы десятой пятилетки условный экономический эффект движения «Я — хозяин стройки» составил 39 млн рублей. Но его значение измеряется не только экономическими показателями, оно носит и глубоко социальный и воспитательный характер.

В чем же и каким было влияние молодых рабочих на решение тех или иных вопросов в производственном коллективе? Такое исследование проводилось Научно-исследовательским центром ВКШ при ЦК ВЛКСМ (табл. 2) (Муконин, 1985: 101).

О значении этого движения с точки зрения формирования качества хозяина производства размышляет В. И. Муконин — бывший первый секретарь Тындинского горкома комсомола, выпускник ВКШ при ЦК ВЛКСМ:

Таблица 2

<i>Вопросы, на решение которых рабочие оказывали влияние</i>	<i>Все рабочие, охваченные опросом, %</i>	<i>Рабочие БАМа, %</i>
Разработка встречных планов и социалистических обязательств	22,6	25,2
Присвоение рабочим очередного разряда	18,8	21,0
Очередность в предоставлении отпуска	11,9	13,8
Усиление режима экономии	9,9	9,8
Улучшение качества продукции	20,5	20,5
Улучшение условий труда	24,9	25,8

«Я попытался понять, что происходит с человеком, его социальными качествами, когда он попадает в такую среду и условия, где может эти качества проявить. Они ведь есть в каждом человеке, но нужна еще и обстановка, позволяющая их раскрыть, — востребованность этих качеств.

На социалистическом производстве, где все общественное и своего ничего нет, воспитать хозяина трудно. Но на БАМе это получалось. Там действительно складывались такие отношения, которые позволяли молодому чувствовать себя хозяином на своем участке работы и вообще на стройке. Более того, он ощущал себя хозяином страны. Я думаю, что воспитание настоящего хозяина многократно увеличивало силы последнего, делало молодого человека счастливым даже в трудных условиях БАМа — когда и мороз за 50, и временное жилье комфортом не блещет, и работа крайне тяжелая» (Преодоление..., 2006: 124).

1 октября 1984 г. на станции Куанда было торжественно уложено «Золотое звено» БАМа. Символический ключ от БАМа был соединен теми же, кто 1 мая 1974 г. на станции Тайшет его разъединил и дал клятву соединить при завершении работы, — командиром и комиссаром отряда имени XVII съезда ВЛКСМ Героем Социалистического Труда Виктором Лаковым и Владимиром Мучиницыным.

45 тысяч молодых людей приехали на БАМ по комсомольским путевкам и прошли школу становления и как строители, и как личности.

Родина высоко оценила труд и творчество строителей БАМа. На БАМе к 1 января 1985 г. работало 32 Героя Социалистического Труда;

2898 бамовцев награждены орденами и медалями, 62 строителя удостоены звания лауреата премии Ленинского комсомола. Пять бамовских коллективов за большие успехи, достигнутые при сооружении БАМа, награждены орденами, в том числе СМП-573 «Московский комсомолец» — орденом «Знак Почета» (там же: 134).

Теперь несколько слов о дороге «в никуда». По замыслу Советского правительства БАМ, во-первых, должен решать основную цель — освоить огромные северные территории (для этой цели были построены 59 городов и пристанционных поселков). С вводом в эксплуатацию БАМа страна получила второй, более короткий выход к Тихому океану, доступ к богатейшим природным запасам Севера страны. Во-вторых, решалось несколько задач оборонного характера. Надо было учитывать геополитические условия. Отношения с Китаем в конце 1960-х годов вступили в полосу конфронтации вплоть до вооруженных столкновений (вспомним Даманский). Поэтому строительство БАМа предусматривало три стратегические цели на случай «большой войны».

Правда и в том, что наблюдала ранее цитированная журналистка, характеризуя положение строителей в послесоветское время: трудовые ресурсы «доведены до ручки, они обозлены, им уже все равно, они согласны на мизерные заработки и ужасные условия труда, чтобы заработать на еду».

Действительно, в период перестройки Горбачева интерес к БАМу резко снизился со стороны и государства, и общества, а во времена Ельцина окончательно захирел. Колоссальные

средства, вложенные в стройку, омертвели. И делали это сознательно, прикрываясь нехваткой бюджетных ассигнований (Прядкин, 2012: Электр. ресурс). На произвол судьбы бросили не только Бамовскую магистраль, но целые регионы, например Дальний Восток.

Вместе с тем у молодого репортера возникает ряд вопросов, недоумений при оценке явлений и фактов, увиденных и услышанных на БАМе современном. По ее мнению, они противоречат логике жизни, просто здравому смыслу.

Е. Гликман удивляется, когда услышала от первого встречного бамовца, что его тянет в те места, где он строил магистраль, что он завидует, что она едет Туда.

«— Там же разваливается все — какое удовольствие?»

— Ну и что. Места-то родные. Весело там было...

Я не поняла. Какая радость — увидел, что труд твой оказался бессмысленным?»

Бессмысленным ли для первопроходцев? Это была их юность. Работали, любили. Было весело. Трудности сплывали. Это их пройденный путь, который никому и никогда не отнять. Чтобы там ни говорили, как бы ни писали. То, что было, — это их личное, дорогое. Они «утопают в дальнем дорогом».

Автор репортажа усомнилась в подлинности воспоминаний участников бамовской эпопеи: «Воспоминания какие-то неживые. Им не принадлежат. Будто помнят не то, что было, а то, как об этом писали газеты. Повторяют друг друга. Собственную память вытеснили штампы». Здесь также парадокс: репортер оценивает деяния первопроходцев по законам своего времени, через призму собственных взглядов на советскую историю, нередко основанных на стереотипах современной либеральной пропаганды («в советское время — все было плохо»), на новых мифах, рожденных в перестроечное и постперестроечное время. Что же касается однотипных взглядов бамовцев на свое прошлое, то для их объяснения стоит обратить внимание на законы общей и возрастной психологии. У людей зрелых их прошлое (юность) запоминается более объемно, красочно, в деталях, нежели их современ-

ная жизнь. Кроме того, с точки зрения социальной психологии происходит эффект взаимного «заражения», на массовое сознание оказывает серьезное влияние групповая психология. В малой группе ментальные особенности группы, проявляющиеся в коллективности, общинности и т. п., проявляются наиболее ярко. Здесь каждый получает ответ на вопрос: «Кто есть кто?».

Заметим, что, по разным исследованиям, годы строительства БАМа оцениваются самими добровольцами как лучшие годы в своей жизни (Воронина, 2007: Электр. ресурс). Многие, вернувшиеся в свои города после БАМа, не утратили бамовской идентичности, они объединились в ассоциации, отмечают свои праздники, они ездят на БАМ в отпуск и т. д. Объединяет людей, входящих в ассоциации, позитивное отношение к БАМу, осознание значимости бамовского периода в их жизни.

В. М. Прядкин, работавший на руководящих должностях в Управлении БАМ, профессор, литератор, пишет: «Мы построили БАМ и очень гордимся, и будем до конца своих дней гордиться этой дорогой. Я глубоко убежден, потомки оценят нас по достоинству» (Прядкин: Электр. ресурс).

Заклячая наши размышления, хочется высказаться по одному вопросу — колонизация (хозяйственное освоение) Сибири и Дальнего Востока осуществляется в условиях депопуляции, огромного дефицита рабочей силы. А от решения этой проблемы зависит будущее России: возродится ли она как великая держава или захиреет, распадется на отдельные земли, находящиеся под протекторатом других, более мощных государств Запада и Востока. «В XXI веке вектор развития России, — говорится в Послании Президента РФ Федеральному Собранию, — это развитие на Восток, Сибирь и Дальний Восток... Важнейший приоритет развития — это региональная авиация, а также морские порты, северный морской путь, БАМ, Транссиб...» (Послание Президента..., 2012: Электр. ресурс).

Это значит, во-первых, что важно осмыслить, препарировать богатейший исторический опыт освоения земель восточнее Урала. Особое внимание обратить на социально-про-

изводственный опыт, на участие комсомола — молодежной организации в сплачивании трудовых коллективов, в решении межэтнических конфликтов в смешанных коллективах строительных подразделений.

Во-вторых, следует вычленить воспитательную функцию указанных коллективов, поставить человеческое измерение как главный критерий в решении грандиозных задач освоения кладовых Сибири и Дальнего Востока. Обустройство нехоженных земель немыслимо без такого рода людей — чуточку фанатичных, одухотворенных большой идеей, ведущих других за собой, заряжая их своим энтузиазмом, энергией мысли, душевным порывом, презревшим «грошовой уют». Нельзя уповать только на вахтовый метод. Иначе освоение ресурсов указанных регионов растянется на века. Время не ждет. Кто не бежит, тот отстает. Наше время — век скоростей и страстей.

Чтобы там ни говорили, БАМ — яркая страница нашей отечественной истории, драматической и героической. Воистину из прошлого надо брать пламень, а не пепел.

И последнее. БАМ, Усть-Илимская ГЭС, Братская ЛПК и еще 380 ударных объектов — это комсомольское наследие, «подарок» олигархам от 1350 тысяч добровольцев 70–80-х годов прошлого века. Взгляните на карту, и все будет понятнее разных слов (Беляков, 2011: Электр. ресурс). Если бы не они, «комсомольцы-добровольцы», и не созданное ими, чем бы сегодня владело, пользовалось и распоряжалось нынешнее поколение и на чем бы сегодня пыталась подниматься Россия?..

Эпоха окончилась,
Надо ее описать.
Ну, пусть не эпоха — период, этап,
Но надо его описать,
От забвенья спасать,
Не то он забудется,
Не то затеряют его,
Заровняют его,
Он прочерком, пропуском станет,
И что-то — в ничто превратится,
И ничего в истории из него не застрянет.

Эти стихи Бориса Слуцкого звучат уместным напоминанием тем, кто впадает в беспая-

матство. Важно сохранить в нашей памяти образы тех, кто, будучи комсомольцем, не знал покоя, самоотверженно трудился, словом, жил для нашей великой многонациональной Родины.

ПРИМЕЧАНИЕ

1 Один из авторов статьи участвовал в подготовке и проведении исследования НИЦ ВКШ при ЦК ВАКСМ по проблемам труда, быта, досуга молодых строителей в зоне БАМа в 1981 г. Было опрошено 2008 строителей, 359 экспертов, 120 секретарей первичных комсомольских организаций (см.: Ручкин, 1985: 54).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Беляков, Е. (2011) Богатое наследие проклятого застоя [Электр. ресурс] // Комсомольская правда. 10 ноября. URL: <http://www.kp.ru/daily/25785.3/2767369/> (дата обращения: 20.02.2013).

Власов, Г. П. (1998) БАМ: опыт, уроки (1970–1990). Исторический аспект. Иркутск : Изд-во ИГУ.

Власов, Г. П. (1999) Регион БАМа: стратегия и опыт освоения. Исторический аспект. Братск : БрГУ.

ВАКСМ: от съезда к съезду. XVIII–XIX. (1982) М. : Молодая гвардия.

ВАКСМ: от съезда к съезду. XVII–XVIII. (1978) М. : Молодая гвардия.

ВАКСМ: от съезда к съезду. XVI–XVII. (1974) М. : Молодая гвардия.

Воронина, Т. (2007) Бамовцы о БАМе: к истории моего любопытства [Электр. ресурс] // Европейский университет в Санкт-Петербурге. URL: <http://old.eu.spb.ru/newsletter/April2007/whatsnew.htm> (дата обращения: 20.02.2013).

Воронина, Т. (2009) Память о БАМе. Тематические доминанты в биографических интервью с бывшими строителями // Неприкосновенный запас. 2009. № 2. С. 76–95.

Гликман, Е. (2006) Добровольные невольники, или Моя стыковка с БАМом // Преодоление: Судьбоносные пятидесятые : Норильский комсомольский десант 1956 года. М. : Изд-во Моск. гуманит. ун-та. С. 130.

Карпова, Е., Мироненко, П. (2009) Долгая дорога [Электр. ресурс] // Business Guide. Железнодорожный транспорт : прил. к газете «Коммерсант». № 93 (4148). URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1169088> (дата обращения: 12.03.2013).

Муконин, В. И. (1985) Формирование у молодых рабочих качества хозяина социалистического производства (на примере строительства БАМа): дис. ... канд. филос. наук. М.

Послание Президента РФ Федеральному Собранию (2012) [Электр. ресурс] // Президент России. Официальный сайт. URL: <http://президент.рф/news/17118> (дата обращения: 20.02.2013).

Преодоление: судьбоносные пятидесятые. Норильский комсомольский десант 1956 года (2006) / авт.-сост., гл. ред. К. П. Скопина. М.: Изд-во Моск. гуманит. ун-та.

Проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ (1977): материалы II Всесоюзной конференции. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО АН СССР.

Прядкин, В. М. (2012) Неизвестный БАМ [Электр. ресурс] // Литературный портал «ЛитерБург». URL: <http://literburg.ru/pages/651> (дата обращения: 20.02.2013).

Ручкин, Б. А. (1985) Ленинский комсомол: участие в хозяйственном строительстве (опыт, проблемы). М.: Молодая гвардия.

Сулёмов, В. А. (1979) Критика буржуазных фальсификаций современной деятельности ВЛКСМ. М.: Политиздат.

Дата поступления: 15.05.2013 г.

*THE BAIKAL-AMUR MAINLINE
(TO THE 95TH ANNIVERSARY OF ALL-UNION
LENIN YOUNG COMMUNIST LEAGUE)*

*B. A. Ruchkin, A. A. Korolev
(Moscow University for the Humanities)*

The article is dedicated to the conceptualization of the 1970s young generation and its role in the history of the Baikal-Amur Mainline construction (BAM). The authors criticize and contest the widespread assertions that the mainline was constructed by «voluntary slaves» and that «the BAM is the road to nowhere».

Keywords: the Baikal-Amur Mainline, BAM, Komsomol, youth.

BIBLIOGRAPHY (TRANSLITERATION)

Beliakov, E. (2011) Bogatoe nasledie proklyatogo zastoia [Elektr. resurs] // Komsomol'skaia pravda. 10 noiabria. URL: <http://www.kp.ru/daily/25785.3/2767369/> (дата обращения: 20.02.2013).

Vlasov, G. P. (1998) BAM: opyt, uroki (1970–1990). Istoricheskii aspekt. Irkutsk: Izd-vo IGU.

Vlasov, G. P. (1999) Region BAMA: strategii i opyt osvoeniia. Istoricheskii aspekt. Bratsk: BrGU.

VLKSM: ot s'ezda k s'ezdu. XVIII–XIX. (1982) M.: Molodaia gvardiia.

VLKSM: ot s'ezda k s'ezdu. XVII–XVIII. (1978) M.: Molodaia gvardiia.

VLKSM: ot s'ezda k s'ezdu. XVI–XVII. (1974) M.: Molodaia gvardiia.

Voronina, T. (2007) Bamovtsy o BAME: k istorii moego liubopytstva [Elektr. resurs] // Evropeiskii universitet v Sankt-Peterburge. URL: <http://old.eu.spb.ru/newsletter/April2007/whatsnew.htm> (дата обращения: 20.02.2013).

Voronina, T. (2009) Pamiat' o BAME. Tema-ticheskie dominanty v biograficheskikh interv'iu s byvshimi stroiteliami // Neprikosnovennyi zapas. 2009. № 2. S. 76–95.

Glikman, E. (2006) Dobrovol'nye nevol'niki, ili Moia stykovka s BAMom // Preodolenie: Sud'bonosnye piatidesiatye: Noril'skii komsomol'skii desant 1956 goda. M.: Izd-vo Mosk. гуманит. un-ta. S. 130.

Karpova, E., Mironenko, P. (2009) Dolgaia doroga [Elektr. resurs] // Business Guide. Zhelezнодороzhnyi transport: pril. k gazete «Kommer-sant». №93 (4148). URL: <http://www.kom-mer-sant.ru/doc/1169088> (дата обращения: 12.03.2013).

Mukonin, V. I. (1985) Formirovanie u molodykh rabochikh kachestva khoziaina sotsialisticheskogo proizvodstva (na primere stroitel'stva BAMA): dis. ... kand. филос. наук. М.

Послание Президента РФ Федеральному Собранию (2012) [Электр. ресурс] // Президент России. Официальный сайт. URL: <http://президент.рф/news/17118> (дата обращения: 20.02.2013).

Преодоление: судьбоносные пятидесятые. Норильский комсомольский десант 1956 года (2006) / авт.-сост., гл. ред. К. П. Скопина. М.: Изд-во Моск. гуманит. ун-та.

Проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ (1977): материалы II Всесоюзной конференции. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО АН СССР.

Прядкин, В. М. (2012) Неизвестный БАМ [Электр. ресурс] // Литературный портал «ЛитерБург». URL: <http://literburg.ru/pages/651> (дата обращения: 20.02.2013).

Ручкин, Б. А. (1985) Ленинский комсомол: участие в хозяйственном строительстве (опыт, проблемы). М.: Молодая гвардия.

Сулёмов, В. А. (1979) Критика буржуазных фальсификаций современной деятельности ВЛКСМ. М.: Политиздат.