

ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

М.М. БАРСКИЙ

*профессор Иркутского государственного педагогического университета,
ученый секретарь Совета ректоров вузов Иркутской области*

БАМ В ВОЕННЫЕ И ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

В 2005 г. страна отметит 60-летие со Дня Победы в Великой Отечественной войне. Как быстро убегает от нас время. Уже многих из тех, кто сражался на фронтах этой страшной войны XX в. как в действующей армии, так и в глубоком тылу, на трудовом фронте, приближая к нам этот «праздник со слезами на глазах», нет в живых.

А БАМ — удивительная дорога. Она целиком разделила судьбу военного поколения. Еще в далеком 1932 г. было принято специальное правительственное постановление «О проведении изыскательских работ и строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали»¹. В этот год была осуществлена первичная разработка плана освоения БАМа, а через шесть лет, т.е. в 1938 г., выбрано окончательное направление трассы на участках Тайшет—Усть-Кут и Тында—Советская Гавань. До 1941 г. продолжались рекогносцировочные изыскания, а с началом войны строительство БАМа и подходов к магистрали было прекращено.

Неимоверно трудными для сражающегося Отечества были первые шаги в новом 1942 г. Командование вермахта докладывало в ставку Гитлера о том, что в этом году Красная Армия потерпит от превосходящих коалиционных сил Германии сокрушительное поражение, ибо железнодорожный транспорт России полностью парализован. Но гитлеровские стратеги глубоко ошибались. Именно в январские дни 1942 г., когда ГКО принял решение о строительстве Волжской рокады², многие первопроходцы будущей грандиозной стройки XX в. отправились под Сталинград. Тогда более 600 км рельсов БАМовского пути было переброшено на Волжскую рокаду³.

Страна испытывала огромные трудности в людских и материальных ресурсах. Однако уже в конце 1943 г. возобновились работы по строительству восточного участка БАМа. Часть строителей и железнодорожников была переведена с западных магистралей, отозвана из рядов Красной Армии. В 1944 г. на трассе

Комсомольск—Совгавань протяженностью 475 км трудилось 92 тыс. чел. Вся линия была разбита на 4 боерайона и 20 боеучастков. Между подразделениями шло соревнование под лозунгом: «Четыре нормы — тремя работающими». И хотя у строителей насчитывалось всего лишь 36 экскаваторов и почти все приходилось делать вручную, стальная магистраль продвигалась на восток с невиданными ранее скоростями.

В начале 1945 г. по указанию ЦК ВКП(б) и СНК СССР Наркомат путей сообщения приступил к разработке проекта четвертого пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта. Проект плана был завершен 31 декабря 1945 г. Намечалось сдать в эксплуатацию 17 тыс. км новых железнодорожных линий и к концу 1950 г. развернуть строительство (на протяжении 2,5 тыс. км) новых сооружений, ввод в действие которых планировался и после 1950 г. Ассигнования на работы по новому железнодорожному строительству определялись в размере сотен миллионов рублей.

В проекте плана отдельной строкой было выделено строительство Байкало-Амурской магистрали протяженностью 4423 км. В обоснование ее создания писалось, что «из числа новых линий, по которым в течение пятилетия развертываются работы, но сдача которых в эксплуатацию переходит за пределы 1950 года, надо отметить следующие линии: соединение БАМа (из района восточнее Северной оконечности Байкала) с существующим Сибирским ходом в районе Читы»⁴. Также предполагалось приступить к работам по транспортному освоению Колымы: намечалось строительство линии протяженностью 600 км, соединяющей порт Магадан на Охотском море с верховьями р. Колымы, с дальнейшим его продвижением на запад в район Крест Холоджая и далее на Киренск—Усть-Кут.

Строительство линии Магадан—Колыма позволяло установить сообщение между портом Магадан и районами золотых приисков на

рр. Колыме и Индигирке. Предполагалось, что до сооружения северной магистрали Усть-Кут–Якутск–Колыма тупиковая линия Магадан–Колыма будет иметь только местное значение. Грузооборот ее определялся в 3 млн т⁵.

В первую очередь на БАМе ставилась задача достроить линии Тайшет–Усть-Кут (протяженностью 708 км), Комсомольск-на-Амуре–Совгавань (463 км плюс 12 км путей, положенных в 1944 г.), Ургал–Известковая (334 км)⁶. Линия Чита–БАМ (600 км) должна была соединить Транссиб (в районе Читы–Карымской) с Байкало-Амурской магистралью.

В проекте указывалось, что до окончания строительства Байкало-Амурской магистрали линия Чита–БАМ будет иметь исключительно местное значение и способствовать развитию промышленности и лесных разработок.

Соединение низовьев р. Амур с железнодорожной сетью тогдашнего СССР предполагалось от Комсомольска-на-Амуре до Николаевска-на-Амуре (протяженность линии — 480 км), причем, по одному из вариантов, от указанной линии в перспективе должен был быть сделан выход к Татарскому проливу в районе Лаврентьевской и далее (с устройством тоннеля длиной 7,2 км через Татарский пролив на Сахалин)⁷.

Естественно, что в военное время и в первые послевоенные годы страна не могла в полном объеме решить проблемы БАМа. Это стало возможным при наличии более развитой материально-технической базы, которая сформировалась в последующие пятилетки.

В 1967 г. были возобновлены проектно-изыскательские работы по трассе БАМа. Он изначально проектировался как магистраль первой категории с ориентацией на новейшие достижения науки и техники.

8 июля 1974 г. ЦК КПСС принял постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Был одобрен вариант проекта, позволявший сократить путь от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре более чем на 400 км. Данный документ был воспринят трудящимися всей страны как дело первостепенного значения. При этом они осознавали, что необходимо не только проложить новую транссибирскую магистраль, но и освоить, обжить новые территории, создать на них наилучшие условия для полноценной жизни людей как в настоящем, так и в будущем.

Начало этой героической эпопеи было положено сооружением «малого БАМа» —

железнодорожной линии БАМ–Беркалит. Ее головной участок БАМ–Тында протяженностью 180 км был построен на пять месяцев раньше запланированного срока. На год раньше строители проложили путь до Беркалита, что позволило открыть движение поездов на линии Лена–Кунерма на западном участке, и на девять месяцев — от Комсомольска-на-Амуре до границ с Амурской областью (на этом участке трудились воины-железнодорожники). На пять месяцев раньше срока железнодорожный путь протяженностью 94 км был проложен от Тынды до границ с Читинской областью. В 1974–1976 гг. было проложено 850 км железнодорожных путей, построено 800 искусственных сооружений, 410 мостов, в том числе крупнейшие мосты через рр. Амур и Лену, 2100 км временных автодорог, выполнено более 75 млн м³ земляных работ по возведению автомобильного и железнодорожного полотна⁸.

План десятой пятилетки был выполнен досрочно — в сентябре 1980 г. А с начала строительства было проложено 2700 км главных, станционных и вторых путей на участке Тайшет–Лена. В Шимановске, Тайшете, Комсомольске-на-Амуре вступили в строй мощные предприятия строительной индустрии, заводы по ремонту дорожно-строительных машин и автомобилей. Введено 400 тыс. м² современного благоустроенного жилья в новых городах и поселках БАМа, а также построены объекты социально-бытового и культурного назначения.

К концу первого года одиннадцатой пятилетки строители сдали в постоянную эксплуатацию более 1 тыс. км магистрали. БАМ начал окупать вложенные в него средства. С начала эксплуатации дороги по январь 1984 г. по Байкало-Амурской магистрали было перевезено 55 млн т народнохозяйственных грузов. Используя опыт, накопленный в стране, железнодорожники БАМа уже водили поезда весом 7 тыс. т. Впервые в практике отечественного и мирового транспортного строительства начала функционировать железная дорога, не имевшая сквозного движения, что сыграло исключительно важную роль в ускорении индустриального освоения Сибири и Дальнего Востока. Преодолевая громадные трудности, связанные с геологическими и природно-климатическими условиями эксплуатации, железнодорожники БАМа закладывали надежный фундамент для освоения транспортной магистрали в целом.

В зоне БАМа начали действовать Моготский, Беленький и другие леспромпхозы, строились новые предприятия, шло формирование Южно-Якутского территориально-производственного комплекса. Ежегодная добыча угля составляла 9 млн т. Таким образом, началось хозяйственное освоение природных богатств этого обширного края.

На трассе выросли новые крупные города. Было построено 1,2 млн м² жилья, школы, больницы, клубы, библиотеки и другие объекты. Число жителей Южной Якутии за три года одиннадцатой пятилетки выросло на 30 тыс. чел. Еще в 1979 г. получил статус города Северобайкальск. Значительно изменили свой облик Усть-Кут, Ургал, Чара.

В 1983 г. на строящейся трассе БАМа было уже 50 поселков, где жило около 120 тыс. строителей.

Принимались различные природоохранные меры. Мощные очистные сооружения были построены в Шимановске, Тынде, Ургале, Тайшете, Усть-Куте, Нерюнгри. По поручению правительства Государственный институт проектирования городов совместно с 50 организациями разработал территориальную схему комплексной охраны природы районов, прилегающих к БАМу, на период до 2000 г.⁹

Таковы лишь некоторые зримые приметы происшедших преобразований, изменивших сам внешний облик гигантского региона.

Известно, что в зоне БАМа были выявлены и изучены крупные месторождения природных ресурсов, имеющих большое народнохозяйственное значение: цветных и редких металлов, железных руд, угля, строительных материалов, апатитов, калийных солей и др. Развернулось освоение лесных ресурсов, крупнейшего Южно-Якутского бассейна коксующихся углей. Проводилась и проводится определенная работа по увеличению производства продуктов питания в зоне БАМа и прилегающих к ней районов.

Однако хозяйственное освоение зоны БАМа еще не соответствует имеющимся для этого возможностям, осуществляется некомплексно, не носит целенаправленного характера.

Медленно ведутся работы по подготовке к промышленному освоению минеральных и лесных ресурсов зоны, тяготеющей к БАМу. В недостаточном объеме проводятся научно-исследовательские и проектные работы по освоению природных ресурсов.

Проектом Госплана СССР «О мерах по комплексному освоению природных ресурсов зоны БАМ» от 14 декабря 1984 г. было предусмотрено создание условий, которые позволили бы в период 1990–2000 гг.¹⁰:

- начать освоение крупных месторождений полезных ископаемых в зоне БАМа, имеющих народнохозяйственное значение: Удоканского месторождения медных руд в Читинской области, Холоднинского месторождения полиметаллических руд и Молодежного месторождения асбеста в Бурятской АССР, месторождений других цветных и благородных металлов;

- приступить к строительству на Дальнем Востоке крупного металлургического комбината на базе использования коксующегося угля и железных руд зоны БАМа;

- организовать в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке производство минеральных удобрений на базе Селигдарского месторождения апатитов, Непского месторождения калийных солей, калийглиноземного сырья Сыннырского массива, а также сахалинского природного газа;

- приступить к созданию крупных лесопромышленных комплексов на базе лесосырьевых ресурсов западного и восточного участков зоны БАМа;

- продолжить развитие всех видов транспорта зоны БАМа как составной части единой транспортной системы юга Дальнего Востока;

- развивать топливно-энергетическую базу Восточной Сибири и Дальнего Востока за счет использования месторождений угля, нефти и газа гидроэнергетических ресурсов зоны БАМа;

- развивать экспортное производство для укрепления экономических связей со странами Тихоокеанского бассейна;

- укрепить сырьевую базу всех отраслей хозяйства зоны БАМа за счет дальнейшего развития геологоразведочных работ;

- обеспечить пропорциональное развитие составных частей народнохозяйственного комплекса, в том числе непроизводственной сферы.

После 2000 г., утверждалось в проекте Госплана, необходимо завершить осуществление крупных хозяйственных мероприятий, начатых в предыдущий период, обеспечить повышение эффективности народнохозяйственного комплекса зоны БАМа.

Одним из факторов повышения эффективности общественного производства в зоне

БАМа должно было стать формирование здесь в рассматриваемом периоде территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, специализирующихся на производстве продукции, имеющей народно-хозяйственное значение.

Министерству геологии СССР определялась задача довести объем разведанных извлекаемых запасов нефти в северных районах Иркутской области и в Непско-Ботусбинском нефтегазоносном районе Якутской АССР к 1991 г. до 150 млн т и к 1996 г. до 400 млн т, в том числе утвержденных в ГКЗ СССР соответственно до 120 и 350 млн т.

Это лишь часть той обширной программы, которую предстояло осуществить трудовым коллективам в зоне БАМа.

К сожалению, в годы перестройки и в ельцинский период комплексное освоение природных ресурсов в зоне БАМа замедлилось. Да и сам БАМ оказался вне сферы интересов нашего государства.

К середине 90-х гг. XX в. в прессе стали настойчиво появляться негативные материалы о БАМе, и понятно почему: на строительство магистрали в бюджете закладывались огромные деньги, а их нужно было направлять в другие отрасли, но неизвестно в какие, поскольку тогда все пришло в упадок — и строительство, и промышленность, и сельское хозяйство. После отъезда в Москву начальника ГлавБАМ-строя Е.В. Басина возведение домостроительного комбината под Тындой, для которого закупили дорогое шведское оборудование, было законсервировано. Многие из того, что начинали строить, было прикрыто. БАМ стал нелюбимым (да и ненужным) «пасынком» государства. Но людей все-таки не сломали¹¹.

К БАМу стали возвращаться. К его 30-летию наконец-то сдали уникальный объект БАМа — Северо-Муйский тоннель. Интересы экономики требуют продолжения развития общей сети железных дорог России. Нужно строить пути для освоения новых экономических районов. Так, стране необходимо ускорить прокладку новой дороги — Беркалит-Томмот-Якутск. Есть потребность в проведении железнодорожного полотна до Чукотки¹².

Министр путей сообщения В. Морозов в начале 2004 г. сообщил, что Байкало-Амурская магистраль будет к 2010 г. продлена до Якутска. Это позволит соединить столицу Якутии надежным транспортным сообщением со всей Россией¹⁴.

Для МПС и управлений дорог важными являются вопросы освоения территорий, примыкающих к железным дорогам. Прежде всего это относится к БАМу, об эффективности создания которого продолжаются дискуссии. В июле 1997 г. правительство России приняло постановление «О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которым МПС утверждено в качестве главного координатора программы хозяйственного освоения зоны БАМа¹⁴.

Всерьез обсуждается проблема сооружения железной дороги между Россией и США через Чукотку и Аляску со строительством тоннеля под Беринговым проливом. Прокладка железнодорожного пути до Якутска будет рассматриваться как первый этап создания этой трансконтинентальной магистрали. Есть предложение о соединении тоннелем материка с Сахалином, а в последующем — и с Японским архипелагом. Опыт строительства крупнейших железнодорожных тоннелей длиной более 50 км уже имеется в Европе и Японии. Так что эти планы в будущем могут быть реализованы.

Выдающийся советский писатель А. Фадеев, спеша поделиться своими впечатлениями о событиях жизни, о путях развития искусства, в свое время писал: «Вы представляете себе, что такое дальневосточный край в перспективе развития страны через десяток лет? Там сейчас растут новые города, например Комсомольск-на-Амуре. Я уверен, что в месте выхода Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на Тихий океан тоже будет огромный мировой порт... Нам нужен романист такого типа, который бы весь этот сложный комплекс сумел бы охватить, чтобы его герои спокойно перелетали на самолете через Тихий океан, чтобы художник смелой кистью изображал новые города... мог свободно перебрасывать место действия...»¹⁵

То, о чем мечтал Фадеев, в наши дни стало явью. БАМ — это дорога нашей будущей жизни. Так сбываются проекты победного 1945 г.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 8-е изд., доп. и испр. М., 1971. Т. 5: 1931–1941. С. 37–38; Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. М., 1957. Т. 2. С. 714–716.

²Рокада — железная дорога параллельно линии фронта.

³РГАЭ. Ф. 1884, оп. 31-6, д. 75, л. 7-8; Блокнот агитатора. 1982. № 16. С. 30.

⁴РГАЭ. Ф. 1884, оп. 31-6, д. 75, л. 7-9.

⁵Там же. Л. 12, 14, 18.

⁶Там же. Л. 18.

⁷Там же. Л. 14-16, 18.

⁸Личный архив М.М. Барского: Страницы дневниковых записей: 1969-1975 гг.; Труды СО по Программе хозяйствования БАМа: В 3 т. Рукоп. Принтер. изд. М., 1984.

⁹Политический вестник. 1985. № 11. С. 27-28; Личный архив М.М. Барского: Папка № 3: Магистрала Сибири.

¹⁰О мерах по комплексному освоению природных ресурсов зоны БАМ: Проект Госплана СССР от 14 дек. 1984 г. Рукоп. Принтер. изд. М., 1984.

¹¹Байкальские вести. 2004. 16-22 нояб.

¹²Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI век: К 100-летию Транссибирской магистрали: В 2 т. / Под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2001. Т. 2. С. 418.

¹³Российская газета. 2004. 3 февр.

¹⁴Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI век. Т. 2. С. 418.

¹⁵Блокнот агитатора. С. 32; Личный архив М.М. Барского: Страницы дневниковых записей: 1976-1984 гг.

В.Ю. ТИТОВ

кандидат исторических наук, доцент

Иркутского государственного педагогического университета

ПРОТЕСТНЫЕ НАСТРОЕНИЯ СОВЕТСКИХ ГРАЖДАН: АНОНИМКИ И ДЕСАКРАЛИЗАЦИЯ ВЛАСТИ В НАЧАЛЕ 1950-х гг. (по материалам надзорного производства Прокуратуры СССР)

В начале 1950-х гг. десакрализация власти стала одной из форм общественного протеста, вызванного коммунальными, бытовыми и нравственными проблемами социалистического общества. Во многом это было обусловлено двойственным отношением общества к представителям послесталинского состава ЦК и Политбюро.

В современной литературе уже в течение полувека протестные представления в общественном мнении рассматриваются на фоне персонификации образа конкретного политического лидера. В широком смысле персонификация предполагает, что через отношение к образу того или иного политика, отражающемуся в прессе, общество показывает свое отношение к острым и неоднозначным проблемам бытия. В Советском Союзе образ политического деятеля «обожествлялся» за счет того, что все лидеры были членами партии Ленина — непогрешимого человека планеты. В разные периоды образ Ленина, а вместе с ним и принципы демократии, завещанные вождем, корректировались общественным мнением согласно внутривластной обстановке.

Фигура партийного лидера играла немаловажную роль в решении любых проблем. Во второй половине 1950-х гг. советские граждане с охотой делились интимными подробностями своей коммунальной жизни в письмах на имя В.М. Молотова. Так, 3 февраля 1955 г.

он получил письмо от группы рабочих с выражением возмущения по поводу изменения порядка оплаты больничных листов¹. Через год ему писали в ультимативной форме приблизительно так: если он не станет генсеком, то страну захлестнет волна противоречий, спровоцированных необдуманной внутренней политикой «фашиста Хрущева»².

В специальном фонде 82 РГАСПИ есть опись 2, практически наполовину посвященная аналогичным письмам-жалобам. Каждое архивное дело насчитывает по несколько десятков таких письменных протестов, анонимок. Автор статьи начал просматривать дела, связанные с письменными жалобами, с самого первого дела и в конце концов дошел до дела 1466! Приблизительно половина писем носит яркий антисемитский характер, а вот другая половина распределилась следующим образом: треть — жалобы, связанные с конфликтами на работе и в быту, две трети — нецензурные оценки действий других членов Президиума ЦК КПСС.

Не каждый член правительства и ЦК партии мог похвастаться популярностью в народе. В этом тоже наблюдается определенный протестный менталитет советского общества. Обращения с жалобами к Молотову были вызваны не только его большой популярностью. Его персона ассоциировалась с последними наиболее громкими, с точки зрения обще-