

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ, АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОГРАФИИ
НАРОДОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Дальневосточного отделения Российской академии наук

На правах рукописи

Пешков Дмитрий Андреевич

**ИСТОРИЯ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ
МАГИСТРАЛИ КАК ЧАСТЬ КОМПЛЕКСНОГО МЕГАПРОЕКТА**

5.6.1 – Отечественная история (исторические науки)

диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель д.и.н., доцент Федирко О.П.

Владивосток, 2024

Оглавление	
Введение	3
Глава 1. Комплексное развитие Дальнего Востока России	24
1.1 Комплексные мегапроекты по развитию Дальнего Востока России	24
1.2 Строительство ГЭС в Амурской области, как часть комплексного мегапроекта по развитию Дальнего Востока.....	29
1.3. Строительные работы на центральном участке Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.....	38
1.4 Трудовые кадры БАМа	45
Глава 2. Формирование социальной структуры и строительство поселков Центрального Участка БАМа	58
2.1 Основные этапы строительства социальной инфраструктуры поселков Центрального Участка БАМа	58
2. 2 Объекты социальной и бытовой инфраструктуры	70
2.3 Недостатки при строительстве объектов социально-бытовой инфраструктуры	76
Глава 3. Основные типы бамовских поселков.....	83
3.1 Крупные поселки.....	83
3.2 Средние поселки.....	91
Заключение	99
Список источников и литературы	104

Введение

Актуальность исследования. Мегапроекты можно считать «визитной карточкой» советской эпохи. Грандиозные стройки или изменения в ключевых сферах жизни позволяли вождям Страны Советов подчеркнуть свою значимость для истории, величие страны, доказать своим гражданам правильность выбранного политического и экономического пути.

Начиная с ликвидации безграмотности и плана по электрификации России В.И. Лениным, индустриализацией и атомным проектом И.В. Сталина, подъем целины при Н.С. Хрущеве и заканчивая Байкало-Амурской магистралью Л.И. Брежневым, руководители государства привлекали граждан к проектам, призванным коренным образом изменить жизнь той или иной территории или страны в целом.

Огромная протяженность России всегда ставила транспортную доступность периферии до центра одной из ключевых проблем перед руководство страны. Удаление залежей полезных ископаемых от крупных мест их переработки и использования делает необходимость строительства новых дорог все более актуальной. При этом необходимо не забывать о все возрастающей роли Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой торговле подталкивает Россию увеличивать объем перевозимых грузов к портам Дальнего Востока.

При этом новые проекты развития транспортных систем в Сибири и на Дальнем Востоке неизбежно сопровождались привлечением огромных финансовых и человеческих ресурсов, требующих напряжения сил всего государства. Недостаточно просто проложить рельсы и шпалы. Необходимо обеспечить дорогу работниками, которые будут её обслуживать, укомплектовать достаточным количеством оборудования, построить станции, которые будут обеспечены всеми необходимыми объектами социально-бытовой инфраструктуры для комфортного проживания.

Сопутствующие стройки, сопровождавшие строительство Байкало-Амурской магистрали должны, были обеспечить загрузку и бесперебойную

работу БАМа. Строительство электростанций на протяжении зоны БАМа могло дать возможность обеспечить электричеством магистраль, и дать возможность перевозить грузы более дешевым способом при помощи электровозов. В этом ключе имеет смысл упомянуть Зейскую ГЭС, как составную часть комплексного мегапроекта по развитию Дальнего Востока.

Байкало-Амурская магистраль оставила неизгладимый след в жизни граждан нашей страны. Экономические и идеологические стимулы, применявшиеся для привлечения и закрепления рабочей силы на территориях, через которые пролегала Байкало-Амурская магистраль, позволили в достаточно короткое время увеличить население зоны БАМа в несколько раз, сформировать особую идентичность «Бамовцев», живущих стройкой, людей для которых магистраль стала основой жизни.

До сих пор не утихают споры о необходимости и масштабах «последней великой стройки страны Советов», о назначении БАМа и его роли для развития северных Дальневосточных территорий. Обращение современных политиков к проблеме модернизации, достройки и увеличения пропускной способности БАМа неизбежно возвращает к опыту реализации мегапроекта БАМа в 1970-1980-е гг., включая не только строительство магистрали, но также и возведение новых населенных пунктов, закрепление населения, развитие производственных комплексов и обеспечение рентабельной нагрузки на магистраль.

С распадом Советского союза Байкало-Амурская магистраль переживала период упадка. Были фактически остановлены работы по дальнейшему строительству магистрали, связанные с прокладкой вторых путей, строительством Северомуйского тоннеля, электрификацией магистрали, развитием социальной инфраструктуры поселков и жилищного строительства. Отсутствие загруженности дороги перевозимыми грузами, а также задолженность заказчиков за уже перевезенные грузы привели к прекращению поступлений в бюджет дороги. С сокращением доходов магистрали начинаются задержки заработных плат населения во всех сферах

деятельности. Связано это было прежде всего с тем, что все учреждения, находившиеся в БАМовских поселках, относились в подчинении БАМа. БАМу нужна была новая программа развития, связанная с вложением государственных и частных инвестиций.

Степень изученности темы

Различные аспекты, касающиеся сооружения Байкало-Амурской магистрали и развития зоны БАМа становились предметом изучения различных дисциплин. Целесообразно выделить несколько этапов развития историографии строительства БАМа.

Первый этап изучения БАМа относится к периоду строительства Байкало-Амурской магистрали – 1974 – 1989 гг. Данный этап характеризовался использованием эмпирического, еще не отложившегося в архивах и сборниках воспоминаний источникового материала. Огромная роль в строительстве магистрали и развитии жилищной, социальной и бытовой инфраструктуры БАМовских поселков отводилась руководству партией и советских органов.

В это же время выходит огромное количество публицистической литературы, рассматривающей строительство магистрали как трудовой подвиг советского народа. В данных работах огромное внимание уделяется энтузиазму строителей, описанию масштабам и грандиозности стройки, особенно делается акцент на климатические условия, в которых строится магистраль.

Значительный интерес представляет социально-экономическая литература о БАМе. В данных работах рассматривались перспективы дальнейшего развития производственных сил в районе магистрали, строительство новых промышленных объектов и новых формирование территориально-промышленных комплексов. Среди данных работ можно выделить ученых – академика А.Г. Аганбегяна, экономистов Р.И. Шнипера, А.С. Маршалова, А.А. Кин, М. Лавриненко и других.

Институтом истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного научного центра Академии наук СССР был подготовлен цикл трудов, включавший в себя научные статьи и монографии, посвященные строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и её роли в развитии Сибири и Дальнего Востока. В сборнике статей «Социально-Экономические проблемы строительства БАМа уделено внимание вопросам организационно-хозяйственной деятельности партийных органов, комсомола. Рассматриваются вопросы формирования кадров, развития здравоохранения, образования, культуры в зоне БАМа.

В монографии доктора исторических наук А.П. Деревянко рассматривается комплекс проблем, связанных со строительством и развитием зоны БАМа. Показаны источники и формы комплектования строительных кадров. Уделено внимание влияния БАМа на социально-экономическое развитие как районов Сибири и Дальнего Востока, так и страны в целом. В монографии Л.М. Медведевой рассмотрены вопросы комплектования строительных кадров БАМа, дана оценка организации на строительстве социалистического соревнования, применения передовых методов труда, рационализаторской работы. Ю.В. Аргудяева в монографии «Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее» провела всесторонний анализ проблем, с которыми сталкивались молодые строители магистрали, в том числе жилищное, торговое, медицинское и бытовое обслуживание строителей. Также вопросы комплектования и текучести рабочих кадров на БАМе нашли свое отражение в трудах И.И. Комогорцева, Г.М. Подлинцева, Н.В. Воробьева.

Первым секретарем Амурского обкома ВЛКСМ В.М. Фединым (с 1981 г. - секретарь Амурского обкома КПСС) было издано несколько работ, посвященных роли партийных (ВЛКСМ, КПСС) и профсоюзных органов на строительстве магистрали по работе с молодыми строителями. Раскрыты основные формы и методы организаторской и идеально-воспитательной работы партии на строительстве БАМа.

Большое внимание вопросам формирования жилищной и социальной инфраструктуры БАМа было уделено участниками Всесоюзной научной конференции «История строительства Байкало-Амурской магистрали», проходившей в Москве 20-22 июня 1984 года в Москве. Н.В. Шинковская, Л.Х. Корякова и А.М. Бородин раскрыли вопросы, связанные с процессами строительства объектов социально-бытовой инфраструктуры на различных участках БАМа. Исследователями были выделены недостатки в территориальном планировании поселков, такие как нарушения комплексности и очередности застройки, межведомственность, диспропорциональность непроизводственного строительства. И.А. Коряков, Г.М. Малахова раскрыли развитие материальной базы органов рабочего снабжения на БАМе. Э.В. Василевская осветила вопросы повышения культурного уровня бамовцев. В брошюре «Архитекторы и строители БАМу» рассказывается о формировании архитектурного облика городов и поселков, возводимых вдоль магистрали, подробно разобраны проекты крупнейших поселков и проблемы при их возведении.

Критически подошли к строительству БАМа в советский период ряд исследователей. Социолог С.Н. Железко первым обратил внимание на недостатки общественного призыва, считая, что уже на этапе набора строителей на Дальний Восток закладывались предпосылки для обратной миграции. Автор так же подчеркивает необходимость учета социально-демографических факторов в планировании и размещении объектов социальной сферы, как важного фактора закрепления рабочей силы.

Ю.А. Соболев выделил 3 компонента при создании социальной инфраструктуры: высокая заработная плата, привилегированное товарное снабжение и повышенное обеспечение жильем. Автор приходит к выводу что уровень потребления на одного жителя региона на 15-20% меньше чем в среднем по РСФСР. Указаны такие недостатки межведомственный подход к строительству, нераспространение районных коэффициентов оплаты труда

на работников, не занятых на строительстве магистрали, игнорирование специфических условий районов трассы.

В.П. Тимошенко указывает на то, что неправильный прогноз численности работников системы Минтрансстроя, занятых в создании магистрали, привел к тому, что в проект БАМ не было внесено необходимое количество объектов жилищно-гражданского назначения в капитальном исполнении. В результате – огромные затраты на временный жилой фонд. Министерства, включившиеся в освоение зоны БАМ, не развивали жилищное строительство из своих средств, что резко усиливало социальную напряженность на магистрали. И.Б. Загородников и В.Я. Ткаченко, также указывали о недостатках, выявленных при финансировании временной социально-бытовой инфраструктуры поселков БАМа.

С распадом Советского Союза начинается деидологизация исторической науки, сопровождавшийся переосмыслением всего исторического наследия советской эпохи, в том числе и советских мегапроектов. Все это обусловило начало нового этапа в развитии исследований, связанных с Байкало-Амурской магистралью. Все больше стало звучать мнений об экономической нецелесообразности и неправильных подходах при освоении прилегающих к БАМу территорий. При этом наряду с критическими оценками БАМа в различных отраслях науки начинается поиск новых путей развития зоны, прилегающей к Байкало-Амурской магистрали.

Так, экономисты Е.В. Кибалов, В.В. Кулешов, А.Г. Гранберг разработали программу долгосрочного развития зоны БАМа, включая новые методы реформирования хозяйственной политики. Авторы указывают на диспропорциональность социальной инфраструктуры, которая была обусловлена несколькими факторами: Неготовность шефских республик вести строительные работы на большом удалении от мест постоянной дислокации; сокращение и растягивание инвестиций в непроизводственную сферу; частые корректировки планов строительных работ, включая

возведение поселков; преобладание временных сооружений над постоянными.

Особого внимания заслуживает многотомный труд, вышедший в 1989 – 1991 года «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Технический отчет». Подготовка к изданию началась по заказу Министерства Путей сообщения СССР и Министерства Транспортного строительства СССР, сразу после сдачи БАМа в постоянную эксплуатацию. После распада СССР издание выходило по заказу акционерного общества «Трансстрой» Министерства Путей Сообщения РФ. Авторами выступили сотрудники института «Гипрожелдорстрой» и Федерального управления железнодорожных войск. Главный редактор В.И. Брежнев, заместители главного редактора: Н.Е. Аксененко, Е.В. Басин, Г.И. Когатько. Всего авторский коллектив насчитывает несколько десятков человек, являвшихся экономистами, географами, архитекторами, транспортными строителями и инженерами.

Издание включает в себя 5 частей. Первая часть, под название «Изыскания и проектирование БАМа» и посвящена работам, связанным с подготовкой и обсуждением технической документации по строительству магистрали. Вторая часть, состоит из 4-х томов, каждый из которых посвящен определенным участкам БАМа: Усть-Кут – Нижнеангарск; Нижнеангарск-Чара-Тында; Тында-Ургал и Ургал-Комсомольск-на-Амуре соответственно. Каждый том второй части имеет схожее содержание и раскрывает примерно одинаковый круг вопросов: хозяйственное значение, проектирование участка, строительные работы (включая земляные работы, искусственные сооружения, производственные здания, жилые поселки и города), электроснабжение, охрана окружающей среды, стоимость строительства участка, работа отделения временной эксплуатации. Каждый том второй части сопровождается приложениями, включающими в себя перечисление руководителей, участвовавших в проектировании и

строительства участка, а также краткую историческую справку и хронику основных событий, связанных со строительством данного отрезка БАМа.

Третья часть имеет название «Строительная индустрия» и посвящена объектам, осуществлявшим поставки строительных материалов и конструкций на БАМ, включая не только предприятия СССР, но и собственные предприятия строительной индустрии магистрали, такие как «Шимановскстройиндустрия» и «Тайшетстройиндустрия». Четвертая часть, вышедшая под названием «Сводный краткий технический отчет» является обобщающим трудом, посвященным проектированию, строительству и эксплуатации БАМа, характеризуя в целом магистраль и каждый его участок в отдельности. Последняя часть «Технического отчета» является самым большим по содержанию трудом из всей серии и имеет название «Летопись трудовых достижений на строительстве БАМ». Том вобрал в себя множество воспоминаний и свидетельств участников строительства, поэтому отнесен нами как исторический источник и более подробно о нем будет рассказано в соответствующей части введения.

В целом же историография БАМа 1990-х годов может быть охарактеризована как попытка дать анализ и оценку уже построенного объекта и необходимости активного использования магистрали как фактора стабильного развития социальной инфраструктуры БАМовских поселков.

С началом 2000-х годов существенно расширяется круг вопросов, изучаемых исследователями вокруг БАМа. Так Власов Г.П., проводя ретроспективный анализ исторического опыта строительства БАМа выявил негативные последствия отставания развития социальной инфраструктуры на демографическую ситуацию района нового освоения в зоне БАМа и на экономическую эффективность строительства в целом. Автор указывает на то что, одним из главных недостатков программы освоения региона БАМа вообще и как составной части его производственной инфраструктуры, в частности, явилось игнорирование человеческого фактора и задачи по улучшению жизнедеятельности людей как главной цели освоения.

Платонова Н.М. Указывает что несмотря на то что руководство стройки знало, что решающим фактором закрепления населения на БАМе должно было стать жилье, данный вопрос не был решающим при строительстве, выдвигая на первый план строительство железнодорожного полотна. Архангельский А.Б. указывает на ряд факторов, способствовавших формированию социальной инфраструктуры на БАМе: ведомственный характер планирования, «шефское» строительство, суровые природно-климатические условия. Королёва Т.М. рассматривает вопрос участия молодежи в строительстве Байкало-Амурской магистрали как мощный интеграционный процесс многонационального государства.

Жеребцов М.М. оценивает степень влияния комсомольских отрядов, участвовавших в сооружении БАМа на жизненный уклад местного населения. А.А. Кин приходит к выводу что, отсутствие на БАМе развитой социально-бытовой инфраструктуры не способствовало привлечению квалифицированных кадров. Интенсивность создания семей и повышение рождаемости еще более обострили проблему нехватки капитального жилья. В.К. Молчанов также указывает на ошибку не приданье значимости параллельному развитию социальной сферы, недооценка ее как базисной основы в дальнейшем хозяйственно-экономическом развитии региона.

Л.А. Шевченко указывает что отсутствие детских учреждений являлось важным фактором увольнения женщин на БАМе в период строительства.

Одним из крупнейших исследователей формирования социальной инфраструктуры поселений БАМа можно назвать Н.С. Байкалова. Автор скрупулёзно рассматривает различные аспекты развития поселков Бурятского участка БАМа: жилищное строительство, развитие системы здравоохранения, образования, культурно-досуговой сферы и торгово-бытового обслуживания. Н.С. Байкалова в своих работах приходит к выводу, что процесс формирования социальной инфраструктуры протекал в сложных условиях и сопровождался влиянием ряда факторов, оказавшими как

положительное, так и отрицательное влияние на происходившие процессы в зоне БАМа.

О.А. Поворознюк в своих работах показывает, как общественный энтузиазм и индустриальный бум строительства магистрали сменились экономическим кризисом, демонизацией инфраструктуры, резким сокращением городского населения. Воронина Т.Ю. рассматривает основные мифы, связанные с социальной политикой на БАМе (деньги, снабжение дефицитными товарами). Власов С.А. В своих работах рассматривает БАМ в качестве основных строек, происходивших на Дальнем Востоке в 1970-1980-х гг., затрагивая вопросы формирования рабочих кадров и жилищное строительство в зоне БАМа.

Экономисты И.В. Митрофанова, И.А. Митрофанова, А.Н. Жуков и Г.И. Старокожева приходят к выводу что экономические цели хозяйственного освоения зоны БАМа достигнуты не были. Хозяйственная жизнь, которая начала активизироваться в Прибамье в связи с железнодорожным строительством, из-за нехватки средств к 1989 г. вернулась в исходное состояние «экономической пустыни», существовавшее до 1974 г. А ежегодные убытки незагруженного БАМа по разным оценкам, составляли порядка 1,5–2,6 млрд рублей.

В книге «История Дальнего Востока России» нашли отражение некоторые вопросы строительства Байкало-Амурской магистрали и Зейской ГЭС, в том числе формирование рабочих коллективов, участие военных строителей. Также участие вооруженных сил в возведении БАМа нашли свое место в многотомном труде «История железнодорожных войск России» и статье Коробова Ю.М. В статье А.Е. Савченко, автор рассматривает определенные контекстные условия проектирования Байкало-Амурской магистрали с экономической точки зрения, в том числе и условия экспорта сырьевых ресурсов в страны АТР, а также поставка иностранной техники для строительства магистрали.

Историография проекта строительства Зейской ГЭС немногочисленна. О возведении гидроэлектростанции говорится в исследованиях Н.М. Платоновой, А.В. Бризицкой, Г.Н. Дмитриевой. Монографии Шейнман Л.Б. рассматриваются природные и экономические условия развития гидроэнергетики в зоне влияния Байкало-Амурской магистрали. В статьях Маклюкова А.В. рассматриваются исторические аспекты разработки и реализации проекта Зейской ГЭС — первой построенной в 1964—1980 гг. гидроэлектростанции на российском Дальнем Востоке.

Таким образом, можно сказать что вопросы строительства Байкало-Амурской магистрали нашли свое отражение в множестве трудов ученых различных дисциплин (история, экономика, география и другие) в тоже время мы можем отметить что такой важный вопрос как формирование социальной инфраструктуры поселков центрального и восточного участка БАМа и города Зеи не становились предметом отдельного изучения. Существующие работы как правило рассматривают жилищное строительство в контексте общего строительства Байкало-Амурской магистрали, либо же в свете общей истории жилищного строительства на Дальнем Востоке в рассматриваемый период. В то же время не можем не отметить тот список проблем выявленных исследователями при формировании социально-бытовой и жилищной инфраструктуры бамовских поселков.

Объектом исследования являются жилые поселки Байкало-Амурской магистрали, а также Зейская ГЭС, как часть комплексного мегапроекта по развитию зоны БАМа.

Предмет исследования – строительство Байкало-Амурской магистрали и Зейской гидроэлектростанции, а также формирование социально-бытовой и жилищной инфраструктуры населенных пунктов центрального и восточного участков БАМа и города Зеи.

Цели исследования: сформулировать типологию строящихся БАМовских поселков и выявить основные характеристики поселков каждого типа.

В связи с этим предполагается решить ряд **задач**:

- 1) Выявить основные предпосылки и подходы к строительству Байкало-Амурской магистрали и Зейской ГЭС.
- 2) Рассмотреть строительство Байкало-Амурской магистрали и Зейской ГЭС, выявление особенностей строительства этих объектов и влияния их на социальное развитие регионов Дальнего Востока.
- 3) Рассмотреть механизмы управления строительством выше обозначенных объектов, и привлекаемых к этому строительству структур.
- 4) Изучить основные принципы формирования социальной инфраструктуры строившихся поселков центрального и восточного участка БАМа, а также поселка гидростроителей Светлый, в городе Зея.
- 5) Выявить основные тенденции, связанные с функционированием БАМа и дальнейшие планы по развитию зоны, прилегающей к магистрали в период второй половины 1980-х годов, включая строительство новых гидроэлектростанций.

Хронологические рамки исследования обозначены периодом с 1965 по 1989 годы. Нижняя граница исследования обусловлена началом строительства Зейской ГЭС, как части реализации мегапроекта БАМ. Конечной точкой исследования обозначен 1989 год – сдача Байкало-Амурской магистрали в постоянную эксплуатацию. Несмотря на то что в 1984 году был уложен так называемый «золотой костыль», после этого торжественного момента продолжилось строительство магистрали и сдача других объектов в постоянную эксплуатацию. При этом только в 2003 году будет сдан последний объект БАМа – Северомуйский тоннель, но еще до этого момента в обход тоннеля был проложен путь позволявший проводить составы по всей протяженности магистрали.

Территориальные рамки исследования включают в себя регионы Сибири и Дальнего Востока, по которым был проложен центральный и восточный участок Байкало-Амурской магистрали: Амурская область и Хабаровский край.

Источниковая база исследования

Исторические источники по своему содержанию можно разделить на две группы: опубликованные и неопубликованные. Опубликованные источники представлены законодательными актами, воспоминаниями, периодической печатью. Неопубликованные источники отражены в архивных документах, а также документах и экспонатах, сохранившихся в музее истории БАМа в городе Тында, Амурской области.

Массив неопубликованных источников представлен архивными материалами фондов Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Государственного архива Амурской области (ГААО) и государственного архива Хабаровского края (ГАХК).

В фонде М-27 «Штаб ЦК ВЛКСМ на строительстве БАМ», хранящийся в РГАСПИ, собраны документы, связанные с деятельностью комсомола на строительстве Байкало-Амурской магистрали, в том числе материалы комсомольских собраний, переписка центрального штаба и штабов участков с предприятиями, поставлявшими различную продукцию на стройку, с ЦК профсоюзом рабочих железнодорожного транспорта. Материалы включают в себя различные справки о строительстве магистрали и жилых поселков, условиях труда и быта рабочих, прибывавших на БАМ, постановления, протоколы заседаний штаба и другие нормативные документы.

Особое внимание заслуживает документ, найденный в выше описанном фонде связанный с результатами и анализом социологического исследования, проведенного ЦК ВЛКСМ и Главбамстроем в районах строительства Байкало-Амурской магистрали в 1981 году. Основными его целями являлось изучение факторов закрепления молодежи на строительстве и в зоне освоения БАМа, разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию управления миграционными потоками, по улучшению условий труда и быта молодых строителей.

Материалы Государственного архива Амурской области представлены документами фондов Р-115 (Тындинский районный исполнительный комитет

народных депутатов); Р-371 (Исполнительный комитет народных депутатов города Зеи); Р-1881 (Управление строительства Зейской ГЭС, «ЗеяГЭСстрой»); Р-2080 (ППСО Бамтрансстрой); П-2686 (Партийный комитет «ЗеяГЭСстроя»), П-2946 (штаб ВЛКСМ на строительстве Зейской ГЭС); Р-1942 (Отдел главного архитектора города Зеи).

Основные документы по истории строительства Зейской ГЭС представлены материалами постоянной комиссии по строительству, транспорту и связи, отчетами деятельности отдела главного архитектора, протоколами собраний и партийных конференций, рапортами коллективов и отчетами «ЗеяГЭСстроя». Архивные материалы позволили составить целостную картину возведения Зейской ГЭС, проследить рост численности населения г. Зеи путем привлечения рабочих кадров, рассмотреть изменение жилищной, коммунальной и социальной инфраструктуры города в период строительства Зейской ГЭС, выявить те достижения, которые были использованы при строительстве Бурейской ГЭС и БАМа.

В Государственном архиве Хабаровского края были обнаружены документы, позволяющие проследить не только возведения БАМовских поселков на восточном участке магистрали, но и касающиеся в целом строительства магистрали на всем её протяжении. Использовались материалы, хранящиеся в фондах П-35 (Хабаровский краевой комитет КП РСФСР); Р137 (Исполнительный комитет Хабаровского краевого Совета народных депутатов); Р2021 (Управление Байкало-Амурской железной дороги имени Ленинского комсомола). Архивные материалы позволили представить целостную картину процесса возведения бамовских поселков на территории Хабаровского края, определить основные типы строящихся сооружений, выявить основные недостатки, проявлявшиеся в ходе строительства новых населенных пунктов.

Опубликованные источники представлены законодательными актами, связанными со строительством и эксплуатацией Байкало-Амурской магистрали, Зейской ГЭС. Постановления ЦК КПСС и Совета Министров

СССР и органов местного самоуправления отражали законодательную базу, на основе которой формировалась социально-бытовая и жилищная структура бамовских поселков, а также поселка гидростроителей Светлый в городе Зее.

Воспоминания участников строительства Байкало-Амурской магистрали и Зейской ГЭС нашли свое отражение в массиве опубликованных сборников, выпускавшихся с самого начала строительства и продолжающиеся до наших дней. Как правило такие сборники выпускались и выпускаются к юбилеям начала строительства и окончания строительства Всесоюзных ударных комсомольских строек. В различной литературе отражены воспоминания и мнения участников строительства, занимавшие различные должности от самых высших до рядовых строителей.

Фундаментальный сборник «Байкало-Амурская магистраль. Технический отчет.» вышел в свет в 1990-х годах, уже после ввода в постоянную эксплуатацию магистрали и на фоне начавшейся критике руководства страны относительно целесообразности строительства БАМа. Апофеозом этой критики можно назвать высказывание российского политика Егора Гайдара, назвавшего БАМ «дорогой в никуда». Авторы сборника были лишены необходимости обращаться к распространенной советской идеологии, базировавшейся на без альтернативности решений партии, а потому в работе критически отражено строительство Байкало-Амурской начиная от этапа проектирования магистрали до ввода её в постоянную эксплуатацию. Сборник имел гриф «Для служебного пользования» и был выпущен в количестве 500 экземпляров.

В 5 томе сборника «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Технический отчет», посвященный летописи трудовых достижений на строительстве БАМа в 1974-1989 гг. В сборнике нашли отражения воспоминания людей, занимавших в том числе высокие должности на строительстве БАМа: Бирюков В.Е. (заместитель председателя Госплана в 1977-1987 гг.), Боровой А.А. (Первый заместитель председателя Госстроя СССР в 1972 – 1982 гг.), Литвин Н.И. (Первый заместитель министра

транспортного строительства), Сущевич В.А. (командир штаба ЦК ВЛКСМ на строительстве БАМа в 1974 – 1980 гг.). Ходаковский Ф.В. (Управляющий трестами Бамстроймеханизация и Нижнеангарсктрансстрой) и другие, высокопоставленные участники строительства БАМ, занимавшие различные должности в период проектирования и строительства магистрали и поселков расположенных на ней.

Воспоминания рядовых строителей БАМа представлены в различных сборниках, выпускавшихся к юбилеям Всесоюзных ударных комсомольских строек, и населенных пунктов, располагавшихся около них. Также непосредственные свидетельства участников тех событий отражены в периодической печати, выходившей в районах нового освоения. В многотомном сборнике «Бам-стройка века» отражены рассказы рядовых строителей БАМа как на строительстве дороги, так и на объектах возведения жилищной и бытовой инфраструктуры на разных участках магистрали. В периодической печати отражались фрагменты писем, дневников строителей, их ощущения от участия в строительстве. Позволяет составить некоторое представление о некоторых повседневных проблемах и заботах строителей.

Материалы периодической печати, привлекаемые к работе над диссертацией представлены прессой регионального и местного значения. В газете «Коммунистический труд», выпускавшейся Зейским райкомом КПСС и районным Советом народных депутатов отражены ключевые события связанные со строительством Зейской ГЭС и формированием нового облика города Зеи. Также широкое внимание уделялось строительству участка БАМа, пролегавшего на севере Зейского района и строительству населенных пунктов, расположенных на ней. Газета «Авангард», выходившая в городе Тында, столице БАМа, отражались ключевые события и решения, принимаемые на строительстве БАМа. Особое внимание в местной печати заслуживает такая рубрика как «письма в редакцию», в которой публиковались различные претензии и проблемы читателей, а также ответы различных органов власти на эти письма.

Руководящей организацией по строительству Байкало-Амурской магистрали Главбамстром с 1978 года дважды в неделю выпускалась газета «БАМ». В газете нашли свое отражение ключевые события происходившие на строительстве магистрали, а также связанные со строительством постоянных и временных поселков и различных событиях, и проблемах, связанных с жизнью строителей. Другим важным источником, связанным с периодической печатью можно считать газеты, выпускавшиеся крупными строительными организациями «Байкало-Амурская магистраль» и газета Мосты магистрали, выпускавшиеся партийными комитетами управления строительства «Бамстройпуть» и треста «Мостострой-10». Управлением строительства Зейской ГЭС, «ЗеяГЭСстрой», также выпускалась собственная газета, отражавшая ключевые события Всесоюзной ударной комсомольской стройки под наименованием «Огни Зеи».

Отдельное внимание при характеристике источников периодической печати считаем важным уделить журналу «Архитектура СССР», выпускавшийся государственным комитетом по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР и Союза архитекторов СССР. На страницах журнала отражались ключевые веяния в строительстве различных объектов на территории Советского Союза. Несомненно, строительство такого важного объекта для Советского государства как Байкало-Амурская магистраль и поселки зоны БАМа не могли пройти мимо внимания авторов журнала. Автору удалось обнаружить 6 номеров, в которых публиковались статьи, посвященные планировке и строительству жилых поселков на трассе БАМ. Так в частности №6 от 1980 года журнала был целиком отдан под статьи архитекторов, занимавшихся проектами генеральной планировки БАМовских поселков магистрали различной величины, а также проектам лицевого объекта любого населенного пункта трассы – вокзала.

В целом массив исторических источников, привлекаемых для данного исследования позволяет рассмотреть формирование социально-бытовой и жилищной инфраструктуры поселков центрального и восточного участка

Байкало-Амурской магистрали. Источники позволили на конкретных примерах провести анализ строительства БАМА и Зейской ГЭС, составить определенную картину жизни бамовских поселков.

Методологическая основа исследования

Изучение истории строительства поселков центрального и восточного участка Байкало-Амурской магистрали предполагает решение определенных методологических вопросов, от которых зависит создание концептуальной основы исследования, связанной с формированием типологии бамовских поселков. Методология исследования основана на принципах историзма и объективности.

Принцип историзма предполагает рассмотрение действительности как развивающейся системы, которая меняется во времени и обладает определенной внутренней структурой. Исследование проходит при учете развития и конкретности объекта, в контексте с другими объектами.

Объективность исследования достигается путем всестороннего анализа исторических событий, процессов и фактов. Познавательная функция принципа объективности позволяет правильно определить предмет исследования, его место среди других вопросов. При этом принцип требует реконструкции объекта исследования как целого, в его многогранности и противоречивости, с учетом его положительных и отрицательных сторон.

Историко-системный метод предполагает рассмотрение отдельных элементов объекта и соединение их в целостную систему. С помощью данного метода были рассмотрены причины строительства Байкало-Амурской магистрали, социально-экономического освоения зоны БАМа и формирования социально-бытовой и жилищной инфраструктуры бамовских поселков. С точки зрения данного подхода строительство бамовских поселков это взаимодействие населения нового района освоения в системе общественно-политических, экономических отношений и природы.

Сравнительно-исторический метод позволил оценить степень развитости различных поселков центрального и восточного участка БАМа и

послека гидростроителей Зейской ГЭС Светлый с точки зрения различных инфраструктурных объектов. Сопоставить общие черты и выделить особенности.

С помощью историко-генетического метода удалось последовательно рассмотреть историю развития объектов социально-бытовой и жилищной инфраструктуры бамовских поселков в процессе ее развития от начала их проектирования до сдачи их в постоянную эксплуатацию.

Ретроспективный анализ, позволил рассмотреть ситуацию строительства БАМовских поселков в 1970-1980-х гг. с привлечением современных знаний о предмете исследования.

При анализе количественных данных полезным оказалось обращение к результатам статистики. Статистические методы позволили произвести необходимые расчеты и выработать определенные подходы к оценке полученных результатов.

При анализе генеральных планов поселков БАМа использовались приемы соответствующих научных дисциплин (архитектура и градостроительства), что позволило нам рассмотреть различные аспекты населенных пунктов (масштабность, композиция, структура) и влияния специфических природных факторов районов нового освоения.

Научная новизна исследования заключается в проведении исторического анализа проблем проектирования и строительства поселков центрального и восточного участка Байкало-Амурской магистрали. Проводится анализ основных подходов к генеральному планированию бамовских поселков. Впервые предпринята попытка типологизации БАМовских поселков, и выделения их сущностных черт. Проводится попытки соотнесения БАМовских организаций с развитием социально-бытовой и жилищной инфраструктуры. Вводится в научный оборот значительный объем ранее не использованных источников и литературы. В том числе материалы местной прессы, архивные материалы, фотовидеодокументы, масштабный труд «Байкало-Амурская

железнодорожная магистраль. Технический отчет». Имеющееся в распоряжении источники позволили по-новому взглянуть на историю бамовских поселков, обратиться к малоизученным вопросам становления социально-бытовой и жилищной инфраструктуры поселков центрального и восточного участка БАМа. Пересмотреть ряд существующих оценок и показать некоторые итоги развития регионов.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты и выводы могут быть использованы при анализе исторического опыта возведения населенных пунктов в районах нового освоения в сложных климатических условиях и при высокой удаленности от основных средств производства строительных материалов. Полученный опыт может быть полезен при разработке программ государственными и хозяйственными органами по развитию объектов социальной и жилищной сферы зоны Байкало-Амурской магистрали. Выводы и положения диссертации могут быть использованы в региональных и локально-исторических исследованиях, при подготовке обобщающих трудов, учебных пособий, лекционных и специализированных курсов.

Положения, выносимые на защиту:

1) Строительство Байкало-Амурской магистрали было обусловлено различными факторами, в том числе экономическими, социальными, военно-оборонительными и другими. Одной из важнейших задач, которая ставилась в процессе строительства БАМа являлось возведение новых поселков, с постоянным населением, занимавшимся обслуживанием дороги и работой на местных предприятиях.

2) Возведение новых населенных пунктов происходило в сложных природно-климатических и географических условиях и предполагало строительство жилья для строителей и объектов социально-бытовой и культурной инфраструктуры.

3) Первой попыткой практического применения модели будущих бамовских поселков можно считать поселок Светлый в городе Зея, возведенный в период строительства Зейской ГЭС.

4) Среди поселков центрального и восточного участков БАМа можно выделить 3 типа населенных пунктов: крупные, средние и небольшие, отличающиеся рядом характеристик.

5) В ходе строительства бамовских поселков проявились негативные черты, связанные с ведомственным характером возведения жилья, удаленностью мест производства строительных материалов и деталей, а также слабого учета природных и географических условий (низкие температуры, высокая сейсмичность).

Аппробация результатов исследования:

Структура работы:

Диссертация состоит из введения, трех глав и заключения

Глава 1. Комплексное развитие Дальнего Востока России

1.1 Комплексные мегапроекты по развитию Дальнего Востока России

Развитие Дальнего Востока с самого присоединения этой территории к России являлось важной стратегической задачей в политике государственной власти. Огромные залежи полезных ископаемых, энергетических ресурсов, древесины и т.д. долгое время считалось «кладовой» России. В тоже время количество населения, существенно ниже Европейской части страны, суровые климатические условия, низкая развитость транспортной инфраструктуры существенно осложняли попытки полноценно вовлечь этот регион в экономику страны. Добавить к этому можно также и ряд других факторов, как ориентация внешней торговли на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также усиление напряженности на границе с соседними странами (с Японией в конце XIX – начале XX веков и в 1930-е годы, с Китаем в 1950-1960-е гг.).

Комплексное развитие периферийных территорий, заключающиеся в развитии транспортной инфраструктуры, создании новых добывающих и обрабатывающих предприятий, строительство энергетических станций, и соответственно создание рабочих мест невозможно было без участия государства.

Характерной чертой освоения Дальнего востока можно считать применение идеи реализации мегапроектов, способствовавших созданию комплекса новых предприятий. Мегапроекты – это инвестиционные проекты особо крупного и глобального характера (независимо от пространственного уровня реализации). Мегапроекты ориентированы на конкретный материальный результат, оказывающий существенное влияние на тот или иной регион.

Экономисты выделяют несколько характерных признаков мегапроектов:¹

¹ Мегапроекты развития территорий: опыт Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации / И. В. Митрофанова, А. Н. Жуков, В. В. Батманова, И. А. Митрофанова // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – Т. 10, № 31(268). С. 29.

1) Цели, задачи и область действия мегапроектов распространяются на значительную по масштабам территориальную зону (страна, округ, группу регионов).

2) Целевая ориентация мегапроектов связана с решением комплексной проблемы системного характера, направленной на обеспечение оптимальных параметров устойчивого, конкурентного безопасного и сбалансированного развития социохозяйственной системы.

А.В. Маклюков выделил характерные черты советской модели индустриального освоения Дальнего Востока:

- предельная централизация управления и планирования, жесткая регламентация всех управлеченческих функций и отношений;
- затратный финансово-кредитный механизм;
- отношение к региону как к сырьевой базе и оборонительному рубежу на востоке.
- модернизация Дальнего Востока основывалась на сильном государственном воздействии на регион¹.

Первые попытки СССР комплексно подойти к развитию Дальнего Востока начался фактически сразу после окончания Гражданской войны. В 1925 году был разработан проект 10-летнего плана социально-экономического развития Дальнего Востока. План предусматривал денежные вложения в размере 256 млн. рублей. 60% этих средств должны были пойти на развитие транспортной инфраструктуры. На эти средства предполагалось осуществить достройку Амурской железной дороги, проложить новые шоссейные и грунтовые дороги, построить новые порты². Переход правительства к пятилетним планам развития хозяйства сделали проект неактуальным.

¹ Маклюков, А. В. Особенности модернизации российского Дальнего Востока: имперская и советская модели индустриального освоения / А. В. Маклюков // Новейшая история России. – 2022. – Т. 12, № 1. С. 94-97.

² Дубинина, Н. И. О проектах социально-экономического развития советского Дальнего Востока в 1920–30-е годы / Н. И. Дубинина // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2011. – № 4(57). С. 117-118.

В 1927 году был утвержден первый пятилетний план, касавшийся в том числе и развития Дальнего Востока. План предусматривал вложение колоссальных денежных средств в создание и развитие различных отраслей промышленности. Однако с созданием новых предприятий проявилась проблема дефицита электроэнергии для их работы. Что привело к корректировке планов и модернизации электростанций. К итогу первой пятилетки большая часть средств была направлена в сырьевые отрасли промышленности, что было связано с необходимостью для обеспечения государство валютой за счет экспорта.

В 1930-м году постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР была утверждена Программа формирования военно-индустриального комплекса на Дальнем Востоке. Программой предусматривалось в течении 10 лет создать на Дальнем Востоке относительно автономный экономический комплекс, способный обеспечить регион необходимой продукцией военно-стратегического назначения. Подобные программы были приняты также для Урала, Южной Украины и других регионов¹.

Символом первой пятилетки можно считать начало строительства города Комсомольска-на-Амуре. С началом индустриализации бывшее село Пермское было выбрано площадкой для строительства новых судостроительного и авиастроительного заводов. В мае 1932 года в Пермское прибыли первые 900 строителей. К началу Великой Отечественной войны в городе были построены завод «Амурсталь», аккумуляторный завод, обеспечивающий подводные лодки, нефтебаза, судостроительный и авиационный заводы, обеспечивающие фронт самолетами и кораблями².

Годы второй пятилетки (1933-1937 гг.), для Дальнего Востока связаны с различными внутриполитическими и внешнеполитическими процессами. Начало масштабной индустриализации и коллективизации, а также военная

¹ Минакир, П. А. Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока / П. А. Минакир, О. М. Прокапало // Проблемы Дальнего Востока. – 2011. – № 5. С. 94.

² История Комсомольска-на-Амуре. — Текст : электронный // Библиотеки Комсомольска : [сайт]. — URL: <https://www.kmslib.ru/kraevedenie/istoriya-komsomolska-na-amure?ysclid=lrzo7ge19b680614329> (дата обращения: 05.11.2023).

экспансия Японии Манчжурии и Китая требовали пристального внимания к региону со стороны советского руководства.

Важнейшими транспортными проектами, осуществленными в эти годы стали строительство второго пути Уссурийской железной дороги, дороги Хабаровск-Комсомольск и начало строительства Байкало-Амурской магистрали (более подробнее о строительстве БАМа в довоенные годы смотри в параграфе 3). Строительство новых железных дорог преследовало основную цель – укрепление военно-политического потенциала региона¹.

Всего за 1933-1937 годы в промышленность Дальнего Востока было вложено более 2,4 млрд. рублей. Важной чертой строительства новых городов и предприятий стало массовое использование труда заключенных, в том числе политических. Создание целых сетей лагерей в районах грандиозных строек позволяло использовать дешевый труд заключенных в различных проектах по развитию Дальнего Востока (например БАМлаг, Амурлаг).

Предвоенная пятилетка (1938-1942 годы) должна была продолжить строительство новых и модернизацию существующих предприятий и транспортных систем Дальнего Востока. Именно в годы третьей пятилетки была впервые поставлена задача комплексного подхода к развитию Дальнего Востока. «На примере Дальнего Востока особенно видно, что без комплексного развития основных экономических очагов страны нельзя обеспечить самых важных государственных интересов. Дальний Восток должен иметь у себя на месте всё необходимое по топливу, металлу, машиностроению, по цементу, лесу и вообще по строительным материалам»².

На капитальное строительство в регионах Дальнего Востока выделялось 19,2 млрд. рублей, против 8,8 во второй пятилетке.

¹ Пикалов, Ю. В. Стратегические интересы СССР на Дальнем Востоке и социально-экономическое развитие региона (1922 – 1941 гг.) / Ю. В. Пикалов // Власть и управление на Востоке России. – 2013. – № 2(63). – С. 62.

² XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической Партии(б) [Текст] : 10-21 марта 1939 г. : Стеногр. отчет. — Москва : Госполитиздат, 1939. С. 471.

Отличительной чертой было выделение нескольких крупных строек, на которых приходилось три четверти этих средств. Строилось 18 заводов в Комсомольске-на-Амуре, 39 угольных шахт в Приморском крае, 10 угольных шахт в Хабаровском крае. Помимо этого, возводились энергостанции, нефтяные скважины на Сахалине¹.

Фактически только к началу Великой Отечественной войны руководство СССР осознало, что развитие экономического потенциала Дальнего Востока невозможно деятельностью отдельных отраслевых наркоматов, а только разработка комплексного плана, включавший бы в себя создание промышленных предприятий, новых транспортных систем, развитие сельского хозяйства и формирование объектов социальной инфраструктуры.

После окончания Великой Отечественной войны основные ресурсы государства были направлены на восстановление разрушенной экономики. Так как фактически на территории Дальнего Востока не велись боевые действия, то и инвестиции сюда шли по остаточному принципу. В тоже время, комплекс предприятий, созданных в 1920-30-е гг. продолжал выпускать продукцию, а также обеспечивать СССР необходимыми ресурсами. Однако с массовым выпуском промышленной продукции возникла остшая проблема дефицита электроэнергии. Становилось понятно, что без строительства новых крупных электростанций невозможно приступать к модернизации имеющихся и строительству новых промышленных объектов.

В конце 1950-х годов в экономике начинается широкое распространение концепции академика В.С. Немчинова об экономическом развитии региона как части народнохозяйственного комплекса. Место Дальнего Востока представлялось ученому как региона, в котором будет

¹ Моисеева, Л. А. Стalinская политика комплексного развития Дальнего Востока (1938 – июнь 1941 гг.): значимость для дальневосточного развития России начала XXI в / Л. А. Моисеева // Советский Дальний Восток в сталинскую и постсталинскую эпохи : Сборник научных статей. – Владивосток : Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН, 2014. С. 13.

происходить частичная ориентация продуктов, неконкурентоспособных на внутреннем рынке, на страны АТР. «...Дальневосточный экономический форпост Советского Союза вырисовывается в генеральной перспективе... как крупнейшая советская экспортно-импортная база, укрепляющая и развивающая наши торговые связи со многими странами Тихоокеанского бассейна»¹. Экономист делал вывод о необходимости «разворота» Дальнего Востока на АТР в связи с тем, что Дальневосточные товары не могли конкурировать с товарами Сибири. Фактически В.С. Немчинов предлагал «сломать» барьеры обособленности Дальнего Востока, усилив его участие в глобальных экономических и финансовых процессах на Тихом океане.

1.2 Строительство ГЭС в Амурской области, как часть комплексного мегапроекта по развитию Дальнего Востока.

Дальний Восток всегда притягивал внимание правительства страны своими многочисленными ресурсами. Освоение природных богатств Востока России прежде всего связан с преодолением неравномерности в распределении сил и природных ресурсов по районам нашей страны. Основной экономический потенциал сосредоточен в Европейской части и на Урале, там проживает более 70% населения, производится свыше 75% объема промышленной продукции. В тоже время, с точки зрения наполнения полезными ископаемыми эти менее богаты топливно-энергетическими, минеральными, лесными, водными ресурсами по сравнению с Восточными районами страны. В европейской части страны и на Урале сосредоточены примерно 1/10 топливных ресурсов, четверть «делового» леса, значительная часть которых находится под охраной государства. Основные же природные богатства сосредоточены прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке. Здесь сконцентрировано более 80% залежей угля, нефти и газа, 75% лесных ресурсов, около 60% запасов минерального сырья.

¹ Минакир, П. А. Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока / П. А. Минакир, О. М. Прокапало // Проблемы Дальнего Востока. – 2011. – № 5. – С. 16.

Наиболее интенсивное освоение богатств Восточной Сибири и Дальнего Востока приходится на советский этап истории. Несмотря на трудности, политика экономического освоения и заселения регионов Дальнего Востока была осуществлена и при любом анализе результатов развития регионов мы можем видеть бесспорные результаты этой долгосрочной государственной акции¹.

Реки Амурской области несут в себя огромный энергетический и в тоже время разрушительный потенциал. Основная водная артерия региона – река Амур с ее крупнейшими притоками – Зеей и Буреей. Эти реки протяженностью 1242 и 623 км и площадью водосбора 233 и 70 тысяч км² соответственно имеют значительный гидроэнергетический потенциал. Геоморфологические и гидрографические характеристики этих рек – многоводность, значительное падение (уклоны), высокие береговые склоны, сужения речных долин и русел, а также благоприятные геологические условия - позволяют использовать отдельные участки рек для сооружения гидроэлектростанций².

Возможность использования гидроресурсов рек Амурской области с целью энергетического обеспечения региона и регулирования уровня рек в период паводков началось в 1931 году после катастрофического наводнения 1928 года на реке Зее. Тогда по воспоминаниям старожила Н.А. Самарского уровень воды в Зее поднялся выше, чем на полтора метра, были затоплены множество улиц в городе Зее, более 5 тысяч человек было эвакуировано³. Помимо этого, наводнение нанесло ущерб населенным пунктам,

¹ Власов Г.П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1870-1980-е гг. disserCat – Электронная библиотека диссертаций. Электронный ресурс. Доступно из URL: <http://www.dissercat.com/content/istoriya-khozyaistvennogo-osvoeniya-raiona-baikalo-amurskoi-zheleznodorozhnoi-magistrali-197>. Дата обращения: 15.09.2017.

² Водные ресурсы. Правительство Амурской области. Электронный ресурс. Доступно из URL: <https://www.amurobl.ru/pages/amurskaya-obl/st/o-regione/resursy/vodnye-resursy>. Дата обращения: 26.04.2018

³ Дмитриева, Г. Н. Исторические аспекты борьбы Зейской ГЭС с паводковыми наводнениями / Г. Н. Дмитриева // Теория и практика общественного развития. – 2012. – № 4. – С. 197.

находившимся по всему течению реки, включая областной центр, город Благовещенск.

В 1953 году Совет по изучению производительных сил Академии наук СССР изучил возможности использования бассейна реки Зеи и рекомендовал местом возведения плотины и гидроузла нижней части ущелья хребта Тукуингра, у города Зеи. В 1958 году проектно-изыскательским институтом Ленгидропроект была подготовлена «Схема комплексного гидроэнергетического использования рек Зеи и Селемджи», которая предполагала возведение на Зее каскада из 11 комплексных гидроузлов¹.

В 1960 году на совещании, посвященном электрификации Забайкалья, Якутии и Дальнего Востока было рекомендовано Госплану и Совету Министров СССР приступить к строительству Зейской ГЭС². С 1964 года в нескольких километрах от города в месте, где река Зея разделяет хребты Соктахан и Тукуингра, в месте, названном «Зейские Ворота» начинается возведение крупной гидроэлектростанции.

Зейская ГЭС должна была решать сразу несколько задач. Во-первых – обеспечить электроэнергией регион, в котором шло масштабное возведение Байкало-Амурской магистрали. Во-вторых – исключить ущерб от наводнений, которые постоянно приносила река всем населенным пунктам, стоящим возле нее на протяжении 700 км. В-третьих – улучшить условия сельскохозяйственного производства в пойме реки Зея. В-четвертых – создать условия для плавания по реке и водохранилищу, обеспечивая связь с дальними поселками Зейского района³.

Проект ГЭС, предложенный Ленгидропроектом предусматривал возведение контрфорсной плотины, с возведением через каждые 15 метров 7-

¹ Гидроэкологический мониторинг зоны влияния Зейского гидроузла. Хабаровск. 2010. С. 9.

² Маклюков, А. В. Экономические исследования проблем электрификации Дальнего Востока в конце 1940-х - начале 1960-х гг / А. В. Маклюков // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – 2019. – № 4(50). – С. 103-104.

³ Гогоберидзе Т. Календарь стройки // Зейские огни / сост. О. К. Мамонтова. Благовещенск: Амурская отд. Хабаровского кн. изд-ва, 1976. С 7.

метровых бетонных подпорок – контрфорсов. Это позволяло уменьшить толщину тела плотины до 14 метров в основании и 7 метров в верхней ее части, а также существенно экономить на количестве бетона¹.

Согласно приказу министра энергетики и электрификации СССР №81 от 22 февраля 1964 года были утверждены сроки начала строительства ГЭС, образованы дирекция строящейся гидроэлектростанции и Управление строительства «ЗеяГЭСстрой». Начальником стройки был назначен бывший главный инженер управления строительства Братской ГЭС А.М. Шохин, главным инженером – В.В. Конько².

Начиная с марта 1964 года на Зею начинают пребывать первые гидростроители из Красноярска, Мамакана, Вилюя, с Кременчугской ГРЭС. В апреле 1964 года на стройку начинает поступать тяжелая строительная техника. 19 октября 1965 года на оперативном совещании руководства Зейской ГЭС был утвержден план по отсыпке перемычки первого котлована и начаты работы на основных сооружениях.

Одной из главных проблем с которой пришлось столкнуться строителям первенца дальневосточной гидроэнергетики – удаленность города и места стройки от транспортных путей – Транссиба. В качестве опорной базы была выбрана станция Тыгда в 100 км от города, однако прежде начала строительства основных сооружений необходимо было обеспечить бесперебойную доставку стройматериалов от станции отгрузки к месту строительства³.

Помимо строительства перевалочной базы в Тыгде и автодороги Зея-Тыгда, Программой строительства на 1964-1969 годы предусматривалось также, строительство производственной базы, временного и постоянного жилищных поселков гидростроителей в городе Зее. Доставка строительных

¹ Власов Г. П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1970-1980 гг. : диссертация ... доктора исторических наук: 07.00.02 / Г. П. Власов. – Иркутск, 1999. – 430 с. С. 32.

² Гогоберидзе Т. Календарь стройки // Зейские огни / сост. О. К. Мамонтова. Благовещенск: Амурское отд. Хабаровского кн. изд-ва, 1976. С. 38.

³ ГАО. Ф. П- 2686. Оп. 1. Д. 1. Л. 6.

материалов и техники должна была осуществляться как автомобильным, так и речным транспортом по реке Зее¹.

Зейскую ГЭС строила вся страна. В 1970 году Зейская ГЭС была объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой². В семитысячном коллективе трудились представители 32 национальностей Союза Советских Социалистических республик. Более четырехсот заводов и фабрик РСФСР и примерно 530 из союзных республик поставляли в Зею свою продукцию³.

Согласно решению, XXIV съезда КПСС Зейская ГЭС должна была дать в конце девятой пятилетки первый промышленный ток и встать в один ряд с такими крупнейшими промышленными объектами Дальнего Востока как Приморская ГРЭС, Колымская ГЭС, Комсомольский нефтеперерабатывающий завод⁴.

За 1971 – 1973 годы введены в эксплуатацию центральные ремонтно-механические мастерские, склад цемента в Тыгде, производственный корпус базы управления главного энергоузла, причал сухогрузов, сад-ясли на 280 мест, пионерский лагерь, школа на 1280 мест, спортивный корпус, база ОРСа и другие. 13 октября 1972 года было осуществлено перекрытие реки Зеи. С этого момента. Это позволило гидростроителям начать возведение основной части тела будущей плотины⁵ . На ноябрь 1975 года уложено и смонтировано в основные сооружения 1.3 млн куб м бетона⁶.

27 ноября 1975 г. в 14 часов 06 минут по местному времени в торжественной обстановке под промышленную нагрузку был поставлен первый гидроагрегат ГЭС. Зея начала работать на человека. «Второе сердце ГЭС» застучало 24 сентября 1976 года, 25 декабря этого же года – введен в

¹ Маклюков, А. В. Крупное энергетическое строительство на Дальнем Востоке СССР в середине 1960-1980-х гг / А. В. Маклюков // Вестник Томского государственного университета. – 2021. – № 471. С. 152-153.

² ГААО. Ф. П-2946. Оп. 1. Д. 38. Л. 20.

³ Волчков, В. Е. Зея – 120 лет / В. Е. Волчков. – Благовещенск : Приамурье, 1999. С. 38

⁴ КПСС. Съезд (24; 1971; Москва). Стенографический отчет [Текст] : В 2 т. / XXIV съезд КПСС. 30 марта - 9 апр. 1971 г.. Т. 2 / 2 т.; 22 см. — Москва : Политиздат, 1971. С. 294.

⁵ Строительство Зейской ГЭС. Дальневосточная студия кинохроники. Доступно из URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LkjntYmRZGA>. Дата обращения 18.04.2018.

⁶ ГААО. Ф. П-2686. Оп. 1. Д. 30. Л. 71.

эксплуатацию третий агрегат, а 6 ноября 1977 г. — поставлен под промышленную нагрузку уже 4 гидроагрегат и задействовано первое на Дальнем Востоке ОРУ-500. 8 декабря 1978 г. выдал первый ток пятый агрегат. А 24 июня 1980 года, с включением шестого агрегата, ГЭС заработала на полную мощность¹.

В феврале 1983 года был забетонирован последний блок водослива и уже к декабрю этого же года впервые выработка за год превысила 5 млрд. киловатт-часов электроэнергии. По мере возведения плотины и пуска первых агрегатов шло сооружение распределяющих устройств, передававших ток на различные промышленные объекты региона. Были возведены открытые распределяющие устройства ОРУ-500 и ОРУ-220, позволившие соединить ГЭС с единой Дальневосточной энергосистемой.

Другим важнейшим источником электроэнергии для региона должна была стать Бурейская ГЭС. Уже в 1969 году «Ленгидропроектом» была разработана техническая документация по возведению основных сооружений в районе поселка Талакан. Начиная с 1976 года через поселок Новобурейский начинают пребывать гидростроители. Руководство стройки осуществлялось управлением строительства «ЗеяГЭСстрой». К апрелю 1978 года было закончено строительство автодороги, соединившей Новобурейск с Талаканским створом. Таким образом именно Новобурейск первоначально становится базой стройки. Там возводятся перевалочная база, причал для строительных грузов и угля. Параллельно начинает возводится основная база ГЭС в поселке Талакан. С 1975 по 1980 гг. было освоено более 24 млн. рублей, введено в эксплуатацию производственных объектов на сумму 18 млн. 340 тыс. рублей².

На декабрь 1978 года в Талакане были простираны подъездные железнодорожные пути к причалу, 4,5,6,67,68 дома, общежитие на 102 места, летний кинотеатр. Надувной склад – гараж. Холодильный склад мтс. Теплая

¹ Маклюков, А. В. Зейская ГЭС: от идеи к реализации проекта / А. В. Маклюков // Россия и АТР. – 2021. – № 2(112). – С. 165.

² Власов Г.П. Указ. Соч. С. 36

стоянка. Закончены дноуглубительные работы на Бурее. Магазин, баня, пекарня. Работает радиорелейная связь¹. К 1980 году были сданы ряд объектов гидроузла, ведется сооружение стокилометровой ЛЭП-220 Завитинск – Талакан, предназначенный для снабжения стройки электроэнергией.

Однако, начиная с 1985 года начинается снижение финансирования стройки со стороны государства, перебои с поставками строительных материалов и конструкций. В связи с этим начинается замедление строительства объектов, задержка заработной платы, отток кадров. Постепенно Бурейская ГЭС превращается в «долгострой». В 1991 году с распадом Советского союза стройка окончательно замерла. Возрождение строительства Бурейской ГЭС произойдет только в 1999 году².

Подобная ситуация произошла и в городе Зее. В 1978 году начальник «ЗеяГЭСстроя» докладывал, что коллективу стройки после ввода в эксплуатацию Зейской ГЭС, будет доверено возведение крупного механического завода в городе Зее, с выделением из бюджета на строительство до 45 млн рублей в год. Завод должен был привлечь новые кадры в город, планировалось рост численности до 100 тысяч человек³. Однако до 1991 года были возведены лишь часть корпусов завода, котельная, электрическая подстанция, которые так и стоят до сегодняшнего дня «кусками бетона».

Важнейшей задачей, которую должны были выполнять Зейская и Бурейская ГЭС являлась обеспечение дешевой электроэнергией «стройки века» - Байкало-Амурскую магистраль. Еще на стадии образования управлению строительства ЗеяГЭСстроя помимо возведения основных сооружений Зейского и Буреинского гидроузлов ставилась задачей возведение линии электропередач с напряжением 220 кВ Зейская ГЭС –

¹ ГААО. Ф. П-2686. Оп.1 Д. 146. Л. 50.

² История Бурейской гидроэлектростанции. Амурские сезоны. Доступно из URL: [http://геоамур.рф/sources/nat_econ/industry/industry-x=26\\$03.php](http://геоамур.рф/sources/nat_econ/industry/industry-x=26$03.php). Дата обращения: 13.12.2017.

³ ГААО. Ф. П-2686. Оп. 1. Д. 146. Л. 60.

подстанция Призейская для электроснабжения БАМа¹. От Бурейской ГЭС должна была быть построена линия 220 кВ к подстанции Ургал Хабаровского края.

Согласно схеме внешнего электроснабжения БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали предусматривалось обеспечение электроэнергией всех потребителей от Усть-Илимской, Братской, Зейской ГЭС, Нерюнгринской ГРЭС и комплекса ТЭЦ в районе Комсомольска-на-Амуре. К 1981 году подстанции 220 кВ были сооружены только в крупных городах центрального и восточного участка БАМа – Тында и Комсомольск. К 1985 году между ними должны были быть сооружены дополнительные подстанции и ЛЭП в других поселках БАМа – Дипкун, Татаул, Тунгала, Февральск, Этеркан, Сулук, Джамку, Березовка².

В августе 1979 года началось строительство ЛЭП Зейская ГЭС – ст. Призейская. Технический проект воздушной линии, длиной 190 км в общем количестве 495 опор, был разработан Томским отделением научно-исследовательского института «Энергосетьпроект». ЛЭП должна была обеспечить электроэнергией поселки Зейск, Горный, Хвойный, Бомнак и прилегающие к ним районы. Строительство было поручено коллективу СМУ здания ГЭС с С.Я. Гаршиным, с 1980 года работы были переданы управлению механизированных работ во главе с А.А. Гарбузова и В.И. Ивницкого³. Ввод в эксплуатацию линии электропередач планировался на 1981 год.

При этом имеющиеся мощности ЗеяГЭСстрой приводили к большим трудностям при строительстве. Износ оборудования и машин составлял 82%, ощущалась нехватка техники. Старший прораб участка по строительству

¹ Маклюков, А. В. Зейская ГЭС: от идеи к реализации проекта / А. В. Маклюков // Россия и АТР. – 2021. – № 2(112). С. 162.

² Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 1 / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Краткий технический отчет. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1997. С. 204.

³ «Завершить сооружение Зейской ГЭС» // Коммунистический труд. – 1979.- 25 августа (№ 103). -с. 1.

ЛЭП В. Маркович указывал на необходимость материалов, строительной техники. Отмечал недостаток высококвалифицированных и инженерно-технических кадров, бригадиров, звеньевых, механизаторов¹.

22 декабря 1982 года, в день Энергетика, строительство ЛЭП было закончено и рабочие ЗеяГЭСстроя приступили к возведению линии электропередач Призейская-Тунгала (ее строительство будет осуществлено в 1983-1985 гг.). Фактически Зейская и Бурейская ГЭС должны были обеспечить электроэнергией участок Таксимо-Советская Гавань².

Таким образом во второй половине 1960-х-1980-е годы можно говорить, что Амурская область являлась «центром гидроэнергетического строительства СССР». Здесь возводились две крупнейшие гидроэлектростанции Дальнего Востока: Зейская, а с 1976 года – Бурейская ГЭС. Воздведение этих объектов позволяло решить ряд стратегических задач для экономики области. Во-первых – обеспечить электроэнергией крупнейшие промышленные объекты и города Дальнего Востока, в том числе центральный участок Байкало-Амурской магистрали. Во-вторых – установить контроль за режимом разливов рек Зея и Бурея, наносившие значительный урон сельскому хозяйству области в период наводнений. В-третьих, новые промышленные объекты позволили бы увеличить население города Зеи и поселка Талакан в несколько раз. Как мы видим активная часть строительства приходится на 1970-е - начало 1980-х годов. Начиная с 1985 года наблюдаются перебои с финансированием и обеспечением строительных материалов стройки. С распадом Советского Союза строительство Бурейской ГЭС и Зейского механического завода останавливаются окончательно в своей незавершенной стадии.

¹ Ларкович, Владимир. ЛЭП шагает на север. // Коммунистический труд. – 1980.- 19 августа (№ 103). -с. 4.

² Маклюков, А. В. Зейская ГЭС: от идеи к реализации проекта / А. В. Маклюков // Россия и АТР. – 2021. – № 2(112). – С. 166.

1.3. Строительные работы на центральном участке Байкало-Амурской железнодорожной магистрали

В конце 50-х гг. XX века в экономике СССР наметилась тенденция движения производительных сил на восток страны с целью активизации развития ее периферийных районов, мало заселенных, но богатых различными полезными ископаемыми и энергоресурсами.

По мнению А.Г. Аганбегяна, Р.И. Шнипера, комплексный характер хозяйственного освоения зоны БАМа определялся следующими факторами:

- строительство широтной магистрали протяженностью более 3000 км с обеспечением второго выхода к портам Тихоокеанского бассейна и меридиональной магистрали БАМ – Тында – Беркакит включало в хозяйственный оборот территорию в 1,5 млн кв. км, на которой сосредоточены масштабные природные ресурсы, прежде всего минеральное сырье и лес, которые не могли бы быть использованы в промышленных масштабах без транспортного освоения этих районов;
- БАМ должен был стать опорной магистралью, от которой со временем планировалось провести другие транспортные пути в районы нового промышленного освоения;
- хозяйственное освоение зоны БАМа по плану должно было создать благоприятные предпосылки для формирования единой энергетической системы страны на основе объединения Дальневосточной и Южно-Якутской энергосистем с объединенной энергосистемой Сибири;
- реализация мегапроекта БАМ, как прогнозировалось, позволяла решить важную народно-хозяйственную задачу заселения восточных районов страны;
- БАМ должен был выполнять важную внешнеэкономическую функцию усиления связей СССР со странами Тихоокеанского бассейна.

Идея строительства железнодорожной магистрали через северную оконечность озера Байкал, от реки Ангары через Байкальский и Северо-Муйские хребты с выходом в долину рек Муя, Буя и Черный Урюм началась обсуждаться еще в конце XIX века. Были проведены глазомерная съемка, по

результатам которой, учитывая сложные физико-географические условия и слаборазвитую экономику региона было принято решение строить железнодорожную магистраль через южную оконечность Байкала.

В 1924 году в планах Совета Труда и Обороны СССР по развитию железных дорог страны впервые обозначены контуры «Второго Транссиба»

Еще в 1932 году было принято постановление правительства «О проведении изыскательских работ и строительстве «Байкало- Амурской железнодорожной магистрали», по которому созданы Управление строительства БАМа, определены генеральное направление и опорные пункты строительства: Тайшет – север Байкала – Тындинский – Ургал – Комсомольск на Амуре – Советская Гавань.¹

Всего же до 1958 года были проложены отдельные участки будущей магистрали: Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань (442 км); Известковая - Ургал (340 км); Тайшет - Лена (692 км).

В начале 1960-х годов, в связи с ухудшением международных отношений между СССР и Китаем, тема БАМа как параллельной Транссибу, вновь становится актуальной по причине близости Транссибирской магистрали к государственной границе.

В тоже время А.Е. Савченко отмечает помимо целей выдвинутых А.Г. Аганбегяном, Р.И. Шнипером еще несколько важных аспектов планировавшегося использования Байкало-Амурской Магистрали. Так автор указывает на важность установления внешнеэкономических связей со странами АТР, и роли региона БАМа как плацдарма для развития советского варианта экономической глобализации с США, Японией, Китаем, в части не только поставки советских ресурсов на мировые рынки, но и совместной деятельности по разработке месторождений. Следующим важным аспектом, отмечаемым А.Е. Савченко является «импульс» придававшийся БАМом развитию промышленности и социальной инфраструктуры, а также

¹ История строительства БАМа // РЖД-экспо URL: <http://www.rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20BAMa/> (дата обращения: 17.06.2019).

технологической модернизации всей страны. Завершающим аспектом, отмечаемым автором необходимо назвать планировавшееся привлечение к строительству промышленных объектов, которые должны были загрузить БАМ грузами иностранных предприятий и зависимость стройки от них. Так указывается о привлечении иностранных инвестиций к строительству магистрали, с последующей возможностью их работы на разрабатываемых месторождениях (например, Якутский угольный бассейн или разработка лесных ресурсов Дальнего Востока)¹.

Согласно постановлению ЦК КПСС от 24 марта и Совета Министров СССР «О возобновлении строительства БАМа» и «О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области» от 8 июля 1967 года вновь были начаты проектно-изыскательские работы по трассе Байкало-Амурской магистрали². Магистраль изначально проектировалась с ориентаций на новейшие достижения науки и техники. Изыскательские и проектные работы были поручены нескольким Генеральными проектировщиками центрального и восточного участков магистрали стали проектные институты Главтранспроекта:

- Ленгипротранс (г. Ленинград) – Чара-Тында (искл.) протяженностью 630 км;
- Мосгипротранс (г. Москва) – Тында-Ургал, протяженностью 967 км;
- Дальгипротранс (г. Хабаровск) – Ургал (искл.) – Комсомольск-на-Амуре.

Изыскание и проектирование отдельных наиболее сложных объектов (большие мосты и тоннели) выполнялось специализированными

¹ Савченко, А. Е. Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР / А. Е. Савченко // Россия и АТР. – 2021. – № 1(111). С. 52-66.

² Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: Сб. док. за 50 лет. Т. 6. 1966—январь-июнь 1968 гг. / Сост. К.У. Черненко, М.С. Смирюков. — М.: Политиздат, 1968. С. 473-486.

институтами, такими как Ленметропроект, Гипротрансмост, Уралгипротранс и другими¹.

В результате было выработано несколько вариантов прохождения трассы. Так на центральном и восточном участке рассматривались варианты прохождения трассы от Тынды не по границе Амурской области и Якутии, а южнее, в частности через город Зею, Селемджинск, Февральск (Южно-Зейский вариант). В Хабаровском крае, помимо основного Туюнского варианта, проходящего через поселки Ургал и Березовка, предусматривался также Стойбинский вариант трассы, проходящего гораздо севернее окончательного варианта².

Несмотря на привлечение к проектным и изыскательским работам лучших институтов, большое число организаций приводило к распылению сил и средств, замедляло принятие оптимальных решений (согласования отнимали массу времени), существенно влияя на ход работ в целом³.

Стоимость строительства магистрали по представленным институтами технических проектов участков БАМа, узла Тында и производственной базы строительства составила 12,3 млрд рублей. В результате многократного рассмотрения технических проектов БАМа с целью снижения стоимости строительства удалось снизить общую сметную стоимость строительства до 8,4 млрд рублей. Снижение было достигнуто за счет следующих факторов:

- строительство тоннелей в однопутном исполнении и только для одного пути;

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 1 / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Краткий технический отчет. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1997. с. 32.

² Там же. С. 32-33.

³ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991.. С. 13.

- размещение поселков через каждые 80-100 км (вместо 50 км по техническим проектам);
- использование для постоянной эксплуатации общественных зданий, построенных как временные для обслуживания строителей;
- отнесение на вторую очередь и уменьшение объема строительства ряда объектов локомотивно-вагонного, грузового хозяйства и других;
- уменьшение штата и принятие объема жилищного строительства в размере 80% с учетом повышенной занятости членов семей;
- исключение части затрат на противосейсмические мероприятия¹;

К концу 1973 года изыскательскими институтами была подготовлена техническая документация на первоочередные участки и объекты. Началась подготовка необходимых нормативно-правовых актов о начале строительства магистрали. Проект будущего постановления было поручено подготовить Госплану СССР. Помимо работников Госплана в разработке проекта принимали участие представители Минтрансстроя, Министерства путей сообщения и других органов власти. Участники стремились отразить в будущем документе основные направления и положения:

- 1) Разработка и обоснование основополагающих документов, регламентирующих весь ход изысканий, проектирования и строительства БАМа;
- 2) Обеспечение финансирование проектно-изыскательских работ и строительства магистрали;
- 3) Выделение совместно с Госнабом СССР фондов на строительные и горюче-смазочные материалы, машины и механизмы, а также на технологическое оборудование;

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991.. С. 187.

4) Выделение валютных средств на закупку за рубежом автотранспорта, строительных машин, механизмов, включая горнодобывающее оборудование для строительства тоннелей, а также на приобретение оборудования ряда предприятий производственной базы строительства;

5) Комплектование строительства БАМ квалифицированными кадрами, создание системы подготовки специалистов в институтах, техникумах. Привлечение кадров из союзных республик, краев и областей. Порядок оплаты труда, материально-техническое обеспечение;

6) Создание нормальных социально-бытовых условий, разработка некоторых льгот и привилегий для строителей¹.

В марте 1974 года Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев, выступая в Алма-Ате по случаю 20-й годовщины освоения целины официально объявляет БАМ всенароднойстройкой. «Байкало-Амурская магистраль, железнодорожная дорога, которая пересечет всю Восточную Сибирь и Дальний Восток. Строительство этой железной дороги, которая прорежет сибирский массив с его неисчерпаемыми природными богатствами, открывает путь к созданию нового крупного промышленного района: вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники, разумеется, будут вспаханы и пущены в сельскохозяйственный оборот и новые земли. Убежден, товарищи, что эта стройка станет всенародной. В ней примут участие посланцы всех республик, и в первую очередь наша молодежь.» Таким образом Советскому народу было объявлено о новом мегапроекте Советской власти.

8 июля 1974 года ЦК КПСС принял постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Согласно постановлению

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С. 157.

ЦК КПСС и Совета Министров СССР, планировалось построить Байкало-Амурскую магистраль от г. Усть-Кута до г. Комсомольска на Амуре через поселения Нижнеангарск, Чира, Тында, Ургал в 1974 – 1982 гг. а также железнодорожные линии БАМ – Тында – Беркакит (Малый БАМ), Тайшет – Лена.

Центральный участок магистрали, проходящий по территории Амурской области и Хабаровского края, Тында – Ургал, протяженностью 950 км, должен был введен в эксплуатацию в 1982 году. Срок ввода в эксплуатацию линий Бам – Тында (протяженность 180 км) и Тында – Беркакит (217 км) определялся как 1975 и 1978 годы соответственно.

Решение основных задач по строительству магистрали было возложено на Главное управление по строительству БАМа – ГлавБАМстрой. В Министерстве путей сообщения СССР было организовано управление, в задачи которого входило укомплектование оборудование строительных организаций – Транскомплект.

Отличие строительства БАМа от других строек определяется тремя особенностями: необходимость разрешения возникающих по ходу строительства магистрали вопросов не только на месте, но и на уровне соответствующих министерств и правительств; Вторая особенность – срочность принятия решений по возникающим на стройке проблем; Третья – в строительстве участвовали различные организации-исполнители, не подчиненные друг другу и находившиеся в ведении различных организаций – проектные, научные, строительные, промышленные, эксплуатационные. В строительстве принимали участие органы плановые, финансовые, директивные (в центре и на местах – облисполкомы, совмины республик, обкомы и т.д.)

В феврале 1975 года вышло постановление ЦК КПСС «Об инициативе коллективов трудящихся по оказанию шефской помощи в строительстве объектов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Постановление предусматривало первоочередную поставку стройматериалов на объекты

стройки. Также шефская помощь выражалась в распределении между различными строительными организациями из тех или иных районов СССР в возведении объектов магистрали и социальных объектов по линии БАМа.

В мае 1975 года было запущено движение по первой ветке БАМа: Бам-Тында, соединившая «Центр БАМа» с Транссибом. Это позволило строителям трассы более быстро получать необходимые строительные материалы и развернуть строительство сразу в трех направлениях: на север, запад и восток. В декабре того же года ГлавБамстрой переезжает из Москвы в Тынду, которой в ноябре был присвоен статус города, таким образом далекий северный город становится столицей самой масштабной стройки десятилетия. К 1978 году в постоянную эксплуатацию был сдан малый БАМ - участок БАМ-Тында-Беркакит, позволивший выйти к Нерюнгринскому месторождению каменного угля. Бам начал работать на советскую экономику.

27 октября 1984 года в Тынде состоялось знаменательное событие – укладка «золотого звена». Было открыто сквозное движение поездов по всей Байкало-Амурской магистрали.

1.4 Трудовые кадры БАМа

Для возведения «Стройки века» требовалось большое количество трудовых кадров разной направленности. Условия, в которых возводилась магистраль (большое количество рек, возведение станций, хребты) требовали привлечения специалистов широкого профиля. Помимо транспортных строителей, задачей которых была непосредственная укладка пути, требовались мостостроители, тоннельщики, специалисты по буровзрывным работам. Также, необходимы были те, кто был задействован на строительстве сопутствующих транспортных объектов – вокзалов, депо, жилых домов и других зданий – штукатуры, маляры и другие.

То количество населения, проживавшее в регионах возведения БАМа было недостаточным чтобы обеспечить рабочими кадрами из местных

жителей строительство магистрали и планировавшиеся последующие проекты, примыкавшие к БАМу. Особенностью центрального и восточного участков Байкало-Амурской магистрали являлось то, что на строительстве этих территорий были задействованы помимо множества строительных организаций, также военнослужащие железнодорожных войск. К началу строительства БАМа плотность населения в районах, где проживало население составляла в среднем 2 человека на 1 квадратный километр¹.

Согласно постановлению о строительстве Байкало-Амурской магистрали от 8 июля 1974 года различным ведомствам предписывалось подготовить и направить на магистраль несколько десятков тысяч рабочих. Так Государственный комитет по профессиональнотехническому образованию должен был подготовить 13 тысяч человек за 1975-1978 годы, Министерству высшего и среднего специального образования предписывалось обеспечить подготовку в 1975-1980 годах более 4 тысяч молодых специалистов с высшим образованием по различным техническим специальностям².

Для привлечения работников в суровые условия районов, где прокладывался БАМ, правительство предусматривало ряд мер. Так коэффициент заработной платы для специалистов, задействованных на строительстве, устанавливался в размере 1,7. Также на них распространялись все льготы, установленные для лиц, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера.

В период возведения магистрали общая численность рабочих по ГлавБАМстрою росла от 9 тысяч человек в 1974 до 60 тысяч в 1983, после чего начала сокращаться до 54,5 тысяч к 1985 году и 43,7 тысяч в 1987 году. Комплектование строительных подразделений кадрами происходило неравномерно и зачастую превышало плановую численность организаций.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 1 / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Краткий технический отчет. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1997. С. 295.

² ГАХК. Ф. П-35. Оп.1. Д. 102-2А. Л. 1-59.

Так в 1980 году УС БАМстройпульбыло укомплектовано кадрами на 113,8%, Тындратрансстрой – 125,6%, БАМстроймеханизация – 107,3%¹. С 1983 года тресты и управления стали приводить численный состав в соответствии с плановой потребностью в рабочих кадрах².

Зачастую, исследователи выделяют несколько форм комплектования рабочих кадров в строительных организациях БАМа: Общественный призыв, вольный найм, организованный набор, прием выпускников из средних и высших учебных заведений, перевод из других организаций³.

Строительство БАМа было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Комсомольские и партийные организации регионов начали проводить работу по привлечению молодежи на стройку. Государство старалось регулировать процесс отправки людей на стройку. Наиболее перспективным вариантом формирования трудовых кадров для стройки века представлялся общественный призыв. Начало строительства вызвало настоящий бум среди молодежи, с желанием поехать на БАМ. С мая 1974 по 1976 год в ЦК ВЛКСМ было направлено более 150 тысяч заявлений с просьбой о направлении человека строить Байкало-Амурскую магистраль.

В декабре 1974 года для региональных партийных и комсомольских организаций была принята инструкция по подбору кадров в строительные организации. Согласно ей, кандидат изъявивший желание отправиться на строительство БАМа, должен был предъявить следующие документы на собеседовании:

- 1) справка о состоянии здоровья с фотографией
- 2) выписка из трудовой книжки
- 3) документ об образовании
- 4) Комсомольский билет

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 1 / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Краткий технический отчет. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1997. С. 324-325.

² Там же. С. 313

³ Там же. С. 302.

- 5) Паспорт, военный билет
- 6) Характеристика от комсомольской (партийной организации)

После этого партийная организация должна была выполнить:

- 1) Данные документы тщательно изучать. При отсутствии одного из документов или наличия неточностей, отрицательных факторов неуплаты членских взносов, собеседование прекращать.
- 2) От каждой области подобрать по 3-4 наставника. При собеседовании отбирать кандидатов в отряд из расчета 10 человек на область.
- 3) Брать заявления от семейных, где должно быть сказано, что они не будут претендовать на квартиру (комнату) со дня приезда на место работы, до предоставления квартиры администрацией согласно очередности.
- 4) При подборе кандидатур обращать внимание на музыкантов, художников, участников художественной самодеятельности.

- 5) При собеседовании быть внимательным, вежливым, внешне опрятным, тактичным. При этом обращать внимание на внешний вид и культуру кандидата¹.

Несмотря на понятную инструкцию, «шефские регионы» не всегда были заинтересованы в том, чтобы отправить своих «лучших» работников. Имелись случаи, когда на БАМ направляли лица, которые на прежнем месте работы ничем положительным себя не проявляли, в общественной жизни участия не принимали, допускали различные нарушения. Приводило это в том числе что на стройку попадали лица, имевшие склонности к нарушению правопорядка. Так, например, строитель Мещеряков из Рязани прибыл с комсомольским отрядом, через 2 месяца уволился, поступил на работу в СМП-585. Через 2 месяца опять уволился, в декабре 1975 года осужден на 2 года за кражу вещей в общежитиях. Или другой пример, 3 бойца из Рязани при пересадке в Москве взяли спиртное, напились, дебоширили. Были высажены из поезда. Самостоятельно доехали до Шимановска. Поселены в общежитие. Продолжили пьянствовать, нарушать общественный порядок.

¹ РГАСПИ. Ф. М-27. Оп. 1. Д. 6. Л. 26.

Итог – отчислены из отряда и уволены с работы, с записью в трудовой книжке «без права работать на БАМе»¹.

Сами строительные организации в контакте с партийными и комсомольскими организациями стремились проводить набор рабочих в регионах СССР. В тоже время некоторые регионы не всегда оказывали содействие. Так в 1979 году в Оренбургском ОК ВЛКСМ запретили какую-либо агитацию и пропаганду общественного призыва на строительство БАМ, в Челябинском ОК ВЛКСМ представителю «Тындартрансстрой» было запрещено давать объявления в газетах, по радио и телевидению, устраивать встречи с комсомольцами и молодежью².

Отдельного внимания заслуживают комсомольские строительные отряды, работавшие на Восточном участке БАМа, от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. Особенностью данных отрядов являлось то, что генеральным подрядчиком здесь являлся не Главбамстрой, а управления строительства №95 и 31 Главного управления железнодорожных войск министерства обороны СССР. Комсомольские отряды, набиравшиеся в шефских регионах и республиках СССР, прибывали организовано и были задействованы, в основном, на строительстве бамовских поселков.

Наиболее крупным комсомольским отрядом был отряд, набранный из Украинской ССР. 27 августа 1974 года ЦК компартии Украины и Совет Министров Украинской ССР принял постановление об участии организаций республики в сооружении объектов БАМа. Было принято решение о комплектовании строительно-монтажного поезда «Укрстрой», в составе четырех отрядов: «Харьков», «Карпаты», «Днепр», «Киев»³.

В летний период строительные подразделения БАМа усиливались за счет прибывавших на магистраль студенческих строительных отрядов. Ежегодно на БАМ прибывало от 2500 до 3000 студентов. При этом не всегда эта численность соответствовала планам. В 1978 году планировалось что на

¹ РГАСПИ. Ф. М-27. Оп. 1. Д. 30. Л. 32-33.

² РГАСПИ. Ф. М-27. Оп. 1. Д. 195. Л. 60.

³ ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 102-2А. Л. 61.

стройку приедут 95 ССО общей численностью 5000 человек. Но по факту на стройку прибыло 2964 человека¹.

На восточном участке также трудились комсомольские строительно-монтажные поезда из Молдавии, Таджикистана, Ульяновской, Новосибирской, Пензенской и других областей. Эти регионы также формировали специализированные строительно-монтажные поезда. Формирование подобных шефских коллективов, позволяло регионам вносить существенный вклад в строительство в первую очередь населенных пунктов БАМа.

Общественный призыв в начале строительства составлял более 40 процентов всех работников, прибывавших на БАМ, однако в последующие годы доля этой категории работников, прибывших на строительство магистрали существенно сокращалась и к 1980 году уже составил всего 12 процентов. В тоже время вольный найм работников бамовскими трестами и управлениями возрастал, с 49 процентов в 1974 до 64 в 1980, достигая 70 процентов в 1978-1979 годах².

Одной из главных проблем, стало стихийное самостоятельное трудоустройство рабочих в бамовские строительные организации. Зачастую работники, не дожидаясь комсомольской путевки в своем регионе, самостоятельно добирались до стройки и пытались трудоустроиться на месте. Вольный найм с одной стороны позволял строительным организациям ускоренными темпами формировать рабочие коллективы, с другой стороны зачастую прибывшие строители, были вынуждены устраиваться по той квалификации, которая была необходима на данный момент строительному подразделению. Первоначально такой процесс не носил массового характера, но постепенно, с расширением строительства и распространением по стране

¹ РГАСПИ. М-27. Оп.1. Д. 49. Л. 120.; БАМ отчет. Часть 1. С. 311.

² Медведева Л. М. Трудовая и политическая активность строителей Бай-кало-Амурской железнодорожной магистрали (1974-1984 гг.) / Л. М. Медве-дева. – Москва : Наука, 1988. С. 66.

«мифов и легенд» о высокой зарплате, льготах и обеспечением бамовцев по стране, поток самостоятельных рабочих увеличивался.

Особенно данная проблема была характерна для регионов, находившихся не далеко от стройки. Уже в 1974 году газета «Молодежь Якутии» писала: «БАМу нужны рабочие кадры, специалисты, но в определенное время и в определенном месте, которые определяются руководством, планирующими организациями». «Но хочется еще раз обратиться к юношам и девушкам, желающим поехать на БАМ: подавайте заявления в свои райкомы, горкомы ВЛКСМ, но ни в коем случае не отправляйтесь в одиночку. Придет время - через месяц, два, три, а возможно, и больше – и из Якутии вновь отправятся на БАМ новые отряды добровольцев»¹.

Для строителей из регионов, решивших принять участие в возведении БАМа был предусмотрен ряд мер, позволявших им добраться до места работы. Для неработающих (те кто уволился до получения комсомольской путевки; те кто вообще не работал; военнослужащие, уволенные в запас из рядов Советской армии) были установлены следующие пособия: единовременное безвозвратное пособие в 60 рублей в соответствии с постановлением Совета министров СССР 9 августа 1948 года №3004, пособие выплачивается организацией в пунктах отбора рабочих при направлении их на стройки Урала, Сибири и Дальнего Востока; стоимость проезда для работника и членов его семьи, если не выдавались проездные билеты по тарифу жесткого вагона – полностью; провоз багажа в пределах до 240 кг на каждого члена семьи, согласно накладной или квитанции; суточные за время фактического нахождения в пути из расчета 1,5 рубля; заработка плата на самого работника за время нахождения в пути и дополнительно на 6 дней для сбора в дорогу и устройства на новом месте не выплачивалась; единовременное пособие на самого работника в размере месячного оклада и

¹ РГАСПИ. Ф. М-27. Оп. 1. Д. 14. Л. 18.

на каждого члена семьи – $\frac{1}{4}$ пособия на каждого члена семьи – при заключении срочного договора.

Для работающих (то есть те кто подали документы на получение комсомольской путевки, и уволенные в связи с переводом на БАМ, с соответствующей записью в трудовой книжке) фактически пособия не отличались, за исключением что суточные устанавливались в размере 2 рублей, и заработка плата выплачивалась в том числе с учетом пути на БАМ, плюс 6 дней¹. Таким образом, человеку, собиравшемуся на БАМ, не обязательно было дожидаться положительного решения со стороны комсомольской или партийной организации, а самостоятельно уволиться с предыдущего места работы и приехать на стройку, фактически получив те же пособия, что и работник, прибывший по путевке.

Если комсомол и партия все же могли в той или иной степени регулировать «качество» отправлявшихся на БАМ строителей, то самостоятельно прибывавшие на БАМ строители, не всегда гарантировано могли трудиться в тех профессиях, которыми они обладали. Это приводило к тому, что квалифицированные кадры часто были заняты не по своей специальности².

Большую роль в возведении Байкало-Амурской магистрали сыграли военные строители. Привлечение железнодорожных войск, позволяло обеспечить фронт работ сформированными строительными подразделениями, с имеющейся в распоряжении техники и оборудования. Вопрос об участии военных встал сразу после выступления Л.И. Брежнева в Алма-Ате в мае 1974 года. Крюков А.М., начальник железнодорожных войск (с декабря 1966 г. по февраль 1983 г.) вспоминал:

«После выступления Л. И. Брежнева мне позвонил министр транспортно-го строительства Ф. И. Кожевников и сказал:

¹ РГАСПИ. Ф. М-27. Оп.1. Д. 52. Л. 38-40.

² РГАСПИ. Ф. М-27. Оп.1. Д. 113. Л. 28.

- ЦК партии рассматривается вопросе о строительстве Байкало-Амурской магистрали. Есть мнение привлечь к строительству и железнодорожные войска. Как вы смотрите на это?

- Железнодорожные войска сочтут за большую честь участвовать в таком строительстве, ответил я

— Хорошо, А на каком участке БАМа хотели бы решать задачи военные железнодорожники

— На любом. Но нам более знаком Восточный участок БАМа.».¹

Восточная часть магистрали от Тынды до Комсомольска-на-Амуре, протяженностью 1,5 тысячи километров была разделена между двумя армейскими корпусами: 1-й корпус, от Тынды до Февральска и 2-й корпус, от Февральска до Комсомольска-на-Амуре. Корпуса делились на бригады, всего на Восточном участке дислоцировались 7 бригад, в разных населенных пунктах Восточного участка. Использование военных на строительстве именно на Восточном участке, связано на наш взгляд, в первую очередь с тем, что Восточный участок проходил в первую очередь по более равниной местности, чем Западный участок, и не предполагал работ в больших объемах по возведению тоннелей. Фактически военным отводилась роль подготовки и прокладки железнодорожных путей. Сооружение мостов отводилось трестам Мостострой-10 и Мостострой-8.

Подготовку сержантов и младших специалистов для частей на БАМе планировалось производить в существующих учебных частях наших войск и специальных школах военных округов, Министерства транспортного строительства и других ведомств. Офицерам, прапорщикам и сверхсрочнослужащим, проходящим службу в частях, расположенных в районах БАМа и линия Бам—Тында—Беркакит, были повышены

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С. 75.

должностные оклады, введены специальные надбавки за выслугу лет в отдаленных местностях, организована выдача бесплатного спецпайка. Личному составу, занятому на строительстве БАМа, было разрешено бронировать по месту постоянной прописки жилье¹.

НА БАМ направлялись части железнодорожных войск формировавшиеся в других регионах СССР – Красноярск, Вологда, Чита и другие. Количество военнослужащих, задействованных на строительстве Байкало-Амурской области, было достаточно большим. 46 процентов от всего состава Железнодорожных войск строили Восточный участок. Более 56 тысяч военнослужащих были удостоены медали «За строительство БАМа»².

Вооруженные силы, также можно назвать одним из источников формирования трудовых кадров БАМа. Демобилизованные из рядов Вооруженных сил, могли подавать заявки на участие в строительстве БАМа уже в составе «гражданских» трестов и организаций. Таким образом организации получали подготовленных транспортных строителей, уже имевших опыт работы в суровых условиях БАМа. В 1983 году, в подразделениях ГлавБАМстроя трудилось 3000 демобилизованных воинов.

В рамках рассматриваемой проблемы, формирования социальной инфраструктуры, важно также изучить половой состав рабочих Байкало-Амурской магистрали. Учитывая, что одной из задач было закрепления населения на БАМе. Государству необходимо было проводить мероприятия по формированию семей среди строителей, а также привлечения на стройку целых семей, с предоставлением рабочих мест обоим супругам и обеспечения места в детских садах и школах для их детей. Состав строителей

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С. 79.

² Железнодорожные войска России. Кн. 4. В период мирного строительства: 1945—1991. / под ред. Г.И. Когатько. М.: ООО «Русь-Стиль ХХI век», 2002 // STATEHISTORY.RU: сайт «История государства». URL: <http://statehistory.ru/books/ZHeleznodorozhnyevoyska-Rossii/101;3;96> (дата обращения: 18.04.2022)

БАМа был преимущественно молодежным. В 1974 году юноши и девушки в возрасте до 28 лет составили 50,2% от числа строителей. В 1984 году – 42,0%¹.

Рассматривая социально-демографические характеристики строителей БАМа на 1981 год, мы видим женщины составляли около трети среди всех работников. При этом процент, состоящих в браке был весьма существенным – около 70%. Это означало что рабочие места требовались не только мужчинам, но и женщинам. Учитывая, что многие поселки только начинали застраиваться и не могли предложить необходимого количества рабочих мест в сфере образования, торговли или здравоохранения, а также специфику труда транспортных строителей возникала проблема использования труда женщин, особенно в первые годы строительства. Отсутствие сферы приложения женского труда заставляло женщин заниматься тяжелой физической работой.

Текучесть кадров была одной из проблем, с которой пришлось столкнуться БАМовским рабочим коллективам. Темпы оттока кадров, приводили к тому что строительные подразделения не могли сформировать прочный сплоченный и опытный коллектив. Выступая на XXVII съезде КПСС, каменщица монтажница треста Центробамстрой подчеркнула: «Меня как коммуниста, народного депутата особенно беспокоит большая текучесть кадров. Во многих подразделениях БАМа, как мне известно, в среднем за год коллективы теряют до трети своего состава. А в нашем тресте за пятилетие он обновился практически дважды. В моей бригаде из 62 человек осталось со стажем пять и более лет лишь 9 рабочих².

В документах и результатах социологических опросов неоднократно приводились причины высокого оттока строителей, одной из ключевых которой были недостаток жилья, школ, детских садов и других объектов.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С.314-315.

² Там же. С. 346

Лишь к 1985 году уровень текучести удалось снизить до 13%, против 28,1% в 1975 году¹. Другие причины, которые назывались респондентами – непредоставление работы по основной специальности, недостатки в организации труда².

Таким образом, в период строительства Байкало-Амурской магистрали формирование рабочих коллективов происходило из различных источников. Политика государства, направленная на закрепление регионов, где пролегала магистраль имела как положительные, так и отрицательные стороны. При формировании строительных коллективов, делался упор в первую очередь на то, чтобы, на БАМ прибывали уже сформировавшиеся подразделения. Для этого в шефских регионах партийные коллективы и комсомол должны были самостоятельно, либо с привлечением бамовских организаций, проводить отбор рабочих, формировать из них коллективы, обеспечивать их подготовку и отправлять на магистраль.

В тоже время, общественный призыв был важной частью только на первом этапе строительства. С каждым годом соотношение прибывавших рабочих самостоятельно, по сравнению с прибывавшими в составе организованных комсомольских отрядов все больше уходило в пользу первых. Такой перекос был вызван несколькими причинами, в том числе, желание не дожидаясь путевки, скорее получить причитавшиеся бамовцам льготы. БАМовским строительным организациям приходилось принимать работников, обращавшихся к ним, с целью скорейшего развертывания фронта работ и выполнения плановых показателей.

Стихийный приток населения, вызвал одну из проблем в формировании социальной инфраструктуры населенных пунктов БАМа. Фактически строительным организациям, пришлось самостоятельно решать

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 348.

² Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ / С. Н. Железко. — Москва : Статистика, 1980. С. 85.

проблему обустройности жильем для прибывавших рабочих. Более подробно о том как формировались БАМовские населенные пункты пойдет речь в следующей главе.

Глава 2. Формирование социальной структуры и строительство поселков Центрального Участка БАМа

2.1 Основные этапы строительства социальной инфраструктуры поселков Центрального Участка БАМа

В ходе возведения Байкало-Амурской магистрали происходит возведение жилых поселков на всем протяжении «стройки века». Строительство поселков определялось несколькими задачами:

- 1) Обеспечить строителей магистрали и членов их семей постоянным жильем, что способствовало бы снижению текучести кадров.
- 2) Создать комфортные условия проживания для работников, обеспечивающих эксплуатацию магистрали.
- 3) Подготовить населенные пункты к дальнейшей застройке при создании территориально-промышленных комплексов, а соответственно к росту населения.

Под социальной инфраструктурой мы понимаем комплекс сооружений предприятий и учреждений, обеспечивающих на определенной территории необходимые материальные и культурно-бытовые условия для размещения и нормального проживания населения¹.

При этом одна из задач которая происходила из строительства Байкало-Амурской магистрали являлось закрепление приезжающего на БАМ населения. Для решения этой задачи было необходимо было построить для строителей и членов их семей жилье, которое по площади на 1 человека превышало бы значения средних по СССР. Помимо жилья необходимо было построить и такие объекты как школы, детские сады, объекты культуры, магазины, комбинаты бытового обслуживания и так далее.

¹ Абайханова, А. Б. Развитие основных отраслей социально-бытовой инфраструктуры и условия жизни населения СССР в 60-80-е гг. : (на материалах Ставропольского края) / А. Б. Абайханова // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки = Изв. Сев.- Кав. науч. центра Высш. шк.: сер. "Обществ. науки" : Научно-образовательный и прикладной журнал / гл. ред. А. В. Белоконь.– 2008.– N 1(143).С. 64.

При этом необходимо отметить природно-климатические условия, в которых возводились постоянные поселки Центрального и Восточного участка БАМа:

- Во-первых, высокая сейсмичность региона, для северных районов Амурской области и Хабаровского края достаточно частыми являются землетрясения магнитудой в 3-4 балла. При этом это накладывало определенные ограничения на используемые материалы и высотность сооружений.

- Во-вторых, суровые климатические условия и высокий перепад температур в разные времена года. Температура, опускающаяся зимой до минус 40 градусов и повышающаяся летом до плюс 30. При этом, к высокой разнице температур необходимо добавлять сильные ветры и зимние метели. Этот фактор определял не только материалы, обеспечивающие высокие температуры внутри помещений, но и вызывало поиск определенных решений, касающихся архитектурного облика зданий, а также генеральной планировки населенных пунктов в целом.

- В-третьих, вечномерзлые грунты в районах строительства. Особенность строительства многоэтажных зданий в районах вечной мерзлоты, обуславливает необходимость сохранения температуры грунтов, либо же установку дополнительных свай при строительстве.

Приведенные факторы, сыграли определяющую роль в строительстве и конечном архитектурном облике бамовских поселков.

Байкало-Амурская магистраль начиналась с палаточных городков транспортных строителей. Прямо посреди тайги молодые комсомольцы разбивали свои лагеря, которые становились их местом проживания на достаточно продолжительный промежуток времени. В тоже время начинались проектироваться постоянные поселки. Одно из первых отличий которое мы можем отметить, это более позднее начало работы над генеральными планами поселков, в отличии от проекта магистрали, разработка которого началась в первые годы 1970-х годов, фактическая

разработка генеральных планов поселков началась только после обнародования постановления ЦК КПСС о начале строительства БАМа.

Первоначально, вдоль железнодорожной магистрали по территориям Иркутской области, Бурятской АССР, Читинской и Амурской областей и Хабаровского края предполагалось разместить 59 поселков по основной линии магистрали и 9 поселков по линии так называемого «Малого БАМа» - БАМ-Тында-Беркакит. Полный список поселков и первоначальное шефство определялось в постановлении отдельным приложением. Проанализировав таблицу (Приложение), мы можем увидеть, что численность поселков варьировалась от 500 человек (Дипкун, Маревый), до средних – 6-8 тысяч человек (Зейск, Чара) и самого крупного – «Столицы БАМа», Тынды - 20 тысяч человек. Расстояние между БАМовскими поселками должно было составлять около 50-60 км друг от друга. Однако, в связи с неконтролируемым ростом населения, затягиванием сооружения дороги в районе застройки возникло около 300 новых поселков с общей численностью населения около 1,5 млн. человек.

При этом важно учитывать, что возведение каждого населенного пункта это, огромная комплексная задача, включающая в себя и проектирование облика поселка, определение необходимых объемов возведения жилья, и его типов. Необходимо было определить какие объекты социальной инфраструктуры должны быть возведены в новых районах строительства. И это определялось еще на этапе проектировки. По мере строительства решались задачи поставки необходимых строительных материалов, техники, контроля качества строительства.

Особенностью строительства БАМовских посёлков и городов являлось привлечение к формированию жилищной и социальной инфраструктуры строительных мощностей других регионов и республик СССР. В составе союзных и республиканских министерств и ведомств были созданы 33 головные шефские строительные организации. Для осуществления работ по строительству объектов зоны БАМ головные организации создавали

специальные строительные подразделения: строительно-монтажные поезда (в том числе специализированные), передвижные межколонны, строительно-монтажные управления. Сроки строительства объектов социальной инфраструктуры и объем строительно-монтажных работ, подлежащих выполнению шефскими строительными организациями, определялись генеральными подрядчиками совместно с Советами Министерств союзных и автономных республик, Советами народных депутатов краев, областей, городов, взявших на себя шефство [6. С. 165].

Подобное «шефское» строительство позволяло, во-первых, переложить часть сил с центрального проектировщика на подведомственные ему республиканские и областные, во-вторых, подчеркнуть внешне статус «БАМ строит вся страна». На практике «шефское» строительство выглядело следующим образом: город Тынду, «столицу БАМа» строили москвичи, Северобайкальск – Ленинград, Новый Уоян – Литва, Таюру -Армения, Зейск – Башкирия, Могот – Горький, Ургал – Украина, Золотинка – Белоруссия, также в строительстве шефскую помощь оказали строители из Молдавии, Грузии, Азербайджана, Новосибирска [12. С. 250]. Постоянные поселки Янкан, Могот, Кувыкта и Хорогочи застраивались по генеральным планам, разработанным проектными институтами Мосгипротранс, Горькийражданпроект, Свердловск гражданпроект. [18. Л. 44].

При этом зачастую шефские регионы могли отличаться на практике от первоначальных «шефов», определявшихся в Постановлении о строительстве БАМа. Так например шефами Зеяска должны были стать также Куйбышевская область и Татарстан, Дипкун – Калужская область.

Однако, стоит отметить, что по мере строительства и увеличения населения по линии строительства магистрали временные дома становились постоянным местом жительства для населения. Связано это было со стремлением государства закрепить на строящейся магистрали только тех, кто был необходим для обслуживания дороги, пытаясь не допустить оседания населения, которому было бы необходимо в будущем создавать

новые рабочие места. При этом неконтролируемый рост рабочей силы вдоль линии строительства магистрали приводил к нехватке жилья и как результат самовольному стихийному строительству жилья БАМовцами, выражавшемуся в возведении целых жилых районов, состоящих из вагончиков, балок, бараков.

В тоже время со строительством жилья для будущих эксплуатационников магистрали в тех же поселках наряду с шефами капитальное жилье вместе с социально-бытовыми объектами возводили для своих работников и профильные строительные БАМовские строительные организации.

Так, управляющий трестом Мостострой-10, Блинков Л.С. в своих воспоминаниях отмечает, что поселок мостовиков начал застраиваться на восточном краю Тынды. Вначале появились сборно-щитовые домики, потом – столовая, магазин, контора, детсад, школа.

«Именно потому, что нам удалось возвести наряду с основными объектами и не в ущерб им достаточно жилья и объектов соцкультбыта, трест и его подразделения стали быстро пополняться кадрами. За пределами Тынды поселки мостовиков возникли в Лапри, Дюгабуль». ¹

Первые проекты планировки и застройки городов и поселков были выполнены институтами Минтрансстроя еще до начала официального строительства магистрали. Однако, при рассмотрении этих проектов Союзом архитекторов СССР, совместно с Госгражданпроектом были отмечены ряд недостатков:

- 1) Не проработаны технико-экономические показатели и графические материалы
- 2) Не соблюден ряд нормативных требований
- 3) Не были учтены перспективы развития поселков

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 282.

- 4) Не предусмотрено функциональное зонирование
- 5) Не глубоко проработана архитектурно-планировочная композиция

В итоге разработка генеральных планов городов и поселков при железнодорожных станциях Байкало-Амурской магистрали было поручено выполнить проектным институтам градостроительного профиля 13 шефствующих и союзных и 22 автономных республик, краев, областей РСФСР, городов Ленинграда и Москвы.

Вновь создаваемые и развивающиеся населенные пункты на трассе БАМ, их расчетная величина определялись на основании исходных данных Министерства путей сообщения СССР по прогнозируемой численности градообразующих кадров эксплуатационного состава железной дороги на пятый год эксплуатации.

Основополагающим градостроительным документом явилась «Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМа», разработанная институтом градостроительного планирования «Гипрогор», при участии 20 научно-исследовательских и проектных институтов в конце 1975 года. «Генеральная схема», выполненная на основе научных исследований по комплексному использованию минерально-сырьевых, лесных, водных, и других ресурсов зоны строительства БАМа, положила основу для градостроительных, планировочных, архитектурно-композиционных концепций и принципов в проектировании и строительстве жилых зон бамовских поселков и городов. В Генеральной схеме была предложена рациональная система расселения, культурно-бытового обслуживания, развития сети городских и сельских населенных пунктов, размещения зон отдыха.

Подводя итог работы на строительстве БАМа в 1974 году, начальник Главбамстроя К.В. Мохортов сказал: «Это был год подготовки к прокладке БАМа... На протяжении 3200-километровой трассы первые «десанты» прочно закрепились в ранее необжитых местах. В поселках временного типа

введено более 700 тыс квадратных метров жилья. Сданы в эксплуатацию 17 магазинов, 11 столовых, 5 хлебопекарен, 10 хранилищ для овощей и фруктов, много складских помещений...

Первоочередная задача – обеспечить строителей теплым жильем, бесперебойное продовольственное снабжение, медицинское обслуживание – в основном решена».¹

В течении 1975 года Госгражданстрой и Госстрой РСФСР рассмотрели на разных стадиях проекты планировки и застройки всех городов и посёлков БАМа. Рассмотрение показало, что шефствующие организации не сразу нашли наиболее оптимальные градостроительные решения. Нередко применялись приемы планировки и застройки, характерные для южных регионов страны, имели место формалистские решения, неоправданно увеличивались территории поселков, здания и сооружения размещались на далеких друг от друга расстояниях. Итоговым стал документ, подписанный Госгражданстроем, МПС, Минтрансстроем и Госстроем РСФСР – «Мероприятия по организации проектирования и срокам строительства объектов жилищно-гражданского назначения на БАМе».

В 1976 году в Госстрое РСФСР была создана служба главного архитектора БАМа, главной задачей которого ставилась соединение национального колорита и строительного опыта шефствующих краев и областей в строящихся поселков БАМа. Помимо этого, служба должна была осуществлять контроль за качеством проектирования строительства, обеспечить адаптацию в необходимых случаях типовых проектов к местным условиям, разрабатывать отдельные проекты тех или иных строений гражданского строительства.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С. 123.

Архитектурное единство населенных пунктов, расположенных на магистрали, включало в себя как приемы, используемые шефскими строительными организациями, работавшими на БАМе, так и региональные особенности трассы, специфические особенности хозяйственного освоения примыкающих территорий, их не освоенность, удаленность от сложившихся промышленных и культурных центров, сложность и разнообразие природно-климатических условий.

Градостроительная концепция выработала единые требования к архитектурно-планировочной организации населенных пунктов зоны БАМа. Главное из этих требований – максимальная компактность и плотность застройки, четкость архитектурно-планировочного построения, ясность композиции, основанная на том, что главными осями становились улицы, ведущие к железнодорожному вокзалу, производственной зоне и общественно-торговому центру (ТОЦ).

Характерным принципом архитектурно-планировочной концепции в проектировании и строительстве поселков БАМа, является принцип совмещения отдельных видов обслуживания в единый комплекс (здания вокзалов, объединяющие вокзальные и железнодорожные службы, автовокзалы; здания торгово-общественных центров, совмещающие службы торговли, общественные поселковые и городские организации, культурно-бытовые помещения.

Основой архитектурно-планировочной и объемно-пространственной композиции пристанционного является здание железнодорожного вокзала, «лицо поселка», в архитектуре которого наиболее полно выражены традиционные формы и черты национальных архитектурно-художественных школ союзных республик, участвующих в проектировании и строительстве. Фактически именно привокзальная площадь подменяла собой центральную площадь поселков.

За пределы селитебной зоны (части территории поселка, предназначавшейся для строительства жилых, общественных и

рекреационных зданий) отводились котельные на твердом топливе, вырабатывавшие горячую воду и пар для технологических нужд, водозаборные сооружения с комплексом очистки воды, насосных резервуаров, рассчитанных для сохранения определенного напора воды для хозяйственно-питьевых нужд, аварийного снабжения и пожаротушения; канализационные очистные сооружения с полной биологической очисткой сточных вод и промышленных стоков. Также за пределы селитебной зоны генеральными планами предусматривалось расположение кладбищ.

В 1977 году С. Сергеев отмечал, что и Министерство путей сообщений СССР – главный заказчик строительства, и Министерство транспортного строительства – главный подрядчик, урезают расходы на объекты социально-бытового и культурного назначения. Подразделения Министерства транспортного строительства не обеспечивают посёлки типовыми и специально приспособленными помещениями для служб быта, учреждений культуры, предприятий связи, а использование для этих целей стандартных щитовых домов не только не решает проблемы, но рождает и новые трудности с жильем [11. С. 120].

В августе 1978 года в Тынде было проведено совещание по вопросам планировки, застройки и качества жилищно-гражданского строительства городов и поселков на Байкало-Амурской магистрали. На совещании участвовали представители Госгражданстроя, Союза архитекторов СССР, Госстрой СССР, Главбамстроя, дирекции строительства БАМ, Министерства путей сообщения, представители автономных республик, краев и областей по территории которых проходит БАМ, а также шефствующих проектных и строительных организаций.

С учетом замечаний, были приняты определенные рекомендации, по корректировке генеральных планов поселков. Предписывалось обеспечить высокий архитектурно-художественный, инженерно-технический и экономический уровни комплексной застройки поселков, их обустройство и озеленение. При корректировке увеличивалась плотность застройки,

обеспечивалось устройство помещений для ведения подсобного хозяйства. Предусматривалось снижение этажности, рациональное использование рельефа местности и существующей зелени.

Совещание также рекомендовало разработать мероприятия по максимальному сокращению объемов строительства временных жилых поселков, и отдельных сооружений. Имелось ввиду, чтобы для транспортных строителей возводились капитальные жилые здания, с последующей передачей их для постоянного заселения.

Окончательное же решение по утверждению генерального плана поселка отводилось местным Советам депутатов трудящихся, краев, областей и республик, через территорию которых пролегала магистраль. На примере Хабаровского края (смотри таблицу в приложении) мы можем заметить, что утверждение генерального плана поселка происходило гораздо позже начала работ по устройству главного пути дороги.

Учитывая, что разработка генеральных планов постоянных поселков БАМа началась только после начала возведения магистрали, и в тоже время в район строительства уже начали прибывать первые транспортные строители, зачастую складывалась ситуация, что под временные поселки отводилась территория, которая в будущем должна была застраиваться капитальными сооружениями социальной инфраструктуры постоянных поселков. При этом важно отметить, что временные поселки строителей возникали как правило хаотично, без какой-либо планировки, с минимальным обустройством удобств. Также для временных поселков было характерно отсутствие мероприятий по охране окружающей среды, обустройства санитарных зон и т.д.

«Кто бывал на БАМе, знает, что каждый поселок делится на две части, а точнее на два поселка. Один – временный, там живут строители, другой – постоянный для эксплуатационников. Постоянный, как ему и положено, каменный, со всеми удобствами, с торговыми-общественным центром. Наше же жилье «щитопродувное», в лучшем случае с отоплением от котельной. Все

годы на магистрали, я прожил в таком домике и на себе испытал уровень его «комфортности». Так вот, временный поселок стоит 15 миллионов рублей, постоянный – одиннадцать. К этим четырем миллионам разницы следует добавить затраты на сооружение каждым строительным подразделением клуба, столовой, котельной и пр. – их городили каждый сам себе: и СМП, и мостостроители, и механизаторы, и лесозаготовители.»¹

Жилые дома транспортных строителей во временном исполнении представляли собой различные сооружения, поставляемые на БАМ из шефских регионов это и сборно-щитовые дома, жилые вагончики или же знаменитые «Бочки Диогена». Временные поселки ставились без какой-либо привязки к плану местности. Фактически временные поселки обустраивались в тех местах, которые были удобными для строителей.

По мере насыщения района строительства магистрали рабочей силой возникает сразу несколько проблем: во-первых, объемы строительства жилья уже не могли удовлетворить растущие массы населения зоны БАМа, во-вторых строители приезжали зачастую с семьями, детьми, а значит возникает необходимость строительства объектов социальной инфраструктуры: школы, детские сады, детские поликлиники и больницы, и др. То есть количество и качество возводимого временного жилья не удовлетворяло контингент населения, живущего на БАМе.

С утверждением генеральных планов постоянных поселков начиналось масштабное строительство жилья и объектов социальной инфраструктуры. По мере нарастания объемов построенного жилья происходило частичное переселение работников и их семей в постоянные квартиры. Тех же кто не имел семей зачастую оставались в местах временного проживания или общежитиях.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 308.

Часто к работам по сооружению поселков привлекались БАМовские строительные организации. Помимо того, что сами они были заинтересованы в скорейшем возведении поселков для расселения своих работников, так и зачастую, только они могли выполнить тот или иной характер работ.

Так, например, при проходке канализационных коллекторов и инженерных сетей в Тынде, необходимо было провести буровзрывные работы, что было поручено тресту «Бамтрансвзрывпром». При этом, работы усложнялись тем, что в верхней части на глубине 2-2,5 м грунт представлял собой вечную мерзлоту, а после непосредственно скалу. Взрывать необходимо было на расстоянии 8-10 метров от сборно-щитовых домов, вблизи жилых массивов и строящихся постоянных многоэтажных зданий¹.

Возведение капитальных объектов отводилось как правило «шефским» строительным организациям, однако и профильные организации, особенно в крупных поселках стремились возвести для своих работников комфортабельно жилье. Особенно это могло коснуться тех организаций, которые после окончания строительства магистрали, могли быть задействованы для развития территориально-промышленных комплексов. Сдача поселка в постоянную эксплуатацию считалось важным достижением для строителей.

Таким образом возведение бамовских поселков, зачастую начиналось со стихийного строительства временного жилья, представленного в виде сборно-щитовых домов, вагончиков, бочек. При этом местоположение временных поселков устанавливалось без какой-либо привязки к будущим постоянным поселкам с капитальным жильем и объектами соцкультбыта. Это было продиктовано двумя факторами:

Во-первых, необходимостью скорейшего размещения прибывающих строителей и создания элементарных бытовых условий.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 290.

Во-вторых, необходимо отметить, что генеральные планы населенных пунктов, начали разрабатываться уже после фактического начала строительства БАМа.

Таким образом, транспортные строители часто могли не знать, что на том месте, где они разбили временный поселок, в будущем могло быть запланировано размещение объектов постоянного поселка (жилья, ТОЦ, объектов здравоохранения и образования). Основным критерием выбора места под временный поселок было близкое расположение к месту работ.

2. 2 Объекты социальной и бытовой инфраструктуры

По мере прокладывания пути БАМа развивались и его поселки. Советская власть позиционировала строящиеся населенные пункты как современные, комфортабельные места для постоянного местожительства строителей и эксплуатационников магистрали, а также для членов их семей. При этом важно учитывать те непростые природно-климатические условия, в которых строился БАМ, и соответствующие проблемы с этим связанные: высокая заболеваемость детей и взрослых, трудности с выращивание овощей и фруктов и т.д.

Соответственно возводимые объекты жилищной, социальной и бытовой инфраструктуры бамовских поселков должны были отличаться в первую очередь высокой морозоустойчивостью, а также быть максимально универсальными, с возможностью соединения под одной крышей несколько организаций.

К 1980 году была закончена разработка типовых проектов жилых домов, объектов культурно-бытового назначения, коммунально-жилищного хозяйства, торговли, здравоохранения, отвечающие местным, климатическим условиям¹.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989

Визитной карточкой любого населенного пункта, стоявшего на трассе БАМа был его железнодорожный вокзал. Именно вокзал ставился в центре архитектурного облика поселка, и фактически являлся «лицом» не только жителей, но и строителей-шефов, возводивших населенный пункт. Всего на трассе строилось 58 вокзалов: 21 на 25 пассажиров, на 50 пассажиров – 27, на 100 пассажиров – 6, на 300 пассажиров – 3, на 500 пассажиров – 1.

На привокзальных площадях станций предполагалось размещать построенные по типовым проектам в основном такие здания как вокзал, пост электрической централизации стрелок, Дом связи, багажное отделение. В небольших поселках железнодорожный вокзал также играл роль и автовокзала. Вокзалы на 25 и на 50 пассажиров, которые преобладали на БАМе, проектировались двухэтажными, с высотой помещений в 3,9 км. В таких вокзалах каждый пассажир обеспечивался сидячим местом в зале ожидания, в вокзале на 50 пассажиров проектировались также помещения под буфет. Привокзальная площадь зачастую являлась центральным местом поселка. Место проведения праздничных гуляний, демонстраций и т.д.

В зависимости от количества населения жилые дома, возводившиеся в бамовских поселках, были представлены в нескольких вариантах. В поселках до 1000 жителей была организована застройка домами 2-х и 3-х этажными, с использованием 4-х этажных зданий вокруг центра поселка. В крупных городах и поселках была осуществлена 5 и 9-этажная застройка, в центре города Тынды – 16-этажная.

Для застройки поселков применялись секционные жилые дома по типовым проектам. Визитной карточкой бамовских поселков стали жилые дома серии 122БАМ, разработанные институтом ЛЕНЗНИИЭП Госгражданстроя для условий БАМ и выпускавшиеся Шимановским домостроительным комбинатом.

Учитывая, что жилые дома, возводились в районах, где в зимние месяцы случалась пурга, сильные снегопады при их строительстве необходимо было учитывать ряд условий: дифференцированные размеры окон, яркая прорисовка и цветовое оформление деталей подполья, входов, крылец, стен. Делалось это для того, чтобы в условиях недостаточной видимости человек мог без труда найти свой дом. Такие же требования предъявлялись и к другим объектам социальной инфраструктуры бамовских поселков.

Цветовое решение зданий имело в условиях крайнего Севера очень важное значение. Цвет был призван усилить художественное восприятие архитектурного ансамбля поселка. Архитекторы предлагали два варианта цветового решения. При плоском, монотонном ландшафте местности здание должно было иметь окраску всех стен, либо значительных участков. При гористом, более живописном ландшафте могло применяться другое решение – сохранение естественной фактуры стенового материала, с выделением интенсивным цветом входов.

Типовая серия дома предусматривала возведения 5-этажных домов с поперечными несущими стенами шириной 3 или 3,6 м. Каждый этаж состоял из двух секций по 6 квартир на этаже. Количество комнат могло доходить до 4-х. Проект специально разрабатывался для районов с высокой сейсмичностью и суровым климатом. Такие дома получили название «Шимановских», т.к. панели для возведения домов «122» выпускались Шимановским заводом железобетонных изделий с 1976 года. Крупнопанельные дома строились в Тынде, Золотинке, Дипкуне [4. С. 103].

Здания серии 122 были запроектированы для различных условий строительства, сейсмичности в 7-9 баллов, с вариантами использования вечномерзлых грунтов с вентилируемым подпольем и техническим этажом или техническим подпольем, с различными планировками и конфигурациями секций – фронтальных, поворотных, угловых и т.д. Планировочные решения

зданий серии 122 выполнялись в двух-, пяти- и девятиэтажном исполнении в зависимости от демографической структуры поселка магистрали.

При разработке домов серии 122, проектировщики отказались от прямых углов в плане торцевых и рядовых блок-секций. Панели располагались друг к другу под углом в 30 градусов, образуя тем самым шестиугольник. Такое решение давало следующие преимущества: уменьшало периметр наружных стен (а следовательно, снижало расходы на отопление); снижало промерзание и продувание углов; улучшало противосейсмические за счет плавного изменения сечения диска перекрытия.

Помимо домов серии 122, выпускавшийся на Шимановском комбинате строительной индустрии для застройки поселков трассы БАМ использовались и другие серии домов панельного, кирпичного и деревянного типов. Так, завод железобетонных изделий в городе Комсомольск-на-Амуре освоил проекты двух-, трехэтажных панельных жилых домов, серии 125. В Тынде московскими шефами были построены панельные жилые 9-этажные дома серии П-49 и П-44, конструкции для которых завозились из Москвы. В поселках Хорогочи и Кувыкта шефы Свердловской области построили жилые дома серии 121, в поселке Ургал шефы Украинской ССР переработали проект серии 94 для условий БАМ и возили конструкции с Криворожского ДСК. Для жилого строительства на станции Чара Казахская ССР специально перепрофилировала мощности строительного комбината г. Павлодара для выпуска и поставки на БАМ крупнопанельных жилых домов серии 121.

При застройке поселков применялись следующие серии жилых домов: 467, 135-й, 25, 90 (панельные), 123 (блочные), 74, 86, 204 (кирпичные), 115 (деревянные). В целом, стоимость строительства жилья, учитывая разнообразие условий и применяемых серий в среднем составляла 580 рублей за один квадратный метр.

Таким образом, анализируя жилые здания возводимые в бамовских поселках отличались многообразием, несмотря на то что первоначально наиболее распространенными типами жилья на центральном и восточном

участках БАМа должны были стать дома 122-1 серии. Однако задержка строительства Шимановского комбината с одной стороны, а также выход шефских строительных и проектных организаций на свои участки раньше утверждения генеральных планов поселков создали условия для пересмотра технических проектов в 1979 году. Важную роль сыграли также местные советские органы небольших поселков, настаивавших на необходимости застройки усадебными домами с хозяйственными постройками.

Шефские проектные и строительные организации, используя свои домостроительные заводы и комбинаты, предложили и осуществили в строительстве типовые серии жилых домов и объектов социально-культурного назначения, которые не были предусмотрены первоначальным техническим проектом и существенно внесли качественные изменения в застройку жилых поселков на трассе Байкало-Амурской магистрали.

Торгово-общественный Центр (ТОЦ) являлся основным местом культурного и социально-бытового обслуживания населения поселка и города. В здании ТОЦа обычно располагались: магазин, кафе, столовая, пункт приема заказов комбината бытового обслуживания (КБО), отделение связи и сберкасса, спортивный и зрительный залы. Наряду с железнодорожными вокзалами ТОЦы формировали облик бамовских поселков.

Институтом «ЛенЗНИИЭП» (г. Ленинград) были разработаны проекты общественных центров поселков на 1, 3-4 и 6 тысяч жителей. Общественный центр на 1 тысячу человек строился в виде единого компактного здания в два этажа, с одним основным входом. ТОЦ для поселка на 3-4 тысячи человек должен был состоять из двух, связанных между собой крытым переходом, блоков: торгово-бытового и общественно-культурного. Комплекс зданий общественного центра на 6 тысяч жителей состоял из трех функциональных блоков: торгово-бытовой, культурный и соединительный, в котором размещались вестибюль, общественные организации и зимний сад. Отдельно при строительстве торгово-общественных центров выделялась хозяйственная

зона, общая для всех организаций, располагавшихся в ТОЦ, защищенная от ветров.

Важным компонентом архитектурного ансамбля торгово-общественного центра являлась подсветка здания в вечернее время, освещение территории вокруг центра и световая реклама. Здесь стандартное освещение дополнялось при помощи прожекторов, ориентированных вдоль улиц и по направлению подходов к общественному центру и хозяйственных подъездов, на случай сильных туманов, пурги, снегопадов.

Здания школ и детских дошкольных учреждений располагались внутри жилых зон пристанционных поселков. Местонахождение определялось близостью к жилым домам, где проживали транспортные строители и их семьи.

Школьные комплексы строились на 1176, 624, 392 и 192 учащихся. Школы на 192 и 392 ученика – это школы восьмилетки, построенные по типовым проектам 224-1-160, 224-1-157М; школы на 1176 и 624 учащихся – десятилетки, строились по типовым проектам 224-1-449В. На территориях школ размещались спортивное ядро (зачастую для всего поселка), теплицы, опытный селекционный участок, спальный корпус и хозяйственные постройки. Здания школ, спальных корпусов были выполнены: стены – кирпичные, перекрытия, покрытия – сборные железобетонные плиты. Школы на 392 учащихся со спальным корпусом на 120 человек были построены на станциях Дипкун, Алонка; школа на 692 ученика со спальным корпусом на 80 человек – Верхнезейск.

Всего в период с начала строительства БАМа до 1980 года было построено школ на 17 тысяч учеников. Строительство образовательных учреждений велось как подразделениями трестов, так и «шефами», закрепленными за теми или иными бамовскими поселками. Обращает на себя внимание тот факт, что не во всех постоянных поселках должны были располагаться школы. Можно заметить, что в некоторых поселках могли располагаться учащиеся из других (как правило небольших), для чего

строились отдельные спальные корпуса для их размещения в период учебной недели.

Детские сады-ясли на 140 мест строились по типовому проекту 214-2-2714 были построены в поселках Маревая, Дипкун, Огорон, Тунгала, Федькин ключ, Этыркан, Алонка. На 90 мест – типовой проект 213-2-56 – на станциях: Татаул, Дугда. На 200 мест – Верхнезейск, на 320 мест – Февральск.

Медицинское обслуживание железнодорожников, транспортных строителей и жителей бамовских населенных пунктов осуществлялось построенными больницами, поликлиниками, фельдшерско-акушерскими пунктами и аптеками.

Больницы располагались на узловых станциях – Тында, Ургал. В Ургале больница на 150 коек с поликлиникой на 200 посещений. Больницы представляли собой комплексы, занимающие территорию до двух гектаров, на которой размещались здания больницы, поликлиники и сооружения хозяйственного обслуживания. ФАПы строились по типовому проекту – 254-2-1, в виде одноэтажных кирпичных зданий.

Самой крупной и технически оснащенной больницей являлась Центральная районная города Тында, столицы БАМа. Комплекс зданий был построен к 1980 году. Учреждение здравоохранения включало семиэтажный корпус стационара на 450 койко-мест, патологоанатомическое, инфекционное и детское отделения.

2.3 Недостатки при строительстве объектов социально-бытовой инфраструктуры

Возвведение БАМовских поселков не могло идти идеально и вполне справедливо говорить, что в их сооружении имелся ряд проблем и недостатков различного характера. Темпы сооружения объектов непроизводственной сферы явно отставали от темпов сооружения магистрали. К 1980 году план по строительству объектов жилья и

соцкультбыта был выполнен только на 45%¹. В тоже время формирование развитой социально-бытовой инфраструктуры в бамовских поселках, являлось залогом не только успешного функционирования магистрали, но и развития прилегающих регионов, с богатыми полезными ископаемыми и ресурсами.

Есть основания полагать, что первоначально именно создание базовой инфраструктуры должно было стать первоочередной задачей, перед непосредственной укладкой пути. Литвин Н.И., первый заместитель транспортного в своих воспоминаниях о строительстве делает акцент на том, что подготовительный этап, при котором сначала бы организовывались подъездные пути, открытие карьеров для заготовки щебня, а также подготовка жилья для будущих строителей существенно ускорили бы ввод в эксплуатацию магистрали. Литвин приводит объяснение этому в «порочной практики планирования капитальных вложений, преследуя цель мнимой экономии средств»². То есть мы фактически говорим о том, что один из недостатков в сооружении был заложен еще на стадии планирования строительства.

Фактически мы можем говорить о том, что определенные проблемы и недостатки возникли еще на стадии генерального проектирования поселков БАМа. Как уже говорилось ранее, подготовка к введению поселков, в отличии от проектирования самой магистрали началось уже после выхода в свет Постановления о начале строительства БАМа. Литвин также критиковал и практику шефства в стремлении заложить национальный колорит в архитектурные формы сооружений.

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 371.

² Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С 133.

Зачастую генеральные планы притрассовых поселков утверждались исполкомами, не учитывая всех необходимых условий. Так в сентябре 1978 года в газете «Советская Россия» вышла статья «Проводили и забыли», в которой утверждалось что после утверждения генеральных планов Хабаровским крайисполкомом изначально не были учтены отсутствие или слишком растянутые коммуникации, увеличение многоэтажности зданий, не предусмотрены детсады, торговые центры. Также в этой статье обращалось внимание на еще одну проблему. Так Алтайский край, фактически не обеспечил своих строителей необходимым количеством и качеством техники (экскаваторы, бульдозеры, пневмокраны). Подобная проблема отсутствия поддержки шефского региона со своими сотрудниками, отправленными на БАМ, наблюдалась не только с алтайскими строителями.

Возникает справедливый вопрос. Почему временное жилье приходилось доставлять издалека? Неужели нельзя было обеспечить прибывающих строителей жильем на месте? Одной из причин мы можем указать отсутствие собственной базы строительной индустрии в регионе БАМа. Крупнейший завод, который должен был обеспечивать БАМ – Шимановский комплекс стройиндустрии начал возводиться одновременно с началом строительства магистрали и конечно же, не мог обеспечить продукцией первых бамовцев что и привело к знаменитым бочка Диогена, долгим «времянкам», сборно-щитовым домам. Так в 1978 году комиссия совета министров СССР по строительству БАМа отмечала, что за 1 полугодие 1978 года Шимановский комплекс строительной индустрии изготовил только 7,8 тысяч кубических метров деталей крупнопанельных домов (122 серии), при плане года в 54 тысяч кубических метров¹.

Ожидание помощи от шефов в обустройстве временных поселков приводило к увеличению стоимости работ, а также к тому, что строители были вынуждены обустраиваться на местах своими силами. Неоднократно строители жаловались на качество поставляемых временных сооружений.

¹ ГАХК. П-35. Оп. 107. Д. 172. Л. 26

Так, в 1974 году предприятиями Главстройпрома Минтрансстроя было поставлено 80 тысяч квадратных метров инвентарных сборно-разборных жилых домов серии 420-11. «Проверкой установлено, что пребывающие конструкции для домов на БАМ во многих случаях монтируются крайне медленно, при транспортировке по трассе повреждаются, низко качество их сборки. Рабочие, выделяемые для благоустройства жилых домов, отвлекаются на другие объекты. Так в поселок Магистральный дома контейнерного типа были доставлены летом, однако до наступления зимы их не собрали. Управлениями Ангарстроя и Бамстройпути не увязывались планы ввода жилых домов в местах дислокации новых подразделений со сроками массового прибытия рабочих. Нередки случаи, когда генподрядчики не обеспечивают жильем субподрядные организации. В результате этого сильные морозы застали сотни людей, в том числе женщин и детей, в палатках, что привело к простудным заболеваниям»¹.

К 1981 году явно намечался перевес в пользу временного жилья по отношению к постоянному (745 тыс. квадратных метров против 162,4). Отсюда и перевес в расселении транспортных строителей и их семей – 97 тысяч проживали во времянках, 16 тысяч – в постоянном капитальном жилье².

При этом уровень капитальных вложений в строительство и развитие объектов был существенно ниже, по сравнению с суммами, направляемыми на строительство главного пути магистрали и сопутствующих производственных объектов.

Проблема необходимости корректировки генеральных планов поселков рассматривалась исполнкомами областей и краев. В июле 1978 года Хабаровскому крайисполкуму пришлось пересматривать генеральные планы поселков в пользу создания условий для ведения личного хозяйства, в

¹ РГАСПИ. Ф. М-27. Оп. 1. Д. 52. Л. 4.

² Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 371.

соответствии с решениями пленума ЦК КПСС июля 1978 года. В связи с новыми решениями требовало от проектных институтов применения при строительстве новых типов жилых зданий и хозяйственных построек. Хабаровский крайисполком настаивал на необходимости строительства одноэтажных жилых домов приусадебного типа, при этом с централизованным подведением инженерных коммуникаций, в первую очередь в поселках населением от 400 до 800 человек¹. Изменение этажности в небольших притрассовых поселках приводило в первую очередь к сдвигу сроков строительства, а также удорожанию стоимости за счет увеличения протяженности коммуникаций и строительства надворных построек. Соответственно общий объем удорожания должен был быть подтвержден министерством транспортного строительства, как генподрядчика и должен был быть определен источник покрытия выявленного удорожания.

В 1978 году отмечалось что в отдельных поселках, испытывается острый недостаток в жилье, детских садах, школах. В некоторых медицинских учреждениях недостает современного оборудования и медикаментов².

Важным недостатком, который вскрылся в ходе строительства бамовских поселков – отсутствие сохранения почвенного покрова³. Центральный и восточный участки БАМа пролегали преимущественно в районе вечной мерзлоты. При этом часто строители снимали слой мерзлоты, в результате обнажая почву и ее активному таянию. Это приводило к последующим сдвигам домов, прибеганию к дополнительным мерам для поддержания устойчивости зданий.

Проблема распределения жилья и его качества. Так в октябре 1979 года разбирался вопрос по неправильному распределению жилья для работников отделения временной эксплуатации на станции Ургал. Отмечалось что при

¹ ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 1100. Л. 67.

² ГАХК. П-35. Оп. 107. Д. 172. Л. 18

³ ГАХК. П-35. Оп. 107. Д. 173. Л. 53

имеющимся численном составе отделения – 291 человек, не считая членов семей. Для обеспечения жильем было построено или передано 13 квартир площадью 352 квадратных метров благоустроенного жилья, два сборно-щитовых дома на 22 квартиры и 7 квартир в п. Ясном, принадлежавшие ранее мостоотряду. 99 человек являлись остронуждающимися в жилье и вынуждены были проживать в вагончиках, частных квартирах или общежитиях. При этом в Министерствах транспортного строительства и путей сообщения считали, что работники не могут быть обеспечены жильем, так как они являются «временными» и после сдачи магистралей в постоянную эксплуатацию уедут на другие стройки¹.

Темпы прибывающих на строительство работников и членов их семей явно не соответствовали темпам возведения жилья. На 1 декабря 1976 года только на Центральном участке БАМа 4300 семей состояли в очереди на получение квартир².

Проблема – недостаток техники и специалистов. Зачастую техника, применявшаяся на строительстве БАМа, была не готова к экстремальным климатическим условиям региона. В результате остаточный принцип выделения техники для строительства поселков, приводил к тому, что при достаточном количестве строительных материалов, строители не могли вести работы, ввиду находящейся в ремонте техники и оборудования³.

Наравне с недостатками в сооружении объектов жилья и соцкультбыта, не лучше обстояли дела с развитием коммунальных систем, которые должны были обеспечивать канализацией, водоснабжением и теплом объекты бамовских поселков. Казалось бы, строительство и прокладка коммуникаций должно было происходить в первую очередь перед возведением того или иного объекта непроизводственной сферы. Однако, зачастую на БАМе,

¹ ГАХК. П-35. Оп. 107. Д.

² Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. Т. 2. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. С. 371.

³ ГАХК. П-35. Оп. 107. Д. 625. Л. 1-2

складывалась ситуация, при которой ТОЦ или многоквартирный дом мог быть уже построен, но не подключен к системам снабжения.

Глава 3. Основные типы бамовских поселков

3.1 Крупные поселки

Классификацию постоянных поселков восточного участка Байкало-Амурской магистрали мы проводим, используя следующие признаки:

1) Наличие объектов социальной инфраструктуры. Под социальной инфраструктурой мы понимаем комплекс сооружений предприятий и учреждений, обеспечивающих на определенной территории необходимые материальные и культурно-бытовые условия для размещения и нормального проживания населения. К списку объектов в данном случае мы относим:

- жилые помещения в виде многоквартирных домов или индивидуальных построек;
- учреждения здравоохранения (больницы, фельдшерско-акушерские пункты, поликлиники)
- образовательные учреждения (школы, детские сады)
- учреждения бытового и культурного обслуживания населения

В зависимости от размеров поселка мы можем говорить, что данные объекты составляли «малое ядро» поселков, компактно располагавшихся вдоль железнодорожной магистрали. В зависимости от размеров поселка вокруг «малого ядра» могли формироваться объекты социальной инфраструктуры, улучшившие условия жизни постоянного населения – музыкальные школы, районные больницы, дома культуры и т.д.

2) Другим важным признаком при классификации справедливо будет считать численность населения будущих поселков. Население будущих поселков варьировалось от 500 человек (Дипкун) до 20000 тысяч (Тында) исходя из численности населения рассчитывался объем жилищного строительства, объектов здравоохранения, культуры, образования.

3) Третьим признаком можно считать занятость постоянного населения, проживавшего в поселках. Небольшие поселки, численностью до 500 человек должны были обеспечивать бесперебойную эксплуатацию магистрали на всем ее протяжении, поселки численностью в 1,5 – 6 тысяч

человек могли быть заняты еще и на формирующихся производствах. Крупные же поселки и города обеспечивали административные функции управления и эксплуатации магистрали

Используя эти три признака, выделяются три типа поселков: малые, средние и крупные.

К большим поселкам мы относим такие города и поселки как Тында, Северобайкальск, Ургал. Все эти населенные пункты считались центрами Центрального, Западного и Восточного участков БАМа. На их территориях располагались базы и управления строительных трестов, штабы комсомольских отрядов. Как правило через эти населенные пункты проходил основной поток строителей, прибывавших на БАМ, которые затем разъезжались на те или иные участки магистрали. Шефами таких поселков становились наиболее экономически развитые регионы СССР. Так Тынду застраивала Москва, Северобайкальск – Ленинград, Ургал – Украина¹.

В определенных нами географических рамках нами будут рассмотрены такие город Тында, в Амурской области и поселок Ургал в Хабаровском крае.

Еще на ранних этапах строительства Байкало-Амурской магистрали поселку Джелтулак, а позднее поселку Тындинский отводилось особое значение. В 1930-х годах Тындинский являлся центром сосредоточения заключенных, задействованных в сооружении магистрали. Поселок, занимал важное значение на карте будущей железной дороги: располагаясь фактический в центре дороги, через него проходила не только ветка, соединяющая БАМ с Транссибом (Бам-Тында), но и уходила ветка далее на север в республику Саха (Якутия).

До 1930-х годов поселок имел населения около 100 человек. Постановлением ВЦИК СССР от 10 декабря 1930 года создана Джелтулакская административ-ная единица, центром является пункт Джелтулак. В 1930-х годах начинается первое строительство БАМа. В Тынду

¹ ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 22. Д. 491. Л. 14

начинается переселение заключенных. Создается БАМлаг. В 1941 году, незадолго до начала Великой Отечественной войны руками заключенных было закончено сооружение железнодорожной ветки Бам-Тында, поселок получает возможность получать грузы от Транссибирской магистрали. С началом войны, в январе 1942 года, властью было принято решение о демонтаже рельсов части построенных путей, включая ветку Бам-Тында.

После окончания Великой Отечественной войны, власть фактически забыла о Тынде. Поселок рос и развивался, как и другие отдаленные населенные пункты нашей страны. Однако в конце 1960-х годов с началом изыскательских работ по новому строительству БАМа население поселка начинает расти. К марта 1973 года завершается передислокация из Сковородино первой «бамовской» строительной – управления строительства «Бамстройпуть».

С началом 1974 года в Тындинском вовсю ощущалось приближение больших перемен. В мае 1974 в поселок прибывают пионеры Бама – бойцы Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ во главе с комиссаром отряда – Владимиром Муцицыным. В течении 1974 года в Тындинский прибывают строители БАМа со всех концов СССР, тоннельщики, мостостроители, монтажники и другие. Формируются строительные организации.

Уже в постановлении о начале строительства Байкало-Амурской магистрали, Тынде отводилась ключевая роль для Восточного участка БАМа. Вокзал Тынды должен был вмещать в себя 300 пассажиров. Именно Тында была «негласной границей» между Западным участком, строившимся «гражданским населением» и Восточным – строившимся в первую очередь частями железнодорожных войск.

В январе 1975 года проектный институт «Ленгипрогор» приступил к разработке генерального плана поселка Тындинский. Детальная планировка улиц и кварталов осуществлялась специалистами столичного института «Моспроект-1». Население Тынды предполагалось в 20 тысяч жителей, для

чего планировалось построить 144 тысячи квадратных метров жилья, несколько школ, детские сады, больницу с поликлиникой, Дом культуры, спортивный комплекс. Однако уже с началом строительства стало понятно, что численность населения будет гораздо выше, и московским архитекторам было поручено проектирование города на 80 тысяч жителей, в перспективе до 100 тысяч.

Неудивительно, что возведение «Столицы БАМа» было поручено «столичным строителям». Москва стала «шефами» Тынды. Моспроект-1 выполнил работы по детальной планировке центральной части города и микрорайона железнодорожников. Московские строители неоднократно ставились в пример другим шефским регионам бамовских поселков по организации и проектированию поселка. Неслучайно центральная улица Тынды имеет чисто «московское» название – Красная Пресня. В 1975 году поселку Тындинский был присвоен статус города.

Москва решила создавать Тынду «по своему образу и подобию». Конечно, здесь имелись ввиду жилые зоны и зданий соцкультбыта. Архитекторы разработали проекты улиц, проспектов и домой, зданий учреждений культуры и быта, поликлиник и больниц, школ и детских садов, магазинов. Более того, из Москвы везли панели и другие строительные материалы прямо в Тынду и там собирали жилые дома, в том числе серии П-49Д. Осенью 1974 года на БАМ прибыл строительный отряд «Московский комсомолец», в составе 460 человек.

В Тынде строились вначале пятиэтажные, потом девятиэтажные и, наконец, 16-этажные дома. Постепенно отстраивались закрытые от северных ветров микрорайоны, торгово-общественный центр, в составе которого универмаг, универсам, кафе, кинотеатр, центральная библиотека, гостиница, медицинский городок и другие объекты соцкультбыта. Вырисовывались широкие прямые улицы с площадями и развязками для автотранспорта. Коллектив Главмосстроя начал в 1975 г. сооружение в Тынде

крупнопанельных 9-этажных домов. В том же году Тында получила статус города, стала столицей БАМа¹.

Шефство Москвы над Тындиной ярко проявилось в архитектурном облике города. Жилая застройка Тынды представлена многоэтажными панельными домами. В Тынде можно встретить как дома «Бамовской» серии – 122, так и 5, 9 и даже 16-этажные дома, характерные для застройки Москвы. Вдоль центральной улицы – Красная Пресня и возле нее высятся многоэтажки, а рядом с ними объекты социальной инфраструктуры. Центральным местом города можно считать площадь, образованную перекрестком двух крупных трасс – автодублер БАМа и Амуро-Якутской магистрали А-360 «Лена».

Ключевой особенностью Тынды как поселка является удаленность вокзала от жилой части города, расположившемуся на другом берегу реки Тында. Вокзал города сверху напоминает птицу, раскинувшую свои крылья. В крыльях расположены отделение полиции, камера хранения, комнаты отдыха. Авторами здания вокзала Тынды стали архитекторы В. Гудков и А. Козлов. Вокзал был открыт в 1986 году.

Всего за три года в Тынде было построено более 50 тыс. кв. м временного и постоянного жилья, 18 магазинов на 52 рабочих места, 7 столовых на 744 посадочных места, овощехранилище на 1025 тонн, три школы на 1280 учащихся, 8 детских дошкольных учреждений на 545 мест, больница на 100 коек, клуб «Юность», пункты бытового обслуживания, телевизионная станция «Орбита». Кроме того, из небамовских источников финансирования были возведены клуб «Дорожник» и эвенкийская школа-интернат на 120 учащихся².

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С. 88-89.

² Байкалов, Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-амурской железнодорожной магистрали (1970-е-1990-е гг.) : специальность

В тоже время одним из больших недостатков в организации застройки Тынды, являлось отсутствие единого централизованного бюджета проведения строительно-монтажных работ. Различные ведомства в рамках своих титулов и сроков должны были возвести ряд промышленных и гражданских объектов. Данный факт ставил вопросы об очередности строительства, создания единой системы инженерных коммуникаций, архитектурно-планировочного облика города.

В 1987 г. общественный жилой фонд Тынды составлял 611 тыс. кв. м, в том числе в капитальном исполнении 360 тыс. кв. м. Обеспеченность на одного жителя города составила 6,4 кв. м¹. В тоже время, ситуация, при которой жилой фонд, находился в ведении различных строительных организаций, приводил к тому, что коммунальная инфраструктура Тынды, обслуживавшая жилые дома, также строилась и находилась в управлении различных организаций. Всего в Тынде таким путем было построено 52 котельных и 81,3 км теплосетей.

Особым статусом на территории Хабаровского края обладал поселок Ургал, который стал конечным пунктом магистрали ветки Известковая – Ургал, соединявшей БАМ с Транссибом. В нем располагалось отделение дирекции строительства БАМа по Хабаровскому краю и строительного треста «УргалБАМтрансстрой». Другой важной чертой строительства Ургала являлся тот факт, что поселок являлся местом сосредоточения военных железнодорожников, осуществлявших строительство восточного участка БАМа (Тында – Комсомольск-на-Амуре). Помимо этого, Ургал являлся важным узлом, соединявшим БАМ с Транссибом (Ургал – Известковая). Исходы из этого, если Тында - «столица» всего БАМа, то Ургал – «столица» Восточного БАМа.

Фактически, мы говорим о строительстве поселка Новый Ургал, расположившийся в 12 км от уже существовавшего населенного пункта.

07.00.02 "Отечественная история" : диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук / Байкалов Николай Сергеевич. – Улан-Удэ, 2022. С. 106.

¹ Там же. С. 162.

ноября 1974 г. на место будущего посёлка прибыл первый отряд украинских строителей «Донбасс». Сооружение станции началось с марта 1975 г. отрядом строителей «Киев»¹.

С началом строительства магистрали Хабаровским крайисполкомом было дано поручение Отделу по делам строительства и архитектуры крайисполкома оказать помощь организациям, проектирующим БАМ в подборе типовых проектов жилых домов и зданий культурно-бытового назначения для застройки поселков рабочих железнодорожного транспорта и строительства объектов для производства необходимых стройматериалов и устройств. Местные организации проектирования гражданского строительства разработали несколько проектов генеральных планов поселков, определяя расположение жилья, объектов культуры и быта, как относительно существующих строений, так и относительно центра поселка – железнодорожного вокзала.

Самыми крупными стали «узловые» поселки, обеспечивающие не только функционирование магистрали, но ремонтно-строительные работы. На территории Хабаровского края такой станцией был пос. Ургал. По утвержденному плану в нем предусматривалось строительство многоэтажных панельных домов, школы вместимостью до 1200 учащихся, детских садов, больницы и поликлиники, гостиницы, пожарного депо, дома культуры, крупных торгово-общественных центров, гостиница, прачечная, хлебозавод, фруктохранилище, квасорасфасовочный цех, холодильник на 156 тонн, ремонтно-механическая мастерская². Проект генеральной планировки поселка был разработан «Киевгипротрансом». Особенностью строительство являлось отсутствие вечной мерзлоты, что, однако требовало отвода русла, протекавшей рядом реки Ургал, для обеспечения прочности грунтов.

Для застройки поселка планировалось использовать крупнопанельные жилые дома серии 94-БАМ, разработанные с учетом суровых местных

¹ Проекты поселков [Текст] // Архитектура СССР. — 1980. — № 6. С. 6-7.

² ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 22. Д. 1347. Л. 14-17.

условий, а также кирпичными домами, в отделке которых широко применяется украинский национальный орнамент. При этом, в отличии от Тынды, где главные магистрали города, служат в том числе для проезда транзитного тяжелого транспорта в поселке Новый Ургал были выделены отдельные улицы для движения грузового транспорта, бульвары, пешеходные дорожки, а также площадки для отдыха, взрослые и детские игровые зоны, зеленые территории, регулярные газоны и клумбы¹.

Таким образом, для крупных поселков характерно несколько черт, существенно определявших как их строительство, так и дальнейшее развитие. На примере Тынды и Ургала мы видим, что крупные населенные пункты БАМа, изначально задумывались как транспортные узлы, где магистраль имела возможность выхода к Транссибирской магистрали, что должно было обеспечивать загрузку перевозимыми грузами, как по протяженности БАМа, так и грузов, поступающих с более развитой Транссибирской магистрали. В дальнейшем крупные поселки должны были стать центрами для развития обрабатывающей и добывающей промышленности в данных районах. Разработка генеральных планов таких поселков велась ведущими предприятиями страны.

Для застройки крупных поселков характерен, с одной стороны более «организованный подход» со стороны шефствующих регионов, так и участие различных строительных организаций, стремившихся обеспечить жильем своих работников. Это приводило, с одной стороны, к большим объемам возводимого жилья, но в тоже время, мы можем наблюдать разобщенность при формировании коммунальных сетей, обслуживающих жилые дома, что негативно сказывалось на их обслуживании. Вместе с этим для крупных поселков характерно наличие развитой социальной инфраструктуры, включающей себя множество объектов здравоохранения, образования, воспитания, культуры.

¹ БАМ: первое десятилетие / отв. ред. А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. – Ново-сибирск : Наука. СО, 1984. С. 55.

Дальнейшее развитие таких поселков, виделось как важных центров для жителей не только самой Тынды или Ургала, но и для средних и небольших поселков, связывавших их железной дорогой.

3.2 Средние поселки

В то время как крупные поселки БАМа, являлись своего рода «узлами» из которых магистраль уходила на запад и восток, более небольшим поселками отводилась роль с одной стороны как база для транспортных строителей, и с другой, как центры будущих территориально-промышленных комплексов, на территории которых должно было раскинуться производство и добывающая промышленность.

Население средних поселков варьировалось от 1,5 до 9 тысяч человек. Для таких поселков возводились двух-трехэтажные дома либо дома приусадебного типа, школы на меньшее количество человек, больницы с поликлиникой или фельдшерско-акушерский пункт. Шефство над поселками средней величины осуществлялось менее развитыми республиками СССР и регионами Сибири и Европейской части РСФСР.

На Центральном и Восточном участках БАМа мы можем выделить следующие «средние» поселки: Зейск, Февральск, Усть-Нюкжа, Березовка.

Зейск или также Верхнезейский – поселок на севере Амурской области. История поселка Верхнезейск неразрывно связана с историей строительства Байкало-Амурской магистрали. Особенность нахождения поселка связана с тем, что при строительстве железной дороги необходимо было построить крупный мост, длиной 1073 м, через Зейское водохранилище, образованное Зейской ГЭС. 15 апреля 1975 года к месту возведения моста и поселка прибыли строители из «Мостоотряда-70» треста Мостострой -10. Также в поселке расположилась 42-я бригада 35-го корпуса железнодорожных войск.

В соответствии с постановлением о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали для поселка Зейск, планировался рост населения до 8 тысяч человек, для чего предстояло построить 57,7 тысяч

квадратных метров жилья. Объекты социальной инфраструктуры включали в себя вокзал на 300 пассажиров, больница с поликлиникой, торговый центр, магазин, школа, детсад, спортивный корпус, баня, хлебопекарня¹. Первоначальными шефами поселка должны были стать Куйбышевская область, Татарская и Башкирская АССР.

Генеральный план поселка разрабатывался проектным институтом Баш-киргражданпроект. Авторами генерального плана Верхнезейска стали Р. Сабитов, В. Соловьев, В. Рапорт. В соответствии с планом Главной композиционной осью поселка является проходящая по водоразделу улица Центральная, застраиваемая девяти- и двенадцатиэтажными жилыми домами. Ниже расположены группы пятиэтажных домов, ближе к периферии поселка – двухэтажная и одноэтажная жилая застройка. Шефами поселка стали строители Башкирской АССР, объединенных в строительно-монтажное управление БАМстроя треста Главбашстрой².

5 сентября 1977 года была открыта первая в посёлке малокомплектная школа, учителем и директором которой стала Тамара Шпинта. В 1977 году для детей мостостроителей был открыт детский сад «Снежинка». В 1982 году на территории воинской бригады железнодорожников была открыта средняя школа №12. В 1989 году была окончательно сдана школа для всех детей строителей БАМа, рассчитанная на 624 ученика, при этом особенностью данной школы являлось то что, был построен спальный корпус на 80 мест, где могли размещаться учащиеся, прибывшие для обучения из удаленных поселков.

Пятиэтажные дома должны были застраиваться домами по типовому «бамовскому» проекту серии 122-БАМ. Жилые дома малоэтажной застройки должны были строиться из местного материала – лиственницы. Одноэтажные дома должны были строиться в первую очередь для размещения в них

¹ ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д.102-2А. Л. 56.

² Проекты поселков [Текст] // Архитектура СССР. — 1980. — № 6. С. 5-6.

строителей поселка, что должно было снизить затраты на сооружение временных зданий¹.

К 1978 году в Верхнезейске были построены 4 улицы: Октябрьская, комсомольская, Амурская и Центральная. В том же году женами военнослужащих была создана музыкальная школа.

В тоже время, в 1980 году, Главбамстроем отмечалось, что строители из Башкирии приступили к строительным работам с опозданием на год. Главбашстрой не обеспечил строителей материально техническими ресурсами. «Башкиргражданпроект» несвоевременно выдает рабочую документацию на строительство объектов жилищно-гражданского назначения. Отмечалось неудовлетворительное квалификация рабочих и инженерных кадров².

Мост через Зейское водохранилище, протяженностью 1150 метров был сдан 15 мая 1982 года. 30 июня 1985 года началось постоянное движение пассажирских поездов до ст. Тында. Было открыто регулярное движение поездов по маршруту Тында-Зейск (300 км).

Экономическое развитие поселка Верхнезейск связывали с развитием лесной промышленностью. В поселке согласно планам развития магистрали должны были быть построены промышленные предприятия по обработке древесины. В 1990-е годы из поселка Зейск, должна была быть проложена железнодорожная ветка к Эльгинскому месторождению каменного угля.

Поселок Февральск, также как и поселок Зейск расположен на севере Амурской области, в 710 км восточнее «столицы БАМа» - Тынды. Расположен между реками Селемджа и Бысса. Рабочий поселок строителей Байкало-Амурской магистрали возник в августе 1974 года. Шефами поселка

¹ Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях / Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. С. 199.

² ГАХК. Ф. Р. 2080. Оп.1. Д. 1. Л. 4-5.

должны были стать строители из Красноярского края, для чего была сформирована механизированная колонна «Красноярскбамстрой». В тоже время Февральск являлся важной точкой для военных железнодорожников (39-я бригада ЖДВ, а также вертолетный отряд). Генеральным подрядчиком определялась в/ч 25967.

Население будущего поселка должно было составить 3 тысячи человек, для чего планировалось построить 21,6 тысяч квадратных метров жилья, а также больница с поликлиникой, торговый центр, магазин, клуб, детсад, спортивный корпус, баня, вокзал на 100 человек¹.

Первые жилые вагончики были построены солдатами 20 декабря 1974 года. В течении последующих лет в Февральске были построены пожарное депо, здание детской школы искусств. В 1980 году в Февральск прибыли и гражданские строители – СМП-682 треста УргалБАМтрансстрой численностью 50 человек². К 1986 году в поселке уже были сданы здания железнодорожного вокзала, многоквартирные жилые дома, школа на 960 учеников, общежития.

Генеральный план Февральска был разработан институтом Красноярскгражданпроект. Центральные улицы поселка подчеркивают шефскую помощь красноярских строителей. От железнодорожного вокзала расходятся улицы Саянская и Енисейская. При этом Саянская улица примыкает к улице Советской, идущей по направлению к селу Февральское, находящемуся в нескольких километрах от рабочего поселка.

Фактически многоквартирные дома и объекты социальной инфраструктуры были сосредоточены в центральной части поселка, вдоль улиц Енисейская, Саянская, Дзержинского, Ленина.

Железнодорожный вокзал Февральска, является «лицом поселка». Вокруг вокзала расположена центральная площадь, с памятником воинам, погившим в Великой Отечественной войне. Здание вокзала органически

¹ ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д.102-2А. Л. 56.

² ГАХК. Ф. Р. 2080. Оп.1. Д. 1. Л. 14-16.

разделено на 2 части, с многоэтажной стеллой посередине. Одна часть вокзала включает в себя зал ожидания для пассажиров, билетные кассы. В другой расположены службы, осуществляющие эксплуатацию станции.

На западе от Тынды располагался бамовский поселок Юктали, в 8 км от эвенкийского поселения Усть-Нюкжа. В архивных документах поселок обозначался как Усть-Нюкжа-2, и до 1979 года станция Юктали именовалась аналогичным образом.

Согласно постановлению о строительстве БАМа, численность населения поселка должна была составлять 3000 человек, в первую очередь железнодорожного персонала, для чего должно было быть построено 21,6 тысяч квадратных метров жилья, а также вокзал на 100 человек. В дальнейшем, население поселка должно было увеличиваться за счет строительства здесь деревообрабатывающего комбината и молокозавода¹.

Шефами строительства стали строители из Челябинской области, организованные в передвижную механизированную колонну «ЧелябинскБАМстрой». В годы строительства Байкало-Амурской магистрали в поселке дислоцировались механизированные колонны № 74, 154, 148, мостоотряды №46, 55, строительно-монтажный поезд № 594, спецуправление № 90, отдел рабочего снабжения управления «Бамстройпуть» и ряд других организаций, которые строили объекты капитального исполнения будущей станции². В советское время на территории посёлка присутствовала военная часть. Население достигало 5 тыс. человек.

Первые временные дома строителей: общежития, столовые, магазины и т.д., сооружались из щитовых конструкций, доставлявшееся при помощи вертолетов.

Генеральный план поселка был спроектирован институтом Челябинскгражданпроект. Авторский коллектив: В. Першин – главный архитектор

¹ ГАХК. Ф. Р. 2080. Оп.1. Д. 1. Л. 4-5.

² Личный архив Пешкова Д.А. П. 1.

проекта, В. Мамонтов – главный инженер, архитекторы – В. Храпов, А. Слонимский, инженеры – С. Поливанов, П. Сурнакин.

Жилая зона размещалась на берегу ручья Юктали. Главной осью Юктали является улица 70-летия Октября. По одну сторону от нее располагались многоквартирные панельные дома серии 122 БАМ, по другу – кирпичные. Замыкается главная улица одноэтажными и двухэтажными деревянными домами с приусадебными участками.

Основными элементами поселка, соединяющиеся пешеходным бульваром должны были стать общепоселковый центр, школа-интернат, больница, зона отдыха, временный поселок строителей. Также из социальных объектов должны были быть построены торгово-общественный центр, детский сад-ясли. Застраиваться поселок должен был четырехэтажными кирпичными и одно-двухэтажными деревянными домами с приусадебными участками¹.

В общественно-торговом центре должны были располагаться клуб со зрительным залом, библиотека, столовая, магазины, гостиница, амбулатория, спортивный зал, баня с прачечной. ТОЦ проектировался как единый со зданием вокзала ансамбль. За годы стройки в поселке были сданы школа на 624 учащихся, детский сад на 280 мест, больничный комплекс, КБО, жилые дома на 4,2 тыс. кв. м. Жилые дома проектировались таким образом, чтобы по мере возможности сохранялась окружающая природная среда, а пешеходные дороги не пересекались с транспортными².

В 1981 году на участке Юктали-Тында было открыто рабочее движение поездов. Вокзал в поселке Юктали отличается эстетичностью и колоритностью фасада. Панорамные полукруглые порталы с окнами сходятся по центру в единый круг с огромными часами.

¹ Проекты поселков [Текст] // Архитектура СССР. — 1980. — № 6. С. 12-13.

² Байкалов, Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-амурской железнодорожной магистрали (1970-е-1990-е гг.) : специальность 07.00.02 "Отечественная история" : диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук / Байкалов Николай Сергеевич. – Улан-Удэ, 2022. С. 109.

Для пос. Березовый (Постышево) разработка генерального плана Новосибирскгражданпроектом началась в 1976 году, к тому моменту генпроектировщик Сибгипролеспром уже вел строительство поселка. При этом строительство велось на отдаленной сопке в 5 километрах от существующих строений. То есть фактически новосибирские строители начали возведение поселка без привязки к уже существующим строениям и инфраструктуре поселка и будущей трассе магистрали, проходившей возле нее и не имея генерального плана. Здание железнодорожного вокзала, архитектором которого стал В.П. Авксентюк, по проектам которого на тот момент было уже построено несколько вокзалов на Транссибе, было возведено без учета климатических условий, поэтому через некоторое время потерпел некоторые разрушения¹.

Первоначальная численность населения оценивалась в 1,5 тысячи человек, для чего планировалось возвести 7830 кв. метров жилья. Помимо этого в поселке должна была дислоцироваться 7-я бригада 1-го корпуса железнодорожных войск. В тоже время, для обслуживания жителей, других близлежащих поселков планировалось возведение школы на 1176 мест, детских садов на 160 мест, больница, дом культуры на 500 мест. Помимо этого, в поселке Березовый должна была быть открыта музыкальная школа (построена в декабре 1985 года)².

Таким образом, «средние бамовские поселки играли роль «узловых» станций между крупными бамовскими станциями. Через них должно было происходить обеспечение социальными услугами населения более мелких поселков. Также средние бамовские поселки являлись базой для дальнейшего формирования вокруг них территориально-промышленных комплексов, для чего в их генеральных планах, так же учитывался возможный рост поселка, строительство новых домов и объектов соцкультбыта.

¹ Колпакова М.Р. БАМ – одна из страниц освоения восточных регионов России/ М.Р. Колпакова // Творчество и современность: журнал. – 2019. -№ 3-4 (11). С. 69-70.

² ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 22. Д. 1347. Л. 14-17

В тоже время для средних поселков можно отметить характерные «болезни» присущие как крупным, так и небольшим населенным пунктам магистрали, таким как отставание в выдаче документации по проектам, недостаточность привлекаемых к строительству рабочих кадров. В тоже время мы не можем не заметить что «средние» бамовские поселки являлись центрами дислокации для воинов-железнодорожников, что также отражалось в процессе строительства поселков.

Заключение

Строительство Байкало-Амурской магистрали было обусловлено различными факторами, в том числе экономическими, социальными, военно-оборонительными и другими. Одной из важнейших задач, которая ставилась в процессе строительства БАМа являлось возведение новых поселков, с постоянным населением, занимавшимся обслуживанием дороги и работой на местных предприятиях.

Возведение новых населенных пунктов происходило в сложных природно-климатических и географических условиях и предполагало строительство жилья для строителей и объектов социально-бытовой и культурной инфраструктуры.

Первой попыткой практического применения модели будущих бамовских поселков можно считать поселок Светлый в городе Зея, возведенный в период строительства Зейской ГЭС.

Среди поселков центрального и восточного участков БАМа можно выделить 3 типа населенных пунктов: крупные, средние и небольшие, отличающиеся рядом характеристик.

во второй половине 1960-х-1980-е годы можно говорить, что Амурская область являлась «центром гидроэнергетического строительства СССР». Здесь возводились две крупнейшие гидроэлектростанции Дальнего Востока: Зейская, а с 1976 года – Бурейская ГЭС. Возведение этих объектов позволяло решить ряд стратегических задач для экономики области. Во-первых – обеспечить электроэнергией крупнейшие промышленные объекты и города Дальнего Востока, в том числе центральный участок Байкало-Амурской магистрали. Во-вторых – установить контроль за режимом разливов рек Зея и Бурея, наносившие значительный урон сельскому хозяйству области в период наводнений. В-третьих, новые промышленные объекты позволили бы увеличить население города Зеи и поселка Талакан в несколько раз. Как мы видим активная часть строительства приходится на 1970-е - начало 1980-х

годов. Начиная с 1985 года наблюдаются перебои с финансированием и обеспечением строительных материалов стройки. С распадом Советского Союза строительство Бурейской ГЭС и Зейского механического завода останавливаются окончательно в своей незавершенной стадии.

Стихийный приток населения, вызвал одну из проблем в формировании социальной инфраструктуры населенных пунктов БАМа. Фактически строительным организациям, пришлось самостоятельно решать проблему обустройства жильем для прибывавших рабочих.

Возведение бамовских поселков, зачастую начиналось со стихийного строительства временного жилья, представленного в виде сборно-щитовых домов, вагончиков, бочек. При этом местоположение временных поселков устанавливалось без какой-либо привязки к будущим постоянным поселкам с капитальным жильем и объектами соцкультбыта. Это было продиктовано двумя факторами:

Во-первых, необходимостью скорейшего размещения прибывающих строителей и создания элементарных бытовых условий.

Во-вторых, необходимо отметить, что генеральные планы населенных пунктов, начали разрабатываться уже после фактического начала строительства БАМа.

Таким образом, транспортные строители часто могли не знать, что на том месте, где они разбили временный поселок, в будущем могло быть запланировано размещение объектов постоянного поселка (жилья, ТОЦ, объектов здравоохранения и образования). Основным критерием выбора места под временный поселок было близкое расположение к месту работ.

Классификацию постоянных поселков восточного участка Байкало-Амурской магистрали мы проводим, используя следующие признаки:

1) Наличие объектов социальной инфраструктуры. Под социальной инфраструктурой мы понимаем комплекс сооружений предприятий и учреждений, обеспечивающих на определенной территории необходимые

материальные и культурно-бытовые условия для размещения и нормального проживания населения. К списку объектов в данном случае мы относим:

- жилые помещения в виде многоквартирных домов или индивидуальных построек;
- учреждения здравоохранения (больницы, фельдшерско-акушерские пункты, поликлиники)
- образовательные учреждения (школы, детские сады)
- учреждения бытового и культурного обслуживания населения

В зависимости от размеров поселка мы можем говорить, что данные объекты составляли «малое ядро» поселков, компактно располагавшихся вдоль железнодорожной магистрали. В зависимости от размеров поселка вокруг «малого ядра» могли формироваться объекты социальной инфраструктуры, улучшившие условия жизни постоянного населения – музыкальные школы, районные больницы, дома культуры и т.д.

2) Другим важным признаком при классификации справедливо будет считать численность населения будущих поселков. Население будущих поселков варьировалось от 500 человек (Дипкун) до 20000 тысяч (Тында) исходя из численности населения рассчитывался объем жилищного строительства, объектов здравоохранения, культуры, образования.

3) Третьим признаком можно считать занятость постоянного населения, проживавшего в поселках. Небольшие поселки, численностью до 500 человек должны были обеспечивать бесперебойную эксплуатацию магистрали на всем ее протяжении, поселки численностью в 1,5 – 6 тысяч человек могли быть заняты еще и на формирующихся производствах. Крупные же поселки и города обеспечивали административные функции управления и эксплуатации магистрали

Используя эти три признака, выделяются три типа поселков: малые, средние и крупные.

Для крупных поселков характерно несколько черт, существенно определявших как их строительство, так и дальнейшее развитие. На примере

Тынды и Ургала мы видим, что крупные населенные пункты БАМа, изначально задумывались как транспортные узлы, где магистраль имела возможность выхода к Транссибирской магистрали, что должно было обеспечивать загрузку перевозимыми грузами, как по протяженности БАМа, так и грузов, поступающих с более развитой Транссибирской магистрали. В дальнейшем крупные поселки должны были стать центрами для развития обрабатывающей и добывающей промышленности в данных районах. Разработка генеральных планов таких поселков велась ведущими предприятиями страны.

Для застройки крупных поселков характерен, с одной стороны более «организованный подход» со стороны шефствующих регионов, так и участие различных строительных организаций, стремившихся обеспечить жильем своих работников. Это приводило, с одной стороны, к большим объемам возводимого жилья, но в тоже время, мы можем наблюдать разобщенность при формировании коммунальных сетей, обслуживающих жилые дома, что негативно сказывалось на их обслуживании. Вместе с этим для крупных поселков характерно наличие развитой социальной инфраструктуры, включающей себя множество объектов здравоохранения, образования, воспитания, культуры.

Дальнейшее развитие таких поселков, виделось как важных центров для жителей не только самой Тынды или Ургала, но и для средних и небольших поселков, связывавших их железной дорогой.

«Средние бамовские поселки играли роль «узловых» станций между крупными бамовскими станциями. Через них должно было происходить обеспечение социальными услугами населения более мелких поселков. Также средние бамовские поселки являлись базой для дальнейшего формирования вокруг них территориально-промышленных комплексов, для чего в их генеральных планах, так же учитывался возможный рост поселка, строительство новых домов и объектов соцкультбыта.

В тоже время для средних поселков можно отметить характерные «болезни» присущие как крупным, так и небольшим населенным пунктам магистрали, таким как отставание в выдаче документации по проектам, недостаточность привлекаемых к строительству рабочих кадров. В тоже время мы не можем не заметить что «средние» бамовские поселки являлись центрами дислокации для воинов-железнодорожников, что также отражалось в процессе строительства поселков.

В ходе строительства бамовских поселков проявились негативные черты, связанные с ведомственным характером возведения жилья, удаленностью мест производства строительных материалов и деталей, а также слабого учета природных и географических условий (низкие температуры, высокая сейсмичность).

Список источников и литературы

Источники

I Неопубликованные источники

1. Государственный архив Амурской области
1.1.Ф. П- 2686. Управления строительства Зейской ГЭС «Зеягэсстрой», г. Зея.
Оп. 1. Д. 1, 30, 38, 146
2. Государственный архив Хабаровского края
2.1 Ф. П-35. Хабаровский краевой комитет КП РСФСР, г. Хабаровск, 1938-1991 гг.
Оп. 107. Д. 172, 173, 625.
- 2.2 Ф. Р. 2080. Управление Байкало-Амурской железной дороги имени Ленинского Комсомола (Дирекция строительства БАМа, ВСС БАМ Главному врачебно-санитарному управлению МПС СССР, отдел учебных заведений с подчинением Главному управлению учебными заведениями МПС СССР).
Оп. 1. Д. 102-2А
- 2.3 Ф. Р-137. Хабаровский краевой
Оп. 1. Д. 1100
- 2.4 Ф. Р-137. Исполнительный комитет Хабаровского краевого Совета народных депутатов; г. Хабаровск, 1925-1991 гг.
Оп. 22. Д. 1347
- Оп. 22. Д. 491, 1347.
3. Российский государственный архив социально-политической истории
3.1. Ф. М-27. Штаб ЦК ВЛКСМ на строительстве БАМ (1974–1988)
Оп.1. Д. 6, 14, 30, 49, 52, 113, 195

II Опубликованные источники

- 4 Байкало-Амурская железнодорожная магистраль : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в пяти частях /

Министерство транспортного строительства СССР, Министерство путей сообщения СССР : главный редактор В. А. Брежнев. Строительство и конструкции. Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 = Участок Тында (искл.) - Ургал (искл.). 1974-1989 / редактор части М. К. Макарцев. — Москва : ВПТИтрансстрой, 1989-, 1991. — 254, [1] с. : ил., табл., портр..

5 Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Краткий технический отчет. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1997. — 389, [1] с., [10] л. карты, цв. ил. : ил., портр..

6 Байкало-Амурская железнодорожная магистраль [Текст] : технический отчет об изысканиях, проектировании и строительстве : в 2 т. / АО корпорация "Трансстрой", М-во путей сообщ. : гл. ред. В. А. Брежнев. Летопись стройки 1967-1989 гг.. — Вельск : Гос. предприятие "Вельти", 1997-1998, 1993. — 549, [2] с. : ил., портр., табл., факс..

7 Проекты поселков [Текст] // Архитектура СССР. — 1980. — № 6. — С. 3 - 18.

8 Типовые проекты вокзалов [Текст] // Архитектура СССР. — 1980. — № 6. — С. 20 - 26.

9 БАМ: первое десятилетие / отв. ред. А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. — Ново-сибирск : Наука. СО, 1984. — 208 с.

10 Власов Г. П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1970-1980 гг. : диссертация ... доктора исторических наук: 07.00.02 / Г. П. Власов. — Иркутск, 1999. — 430 с.

11 Водные ресурсы. Правительство Амурской области. Электронный ресурс. Доступно из URL: <https://www.amurobl.ru/pages/amurskaya-oblstan/o-regione/resursy/vodnye-resursy>. Дата обращения: 26.04.2018

12 Гогоберидзе Т. Календарь стройки // Зейские огни / сост. О. К. Мамонтова. Благовещенск: Амурское отд. Хабаровского кн. изд-ва, 1976. 232 с.

13 История Бурейской гидроэлектростанции. Амурские сезоны. Доступно из URL: [http://геоамур.рф/sources/nat_econ/industry/industry-x=26\\$03.php](http://геоамур.рф/sources/nat_econ/industry/industry-x=26$03.php). Дата обращения: 13.12.2017.

14 Железнодорожные войска России. Кн. 4. В период мирного строительства: 1945—1991. / под ред. Г.И. Когатько. М.: ООО «Русь-Стиль XXI век», 2002 // STATEHISTORY.RU: сайт «История государства». URL: <http://statehistory.ru/books/ZHeleznodorozhnyevoyska-Rossii/101;3;96> (дата обращения: 18.04.2022)

15 Ларкович, Владимир. ЛЭП шагает на север. // Коммунистический труд. – 1980.- 19 августа (№ 103). -с. 4.

16 «Завершить сооружение Зейской ГЭС» // Коммунистический труд. – 1979.- 25 августа (№ 103). -с. 1.

17 Личный архив Пешкова Д.А. П. 1.

18 XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической Партии(б) [Текст] : 10-21 марта 1939 г. : Стеногр. отчет. — Москва : Госполитиздат, 1939. — 744 с. : 25 см.

19 Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: Сб. док. за 50 лет. Т. 6. 1966—январь-июнь 1968 гг. / Сост. К.У. Черненко, М.С. Смирюков. — М.: Политиздат, 1968. — 816 с.

20 КПСС. Съезд (24; 1971; Москва). Стенографический отчет [Текст] : В 2 т. / XXIV съезд КПСС. 30 марта - 9 апр. 1971 г.. Т. 2 / 2 т.; 22 см. — Москва : Политиздат, 1971, 1971. — 592 с.

21 Строительство Зейской ГЭС. Дальневосточная студия кинохроники. Доступно из URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LkjntYmRZGA>. Дата обращения 18.04.2018.

Литература

1 Абайханова, А. Б. Развитие основных отраслей социально-бытовой инфраструктуры и условия жизни населения СССР в 60-80-е гг. : (на

материалах Ставропольского края) / А. Б. Абайханова // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки = Изв. Сев.- Кав. науч. центра Высш. шк.: сер. "Обществ. науки" : Научно-образовательный и прикладной журнал / гл. ред. А. В. Белоконь.– 2008.– N 1(143).– С. 63-65.

2 Байкалов, Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-амурской железнодорожной магистрали (1970-е-1990-е гг.) : специальность 07.00.02 "Отечественная история" : диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук / Байкалов Николай Сергеевич. – Улан-Удэ, 2022. – 555 с. – EDN KDAOSB.

3 Власов Г.П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1870-1980-е гг. disserCat – Электронная библиотека диссертаций. Электронный ресурс. Доступно из URL: <http://www.dissercat.com/content/istoriya-khozyaistvennogo-osvoeniya-raiona-baikalo-amurskoi-zheleznodorozhnoi-magistrali-197>. Дата обращения: 15.09.2017.

4 Волчков, В. Е. Зее – 120 лет / В. Е. Волчков. – Благовещенск : Приамурье, 1999. – 200 с.: ил.

5 Дмитриева, Г. Н. Исторические аспекты борьбы Зейской ГЭС с паводковыми наводнениями / Г. Н. Дмитриева // Теория и практика общественного развития. – 2012. – № 4. – С. 197-199. – EDN OYKGAF.

6 Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ / С. Н. Железко. – Москва : Статистика, 1980. – 184 с.

7 Колпакова М.Р. БАМ – одна из страниц освоения восточных регионов России/ М.Р. Колпакова // Творчество и современность: журнал. – 2019. -№ 3-4 (11). – С. 65-70.

8 Маклюков, А. В. Зейская ГЭС: от идеи к реализации проекта / А. В. Маклюков // Россия и АТР. – 2021. – № 2(112). – С. 156-169. – DOI 10.24412/1026-8804-2021-2-156-169.

9 Маклюков, А. В. Крупное энергетическое строительство на Дальнем Востоке СССР в середине 1960-1980-х гг / А. В. Маклюков // Вестник Томского государственного университета. – 2021. – № 471. – С. 151-159. – DOI 10.17223/15617793/471/18.

10 Маклюков, А. В. Особенности модернизации российского Дальнего Востока: имперская и советская модели индустриального освоения / А. В. Маклюков // Новейшая история России. – 2022. – Т. 12, № 1. – С. 92-108. – DOI 10.21638/11701/spbu24.2022.105.

11 Маклюков, А. В. Экономические исследования проблем электрификации Дальнего Востока в конце 1940-х - начале 1960-х гг / А. В. Маклюков // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – 2019. – № 4(50). – С. 97-107.

12 Медведева Л. М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974-1984 гг.) / Л. М. Медведева. – Москва : Наука, 1988. – 144 с.

13 Гидроэкологический мониторинг зоны влияния Зейского гидроузла. Хабаровск. 2010. 354 с.

14 Мегапроекты развития территорий: опыт Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации / И. В. Митрофанова, А. Н. Жуков, В. В. Батманова, И. А. Митрофанова // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – Т. 10, № 31(268). – С. 28-40.

15 Минакир, П. А. Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока / П. А. Минакир, О. М. Прокапало // Проблемы Дальнего Востока. – 2011. – № 5. – С. 93-104.

16 Моисеева, Л. А. Сталинская политика комплексного развития Дальнего Востока (1938 – июнь 1941 гг.): значимость для дальневосточного развития России начала XXI в / Л. А. Моисеева // Советский Дальний Восток в сталинскую и постсталинскую эпохи : Сборник научных статей. – Владивосток : Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН, 2014. – С. 10-17.

17 Дубинина, Н. И. О проектах социально-экономического развития советского Дальнего Востока в 1920–30-е годы / Н. И. Дубинина // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2011. – № 4(57). – С. 113-118.

18 Пикалов, Ю. В. Стратегические интересы СССР на Дальнем Востоке и социально-экономическое развитие региона (1922 – 1941 гг.) / Ю. В. Пикалов // Власть и управление на Востоке России. – 2013. – № 2(63). – С. 59-65

19 Савченко, А. Е. Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР / А. Е. Савченко // Россия и АТР. – 2021. – № 1(111). – С. 52-68. – DOI 10.24412/1026-8804-2021-1-52-68.